



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

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal	1
2	Tillægsbevilling til budget 2019 som følge af aktivitetstilpasninger efter aftaler med udvalgte bestillere	3
3	Afregningsmodel for årsregnskabet	5
4	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 11. december 2020	6
5	Forslag til ny indtægtsdelingsmodel	7
6	Busselskabet Aarhus Sporveje ønsker navneændring til AarBus	11
7	Hele vejen rundt om rejsen – Håndbog til modernisering og etablering af stoppesteder, knudepunkter og terminaler	13
8	Pensionistkort i Horsens og Herning Kommuner	15
9	Status på corona-situationen	18
10	Orientering om fremtidens kollektive trafik og mobilitetsformer i Midttrafiks område	22
11	Orientering om resultat af 7. fælles udbud af Flextrafik	26
12	Orientering om administrationens arbejde med opgradering af chaufførfaciliteter	31

## **Indholdsfortegnelse**

---

13	Orientering om godkendelse af Samspil 2030	33
14	Midtjyske Jernbaners overtagelse af Holstebro-Skjern strækningen	35
15	Orientering om Midtjyske Jernbaners eventuelle overtagelse af infrastrukturforvaltning på Vestbanen	38
16	Orientering om Midtjyske Jernbaners udbud på nye tog til Lemvigbanen og status for testkørsel med batteritog	40
17	Passagerpulsens undersøgelse af passagerernes oplevelse med kollektiv transport under Covid-19 - Før og efter genoplukning	42
18	Siden sidst	45
19	Eventuelt	46

---

1-00-1-19

## 1. Forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal

### Resumé

*Forventet regnskab efter 3. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2020. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2020. Derudover vises coroneffekten (den forventede statslige kompensation) i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne efter modtagelse af den statslige kompensation. Vedlagt er forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal.*

### Sagsfremstilling

#### Forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne, og har samtidigt øgede udgifter til ekstra rengøring, mundbind mm. Flextrafikken oplever modsat faldende udgifter som følge af et fald i antallet af kørte ture.

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal er det godkendte budget for 2020, men forudsætningerne for budget 2020 har pga. krisen ændret sig markant, og derigennem også haft en stor effekt på Midttrafiks likviditet.

Hen over sommeren er der indgået aftale mellem trafikelskaberne i Danmark og staten om kompensation ifm. corona. Aftalen indebærer, at Midttrafik modtager fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og de merudgifter, der er forbundet med håndtering af coronakrisen. En del af denne kompensation finansieres via modregning af opnåede besparelser på busdriften grundet indstillet kørsel, færre udgifter til Bus-IT og øvrige grundet nedgang i billetsalg, færre udgifter til Rejsekort samt besparelser på Flextrafikken grundet færre kørte ture. Der er endnu ikke indgået en aftale for kompensation i 2021.

For kørselsudgifter er udgiftsforventningen samlet reduceret med 39,9 mio. kr. i forhold til budget 2020. Reduktionen indeholder bl.a. en tilbageførsel fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune på 25,4 mio. kr., en indeksregulering på -28,5 mio. kr. samt skønnede konsekvenser af udbruddet med coronavirus på 15,4 mio. kr.

For busindtægter er der en forventning om mindreindtægter på 203,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2020. Årsagen til denne store indtægtsnedgang findes i det markante fald i passagermængden i den kollektive trafik som følge af coronakrisen, hvor indtægtsnedgangen er estimeret til 175,9 mio. kr.

Det skal bemærkes, at der for Aarhus, Horsens, Silkeborg, Viborg og Herning Kommune i dette materiale er oplyst passagertal på ruteniveau for de første 3 kvartaler af 2020. Passagertallene stammer fra Midttrafiks automatiske passagertællingssystem og er pga. Corona-situationen noget lavere end normalt. Der arbejdes på, at passagertallene kan

---

opgøres for alle bestillere, og at det derfor fremadrettet vil være muligt at sammenligne passagertal på ruteniveau, så man kan følge udviklingen.

For Flextrafik inklusiv Flexbus har coronakrisen skabt en mærkbar nedgang i antallet af kørte ture, hvor coronaeffekten reducerer udgiftsforventning med ca. 19 mio. kr. Inklusiv udgifter til NOP forventes et samlet mindreforbrug på 18 mio. kr.

For Letbanen forventes et samlet merforbrug på 23,7 mio. kr. Coronakrisen, med manglende indtægter og øget udgifter til rengøring mm. for i alt 23,4 mio. kr., er den primære årsag til merforbruget.

For Togdrift forventes et samlet merforbrug på 1,6 mio. kr. Coronakrisen, med manglende indtægter og udgifter til rengøring mm. for i alt 0,9 mio. kr., er den primære årsag til merforbruget. Efter aftale med Region Midtjylland disponeres investeringstilskuddet til Midtjyske Jernbaner fuldt ud.

For Billetkontrollen forventes en merudgift på 9 mio. kr., hvoraf coronaeffekten udgør omkring 7,1 mio. kr. Coronaeffekten består primært af udgifter til mundbindskontrol og derefter manglende indtægter fra kontrolafgifter.

Inklusiv ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet merforbrug på 105,8 mio. kr. Af dette beløb udgør coronaeffekten en merudgift på 203,5 mio. kr., mens den resterende budgetafvigelse er et mindreforbrug på 97,7 mio. kr.

Bemærk Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab efter 3. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

NB Midttrafik har udarbejdet et forventet regnskab fordelt på bestillerne (Bilag 4), som ikke er vedlagt til bestyrelsen.

## **Direktøren indstiller,**

**at** det forventede regnskab for 2020 efter 3. kvartal tages til efterretning.

## **Bilag**

- Forventet regnskab for 2020 efter 3. kvartal Hovednotat (Bilag 1)
- Forventet regnskab for 2020 efter 3. kvartal Byrdefordeling (Bilag 2)
- Forventet regnskab for 2020 efter 3. kvartal Bestilleropsummeringer (Bilag 3)

1-00-1-19

## 2. Tillægsbevilling til budget 2019 som følge af aktivitetstilpasninger efter aftaler med udvalgte bestillere

### Resumé

*I henhold til Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ er bestyrelsen bevillingsmyndighed, som skal godkende enhver ændring af det vedtagne budget. I 2020 er der ud over de økonomiske konsekvenser af coronakrisen sket aktivitetsændringer inden for flextrafikken, som efter bestilling fra de berørte bestillere medfører ændringer i budgettet og dermed i regnskabsårets a conto-betalinger til Midttrafik. Forud for godkendelse af regnskabet for 2020 skal de bevillingsmæssige ændringer godkendes, hvilket også er påpeget af Midttrafiks revision.*

### Sagsfremstilling

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

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

Regnskabsåret 2020 er grundet corona specielt, idet samtlige budgetafvigelse, oftest mindreforbrug, på Flextrafikområdet som udgangspunkt skal afleveres til staten som led i aftalen mellem staten, KL og Danske Regioner om håndtering af de økonomiske konsekvenser for de regionale trafikelskaber som følge af COVID-19.

En undtagelse herfra er dog, hvis der af bestillerne, i samarbejde med Midttrafik, er foretaget køreplanmæssige ændringer af kørslen, fx oprettelse af nye kørselstyper. Økonomiske konsekvenser heraf skal dækkes af eller tilfalder, i tilfælde af nedjusteringer, bestilleren. I 2020 er der oprettet Flexbuskørsel i Randers og Skanderborg, og budgettet opskrives samlet med 0,8 mio. kr. Desuden har Favrskov, Norddjurs og Skanderborg oprettet Plusturkørsel, og budgettet opskrives med 0,2 mio. kr.

Derudover har Skanderborg Kommune i januar 2020, efter vedtagelsen af budgettet for 2020 men inden starten på coronakrisen, bedt om at få nedjusteret budgettet. Budgettet til Kommunal kørsel nedjusteres på denne baggrund med beskedne 6.000 kr. Midttrafik vurderer, at denne budgetændring kan holdes ude af coronaregnskabet, og dermed ikke skal afleveres til staten.

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

**Direktøren indstiller,**

**at** tillægsbevilling til budget 2020 godkendes, og dermed indgår som forudsætning for afregning af regnskab 2020 med de nævnte kommuner.

**Bilag**

- Bilag 1 – Tillægsbevilling til budget2020

1-00-1-19

### 3. Afregningsmodel for årsregnskabet

#### Resumé

*Bestyrelsen besluttede i november 2016, for at øge kommunernes og regionens budgetsikkerhed, at udskyde regnskabsregulering med et år fra og med regnskab 2016. Det betyder, at regnskab 2020 vil blive afregnet primo 2022. Midttrafik har fået et ønske fra Aarhus Kommune om at aftalen bliver reguleret, så de kan afregne i regnskabsåret.*

#### Sagsfremstilling

Midttrafik har siden bestyrelsens beslutning i 2016 afregnet årets resultat med en forskydning på 1 år, dette for at sikre kommunernes og regionens budgetsikkerhed.

Med den nuværende metode vil kommunerne og regionen ikke opleve, at de midtvejs i et igangværende budgetår er nødsaget til at finde store besparelser, hvis forrige år viser sig at blive dyrere end forventet. Midttrafik kan have svært ved at tilpasse kørslen med kort varsel. Derimod giver modellen mulighed for at planlægge mere langsigtet, da man er klar over hvilke ekstraudgifter eller -indtægter, der tilfalder i det kommende budgetår.

Aarhus Kommune har kontaktet Midttrafik med ønske om at de fremadrettet bliver afregnet i december, i forhold til FR 3 kvartal, og eventuelle afvigelser i forhold til regnskabet afregnes i forhold til nuværende model 1 år efter.

#### Økonomi

Forslaget vil betyde, at hvis der er overskud eller underskud har ejerne mulighed for at beslutte om de vil afregnes efter 3 kvartal. Midttrafik har i de sidste par år haft en solid likviditet, hvorfor det ikke giver anledning til bekymring.

#### Direktøren indstiller,

- at Midttrafik fra og med regnskab 2020 kan afregne kommunerne og regionen efter FR 3 kvartal hvis dette måtte ønskes.
- at eventuelle afvigelser fra det endelige regnskab afregnes i forhold til nuværende model.



---

**1-00-1-19**

## **4. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 11. december 2020**

### **Resumé**

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 11. december 2020 fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

### **Sagsfremstilling**

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Budget 2021
4. På vej mod ny normal – Midttrafiks tiltag
5. Kompensation fra staten og forventede indtægter
6. Ny indtægtsdelingsmodel
7. Eventuelt

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i repræsentantskabet.

1-00-1-19

## 5. Forslag til ny indtægtsdelingsmodel

### Resumé

Administration fremlægger et forslag til ny indtægtsdelingsmodel til implementering i perioden 2022 – 2024. Modellen er faktabaseret, forstået på den måde, at langt størstedelen af indtægterne fordeles i forhold til kundernes reelle brug af busser, letbane og lokalbane. Dette er muliggjort af, at størstedelen af Midttrafiks billetter nu er digitale – enten solgt på Midttrafiks app eller på rejsekort.

En mere faktabaseret indtægtsdeling har været et ønske fra bestillerens side bl.a. i forbindelse med indførelse af rejsekort i Midttrafik.

Den hidtil anvendte indtægtsdelingsmodel har primært baseret sig på fordeling på salgssteder (eksempelvis rutebilstationer, kiosker, storcentre og stationer), hvor kunderne købte pendlerkort og klippekort – samt centralt salg af ungdomskort m.m. Ud fra salgsstedet har man foretaget en indtægtsdeling ud fra faglige skøn, men på et mangelfuldt datagrundlag. Kun enkeltbilletter og til en vis grad klippekort kunne fordeles reelt i forhold til de ruter, de var solgt i. For begge disse billettyper manglede dog information om omstigning til andre ruter.

Beregninger af resultater af den nye indtægtsdelingsmodel, viser væsentlige afvigelser i forhold til den hidtil anvendte. Regionen og nogle enkelte kommuner forventes at få væsentligt flere indtægter, mens alle bybuskommuner forventes at miste indtægter. På grund af de store forskelle i resultaterne i forhold til den gamle model, indstiller administrationen, at en ny model indføres trinvist over tre år i perioden 2022 til 2024. Det vil give bestillerne mulighed for at tilpasse lokale budgetter og om nødvendigt gennemføre justeringer i den kollektive trafik.

De overordnede principper for den nye faktabaserede indtægtsdelingsmodel blev godkendt på et møde i Midttrafiks bestyrelse den 19. maj 2017. Her godkendte man også anvendelsen af en model baseret på de budgetterede indtægter frem til 2020. På grund af bl.a. Corona-situationen er implementeringsdatoen efterfølgende udsat til 2022.

Det skal bemærkes, at i henhold til Midttrafiks vedtægter skal den nye indtægtsdelingsmodel godkendes af Midttrafiks repræsentantskab.

### Sagsfremstilling

Der er gennem de seneste knap fem år sket en væsentlig ændring i, hvordan Midttrafik får sine indtægter. Tidligere lå kundernes køb af kort og billetter dels i busserne, hvor man kunne købe enkeltbilletter og i nogle tilfælde klippekort. Dertil kom en række salgssteder i form af rutebilstationer, kiosker, storcentre, togstationer m.m., som dels solgte klippekort og dels periodekort. Endelig kom en del af indtægterne fra centralt udstedte kort i form af ungdomskort, skolekort samt forskellige statslige kompensationsordninger.

Med digitalisering af billetsystemet i form af indførelse af rejsekort og Midttrafik app, har dette billede ændret sig. Salg på fysiske salgssteder er stort set forsvundet, mens langt størstedelen af salget nu ligger på de digitale medier.

Indtil 2017 baserede indtægtsdelingen sig på dels, hvordan salget i busserne skete, samt antagelser om hvordan salg på salgssteder samt centralt salg skulle fordeles mellem bestillerne. Man har ikke haft reel viden om, f.eks. hvordan salget på Midttrafiks Kundecenter i Aarhus skulle fordeles mellem bybusser og regionalbusser, så derfor er det sket ud fra nogle faglige forudsætninger og vurderinger. Tilsvarende f.eks. med salg af ungdomskort m.m.

Med indførelse af rejsekort og Midttrafik app omkring 2017 forsvandt mulighederne for at fordele indtægter ud fra salgssteder. Derfor har man siden 2017 anvendt en indtægtsdeling baseret på de budgetterede indtægter, som så igen baserede sig på fordelingen før 2017. Evt. afvigelser mellem budget og regnskab har som udgangspunkt været henført til Aarhus Kommune og Regionens kørsel i Aarhus, da den største usikkerhedsfaktor i perioden har været de indtægtsmæssige konsekvenser af indførelse af Letbanen og de tilhørende reduktioner i busdriften i Aarhus.

Men de nye digitale løsninger har også åbnet mulighed for i lang højere grad at lave en indtægtsfordeling baseret på kundernes reelle forbrug af busser, letbane og lokalbaner. Opgørelserne over hvilke billettyper kunderne har købt – hvorfra og hvortil – er bedre end tidligere, og fra rejsekortrejser får vi sikker information om startsted, slutsted og hvilke ruter, der har været anvendt på rejsen. Disse informationer bruges i forslaget til ny indtægtsdelingsmodel.

Samtidig er det blevet muligt at lave automatiske opslag på Rejseplanen, så man i de tilfælde hvor man f.eks. på Ungdomskort kender en hjemadresse og en adresse på uddannelsesstedet, kan slå op hvilke(n) busrute(r) eleven med stor sandsynlighed anvender.

På baggrund af disse muligheder har Midttrafik i samarbejde med COWI udviklet en ny indtægtsdelingsmodel. En nærmere beskrivelse af modellen – herunder beskrivelser af hvordan fordelingen af hver eneste billettype og indtægtskilde sker – er vedlagt som bilag til denne sag. Materialet er også gennemgået og udleveret til alle bestillere på et administrativt møde den 7. oktober 2020. Bestillerne har indtil 31. oktober mulighed for at stille spørgsmål til modellen og dens metoder. Der er som bilag til denne sag vedlagt en FAQ, med spørgsmål Midttrafik forventer der kunne stilles.

Med modellen indtægtsdeles ca. 90 % af indtægterne i forhold til kundernes brug af busser, letbane og lokalbane. Kun 10 % fordeles i forhold til faglige vurderinger. Det er COWI's vurdering "at den nye model til indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik er væsentligt mere retvisende i forhold til, hvordan passagererne rent faktisk anvender den kollektive trafik i Midttrafik, og derfor samlet er mere retvisende end den hidtidige anvendte metode til indtægtsdeling".

Midttrafik har afprøvet modellen bl.a. ved at lave en simuleret kørsel på alle indtægter i 2019. Disse er så behandlet og fordelt i den nye model og sammenholdt med de indtægter bestillerne har modtaget i henhold til den anvendte indtægtsdeling i regnskabet for 2019.

---

Denne simulering viser væsentlige afvigelser for en række bestillere.

Region Midtjylland får således i simuleringen af 2019 henført knap 30 mio. kr. mere i indtægter end tilfældet var i regnskabet. Det er ud af en indtægtsmasse på godt 275 mio. kr. i regnskabet for 2019. Derimod får Aarhus Kommune henført ca. 18 mio. kr. mindre end regnskabsresultatet for 2019.

Generelt gælder det for alle bybuskommuner, at de får henført færre indtægter end i regnskabet. Variationerne ligger i størrelsesorden 2-4 mio. kr.

Forskydningerne mellem region og bybuskommuner skyldes primært en ændret fordeling af passagerindtægterne. Den hidtil anvendte fordeling af salg på salgssteder og omstigninger har således generelt tilgodeset kommunerne på bekostning af Region Midtjylland.

Flere mindre kommuner får flere indtægter. Det gælder bl.a. Favrskov og Skanderborg Kommuner som får henført mellem 2 og 3 mio. kr. mere i den nye model end i regnskabet. Det vedrører primært indtægter for Ungdomskort men også almindelige passagerindtægter.

Resultaterne af den simulerede kørsel for alle bestillere er vedlagt som bilag og også uddelt til bestillerne på mødet den 7. oktober 2020.

Det skal bemærkes, at den simulerede kørsel er forbundet med en vis usikkerhed, først og fremmest fordi kørslen er sket i begyndelsen af 2020, og den anvendte køreplan på Rejseplanen er derfor den, der trådte i kraft sommeren 2019. Det var her en række ruter overgik fra at være regionale til at være kommunale, og det har betydet en usikkerhed i den simulerede kørsel. Det er dog vurderingen, at selv om der kan være usikkerhed om størrelserne af afvigelserne, så er tendensen for de enkelte bestillere entydig.

På grund af de store konsekvenser for en række bestillere anbefaler administrationen at den nye indtægtsdelingsmetode indføres over et 3-årigt forløb startende i 2022, hvor det foreslås at 50 % af indtægterne fordeles i forhold til ny model og 50 % af indtægterne i forhold til nuværende. I 2023 foreslås det at 75 % af indtægterne fordeles efter ny model og 25 % efter nuværende, mens der foreslås fuld indfasning af ny model i 2024. Med dette forslag gives bestillerne mulighed for evt. at regulere budgetterne og om nødvendigt gennemføre nødvendige besparelser for at sikre økonomien lokalt. Vedtages modellen vil konsekvensen således blive indregnet første gang i bestillernes budgetter for 2022.

En tilsvarende metode anvendte NT (Nordjyllands Trafikselskab), da de indførte en tilsvarende model for nogle år siden. I bilag til denne sag er i øvrigt kort beskrevet de metoder, der anvendes til indtægtsdeling i de øvrige trafikselskaber.

**Direktøren indstiller,**

**at** den nye indtægtsmodel fremlægges til godkendelse på repræsentantskabsmøde den 11. december 2020 med en 3-årig overgangsfase startende i 2022.

**Bilag**

- Bilag 1 - Ny indtægtsmodel og dens resultater
- Bilag 2 - Resultat af simulering
- Bilag 3 - FAQ om modellen
- Bilag 4 - Beskrivelse af indtægtsfordeling i andre trafikelskaber

1-00-1-19

## 6. Busselskabet Aarhus Sporveje ønsker navneændring til AarBus

### Resumé

*Busselskabet Aarhus Sporveje har ønsket at ændre sit firmanavn til AarBus. Ønsket er drøftet i Driftsrådet, hvor Aarhus Kommune har godkendt forslaget. Da Midttrafik er den juridiske ejer af busselskabet, skal Midttrafiks bestyrelse godkende navneskiftet.*

### Sagsfremstilling

Navnet »Busselskabet Aarhus Sporveje« opstod ved Strukturreformen i 2007, hvor driften af kollektiv trafik blev flyttet fra kommuner til regionale trafikselskaber. Som forberedelse til dette blev entreprenørdelen og planlægningsdelen af Århus Sporveje i 2006 opdelt i to selvstændige selskaber, der ved den lejlighed fik hæftet henholdsvis "Busselskabet" og "Trafikselskabet" på sig.

I 2007 blev aktiviteterne i planlægningsdelen (Århus Sporveje – Trafikselskabet) lagt ind under det nydannede trafikselskab, Midttrafik. Entreprenørdelen (Århus Sporveje – Busselskabet) fortsatte under Midttrafik som en selvstændig driftsfunktion. Entreprenørdelen har efterfølgende foretaget to mindre navnejusteringer; først til »Busselskabet Århus Sporveje« og sidenhen til »Busselskabet Aarhus Sporveje«.

Der ligger således ikke større overvejelser eller aktive valg bag selskabets nuværende navn, men nærmere nogle praktiske foranstaltninger.

### Besværligt og forvirrende

Navnet »Busselskabet Aarhus Sporveje« kan opleves besværligt at anvende i praksis. Derfor bliver det på skrift ofte forkortet til BAAS, eller i daglig tale blot "Busselskabet". "Busselskabet" er mere en generisk betegnelse end et reelt navn. "Busselskabet" kan bruges som henførende stedord til et hvilket som helst busselskab, og navnet relaterer således ikke direkte til Aarhus, hvor selskabet er hjemmehørende.

En del medarbejdere og borgere i Aarhus bruger – måske netop derfor - også fortsat det oprindelige firmanavn »Aarhus Sporveje«. Dette selvom det er længe siden, der har kørt sporvogne i Aarhus. Der er derfor også sket en uønsket forvirring om selskabets navn og aktiviteter, og forvirringen har været tiltagende siden letbanen startede driften i Aarhus.

### Skift af firmanavn til »AarBus«

Af disse årsager har busselskabets ledelse ønsket at få et firmanavn, der er kort, og som ikke kan bruges på flere forskellige måder. Navnet skal hentyde til både selskabets geografiske tilhørsforhold og dets daglige aktivitet.

Busselskabets ledelse har derfor foreslået, at firmanavnet ændres til »AarBus«, da dette firmanavn indfrier de ovenstående kriterier. Den igangværende omstilling til eldrevne

---

busser er sammen med letbanens opstart vurderes at være en god anledning til at ændre firmanavn.

**Betydning for kunder**

Kunderne vil i relation til busdriften ikke opleve nogen forskel. Der kan være en afledt fordel ved navneskiftet for de kunder, der i dag forveksler Aarhus Letbane og Aarhus Sporveje.

**Betydning for økonomi**

Busselskabet Aarhus Sporveje afholder alle udgifter forbundet med skiftet.

**Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen godkender, at Busselskabet Aarhus Sporveje ændrer firmanavn til AarBus.

---

1-00-1-19

## 7. Hele vejen rundt om rejsen – Håndbog til modernisering og etablering af stoppesteder, knudepunkter og terminaler

### Resumé

*Som led i arbejdet med at skabe et attraktivt kollektivt trafiktilbud rettes fokus i denne udgivelse mod kundernes møde med den kollektive trafik. Gennem fire indsatstemaer peger håndbogen mod en helhedsorienteret tilgang til arbejdet med stoppesteder, knudepunkter og terminaler. Med særligt fokus på tiltag der øger kundetilfredsheden.*

### Sagsfremstilling

Håndbogen trækker på den seneste mobilitetsforskning og tager udgangspunkt i kundeoplevelsen af stoppestedet, knudepunktet eller terminalen. Målet er at skabe tilfredse kunder i den kollektive trafik, og håndbogen præsenterer således en række tiltag, som vil være særligt effektive til at løfte kvaliteten af stoppestedet. Samt en metode til at registrere og kvalificere indsatsen.

#### En håndbog til alle

Geografien i Midttrafiks område spænder vidt, og håndbogen skal derfor være relevant for planlægning af stoppesteder uafhængig af befolkningstæthed og geografi. Udgivelsen sætter retningen for hvilke overvejelser, der bør medtages i etableringen/fornyelsen af et stoppested. Udgangspunktet forankres i stoppet og det lokalområde, det betjener. Arbejdsmetoden vil således være at inddrage det eksisterende og udnytte muligheder og funktioner i nærmiljøet i kombination med grundlæggende viden om de rejsendes adfærd og behov.

#### Knudepunkter i Midttrafik

Med udviklingen af det midtjyske hovednet følger et behov for at sætte fokus på trafikale knudepunkter. I nettet udpeges knudepunkter/terminaler, som er særligt prioriterede og derfor bør tilbyde en høj standard til de rejsende. Knudepunkter skal fungere som bindeled i hovednettet og mellem de områder, der ligger uden for hovednettet. I knudepunkterne sikres god korrespondance mellem forskellige busser, Flextrafik, tog og private transportformer. Knudepunkterne skal dog fungere ud fra vidt forskellige lokale behov, og anbefalingerne til stederne er således i udgangspunktet afhængig af den lokale sammenhæng. Begrebet spænder vidt fra mindre knudepunkter, til store terminaler.

#### De fire hovedtemaer

Anbefalingerne i håndbogen er knyttet til 4 hovedtemaer; tryghed, tilgængelighed, komfort og bekvemmelighed.

##### Tryghed

Tryghed har stor indflydelse på de rejsendes tilbøjelighed til at benytte den kollektive trafik. En lang række undersøgelser viser, at utryghed er begrænsende for adfærd, og



specielt kan utryghedsskabende omgivelser omkring kollektiv trafik virke indskrænkende for den enkeltes bevægelsesfrihed og mobilitet. En høj grad af utryghed skaber ubehag, hvorfor fokus i arbejdet med stoppestederne bør medtage oplevelsen af tryghed ved og i det stopnære område. I håndbogen peges derfor på tryghedsfremmende tiltag såsom belysning, genkendelighed og trafiksikkerhed.

#### Tilgængelighed

Tilgængelighed har stor indflydelse på kundernes samlede oplevelse af den kollektive trafik. Øget tilgængelighed øger oplandet til stoppestedet og sikrer, at flere kan benytte bussen.

Ved stoppestedet er det derfor nødvendigt at have fokus på adgangsforholdene på stedet. Forskningen viser blandt andet, at 80 % af kunderne i den kollektive trafik ankommer og forlader stoppestedet til fods.

#### Komfort

Oplevelsen af komfort skabes i høj grad gennem udstyr og fysiske tiltag. Læhuse, bænke, mulighed for at købe en kop kaffe er alle faktorer, der påvirker oplevelsen af komfort i positiv retning. Komfort dækker dog ikke kun over fysiske tiltag såsom bænke eller opvarmede ventesale. Komfort adresseres i lige så høj grad gennem genkendelige og overskuelige omgivelser, som derved påvirker vores tilbøjelighed til at føle os trygge og komfortable med rejsen og situationen.

#### Bekvemmelighed

Bekvemmelighed er det sidste tema, der behandles i håndbogen. Bekvemmelighed handler primært om at gøre den kollektive trafik mere attraktiv ved at skabe muligheder for nemt at ordne hverdagens mange gøremål på farten. Især for pendlere er muligheden for at få sammenhæng i dagligdagens turkæder (indkøb, aflevering af børn mv.) af stor betydning for deres valg af transportform. Hvis det ved knudepunktet er muligt at hente sin pakke i pakkeboksen og handle ind, bliver det måske et argument for at bruge den kollektive trafik oftere.

#### **Det videre arbejde**

Med håndbogen ønsker Midttrafik at forbedre rådgivningen omkring stoppestedsforbedringer og tilskynde til et kvalitetsløft af de fysiske faciliteter i Midttrafiks område. Håndbogen er et inspirationsværktøj til etablering af gode, funktionelle mødesteder i den kollektive trafik. Samtidig indledes et strategisk arbejde med udpegning af knudepunkter i det kollektive trafiknet i Midttrafik og et samarbejde med bestillerne om udvikling af knudepunkterne.

#### **Direktøren indstiller,**

- at** håndbogen godkendes og at den danner udgangspunkt for udpegning af knudepunkter i den kollektive trafik i Midttrafik og arbejdet med at udvikle disse i samarbejde med bestillerne.

#### **Bilag**

- Bilag 1 - Stoppestedsmanual 2020 version 1.8

---

1-00-1-19

## 8. Pensionistkort i Horsens og Herning Kommuner

### Resumé

*I forbindelse med budgetaftaler i Horsens og Herning Kommuner er der fremsat ønske til Midttrafik om etablering af gratis hhv. billige pensionistkort i de to kommuner.*

*Horsens Kommune har anmodet om, at der etableres en ordning med gratis pensionistkort, mens Herning Kommune har bedt om, at Midttrafiks tilbud med pensionistkort til 365 kr. om året indføres i kommunen. Denne ordning har hidtil været gældende i Horsens.*

### Sagsfremstilling

Horsens Kommune har i brev af 1. oktober 2020 anmodet om, at der indføres gratis kørsel for pensionister i kommunen. Horsens Kommune har hidtil haft et tilbud om billige pensionistkort til 365 kr. årligt, men ordningen har ikke haft den forventede tilslutning, hvorfor man nu ønsker at etablere gratis kørsel for pensionister. Henvendelse fra Horsens Kommune er vedlagt som bilag.

Midttrafik har beregnet en udgift til tilbuddet, som følge af færre indtægter. Denne er beregnet til en yderligere mindreindtægt på 1,2 mio. kr. ud over de mindreindtægter den nuværende ordning medfører. Inkl. mindreindtægter fra det oprindelige tilbud om billige pensionistkort, udgør kommunens mindreindtægter samlet 2,3 mio. kr. Af dette beløb er 0,5 mio. kr. kompensation til Region Midtjylland for kørsel med regionale busser på de gratis kort inden for Horsens Kommune.

Rent praktisk vil Horsens Kommunes indtægter blive nedskrevet med det fulde beløb, mens der ikke sker nedskrivning af de regionale indtægter. Med den anvendte indtægtsdelingsmodel sikres det på den måde, at hele indtægtstabet henføres til Horsens Kommune og regionen holdes skadesløs.

Midttrafik og Horsens Kommune er i dialog om, hvordan kortene skal udstedes. Evt. udgifter hertil er ikke indregnet i ovenstående.

Herning Kommune har ligeledes oplyst, at man fra 1. januar ønsker at indføre billige pensionistkort til 365 kr. om året. Kommunens udgift hertil er beregnet til 0,9 mio. kr., hvoraf 0,4 mio. kr. er kompensation til regionen for brug af regionale busser inden for kommunen.

Når der er så stor relativ forskel på regionens andel i Horsens hhv. Herning skyldes det, at mindreindtægten i Horsens generelt er større end i Herning, da der ikke kommer indtægter ind på salg af kortet. Brugen af regionalbusser i de to kommuner er ca. identisk.

Også i Herning er Midttrafik i dialog med kommunen omkring den praktiske udstedelse af kortene. På grund af ekstra travlhed i Midttrafiks Kundeservice og Kundecenter jf.

corona-krise samt opsigelser af salgssteder fra årsskiftet, anbefaler administrationen, at lanceringen ikke sker ved årsskiftet. Dertil kommer nedenstående forhold.

#### Markedsføring og presse

På grund af corona-situationen markedsfører Midttrafik ikke bussen eller billetprodukter så længe, der er kapacitetsbegrænsninger samt nationale anbefalinger fra myndighederne om at undgå kollektiv transport under corona-krise. I særdeleshed pensionister som gruppe. Det betyder, at tilbuddet om pensionistkort som minimum heller ikke vil blive markedsført.

Administrationen påpeger endvidere, at selvom Midttrafik ikke markedsfører produktet, vil det ved en lancering skabe opmærksomhed en række andre steder, fx gennem interesseorganisationer, kommunernes information til borgerne eller blot gennem nærværende dagsorden. Vedtagelsen af pensionistkortene og den efterfølgende lancering kan virke problematisk i og med, at corona-smittetallene i skrivende stund, ultimo oktober, ikke har været højere og nye restriktioner netop er indført. Midttrafik følger sundhedsmyndighedernes anbefalinger uden undtagelser, og et gratis pensionistkort kan opfattes som et skridt i den modsatte retning, da det netop er målrettet ældre, som er i risikogruppen. Et sådant tiltag vil alt andet lige øge antallet af pensionister i busserne i de to byer.

Midttrafik holder løbende øje med kapacitetsbelægningen i busserne, herunder også i Herning og Horsens. Administrationen vurderer, at et tiltag som gratis pensionistkort kan få indflydelse på kapacitetsbelægningen, alt afhængig af tidspunkt for lancering. Derudover lægger begge korttyper op til, at pensionisterne kan rejse i myldretiden.

Administrationen vil anbefale bestyrelsen at drøfte, om lancering af pensionistkort medio 2021 eller et andet tidspunkt, hvor smittetallene igen tillader en mindre restriktiv tilgang til den kollektive trafik, vil være et mere hensigtsmæssigt i forhold til lancering. Både set i forhold til målgruppen men også for kommunerne, der ønsker at tilgodese de ældre borgere og tilbyde dem et godt produkt på et godt tidspunkt.

#### Udstedelse af kort og corona-vilkår i Midttrafik

Erfaringer fra Randers Kommune viser, at ved tilbud om 0 kr. kort kan risikere at bruge væsentlig administration på at udstede kort til borgere, som ikke vil benytte det. Da Randers Kommune indførte gratis kort blev der ca. udstedt 12.000 kort. Da man indførte egenbetaling, blev antallet halveret. Dette er allerede viderebragt i rådgivningen til Horsens Kommune, og er et eksempel på, at opgaven kan blive ressourcekrævende.

Randers Kommune stod for udgifterne i forbindelse med udstedelse af pensionistkortene, ligesom de tidligere afholdt udgifter til etablerede salgssteder for salg af de billige pensionistkort.

Administrationen vil anbefale, at Horsens Kommune selv udsteder kortene til borgerne selv, fx via borgerservice enten via Midttrafiks salgsstedsløsning (systemmæssig løsning), Midttrafik leverer eller via fortrykte kort, som Midttrafik udleverer til udleveringsstedet. Det vil desuden have den fordel, at man fx på kommunens Borgerservice kan visitere, at borgeren tilhører kommunen, og er pensionist. Det er ikke muligt for Midttrafiks administration at foretage denne identifikation og visitering.

---

Ved indførelse af ordningen vil der komme væsentlig belastning i opstarten, når der skal udleveres kort. Derfor vil administrationen anbefale kommunen, at de sørger for, at borgerne kan booke tid for at aflægge bestilling, fx bestillingskema.

Administrationen vil anbefale Horsens Kommune at overveje, om kortet skal have 1 eller 2 års gyldighed – eller 1 år + løbende frem til kundens fødselsdato det efterfølgende år. Ved sidstnævnte kan man fordele udløbsdatoerne på kortene, så de ikke skal fornyes på samme tidspunkt, og dermed aflaster man udleveringsstedet ved udløb.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Horsens og Herning kommuners ønsker om hhv. gratis/billige pensionistkort drøftes.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Brev Midttrafik

---

1-00-1-19

## 9. Status på corona-situationen

### Resumé

Trafikselskaberne er ikke blevet underlagt nye restriktioner i forbindelse med covid-19 siden det landsdækkende krav om mundbind i al kollektiv transport trådte i kraft i august, som nu er forlænget året ud. Administrationen giver en status på, hvordan corona-situationen påvirker driftssikkerheden, indtægterne, passagertal og hvordan kunderne oplever at være i den kollektive bustrafik.

### Sagsfremstilling

#### Driftssituationen

Driften kører planmæssigt, dog er der afgange, som er udfordrede af kapacitetsbegrænsningen i busserne. Med efteråret og vinteren, som vi nu går i møde, har Midttrafik iværksat en kontakt til busselskaber og turistvognmænd for 1) at få status på busselskabernes personalesituation, 2) afsøge muligheder for turistvognmænds assistance.

#### Busselskabernes personalesituation

Tilbagemeldingen fra busselskaberne viser, at ingen busselskaber oplever personaleudfordringer i øjeblikket. Alle busselskaber melder om et sygefravær, som mindst ligger på niveau med tidligere år, og en stor del melder om et sygefravær som ligger under normalen. Langt de fleste busselskaber oplyser også, at de er meget robuste hvis der skulle komme en del sygemeldinger. Årsagen er typisk en stor reservepulje, store jobbanker med daglige ansøgere og muligheden for at trække på chauffører på turistsiden. Fire af de lidt mindre busselskaber vurderer, at de ville få problemer hvis 4-5 sygemeldinger skulle ramme dem. Det er derfor vurderingen, at kapaciteten og robustheden hos busselskaberne generelt er meget stor.

#### Turistvognmænd - muligheder for assistance

Administrationen har via opringning til forskellige turistvognmænd undersøgt deres mulighed og vilje til at assistere os med kapacitetsdublinger. Tilbagemeldingen fra turistvognmændene viser meget stor vilje til at hjælpe med dublinger og kapaciteten hos dem er stor. Flere busselskaber henvender sig uopfordret og tilbyder deres hjælp. Mange af selskaberne kan stille med 5-10 busser og har ingen udfordringer med at spille dem ind som hjælp til Midttrafik. Enkelte meddeler, at de er afhængige af kørslen hos os for at holde deres forretning i gang.

#### Flextrafik

Frem til uge 43 er kørselsmængden uge for uge steget inden for alle kørselstyper i flextrafik og i uge 43 udgjorde kørselsmængden i forhold til uge 10, og dermed inden corona-krisen, 90%

Uge 43 - 2020	Antal ture	Andel af ture i forhold til uge 10
FLEXTUR	2.300	81%
HANDICAP	3.288	82%
INSTITUTIONSKØRSEL	2.129	95%
KOMMUNAL	2.004	78%
PATIENTBEFORDRING	8.116	101%
PLUSTUR	26	113%
FLEXBUS	460	80%
Total	<b>18.323</b>	90%

Efter regeringens udmelding fredag den 23. oktober 2020 og indførslen af nye restriktioner, kan flextrafik registrere et mindre fald i antal ture indenfor handicapkørsel og flextur.

Flextrafikken udføres fortsat med begrænset samkørsel og det medfører, at der anvendes flere vogne end normalt, hvilket især i uge 41 medførte mangel på vogne i travle perioder. På opfordring fra Midttrafik meldte leverandørerne flere vogne til og i uge 43 var der igen vogne nok på alle tidspunkter. Administrationen modtager ingen klager eller bemærkninger fra kunder, leverandører og chauffører om brug af mundbind eller visir i flextrafikken.

Midttrafik har kun registreret få chauffører, hvor der er mistanke om covid-19 og i de tilfælde følger vi de gældende retningslinjer for hjemsendelse, test og smitteopsporing. Det er administrationens oplevelse, at leverandørerne er gode til intern at sikre stabil drift, ved blandt andet at have aftale med reservechauffører ved sygdom.

### Kundesiden

For kunderne fylder mundbindskravet stadig en del. I de skriftlige og telefoniske kundeforhold er det kunder, der undrer sig over andre kunder, der ikke bærer mundbind, chauffører der ikke bærer mundbind og på samme måde kan chauffører være fanget i dilemmaet, når der træder kunder ind i bussen, der ikke bærer mundbind. Undtagelserne for krav om mundbind kan være svære at kommunikere, og flere efterspørger eksempelvis et badge, de kan bruge, hvorpå der står, at de er undtaget krav om mundbind. Midttrafik henviser til undtagelseskravene og opfordrer folk til at kontakte egen læge eller sundhedsmyndighederne herom. Midttrafik kan ikke påtage sig rollen som myndighed, der vurderer hvornår folk er undtaget mundbindskravet og kan derfor heller ikke påtage sig opgaven med udarbejdelsen af en badge herom.

### Indtægter

I uge 43 lå indtægterne på 72 % sammenholdt med samme uge sidste uge. Generelt ligger indtægterne på ugebasis for tiden og svinger mellem 70 og 75 % af sidste års indtægter. De sidste 6 uger har tallene set sådan her ud:

38	14/9-20/9	72%
39	21/9-27/9	63%
40	28/9-4/10	69%
41	5/10-11/10	77%
42	12/10-18/10	75%
43	19/10-25/10	72%

Siden starten af corona-krisen har Midttrafik i gennemsnit haft 58 % af indtægterne sammenholdt med sidste år. Som tidligere beskrevet var trafikskabet helt nede på 10% under nedlukningen i foråret, mens det hen over sommeren var ved at komme op i nærheden af normalt niveau og i efteråret gik det så nedad igen. Nu synes det at stabilisere sig omkring 70-75 %.

Passagertallene har i september og oktober ligget nogenlunde stabilt på 20-25% under normalen på hverdage (med undtagelse af efterårsferien). I uge 44 ser vi tegn på, at de seneste udmeldinger om yderligere restriktioner den 23. oktober fører til et fald, således at passagertallene ligger på ca. 35% under normalen sammenlignet med 2019. Det er dog for tidligt at vurdere, om det er en varig tendens.

### Aftale om kompensation i 2021

(nedenstående er kopi af aftaleteksten)

Regeringen indgik den 17. juni 2020 aftale med henholdsvis KL og Danske Regioner om, at staten påtager sig at kompensere nettomerudgifter og mindreindtægter, som de regionale trafikskaber pådrager sig i 2020 som følge af COVID-19. Da smitten fortsat forventes at være i samfundet et stykke ind i 2021, videreføres ordningen ind i det nye år, hvor der er afsat en ramme på 362 mio. kr. Hvis nettomerudgifter og mindreindtægter som følge af COVID-19 viser sig at overstige den afsatte ramme, skal en justering af rammen samt håndteringen af udviklingen drøftes senest ifm. forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2022. Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til niveauet før COVID-19.

De afledte merudgifter og mindreindtægter for trafikskaberne omfatter:

- Mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.
- Merudgifter til indsættelse af ekstracapacitet for at sikre afstand mellem passagererne, under forudsætning af, at der er gældende statslige opfordringer om indsættelse heraf som følge af COVID-19.
- Merudgifter til eventuelle værnemidler samt rengøring af busser, flexbiler, salgssteder, kundefaciliteter og chaufførlokaler, der følger direkte af COVID-19.
- Merudgifter til flextrafik, som følger direkte af COVID-19, fx solo-kørsel.
- Trafikskabernes merudgifter forbundet med kommunikation vedr. COVID-19 hensigtsmæssig adfærd.
- Merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" ved stoppesteder og knudepunkter, som følger direkte af COVID-19.
- Modgående mindreudgifter ved reduceret drift for bus, bane og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.

Trafikskaberne har ansvar for, at de konkrete regnskabstal, som de fremsender til Transport- og Boligministeriet dokumenterer, at merudgifterne og mindreindtægterne

---

relaterer sig til ovenstående kategorier og følger direkte af COVID-19-relaterede tiltag, og således ikke er udtryk for merudgifter til normal drift eller lignende uden ophæng til COVID-19.

Kompensationen sker ved aktstykke og udmøntes direkte til trafiksekskaberne løbende i takt med de kvartalsvist opgjorte regnskabstal. Første kvartal af 2021 kan således udbetales i 2. kvartal af 2021.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Aftale om trafiksekskaber for 2021 28okt2020



---

1-00-1-19

## 10. Orientering om fremtidens kollektive trafik og mobilitetsformer i Midttrafikks område

### Resumé

*Midttrafik giver i denne orientering en gennemgang af begreberne samkørselsordninger og delebilsordninger og giver en status for de to mobilitetsformer og perspektiver for dem som del af fremtidens kollektive trafik. Styrker og svagheder ved samarbejder med disse ordninger fremhæves og den mulige rolle Midttrafik og kommunerne kan spille i at styrke disse ordninger kortlægges. Samtidig orienteres om hvordan Midttrafik p.t. arbejder med temaet, herunder hvordan det behandles i det pågående arbejde med trafikplan og mobilitet i de 8 Midt- og Vestjyske kommuner. Orienteringen er uddybet i vedlagte notat.*

### Sagsfremstilling

De senere år har mobilitetsbegrebet været i fokus i debatten om formen på fremtidens kollektiv trafik. Informationsteknologien har åbnet nye muligheder, og det er i den forbindelse naturligt at vurdere om disse muligheder ændrer på den måde mobilitetstilbuddet skal tilrettelægges i såvel byer som yderområder.

En række samkørselsordninger og delebilsordninger er etableret i takt med, at informationsteknologien gennem mobiltelefoner og apps har gjort det lettere at koble de, som stiller transport til rådighed med de, som har brug for transport.

#### Ordningerne kort fortalt:

Samkørsel er betegnelsen for, at flere kører sammen. Dette sker i høj grad i uformelle former, hvor de rejsende kender hinanden og har tæt kontakt. Med de nye samkørselsordninger kobles chauffører og passagerer, der ikke nødvendigvis kender hinanden, men har det til fælles, at de skal den samme tur på samme tidspunkt. Det sker ved, at man registrerer sin planlagte kørsel og transportbehov i en app. Der findes flere selskaber, der tilbyder sådanne løsninger i Danmark. Blandt dem har GoMore haft succes med at koordinere lange rejser mellem større byer, men har samtidig haft svært ved at opnå succes med samkørsel over kortere strækninger. Flere nyere samkørselstjenester har fokus på de kortere rejser og den daglige pendling. Fælles for disse er, at de har brug for en vis volumen af ture for, at det er attraktivt for de rejsende at bruge dem. Hvis de rejsende ofte søger forgæves fravælges ordningen hurtigt.

Ordningerne har forskellige metoder til at prøve at opnå denne volumen. Blandt andet tilbyder tjenesten "NaboGO" kommunerne mobilitetsrådgivning og markedsføring som del af deres pakke via etablerings- og abonnementsbetaling. "Ta'Med" er en anden tjeneste, der er gratis at bruge og fokuserer markedsføringsindsatsen mod konkrete virksomheders pendlere, for at opnå den kritiske masse.

Begge arbejder også på at få deres rejser vist på Rejseplanen, og NaboGO viser tilsvarende Rejseplanens ture med kollektiv trafik i deres app's søgninger, netop for at undgå, at de rejsende søger forgæves.

Delebilsordninger er ordninger, hvor flere brugere deles om brugsretten til en eller flere biler. I større skala fungerer dette i nogle storbyer som flåder af biler, som kan bruges på kortere ture med få begrænsninger i forhold til parkering, bestilling mv. I Midtjysk skala er byerne hidtil vurderet som for små for sådanne større flåder af debiler i byzoner. Debiler bookes her typisk for længere periode med faste lokationer for afhentning og returnering. Blandt de største aktører kan nævnes "Byens Bil" med ca. 30 vogne fordelt i byer i Midtjylland.

#### Fordele og ulemper ved mulige samarbejder:

Hvis graden af samkørsel og brugen af debiler øges har det en række positive effekter. Med velfungerende ordninger vil mobiliteten for rejsende uden egen bil blive styrket, da der bliver flere transportmuligheder at vælge mellem. Det kan samtidig have den effekt, at rejsende, der har adgang til bil eller mulighed for at købe en, vælger samkørsel til på de enkelte ture eller fravælger at købe bil, og i stedet benytter debil, når behovet er der. Dermed reduceres en række af biltrafikkens afledte negative konsekvenser, herunder trængsel, pladsforbrug, ressourceforbrug til produktion og kørsel samt miljøbelastning.

Samkørsel og debiler kan isoleret set ses som konkurrenter til den kollektive trafik, men kan samtidig understøtte den. Veludviklede samkørsels- eller debilsordninger kan medføre, at den enkelte borger faktisk kan undvære at indkøbe bil, og dermed også er mere åben overfor at bruge kollektiv trafik på de ture, hvor det giver bedst mening. Samtidig kan samkørsel spille en rolle i transporten til knudepunkter for den kollektive trafik og dermed være med til at forbedre adgangen til den kollektive trafik.

Ulemperne ved at samarbejde med samkørsels- og debilsordninger knytter sig for Midttrafiks vedkommende derfor primært til det ressourceforbrug, der ligger i samarbejdet. Ressourceforbruget skal ses i forhold til omfanget af de mulige mobilitetsgevinster for borgerne.

Konkret har de nuværende samkørselsordningerne stadig ganske få aktive brugere og faktisk ture. NaboGO havde i marts 2020 ca. 3.600 brugere på landsplan, hvoraf der er 600 var pendlerprofiler, som ønsker at være aktive på daglig basis. Tilsvarende spiller debiler en begrænset rolle og udgør ca. 0,02 % af det samlede transportarbejde i dag. Udgangspunkt er således lavt, og selvom den nationale ekspertgruppe for mobilitet vurderer, at begge mobilitetsformer vil stige de kommende år, så vurderes det samlede potentiale at være relativt beskedent de kommende år. For Midttrafik vurderes introduktion af de nye mobilitetsløsninger samlet set at være positiv og kan på sigt blive et supplement som kan give et bedre mobilitetstilbud for de rejsende. På kort sigt vurderes de konkrete mobilitetsgevinster dog at være begrænsede grundet den lave volumen, mens der er stor usikkerhed knyttet til udviklingen på længere sigt. Omfanget af ressourceindsatsen i samarbejdet med disse aktører skal ses i det lys.

#### Midttrafiks og kommunernes rolle:

Midttrafik har i sin Mobilitetspolitik defineret, at indsatsen på mobilitetsområdet altid sker med udgangspunkt i den kollektive trafik. Samarbejder med private transportformer

som samkørsel og delebiler handler således om, at styrke samspillet med disse transportformer og den kollektive trafik. Mobilitetspolitikken identificerer to overordnede indsatsområder, der kan arbejdes med for at understøtte dette samspil:

**På stoppesteder og knudepunkter**, hvor den rejsende starter sin rejse, skifter mellem transportformer eller afslutter sin rejse. Her kan den rette indretning og information hjælpe den rejsende til at skabe overblik over rejsemulighederne og opnå tryk ved vente og skiftesituationen. Her har Midttrafik en rådgivende rolle overfor kommunerne og indgår i samarbejder med viden på området. Midttrafik har en ny stoppestedsmmanual undervejs, som kan fungere som grundlag for dialogen mellem Midttrafik og kommunerne om emnet. Samtidig arbejder Midttrafik også med at indgå i samarbejder med kommunerne om forsøgsprojekter med at udvikle konkrete knudepunkter til egentlige HUBs, hvor skiftet mellem transportformer er i fokus.

De **digitale medier**, som kan tilbyde information om mulige transportformer, bestilling og betaling. Her er Rejseplanen den centrale formidlingsform af mobilitetsløsninger og Midttrafiks bud på fremtidens samlende mobilitetsplatform. Derfor er Rejseplanen også udgangspunktet for samarbejder med bl.a. samkørselsaktører, og Rejseplanens krav skal mødes før et samarbejde kan indledes. Det dækker bl.a. krav til dataformater og naturligt, at ordninger følger gældende lovning og regler.

Midttrafik har i øvrigt en rådgivende rolle baseret på trafikskabs data og viden om mobilitet, rejsevaner, kundepræferencer og rejsestrømme. Midttrafik kan dermed være med til at kvalificere kommunernes ideudvikling af mobilitetsforsøg eller til at styrke konkrete mobilitetsprojekter i grænselandet mellem kollektiv trafik og private transportformer.

Kommunerne spiller selv en stor rolle i forhold til introduktion og understøttelse af samkørsel og delebiler. Kommunerne har ansvaret for at etablere den fysiske infrastruktur, der understøtter ordningerne. Samtidig har kommunerne også en række virkemidler til at motivere valg af bestemte mobilitetsløsninger. I forhold til samkørselsordninger og delebilsordninger kan følgende nævnes:

- Samarbejder med relevante samkørsels- og delebilsaktører, herunder finansiering.
- Markedsføring af samkørselsordninger.
- Arbejde med mobilitetsplaner i eget regi og med virksomheder/uddannelsessteder i kommunen.
- Styrkelse af information og fysisk infrastruktur, som parkering og kys-og-kør pladser og knudepunkter.

#### Mobilitetsprojekter i 8-kommune-samarbejdet

Midttrafik har igangsat et arbejde med en samlet trafikplan for 8-kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland. Som del af dette arbejde er der nedsat en arbejdsgruppe til at se på mulige mobilitetsløsninger med fokus på yderområder. Denne gruppe har til opgave at komme med fælles anbefalinger til mobilitetsløsninger i området baseret på viden fra igangværende og afsluttede forsøgsprojekter. I arbejdet vil der være fokus på bæredygtige mobilitetsløsninger, både når det gælder Midttrafiks produkter og tilbud og andre tiltag til forbedring af mobiliteten. Gruppen skal også arbejde med mobilitet, der kan understøtte knudepunkter i hovednettet.

---

Flere af kommunerne er forud for arbejdet blevet kontaktet af både NaboGo og Ta'Med, der tilbyder deres samkørsels app. Muligheden for at gennemføre et fælles forsøg med mulighed for kørselstilbud på tværs af kommunegrænser indgår i arbejdet.

Hvis Staten opretter nye puljer, med støtte til mobilitet eller kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, skal gruppen vurdere og indstille eventuelle forsøg.

Region Midtjylland har i forbindelse med arbejdet afsat midler til at dække dele af eventuelle omkostninger til forsøg. Midlerne er primært afsat til ekstern hjælp og herunder en transportundersøgelse blandt unge på ungdomsuddannelser.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om arbejdet med samkørsel og delebilsordninger tages til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Fremtidens kollektive trafik og mobilitetsformer i Midttrafiks område v1.0

1-00-1-19

## 11. Orientering om resultat af 7. fælles udbud af Flextrafik

### Resumé

*Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik gennemført udbud af flextrafik. Det drejer sig om udbud af garantivogne og variable vogne.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har gennemført sit 7. udbud af garantivogne, FG7 og af variabel flextrafik, FV7. Midttrafik har i en årrække gennemført udbud af flextrafik i samarbejde med FynBus og Sydtrafik.

Nedenfor er det kun udviklingen i Midttrafik, som er beskrevet.

Vognmænd i Flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flexkur og Flexbus. I 2020 er der budgetteret med udgifter til vognmandsbetaling i Flextrafik på 233 mio.kr.

#### Udbudte vogntyper

Vogntype 0: En nulemissions personbil med plads til tre passagerer (NY)

Vogntype 2: En almindelig personbil med plads til fire passagerer.

Vogntype 3: En almindelig personbil med plads til fem passagerer.

Ofte af typen MPV, som er højere end øvrige biler.

Vogntype 4: Lav vogn med plads til én kørestol plus fire passagerer (NY)

Vogntype 5: Liftvogne med plads til to kørestole plus fem passagerer.

Vogntype 6: Som type 5 plus trappemaskine.

Vogntype 7: Som type 6, dog to enkeltsæder udskiftet med dobbeltsæde til svært overvægtige

passagerer. (NY)

Vogntype 8 (kun udbudt som garantivogn): En vogn forberedt til beredskab ved smitterisiko og

lignende. Som udgangspunkt som type 5, men kan med kort varsel forberedes til kørsel med forhøjet smitterisiko. (NY)

#### FG7 - FlexGaranti

Garantivognene får en fast betaling et antal timer, typisk 8-10 timer på hverdage, mod at stå til rådighed i dette tidsrum.

Midttrafik har udbudt 89 garantivogne for en toårig periode. I FG6 blev der udbudt 88 garantivogne.

Der var ved tilbudsfristen d. 24. august modtaget 685 tilbud fra 25 selskaber. Der er i gennemsnit indsendt 27 tilbud pr. tilbudsgiver og knap 8 tilbud på hver udbudt vogn i gennemsnit. Dette dækker over selskaber, der byder på én vogn til selskaber, der byder på næsten alle vogne.

Alle selskaber er blevet bedt om at indsende en serviceattest inden endelig kontraktindgåelse. Ved serviceattesten kontrolleres der i strafferegister, for betaling af ydelser til offentlige instanser med mere.

13 selskaber har fået tildelt de 89 garantivogne. Selskabet Munkebo Taxi har alene vundet 29 vogne, hvilket var det maksimale (max. 33 %) én leverandør kunne vinde, jf. betingelserne i udbuddet. Se bilag 1 for en samlet tildelingsliste i FG7.

### **FV7 - FlexVariabel**

Udbuddet af variable vogne er foregået forskudt for udbuddet af garantivogne (FG7). Dette gøres for at give deltagerne i udbuddet af garantivogne viden om de er tildelt, eller ikke tildelt, kørsel med garantivogne inden de afgiver tilbud variabel kørsel.

I den variable kørsel tilbyder den enkelte vognmand at stille sin vogn til rådighed for trafikelskabet 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 trafikelskabet. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikelskabernes driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel. Trafikelskaberne indgår rammeaftale med alle de selskaber, som opfylder udbudsbetingelserne.

Ved tilbudsfristen d. 6. oktober indkom der 1.339, heraf 44 på vogngrupper, fra 138 selskaber. Antal af tilbud er svagt stigende (6 %) siden seneste udbud i 2018, mens antallet af deltagende selskaber er faldet med 22 %. Det betyder, at der i gennemsnit er indsendt ca. 10 tilbud pr. tilbudsgiver. I alt er der potentielt 2.291 vogne til rådighed. En stigning på 40 % siden sidste udbud. Den kraftige stigning ses især på vogngrupperne, hvor SafeNcare alene potentielt kan stille 684 vogne til rådighed. I realiteten er tallet mindre, da selskaberne fra dag til dag kan vælge hvor mange vogne, de stiller til rådighed. I uge 40 i 2020, var der f.eks. i gennemsnit knap 600 aktive vogne på hverdage.

Alle selskaber er blevet bedt om at indsende en serviceattest inden godkendelse til indgåelse af rammeaftale.

Se bilag 2 og 3 for priser for tilbudte enkeltvogne og vogngrupper.

### **Opfølgning på løn- og arbejdsvilkår**

Leverandører i Flextrafik skal tilbyde løn- og arbejdsvilkår for chauffører som er sammenlignelige med en række specifikt nævnte overenskomster på markedet.

Derfor er tilbudsgiverne blevet bedt om at angive på tro og love, hvilken overenskomst de følger for deres ansatte chauffører. Hvis de angiver "Andre løn- og arbejdsvilkår", kan Midttrafik bede selskaberne om at forklare og dokumentere, at de lever op til *sammenlignelige* vilkår. Om nødvendigt kan der blive trukket på ekspertise hos arbejdsmarkedets parter for at afgøre, om de tilbudte løn og arbejdsforhold lever op til kravene.

12 selskaber har angivet "andre løn- og arbejdsvilkår", samt at de har ansatte. 10 af disse selskaber angiver at de følger vilkår fra andre overenskomster.

### Kontrol af tilladelser og selskaber med lave priser

Tildelte selskaber skal indsende oplysninger om tilladelser til de vogne, de har fået tildelt. For det variable udbud modtager og registrerer administrationen tilladelser fra selskaberne frem til 1. december. Herefter sender administrationen selskaber med lave priser til kontrol hos den udstedende myndighed.

#### Økonomi

Flextrafik udbydes ikke med faste kørselsmængder, hvormed de tilbudte timepriser kun indikerer, om den afviklede kørsel bliver dyrere eller billigere for trafikkselskaberne. Administrationen har foretaget en sammenligning af priserne fra forrige udbud.

Tilbudspriserne for FG7 og FV7 gennemgås nedenfor.

#### FG7 - FlexGaranti

Tilbudspriserne FG2 til FG7 (2013 – 2020) er vist i nedenstående tabeller.

Som det fremgår følger priserne i store træk prisudviklingen. Gennemsnitspriserne holder sig indenfor udsving mellem -1,8 % og +2,9 % siden sidste udbud.

Gennemsnitspriserne er steget over perioden siden 2012 for de små vogne, mens det er faldet svagt for de større liftvogne. Den samme tendens gælder for de lavest modtagne priser.

#### Garantivogne - Midttrafik

Vogn-type	Antal	Gns. timepris FG7 2020	Gns. timepris FG6 2018	Gns. Timepris FG5 2016	Udvikling fra FG6 2018	Udvikling fra FG2 2013	Mindstepris FG7 2020	Udvikling fra FG6 2018
Type 0	5	289 kr.					264 kr.	
Type 2	17	254 kr.	247 kr.	248 kr.	2,9 %	7,1 %	236 kr.	-1,7 %
Type 5	22	297 kr.	302 kr.	294 kr.	-1,8 %	-1,5 %	271 kr.	-3,6 %
Type 6	32	308 kr.	311 kr.	312 kr.	-1,1 %	1,7 %	284 kr.	-2,0 %
Type 7	8	313 kr.					244 kr.	
Type 8	5	329 kr.					274 kr.	

\* indeksreguleret efter indeks 114,1, sep. 2020

#### FV7 - FlexVariabel

Da kørsel efter tilbud på FlexVariabel er rammeaftaler uden nogen garanti for den udbudte kørselsmængde kan tilbuddene ikke bruges til at fortælle om den reelle omsætning efter tilbuddene.

Priserne er hverdagspriser for henholdsvis enkeltvogne og vogngrupper.

Tilbudspriserne er faldet for vogntype 2 (små personvogne), som der er flest af. Dette gælder både for gennemsnitspriser og for mindstepriser.

For de større liftvogne er udviklingen mere blandet. For type 5 er priserne steget, mens de er faldet for type 6. Det er bemærkelsesværdigt, at priserne på type 6 er dyrere end for type 5. Dette på trods af, at type 6 har en trappetjener som ekstra udstyr i forhold til type 5. Det er svært umiddelbart at forklare denne forskel.

Typisk har vogngrupper været dyrere end enkeltvogne, men der er en fortsat tendens til at denne forskel indsnævres.

For den nye vogntype 0, nulemissionsvogn, er det værd at bemærke, at priserne for enkeltvogne er på niveau med type 2 vognene, og dermed er nulemissionsvognene som udgangspunkt konkurrencedygtige med disse, og vil derfor få tildelt kørselsopgaver i samme omfang.

De nye type 4 vogne, som kan medbringe en kørestol, ser også ud til at være attraktive prismæssigt, og kan dermed forventes at tage en del ture, hvor der kun skal medbringes én kørestol.

### Enkeltvogne - Midttrafik

Vogntype	Antal	Gns. Timepris FV7 2020	Gns. Timepris FV6 2018	Gns. Timepris FV5 2016	Udvikling fra FV6 2018	Mindstepris FV7 2020	Udvikling fra FV6 2018
Type 0	36	261 kr.				230 kr.	
Type 2	731	262 kr.	275 kr.	282 kr.	-4,6 %	225 kr.	-0,7 %
Type 3	34	331 kr.	310 kr.	333 kr.	6,9 %	250 kr.	-6,3 %
Type 4	10	256 kr.				250 kr.	
Type 5	339	348 kr.	328 kr.	364 kr.	6,2 %	260 kr.	3,3 %
Type 6	142	296 kr.	306 kr.	320 kr.	-3,1 %	265 kr.	-5,3 %
Type 7	3	294 kr.				279 kr.	

\* indeksreguleret efter indeks 114,1, sep. 2020

### Vogngrupper - Midttrafik

Vogntype	Antal grupper	Antal vogne	Gns. Timepris FV7 2020	Gns. Timepris FV6 2018	Gns. Timepris FV5 2016	Udvikling fra FV6 2018	Mindstepris FV7 2020	Udvikling fra FV6 2018
Type 0	2	23	360 kr.				360 kr.	
Type 2	34	922	289 kr.	321 kr.	331 kr.	-9,9 %	230 kr.	-7,5 %
Type 3	1	8	365 kr.	345 kr.	356 kr.	5,8 %	365 kr.	16,9 %
Type 5	7	43	370 kr.	345 kr.	436 kr.	7,1 %	298 kr.	3,1 %

\* indeksreguleret efter indeks 114,1, sep. 2020

### Betydning for kunderne

I dette udbud er indført nogle nye vogntyper, som dog udgør en mindre del af køretøjerne. Der kommer til at køre en række nulemissionsvogne, som vil betyde en mindre miljøbelastning både mht. støj og forurening, til glæde for både kunder og borgerne i regionen.

Ligeledes vil den nye type 7 med dobbeltsæde sikre, at sygehusene i regionen kan bestille transport til svært overvægtige personer, og de nye type 8 vogne sikrer et beredskab til transport af mennesker med potentiel smitterisiko.



**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Tildeling af garantivogne FG7 (003)
- Bilag 2 - Tilbudte enkeltvogne FV7 uden selskabsnavne
- Bilag 3 - Tilbudte vogngrupper FV7 uden selskabsnavne

1-00-1-19

## 12. Orientering om administrationens arbejde med opgradering af chaufførfaciliteter

### Resumé

*Midttrafik har de seneste år arbejdet på at forbedre chaufførforholdene på trafikterminaler og endestationer. Nedenfor følger en orientering om arbejdet.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog d. 16. maj 2018 en ny strategi for chaufførfaciliteter i Midttrafik. Hermed blev kravene til chaufførfaciliteter skærpet, ligesom der blev vedtaget sanktionsmuligheder overfor busselskaber, som ikke lever op til kravene.

Herudover afsatte Midttrafik i 2019 midler fra sit mindreforbrug til at opgradere faciliteter i en række byer. Administrationen orienterer nedenfor om arbejdet.

#### Opgradering af faciliteter

Midttrafik har i 2019 og 2020 afsat midler til at opgradere faciliteterne for chaufførerne i Bjerringbro, Silkeborg og til dels i Herning. I Holstebro er faciliteterne flyttet fra gamle pakkelokaler i banegården til nystandsatte og større lokaler overfor banegården. Endelig er Midttrafik i samarbejde med DSB Ejendomme i gang med at etablere nye lokaler på banegården i Ringkøbing.

I nogle tilfælde har Midttrafik været ansvarlig for processen, mens det andre steder er varetaget af bybus-selskabet, hvor Midttrafik har finansieret de foretagne forbedringer.

#### Krav i nye kontrakter

I nye kontrakter stiller Midttrafik skærpede krav om, at chaufførerne har adgang til rimelige faciliteter. Forud for et udbud kortlægger administrationen behovet efter dialog med de nuværende selskaber. Herefter stilles der krav om, at chaufførerne på konkrete lokationer skal have adgang til enten pauselokaler eller toiletforhold. Nedenfor følger kravene fra kontrakten:

##### Pauselokale:

*Chaufførerne skal have adgang til vedligeholdt, møbleret pauselokale med et tilstrækkeligt antal siddepladser ved borde, samt rindende vand, lys og varme. Det skal sikres at der er mulighed for at opbevare mad og drikke forsvarligt, det vil sige ved maks. 5 grader. I pauselokalet skal der være adgang til en elkedel, mikrobølgeovn, service (kopper, glas, tallerkner og bestik), samt mulighed for at rengøre dette. Endelig skal der være adgang til skabe, hvor chaufførerne kan låse deres personlige ejendele inde.*

##### Toiletforhold:

*Chaufførerne skal have adgang til ordentlige, rengjorte toiletforhold med rindende vand.*

---

Kravene er fulgt op med, at Midttrafik til enhver tid kan kræve en redegørelse fra busselskabet om, hvordan kravene opfyldes. Samtidig kan blive busselskabet afkrævet en økonomisk sanktion, hvis kravene ikke er tilstrækkeligt opfyldt.

### **Samarbejde på største stationer**

På de største stationer indgår Midttrafik lejeaftaler om faciliteter. Dette omfatter som udgangspunkt stationer, hvorfra der afgår både bybusser og regionale ruter (fx Silkeborg, Ringkøbing og Herning). Herefter bliver udgiften fordelt blandt de busselskaber, der benytter faciliteterne.

Samtidig forpligtes busselskaberne via kontrakten til at afsætte midler til indvendigt vedligehold og mindre indkøb. I et aktuelt udbud skal de vindende busselskaber årligt afsætter 15.000 kr. til vedligehold i Randers (pakke 1) og 15.000 kr. til vedligehold i Silkeborg (pakke 2). Et lignende beløb skal afsættes af bybusselskabet, når kørslen atter udbydes.

Samtidig bliver den løbende viceværtsforpligtelse uddelegeret til bybusselskaberne, så Midttrafik ikke er ansvarlig for den daglige administration af rengøring og vedligehold.

### **Betydning for kunder**

Ingen.

### **Betydning for økonomi**

Udgifterne indgår i kontraktbetalingen til busselskaberne. Udgiften omfatter som udgangspunkt 50.000-150.000 kr. per station for leje, rengøring, vedligehold og mindre indkøb.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

## 13. Orientering om godkendelse af Samspil 2030

### Resumé

*I august 2020 godkendte Letbanerådet Samspil 2030, som er Letbanesamarbejdets opdaterede visionsplan for udbygning af en højklasset kollektiv infrastruktur. Visionsplanen har både fokus på højklassede bus- og letbaneetaper og integrerer disse med de statslige planer for baneudbygning og Letbanens etape 1.*

*Samspil 2030 skal bl.a. ses som et fælles østjysk indspil til de politiske forhandlinger om en ny statslig investeringsplan for infrastruktur.*

### Sagsfremstilling

I august 2020 godkendte Letbanerådet Samspil 2030, som er Letbanesamarbejdets opdaterede visionsplan for udbygning af en højklasset kollektiv infrastruktur, og som sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd.

Midttrafik er en del af Letbanesamarbejdet, som også består Region Midtjylland, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus Kommune. Sekretariatsbetjeningen af Letbanesamarbejdet er forankret hos Midttrafik.

Samspil 2030 erstatter den tidligere visionsplan Samspil 2025 og har i modsætning til den hidtidige plan både fokus på højklassede bus- og letbaneetaper. Det centrale i visionsplanen er dog stadig at integrere udbygningsetaperne med de statslige planer for baneudbygning og Letbanens etape 1, så de tilsammen udgør et sammenhængende net, der sikrer en god mobilitet i Østjylland og samtidig bidrager til at skabe fremdrift i den grønne omstilling.

En række af projekterne fra Samspil 2025 indgår fortsat i visionsplanen. Det drejer sig om følgende:

- Letbanens etape 1
- Letbane/BRT etape 2 Lisbjergskolen – Hinnerup, Aarhus Ø – Brabrand, inkl. Brabrand St.
- Letbane/BRT Aarhus - Hasselager/Kolt
- Regionalbane Aarhus – Galten – Silkeborg
- Højklasset løsning Hinnerup – Hadsten
- Højklasset løsning Lisbjerg – Randers
- BRT i Randers by som forløber for letbane

Derudover er der tilføjet følgende nye projekter i Samspil 2030:

- Letbane Hasle Torv - Skejby (mulig afgang af etape 2)
- Letbane Hasle - Tilst (mulig afgang af etape 2)
- BRT/Letbane på Ringvejen i Aarhus
- BRT/Letbane på Ringgaden i Aarhus

- BRT Grenåvej (Randersvej – Mejlbyvej)
- Kapacitetsudvidelse på infrastrukturen på Odderbanen
- Kapacitetsudvidelse på infrastrukturen mellem Lystrup og Hornslet
- Øget regionaltrafik og genåbning af stationer på Banedanmarks net, Skanderborg – Aarhus, Aarhus - Randers

Der peges både på projekter, der kan være relevante at igangsætte før og efter 2030. Af projekter, som forventes igangsat inden 2030, er bl.a. etape 2, BRT på Ringvejen i Aarhus og BRT mellem Randers C og Randers S. Aarhus Kommune har afsat midler til de to førstnævnte projekter, men forudsætter en statslig medfinansiering, for at projekterne kan realiseres. Genåbning af station i Stilling er under projektering, og stationen forventes åbnet i 2022. Åbning af en station i Brabrand indgår i arbejdet med etape 2.

Projekterne skal ses i lyset af de forestående politiske forhandlinger om en ny statslig infrastrukturinvesteringsplan, som skal afløse 'En Grøn Transportpolitik' fra 2009. Samspil 2030 skal her ses som et fælles østjysk indspil til disse forhandlinger.

I den forbindelse er der igangsat et arbejde med at videreformidle og markedsføre Samspil 2030. Af konkrete initiativer kan bl.a. nævnes udarbejdelse af en trykt version af visionsplanen, en video og en 'rejsepakke'. Materialet bruges bl.a. ifm. kontakt til udvalgte medlemmer af Folketinget og til Transportministeriet og er til brug for Letbanesamarbejdets parter.

Herudover er der igangsat et arbejde med at kvalificere BRT-projekterne på Ringvejen og i Randers efter samme metode, som er anvendt i forbindelse med de BRT-projekter, der arbejdes med i Hovedstadsområdet i forbindelse med en ny statslig infrastrukturplan.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om godkendelse af Samspil 2030 tages til efterretning.

1-00-1-19

## 14. Midtjyske Jernbaners overtagelse af Holstebro-Skjern strækningen

### Resumé

*Fra 13. december 2020 overtager Midtjyske Jernbaner togtrafikken mellem Holstebro og Skjern fra Arriva. Frem til opstart er der intense forberedelser på overtagelsen af togdriften. Midtjyske Jernbaner har fuld fokus på den kommende driftsstart. Midtjyske Jernbaner vurderer på nuværende tidspunkt, at det forberedende arbejde går planmæssigt.*

*Det er dog ikke uden udfordringer at foretage et skifte fra den nuværende togoperatør til Midtjyske Jernbaner. Overdragelsen skal ske natten mellem lørdag og søndag den 12./13. december 2020. Det giver mange udfordringer både hos Midtjyske Jernbaner og i Midttrafik.*

*Midttrafiks administration vil få tilført flere trafikselskabsopgaver. Nedenfor omtales nogle af de mulige udfordringer og gener kunderne kan komme ud for ved skiftet mellem de to togselskaber.*

### Sagsfremstilling

Midtjyske Jernbaners overtagelse har været under forberedelse i lang tid. Der tilføres selskabet mange flere og nye opgaver, både i forbindelse med den forudgående planlægning af trafikken, men også fremadrettet ved opstart og drift af den udvidede togkørsel. Midtjyske Jernbaners organisation og medarbejderstab har i lang tid forberedt sig på opgaven.

Til bestyrelsens orientering vedlægges et notat fra Midtjyske Jernbaner, som kort beskriver aktuel status forud for opstart den 13. december.

### Personale

Midtjyske Jernbaner forventer ikke at komme i problemer med manglende personale. Der er ansat 13 lokomotivførere og 2 togmekanikere. Der forventes ansat yderligere 2 mekanikere.

På grund af COVID19 har uddannelse af personale været besværliggjort og en smule forsinket. Siden sommerferien og helt frem til driftsstart søges dette indhentet og uddannelsen af det nødvendige personale vil blive gennemført.

### Køreplaner

Midtjyske Jernbaner har ansvaret for udarbejdelsen af den nye køreplan. Det er sket i et samarbejde med Banedanmark og Arriva. Målsætningen har været at den nye køreplan i udgangspunktet er så tæt på Arriva's nuværende plan. Det har dog ikke været muligt at lave en plan der fuldt ud er sammenfaldende med den trafik Arriva udfører i dag. Der er afvigelser og det må forventes at kunne give en del klager fra kunder.

Arriva har hidtil haft flere daglige afgange med gennemgående togtrafik mellem Struer-Holstebro-Skjern-Esbjerg. Når Midtjyske Jernbaner overtager trafikken, og kun kører mellem Holstebro og Skjern, forsvinder de gennemgående ture på strækningen mellem Struer og Esbjerg. Fra 13. december skal kunder skifte tog i henholdsvis Holstebro og Skjern. Det vil sandsynligvis blive mødt med en del kritik, at de gennemgående ture er faldet bort og at man nu skal foretage togskifte.

I tillæg hertil har det været en udfordring at tilpasse korrespondancerne i Holstebro og Skjern mellem Midtjyske Jernbaners køreplan med øvrige togforbindelser. Ikke alle korrespondancer kan opnås, hvorfor Midtjyske Jernbaner har måttet foretage en prioritering. Generelt er der valgt at imødekomme korrespondancerne til/fra Esbjerg. Det kan ikke udelukkes, at der vil komme en del kundeklager over svigtende korrespondancer til øvrige togforbindelser i både Holstebro og Skjern.

### **Billetkontrol**

Det er besluttet, at Midtjyske Jernbaner skal stå for opgaven med at udføre billetkontrol. Der er ansat 2 medarbejdere til opgaven. Midttrafik bistår med uddannelse, træning og teknisk udstyr.

### **Materiel**

Aftalen om overdragelse af 4 Desiro togsæt fra Arriva til Midtjyske Jernbaner er forhandlet færdig. Togmateriellet vil blive leveret til Midtjyske Jernbaner natten til søndag den 13. december 2020. Kun den allermest nødvendige klargøring af togmateriellet vil være muligt inden driftsstart. Tidsplan for klargøring af togmateriel er meget stram og forudsætter ingen uforudsete hindringer. Der er aftalt plan for uddannelse af togmekanikere. Togproducenten Siemens har givet tilsagn om levering af nødvendige reservedele.

### **Vemb station**

I Vemb bliver der depot og opholdsrum for lokomotivførerne. Der er indgået lejeaftale om lokaler ved stationsområdet. Stationering af tog i Vemb forudsætter etablering af lade strøm, luft- og tankanlæg samt fækalianlæg. Midtjyske Jernbaner er i løbende dialog med Holstebro Kommune for opnåelse af de nødvendige tilladelser til etablering af diverse anlæg.

### **Sikkerhed**

Overtagelsen af togkørslen betyder krav om fornyet sikkerhedsgodkendelse i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Midtjyske Jernbaner er i god dialog med styrelsen om en fornyet godkendelse af selskabets sikkerhedsledelsessystem. Ansøgning om fornyet godkendelse er indsendt.

### **Takster og billettering**

Alle Midttrafiks billetprodukter vil blive gyldige til togtrafikken Holstebro-Skjern. Taksterne skal ændres fra Arriva takster til Midttrafik takster. Det påvirker taksterne for Rejsekortrejser og for enkeltbilletter. I dag er der forskelle i disse takster. Takster på Pendlerkort og Ungdomskort er ens og skal ikke ændres.

Ændringer i billetteringsudstyret på stationerne skal løses. I dag sælges Arriva-enkeltbilletter på Nautila-billetautomater på alle stationerne. Det er under overvejelse,

hvorledes der fremover vil blive muligt at købe Midttrafiks enkeltbilletter på billetteringsudstyret.

### Rejsekort

Omstillingen fra Arriva takster til Midttrafik takster på rejsekortudstyr, skal foretages af Rejsekort/Rejseplan. For at sikre korrekte rejsekorttakster skal alle validatorer på strækningen omstilles fra at været "tog-ejet" til at være "Midttrafik-ejet". Det er en teknisk kompliceret øvelse. På fællesstationerne Skjern og Holstebro, giver det nogle ekstra udfordringer, fordi disse stationer betjener både kunder med Midttrafik takster og kunder med Arriva og DSB-takster. Rejsekort/Rejseplan har tilrettelagt et løsningsforslag, som vil sikre kunderne en korrekt beregning af taksterne, afhænge af kundens transportvalg.

### Enkeltbilletter

På strækningen er alle stationer udstyret med Nautila-billetautomater og RVM-automater. Nautila-automaterne benyttes i dag til udstedelse af billetter til togtakst i hele landet. Når Midtjyske Jernbaner kører på strækningen, skal der findes en løsning for udstedelse af enkeltbilletter til Midttrafik takster. Følgende muligheder er under overvejelse:

1. Omprogrammering af Nautila automater til salg af billetter til både Midttrafik-takster og til togtakster. Sidstnævnte, hvis kunderne skal rejse videre fra f.eks. Holstebro eller Skjern med andre tog.
2. Benytte samme løsning som på letbanen, hvor de såkaldte RVM-automater kan sælge billetter til Midttrafik-takster.
3. Ophøre med salg fra billetautomater på stationerne og kun tilbyde enkeltbilletter i Midttrafik app.

### **Kommunikation**

I samarbejde med Midtjyske Jernbaner planlægger Midttrafik, hvorledes information og kommunikation til kunder på strækningen vil forløbe. Herudover tilrettelægges også hvordan der kommunikeres generelt til borgere i de berørte kommuner at togtrafikken nu overtages af Midtjyske Jernbaner.

Midttrafik laver oplæg på informationer, linjeføringskort og plakater til stationer og tog. Der udarbejdes et særligt tog-layout, hvor både Midtjyske Jernbaners og Midttrafiks logoer indgår. Tanken er, at dette også skal bruges på Lemvigbanen. Midttrafik leverer folier med logo, der kan påklisteres fronten af toget i natten op til 13. december. Midtjyske Jernbaner planlægger en designproces i 2021, hvor Midttrafik deltager omkring nyt togdesign. I samarbejde med Arriva vil Midtjyske Jernbaner og Midttrafik lave tiltag, der fortæller kunderne om skiftet i god tid inden 13. december.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- MJB statusnotat om overtagelse Holstebro-Skjern



1-00-1-19

## 15. Orientering om Midtjyske Jernbaners eventuelle overtagelse af infrastrukturforvaltning på Vestbanen

### Resumé

*Midtjyske Jernbaner er i dialog med Vestbanen (Varde-Oksbøl) om en eventuel overtagelse af opgaverne ved infrastrukturforvaltningen på Vestbanen. Arriva løser pt. denne opgave for Vestbanen, men har opsagt aftalen pr. 1. jan. 2021.*

*Da Midtjyske Jernbaner er ejet af Midttrafik, er der ikke hjemmel til at Midtjyske Jernbaner kan løse opgaver uden for trafikskabets område. Vestbanen har kontaktet Transportministeriet for at få en løsning. Transportministeriet vurderer det muligt at lave en ændring i Lov om Trafikskaber, så der er hjemmel til at Midtjyske Jernbaner kan overtage opgaven.*

*Det er administrationens vurdering, at bestyrelsesmedlemmerne skal orienteres i denne sag, da Transport- og Boligministeriet vurderer, at en ændring af Lov om Trafikskaber kan blive nødvendig.*

### Sagsfremstilling

Vestbanen (Varde-Oksbøl) har hidtil haft kontrakt med Arriva om varetagelse af banens infrastrukturforvalteropgaver. Arriva har opsagt kontrakten til udløb pr. 1. jan. 2021. Vestbanen har haft opgaven i udbud, men har ikke modtaget kvalificerede bud.

Midtjyske Jernbaner varetager lignende infrastrukturforvaltningsopgaver på Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner har kompetencer og har en organisation, der har fået sikkerhedsgodkendelse hos Trafik- og Boligstyrelsen. Vestbanens og Lemvigbanens infrastruktur er meget lig hinanden. Midtjyske Jernbaner påpeger, at der vil kunne opnås en række synergieffekter og fordele ved at varetage lignende opgaver på Vestbanen.

Der har på den baggrund været overvejelser om hvorvidt Midtjyske Jernbaner kunne påtage sig opgaven. I kraft af at Midtjyske Jernbaner er ejet af Midttrafik, er der ikke juridisk grundlag for at Midtjyske Jernbaner kan byde på opgaver i andre trafikskabers områder.

Midtjyske Jernbaner har været i dialog med Trafikstyrelsen om sagen. Trafikstyrelsen vurderer, at den bedste løsning er at Midtjyske Jernbaner løser opgaven. Sagen har også været drøftet administrativt med Region Syddanmark og Region Midtjylland, samt i Midttrafik og Sydtrafik.

Vestbanen har kontaktet Transportministeriet for at finde en løsning. Ministeriet har tilkendegivet, at det er muligt at få lavet en lovændring, så der kan gives den nødvendige hjemmel.

I en midlertidig periode, inden der er lavet en ændring af loven, har Transportministeriet tilkendegivet villighed til at give en dispensation til Midtjyske Jernbaner.

---

Midtjyske Jernbaners bestyrelse har på mødet 21. august besluttet at arbejde for at tage opgaven – men tidligst fra 1. juli 2021 og når der er sikkerhed for lovhjælp eller dispensation fra ministeriet.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

---

1-00-1-19

## 16. Orientering om Midtjyske Jernbaners udbud på nye tog til Lemvigbanen og status for testkørsel med batteritog

### Resumé

*I 2019 indgik Region Midtjylland, Region Hovedstaden og Region Sjælland en aftale med transportministeren om at afprøve batteritog på Lemvigbanen og mellem Helsingør og Hillerød. Trafikselskabet Movia fik til opgave at varetage projektet og har i samarbejde med Midttrafik, Midtjyske Jernbaner A/S og Lokaltog A/S gennemført en markedsundersøgelse hos mulige leverandører.*

*Midtjyske Jernbaners bestyrelse har besluttet at gennemføre et nyt udbud på indkøb af nye tog der er baseret på batteriteknologi til Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner forventer udsendelse af udbudsbekendtgørelse i januar 2021 og efter tidsplanen forventes kontraktindgåelse ultimo 2021.*

### Sagsfremstilling

#### Testkørsel med batteritog

Transport- og Boligministeriet indgik i november 2019 en aftale med Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Midtjylland om at afprøve batteritog på strækningen mellem Helsingør og Hillerød samt på Lemvigbanen.

I foråret 2020 blev gennemført markedsundersøgelse af mulige leverandører.

Markedsundersøgelsen har vist, at et forsøg med batteritog tidligst vil kunne gennemføres i 2022. Leverandørerne har oplyst, at de på kort sigt ikke har ledige batteritog til afprøvning i Danmark, og at det vil være nødvendigt med en lang række tekniske tilpasninger inden et forsøg kan afvikles.

Parterne i projektet har på den baggrund besluttet, at det fortsat er intentionen at afprøve testkørsel med batteritog i Danmark, men at det vil ske efter en justeret tidsplan, som skal aftales nærmere med de mulige leverandører, så snart dette viser sig muligt. Der er samtidig enighed om, at der skal sættes ekstra skub i arbejdet med en samlet plan for udbud og implementering af batteritog i Danmark, så der kan skabes grundlag for at de første batteritog kan tages i brug i daglig drift med passagerer i midten af 20'erne.

#### Status Midtjyske Jernbaners udbud.

Midtjyske Jernbaners bestyrelse har, sideløbende med projektet for testkørsel med batteritog, besluttet at fortsætte med forberedelserne af et udbud af nye tog til Lemvigbanen, baseret på batteriteknologi.

I august måned har der været afholdt fornyet markedsdialog med 4 mulige leverandører. Fra leverandørernes side blev påpeget 3-4 års leveringstid fra kontraktindgåelse. Lokaltog A/S, der står for lokaltrafikken på Sjælland, deltog i markedsdialogen. Lokaltog

---

A/S har vist interesse for at der indarbejdes en option på flere togsæt i Midtjyske Jernbaners kommende udbud, med mulighed for indkøb af batteritog til lokalbaner på Sjælland.

Midtjyske Jernbaner benytter sig i vid udstrækning af konsulent og rådgiver til gennemførelse af udbuddet. Der er udarbejdet tidsplan for gennemførelsen af udbuddet og plan for udarbejdelse af udbudsbetingelser, kravspecifikation, tildelingskriterier og kontraktudkast.

Infrastruktur til opladning af batteritog på stationer og eventuel andre nødvendige tilpasninger i infrastrukturen er ikke indeholdt i udbuddet.

Ifølge tidsplanen forventes offentliggørelse af udbudsbekendtgørelse i januar 2021 og tilbudsfrist for indledende tilbud vil være i april 2021. Frist for afgivelse af 2. tilbud forventes juni 2021 hvorefter der vil være forhandlingsrunder og møder i august/september. Efter tidsplanen forventes kontraktindgåelse ultimo 2021.

Til orientering vedlægges et notat fra Midtjyske Jernbaner om markedsdialogen. Notatet er udarbejdet til Midtjyske Jernbaners bestyrelse.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

- Statusnotat vedr udbud af nye tog

1-00-1-19

## 17. Passagerpulsens undersøgelse af passagerernes oplevelse med kollektiv transport under Covid-19 - Før og efter genoplukning

### Resumé

*Undersøgelsen er gennemført i perioden 27. august til 7. september og måler kundernes tryghed i den kollektive trafik, holdningerne til indførelse af mundbind og hvad der skal til for at få passagererne tilbage i den kollektive trafik efter corona. En del kan have ændret sig, efter regeringen i midten af september 2020 indførte flere restriktioner.*

### Sagsfremstilling

Passagerpulsens inddeler resultaterne i nedenstående overskrifter:

- Mange arbejder stadig hjemme mere og bruger bus og tog mindre end før nedlukningen
- Cykel og bil erstatter bus og tog
- Flertallet er stadig trygge på rejsen
- Flertallet synes, at selskaberne har håndteret situationen godt
- Der er opbakning til mundbindskravet – men det får flere til at rejse mindre
- Kapacitet er stadig det vigtigste for at få passagererne tilbage

På baggrund af ovenstående resultater fremlægger Passagerpulsens nedenstående anbefalinger til trafikselskaberne, og anbefalinger til politikere og myndigheder (i lettere tilrettet og forkortet udgave her):

#### Trafikselskaber og togoperatører

- At der fortsat er stort fokus på at sikre tilstrækkelig med kapacitet og plads i bussen, så det er muligt for passagererne at holde afstand. Det kræver tilstrækkeligt med busser, og at trafikselskaberne holder nøje øje med udviklingen i passagertal, så der kan sættes ind med ekstra busser, når det er nødvendigt – også uden for den traditionelle myldretid.
- At der fortsat bliver gjort en stor indsats for at få passagererne til at fordele sig og holde afstand, når de venter på stationer og ved stoppesteder, samt i selve bussen og toget. Det kan være via skilte, klistermærker, højttalerudkald eller personale.
- At der bliver gjort en særlig indsats for, at passagerer i risikogruppen, der har brug for ekstra afstand, kan tage den kollektive transport. Det kan være redskaber, så passagerer kan vælge afgange uden trængsel, for eksempel apps eller hjemmesider. Både DSB S-tog og Midttrafik har digitale redskaber, hvor passagererne kan se, hvor fyldt bussen eller toget er. Lignende løsninger bør

udvikles andre steder, eventuelt på baggrund af den gennemsnitlige belægning på en afgang. Det er oplagt at gøre dette på rejseplanen.

- At synlig rengøring og hygiejneforanstaltninger fortsat prioriteres højt, og at muligheden for at afspritte hænder på stationer, i busser og i tog udbredes.

Ud over tiltag for at reducere smitterisikoen og øge trygheden anbefaler Passagerpulsens, at selskaberne fortsætter med at gøre det muligt at få refunderet pendlerkort, ungdomskort og lignende i perioder, hvor folk opfordres til at arbejde og studere hjemme. I det hele taget er der behov for, at pendlerprodukter udvikles, så de er tilpasset fleksible arbejdsliv og gør den kollektive transport til et attraktivt tilbud for flere typer passagerer.

#### Politikere og myndigheder

PassagerPulsens anbefaler:

- At der skabes økonomisk sikkerhed for branchen, der gør det muligt både at lave de nødvendige foranstaltninger mod smitte og at opretholde drift og service. Selskaberne bør ikke tvinges til at skære ned på ruter og afgang i 2021 på grund af usikkerhed om indtægtsgrundlaget, så den kollektive transport ender i en ond spiral.
- At der - når Covid-19 ebber ud - bliver lavet målrettede indsatser for at få folk tilbage i den kollektive transport, for eksempel via priskampagner, adfærdskampagner og lignende.
- At der laves grundige undersøgelser, der afdækker den reelle smitterisiko ved at benytte kollektiv transport, så eventuelle opfattelser af, at den kollektive transport er mere farlig, end den er, kan imødegås.
- At den kollektive transport bliver ved med at blive udviklet, så den er et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Den kollektive transport bør spille en væsentlig rolle i den kommende klimahandlingsplan på transportområdet og i den kommende infrastrukturplan.

#### Midttrafiks bemærkninger

Passagerpulsens undersøgelse, og ikke mindst resultaterne, ligger i tråd med resultatet af Midttrafiks egen, mindre kundeundersøgelse i august. Dengang blev kunder i seks østjyske byer spurgt om deres oplevelse af at rejse med Midttrafik under corona. Passagerpulsens anbefalinger flugter med Midttrafiks strategi og praksis. Vi må dog fortsat bede kunderne selv medbringe håndsprit, da de praktiske og økonomiske implikationer ved indførelse af dispensere i busserne er væsentligt mere omfattende, end kunderne oplever selve problemet, som drøftet på det seneste bestyrelsesmøde.

Administrationen arbejder på en opfølgende kundeundersøgelse ultimo 2020, som bl.a. bygger på den sidste del af Passagerpulsens undersøgelse vedr., hvilke tiltag der skal iværksættes for at kunderne føler sig trygge i at vende tilbage til den kollektive bustrafik. PassagerPulsens undersøgelse er landsdækkende og antallet af respondenter i Midttrafiks område er derfor på ca. 140 respondenter. Midttrafiks undersøgelse vil således øge antallet af respondenter og ved at læne os op ad Passagerpulsens spørgsmål, kan vi lave en benchmark og lave en udviklingsmæssigt sammenligning.

**Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Passagerernes oplevelser med kollektiv transport under corona-okt2020-Final

**1-00-1-19**

## **18. Siden sidst**

### **Resumé**

#### **Besøg af Arbejdstilsynet**

Onsdag den 21. oktober havde Midttrafik uvarslet besøg af Arbejdstilsynet, som både tilså lokalerne på Søren Nymarks Vej samt Midttrafik Kundecenter.

Arbejdstilsynet talte med såvel arbejdsmiljørepræsentant Kim Bramming, samt HR koordinator og arbejdsmiljøleder Louise Christensen.

Arbejdstilsynet konstaterede, at Midttrafiks arbejdsmiljø er i orden, og derfor har Midttrafik fået en grøn smiley på Arbejdstilsynets hjemmeside.

Det betyder, at Midttrafik ikke har noget udestående med Arbejdstilsynet, og at der er styr på arbejdsmiljøet. Den grønne smiley gælder i tre år.



**1-00-1-19**

## **19. Eventuelt**