



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
12. februar 2021 kl. 09:30
Afholdes som Teams møde**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Tillægsbevillinger til budget 2021	1
2	10 % rabat på onlinebestilling af handicapkørsel	2
3	Forslag til strategiproces i 2021	5
4	Midttrafiks arbejde med hubs	9
5	Indsendte projekter til Transportministeriet	12
6	EU-krav om to-faktor-godkendelse udfordrer ikke-digitale kunder	14
7	Nye bestillingsmuligheder i Midttrafiks Flextrafik selvbetjening og app	18
8	Maximum afstand Midttrafiks rejsegaranti dækker	20
9	Status for bus- og flextrafik	22
10	Præsentation af Midttrafiks nøgletal 2020	29
11	Orientering om status på Midttrafiks likviditet primo 2021	30
12	Orientering om Midttrafiks køreplanforslag på rute 15 og 952X – K21	32
13	Orientering om strategi for data til bestillerne	35

Indholdsfortegnelse

14	Orientering om Samspil 2030	37
15	Orientering om kørsel for Kommunerne til isolationsfaciliteter	39
16	Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2020	41
17	Siden sidst	44
18	Eventuelt	45
19	Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 12. februar 2021	46

1-00-1-19

1. Tillægsbevillinger til budget 2021

Resumé

I henhold til Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ er bestyrelsen bevillingsmyndighed, og skal godkende enhver ændring af det vedtagne budget.

Der er administrativt besluttet de to nedenfor beskrevne forhold, som dermed har bevillingsmæssige konsekvenser for henholdsvis Horsens Kommune og Region Midtjylland, og kræver at bestyrelsen godkender tillægsbevillinger på områderne.

Sagsfremstilling

Ifølge Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ skal bestyrelsen godkende enhver ændring til det vedtagne budget.

Horsens kommune og Midttrafiks bestyrelse har besluttet at tilbyde pensionister i Horsens Kommune mulighed for et gratis pensionistkort. Beslutningen indebærer ekstra udgifter i Midttrafik til administrationen af Pensionistkortordningen. De samlede udgifter skønnes at beløbe sig til 190.000 kr. Det er aftalt at Horsens kommune afholder disse udgifter.

Region Midtjylland har ønsket at Jysk Analyse A/S skal lave en undersøgelse af unges brug af kollektiv trafik. Undersøgelsen foretages i forbindelse med udarbejdelse af en trafikplan for de Midt- og vestjyske kommuner. Udgiften til dette pålægges Regionen. Tillægsbevillingen for køb af unge-undersøgelsen for regionen skønnes til 300.000 kr.

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen godkender en tillægsbevilling til budget 2021 angående beslutning om pensionistkort på 0,19 mio. kr.
- at bestyrelsen godkender en tillægsbevilling til budget 2021 på 0,3 mio. kr. vedrørende en "unge undersøgelse".

1-00-1-19

2. 10 % rabat på onlinebestilling af handicapkørsel

Resumé

På baggrund af den ændrede åbningstid for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel, som trådte i kraft den 1. januar 2021, har administrationen et ønske om at tilbyde 10 % rabat til handicapkunderne, når de bestiller deres ture via Midttrafiks flextrafik- selvbetjeningsløsning og app. Dette med opstart fra den 1. marts 2021. Midttrafiks Flextur-kunder har siden 2014 fået 10 % i rabat, når de bestiller via Midttrafiks flextrafik- selvbetjeningsløsning og app.

Sagsfremstilling

Midttrafik ændrede åbningstiden for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel den 1. januar 2021. Åbningstiden blev ændret fra kl. 7.00 – 20.00 alle ugens dage til kl. 8.00 – 16.00 alle ugens dage.

På baggrund heraf har administrationen et ønske om at tilbyde 10 % i rabat på egenbetalingen, når handicapkunderne bestiller deres ture via Midttrafiks flextrafik- selvbetjeningsløsning og app fra den 1. marts 2021. Samtidig har Midttrafiks Flextur-kunder siden 2014 fået 10 % i rabat, når de bestiller via Midttrafiks flextrafik- selvbetjeningsløsning og app.

Ved at give 10 % i rabat gøres det mere attraktivt for handicapkunderne at bestille via Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app. Med en rabat forventes det, at der kan flyttes flere handicapbestillinger til de online bestillingsmuligheder, hvor kunderne også har mulighed for at bestille ture hele døgnet. Initiativet med at give 10 % i rabat på Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app vil derfor også underbygge Midttrafiks overordnede digitaliseringsstrategi.

De 10 % i rabat må forventes at give handicapkunderne et incitament for at bestille via de online bestillingsmuligheder, og dette vil samtidig hjælpe Midttrafik med at efterkomme det forventede stigende antal bestillinger, som forventes afspejlet i den fortsatte stigning i turantallet, der blev redegjort for i forbindelse med indstillingen for den ændrede åbningstid for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel (vedlagt som bilag). Stigningen i bestillinger forventes dog først at indtræde, når Covid-19-spredningen er mindsket betydeligt.

I NT og Sydtrafik tilbydes der også rabat på handicapkundernes egenbetaling, når der bestilles via deres Flextrafik selvbetjeningsløsning og app. NT tilbyder deres handicapkunder 10 % i rabat og Sydtrafik tilbyder 20 %.

I 2020 blev ca. 17 % af de udførte handicapkørsler bestilt via Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app. I Sydtrafik var det 16,5 % af deres udførte handicapkørsler, der blev bestilt via deres selvbetjeningsløsning og app i 2020. Det har

desværre ikke været muligt at indhente information om NT's procentdel af udførte handicapkørsler, der blev bestilt via deres selvbetjeningsløsning og app i 2020.

Økonomi

Ved at tilbyde en rabat på 10 % på egenbetalingen vil Midttrafiks bestillere miste en indtægt svarende hertil. Samtidig kan en rabat lede til en større benyttelse af handicapordningen, om end hver kunde, som udgangspunkt, kun visiteres til 104 ture om året. Aarhus Kommune visiterer dog til 125 ture årligt. Med den større benyttelse menes der, at handicapkunderne kan blive mere tilbøjelig til at bruge flere af og/eller alle deres bevilligede ture, hvis de ikke allerede gør det i dag.

I den følgende tabel fremgår det, baseret på de data, der var tilgængelig d. 11. januar 2021, hvor mange handicapkunder der har været i hhv. 2019 og 2020, som fortsat har en aktiv handicapbevilling. Det skal bemærkes, at der i perioderne bl.a. kan være slettet og oprettet forkerte bevillinger, hvilket ikke vil fremgå af tallene, fordi disse bygger på live data.

Af samme tabel fremgår det også, hvor mange handicapkunder, som fortsat har en aktiv handicapbevilling, der ikke har brugt af sine visiterede ture og hvor mange der har opbrugt alle sine visiterede ture.

	2019	2020
Antal handicapkunder	11.070	13.914
Antal handicapkunder, som ikke har brugt af sine visiterede ture	6.137	5.520
Antal handicapkunder, som har opbrugt alle sine visiterede ture	139	73

I følgende skema fremgår det, hvad indførelsen af 10 % i rabat vil få af økonomiske konsekvenser for den enkelte bestiller, hvis dennes andel af onlinebestillinger holder sig på det nuværende gennemsnitlige niveau på 20 % eller stiger til 25 eller 30 %. Det skal bemærkes, at Ikast-Brande og Syddjurs kommuners andel af online handicapbestillinger ligger på hhv. 34,4 og 40,2 %, hvorfor disse to kommuners respektive merudgift vil være ens i de tre opstillede scenarier.

Myndighed	Merudgift til kommune 10 % rabat (nu)	Merudgift til kommune 10 % rabat (25% online)	Merudgift til kommune 10 % rabat (30% online)
FAVRSKOV	6.700	7.900	9.400
HEDENSTED	3.700	7.100	8.500
HERNING	13.200	13.600	16.300
HOLSTEBRO	5.400	10.900	13.100
HORSENS	11.700	19.200	23.000
IKAST-BRANDE	10.300	10.300	10.300
LEMMIG	3.200	3.200	3.700
NORDDJURS	3.000	4.900	5.900
ODDER	3.800	5.700	6.800
RANDERS	11.300	18.500	22.200
RINGKØBING-SKIERN	6.200	10.100	12.100
SILKEBORG	12.200	16.800	20.200
SKANDERBORG	5.400	8.400	10.100
SKIVE	6.300	9.100	10.900
STRUER	4.600	4.800	5.800
SYDDJURS	8.400	8.400	8.400
VIBORG	12.000	19.400	23.300
ÅRHUS	79.700	93.500	112.100
Hovedtotal	207.100	265.500	318.500

Kundemæssige konsekvenser

Ved at tilbyde 10 % i rabat ved bestilling via Midttrafiks Flextrafik selvbetjeningsløsning og app, vil Midttrafiks handicapkunder opleve en øget service i form af en besparelse på deres egenbetaling. Handicapkunderne, pårørende og ledsagere vil også blive tilbudt et attraktivt alternativ til telefonisk bestilling, da de kan bestille hele døgnet.

Kommunikation

Midttrafik orienterer handicapkunderne om muligheden for 10 % i rabat ved bestilling via Midttrafiks Flextrafik selvbetjeningsløsning og app følgende steder:

- Midttrafiks hjemmeside
- Produktark for handicapkørsel
- Digitale handicapfolder
- Velkomstbrev til nye handicapkunder
- Selvbetjeningsløsningen

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at der gives 10 % i rabat på handicapbestillinger, der bestilles via Midttrafiks Flextrafik selvbetjeningsløsning og app med opstart fra den 1. marts 2021.

Bilag

- Bilag 1 - Indstilling - Ændring af Flextrafik Servicecentrets åbningstider

1-00-1-19

3. Forslag til strategiproces i 2021

Resumé

Den igangsatte strategiproces i bestyrelsen blev som så meget andet også ramt af corona-krisen. Senest var et strategiseminar planlagt til januar 2021. Da de nuværende smittetal og forecast omkring smitterisikoen ift. de nye mutationer af Covid-19 er dystre, vurderer administrationen, at der er risiko for, at det i de kommende måneder fortsat kan være vanskeligt at gennemføre fysiske bestyrelsesmøder. Administrationen har derfor nedenfor udarbejdet forslag til, hvordan strategiprocessen alternativt kan gennemføres.

Sagsfremstilling

Administrationen foreslår, at der i bestyrelsen arbejdes videre med de temaer, som tidligere er drøftet i såvel bestyrelse som repræsentantskab, som bestyrelsens strategiske indsatsområder i **bestyrelsens strategipapir**. Administrationen vil supplere bestyrelsens mål med konkrete tiltag og bud på mål.

Samtidig har Midttrafik som trafikselskab en række andre kritiske områder, hvor der arbejdes med konkrete målsætninger. Det er fx arbejdet med digitalisering af billetprodukter, kundeservice og i det hele taget udviklingen af en kompetent og effektiv organisation.

Såvel omsætningen af bestyrelsens strategiske mål til konkrete tiltag samt øvrige kritiske øvrige vil fremgå af **Midttrafiks forretningsplan**.

Temaer i strategipapir og forretningsplan

Som nævnt i bilag 1, har Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at de fire overordnede mål, som har været pejlemærkerne for Midttrafiks virke i en årrække, fastholdes i en kommende strategiplan:

- Tilfredse kunder (brugere)
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører
- En kompetent og effektiv organisation

De fire mål – med tilfredse kunder som det vigtigste - angiver retningen for Midttrafik og medarbejderne i trafikselskabets administration og giver klarhed for såvel ejere som leverandører om, hvad der er det vigtigste for Midttrafik hele tiden at arbejde på at opnå.

Da bestyrelsen i efteråret vedtog og drøftede visionspapiret for Midttrafiks strategi 2021-2024 (bilag 1), var det med udgangspunkt i følgende temaer:

- Fremkommelighed
- Grøn omstilling
- Publikumsfaciliteter
- Digitalisering

Fra repræsentantskabet kom desuden forslag om et punkt om:

- Mobilitet – helhed og sammenhæng

Repræsentantskabets forslag er helt i tråd med bestyrelsens beslutning om udarbejdelse af forslag til harmonisering af de åbne kørselsordninger i Flextrafik.

Harmoniseringsarbejdet hænger sammen med at få kollektiv trafik i tyndt befolkede områder styrket, samt med koblingen til øvrig kollektiv trafik og at arbejdet med HUBs under temaet Publikumsfaciliteter. Det er alt sammen et arbejde for bredere mobilitet helhed og sammenhæng. Administrationen vurderer derfor, at der er tale om et yderligere strategisk indsatsområde som en del af udviklingen af den generelle mobilitet i Midttrafiks område, og med tiltag der er helt essentielle i at skabe sammenhæng i den kollektive trafik.

Dertil kommer, at corona-krisen har sat dybe aftryk i den kollektive trafiks økonomi, passagertal og ikke mindst kundernes opfattelse af, om det er trygt fortsat at rejse med kollektiv trafik. Administrationen vurderer, at efterdønningerne af krisen og ikke mindst det faktum, at kollektiv trafik under hele krisen er udråbt som såvel kritisk infrastruktur og samtidig et sted for smittespredning, kalder på en langsigtet strategisk indsats. Der vil være behov for at arbejde indgående med at vinde kundegrupper tilbage, at skabe tryghed i bussen i en fremtid, hvor social afstand og hygiejne fortsat vil spille en stor rolle, og ikke mindst fortsat at få unge til at bruge den kollektive trafik. Der kan også være kundeandele, som ikke kan vindes tilbage igen, da de under corona-krisen har fundet alternative transportformer.

Administrationen skitserer således de strategiske områder således:

Strategiske indsatsområder

Bestyrelsens strategipapir	Trafikselskabets forretningsplan	Mål i trafikselskabets forretningsplanen
Grøn omstilling		X
Publikumsfaciliteter		X
Fremkommelighed		X
Helhed og sammenhæng mellem bus og flex		X
Ny normal – kundevendte tiltag		X
	Digitalisering	X
	Effektiv og kompetent organisation	X

Mål om digitalisering i trafikskabs forretningsplan afspejler, at bestyrelsen med salgs- og digitaliseringsstrategien i 2018 har udpeget retningen for administrationen og gjort tydeligt, at digitalisering er et vilkår, som administrationen skal indarbejde som en konstant forbedring af driften.

Det er i høj grad et spørgsmål om, at administrationen gennem forretningsplanen forpligter sig til løbende at arbejde med aktuelle kundebehov, og hvordan de nye teknologiske muligheder kan bruges til at lave målrettede og individuelle løsninger til kunderne og lave løbende effektiviseringer.

Administrationen vil løbende orientere bestyrelsen og repræsentantskabet om tendenser, udviklingstiltag og har som erklæret mål konstant at forbedre driften og imødekomme i stigende grad individualiserede kundebehov.

Tilrettelæggelsen af strategiprocesen foråret 2021

Nedenstående plan tager udgangspunkt i den nuværende situation med spredning af nye mutationer samtidig med, at vaccinerne ikke er fuldt udbredte. Ændrer situationen sig væsentligt kommer administrationen naturligvis gerne med et nyt oplæg. Det er under alle omstændigheder, formanden som afgør, under hvilken form møderne skal afvikles.

Administrationen foreslår, at bestyrelsens arbejde med strategiprocesen fortsættes i foråret 2021 med et kortere virtuelt møde efter hvert bestyrelsesmøde med fokus på to af bestyrelsens indsatsområder pr. gang. Det kunne være:

- 25. marts – Publikumsfaciliteter og Fremkommelighed
- 12. maj - Grøn omstilling og Ny normal – kundevendte tiltag
- (18. juni – der er repræsentantskabsmøde samme dag)

Efter sommerferien og den fulde udbredning af vaccinerne, kan bestyrelsen i september eventuelt afholde en strategidag med fokus på sammenhæng mellem den kollektiv bustrafik og flextrafik. Herunder vil administrationen fremlægge sit oplæg til harmonisering af flexprodukter til drøftelse om formiddagen og dernæst en opsamling på den samlede strategiproces efter frokost. Endelig opsamling af bestyrelsens beslutninger fremlægges i form af oplæg til bestyrelsens strategipapir på bestyrelsesmøde den 5. november. Der vil blive lagt op til, at bestyrelsen evaluerer forløbet og drøfter strategiplanen i sin helhed.

Rammerne for møderne

Administrationen vil under drøftelsen af de enkelte strategiske indsatsområder udarbejde materiale forud for møderne med status på arbejdet inden for indsatsområdet, faktaark samt tydeliggøre hvilke udfordringer, muligheder og rammevilkår der gør sig gældende. Under temaet Publikumsfaciliteter kan det fx være udfordringer som økonomi ift. investeringer i forbedringer af læskure og stoppesteder, mulighederne kan være et løft i kundeoplevelsen og i det hele taget motivationen for at bruge kollektiv trafik (hvis man fx risikerer at stå i regnvej og vente på bussen er motivationen mindre), og rammevilkår kunne være, at ansvaret for publikumsfaciliteter i dag er delt mellem kommuner og Vejdirektoratet, mens det er trafikskabet der har kundekontakten, viden om kundeoplevelsen og incitamentet samt fagligheden til at forbedre forholdene for kunderne.

Administrationen lægger op til, at der kan bruges en ekstern strategikonsulent på strategidagen i september.

Tilrettelæggelsen af strategiprocessen – administrativt spor

Til bestyrelsens orientering vil administrationen forud for hver drøftelse af de strategiske indsatsområder afholde interne, tværgående workshops med relevante medarbejdere, for at sikre at alle fagligt relevante input inddrages – fra viden om kundeoplevelsen i Kundeservice til viden om virksomme markedsføringstiltag til den faglige kortlægning af fx publikumsfaciliteter.

På den måde arbejder administrationen i en sideløbende, agil proces med bestyrelsens behandling af temaerne og kan også sikre den sammenhæng, der skal være på tværs af temaerne. Fx hænger indsatsområder som fremkommelighed og publikumsfaciliteter/hubs tæt sammen.

Efter hver temadrøftelse samler administrationen sammen, hvad bestyrelsen vil arbejde for, og igangsætter udarbejdelse af beskrivelse af konkrete tiltag og mål til forretningsplanen samt beskrivelse af bestyrelsens beslutninger inden for hvert af de strategiske indsatsområder.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslaget om strategiprocess i 2021.

Bilag

- Bilag 1- Ny strategiplan for Midttrafik 2021-2024

1-00-1-19

4. Midttrafiks arbejde med hubs

Resumé

Midttrafik har igangsat arbejdet med at identificere mulige lokaliteter i det kollektive net som med fordel kan udvikles til udvidede knudepunkter – såkaldte hubs. Næste skridt er at udpege kandidater til egentlige pilotprojekter – som grundlag for det valg har Midttrafik gennemført en udvælgelsesproces samt en screening af 3 lokaliteter som kunne være aktuelle for arbejdet – Rønde, Odder og Sønder Borup.

Sagsfremstilling

Som led i implementeringen af Midttrafiks trafik- og strategiplaner arbejder administrationen med udviklingen af et nyt knudepunktskoncept kaldet "hubs". Arbejdet tager afsæt i vores ny stoppestedsmanual, som i 2021 skal danne baggrund for dialog med kommunerne om at løfte kvaliteten af stoppestederne. Begrebet hubs præsenteres i den forbindelse som flagskibet i den kollektive infrastruktur.

Inspirationen for arbejdet med hubs er bl.a. hentet i Groningen i Holland, hvor trafikselskabet i samarbejde med lokale myndigheder siden 2014 har arbejdet med at etablere et velfungerende system af knudepunkter. Trafikselskabet har her brugt hubs som et virkemiddel i en samlet indsats for at højne adgangen til bæredygtig mobilitet og øge brugen af kollektiv trafik. Det er bl.a. sket gennem løft af infrastrukturen via nye moderniserede anlæg samt tilknytning af garanteret, højfrekvent betjening med kollektiv trafik. De højfrekvente ruter er således garanteret i deres nuværende ruteføring og betjeningsniveau i de næste 20 år. Trafikselskabet i Holland har siden implementeringen af hub-konceptet oplevet stor passagertilfredshed og støt fremgang i passagertallet (5-15 % afhængig af område).

Vi har i sidste del af 2020 gennemgået en række knudepunkter og er landet på tre lokaliteter, som vi ønsker at arbejde videre med i samarbejde med de respektive kommuner: Rønde busterminal, Odder station/Rude Havvej og Sønder Borup. Målet er at få etableret et eller flere stærke pilotprojekter, som kan være med til at bane vejen for at konceptet rulles bredere ud i Midtjylland.

De tre lokaliteter er udvalgt med udgangspunkt i et ønske om, at der skulle være en solid kollektivakse at bygge på (mindst 15-minuttersdrift) og nogle væsentlige rejsestrømme, hvorfra vi med en vis sandsynlighed kan tiltrække flere kollektivrejser.

De tre lokaliteter er screenet i vedlagte bilags-notat, som også redegør for, hvilke elementer vi ser for os, at arbejdet med hubs skal indeholde, og hvilke fordele, der kan komme ud af det. De tre mulige hubs rummer hver deres muligheder for at arbejde med forskellige transportmidler. Det gælder både mulighed for etablering uden for by, hvor bil, bus og flextrafik spiller en stor rolle, og i eksisterende byområder, hvor cykel, gang og anden kollektiv trafik også spiller en vigtig rolle.

- **Rønde Busterminal** er således allerede i dag et vigtigt knudepunkt, hvor strukturen i bustrafikken ligger godt til rette for en hub-tankegang. Der er store rejsestrømme, der passerer Rønde i bil og en styrket indsats med "parker og rejs" kunne være med til at få flere bilister til at skifte. Samtidig kunne terminalen opgraderes med et løft for bløde trafikanter af hensyn til det store lokale opland i og omkring Rønde by.
- Tilsvarende har **Odder station** en vigtig knudepunktsfunktion i dag. Den ligger centralt i byen og kan dermed trække på byens nærhed til funktioner og services. Byen har et stort lokalt opland. Samtidig passerer rejsestrømme fra områderne syd for Odder naturligt forbi. En Hub i Odder skal ses i sammenhæng med et stort omdannelsesprojekt kommunen har planer om i området omkring stationen – har skal hubben og byomdannelses ideelt set integreres og skabe synergier, der tiltrækker flere passagerer. Det kan være vanskeligt at finde areal til større parker-og-rejs anlæg ved Odder station, og derfor undersøges Rude Havvej som muligt alternativ for parker-og-rejs delen af hubben.
- **Sønder Borup** ligger syd for Randers og relativt isoleret fra byen. Stedet er i dag et servicecenter for biltrafik, og har bl.a. en fungerende samkørselsplads. Med en omlægning af bustrafikken kunne en ny rute 118 med 10-minuttersdrift til Randers og Aarhus i myldretiden være en god rygrad i betjeningen af denne hub. Hubben har et stort potentielt opland af rejsende på E45 og fra Djursland. Lykkes det at skabe et attraktivt tilbud er potentialet dermed stort. Det kræver dog omfattende planlægning og infrastruktur, da området er meget bilorienteret i dag og ikke er indrettet til hverken bus eller bløde trafikanter. Det er værd at bemærke at Randers også arbejder med en BRT-løsning i den sydlige del af Randers. En mulighed kunne derfor være at integrere projekterne, så hubben kunne blive den sydlige grænse af BRT-projektet.

Fælles for projekterne er, at der forventes en række gevinster ved at implementere hub-tankegangen:

- Der tiltrækkes flere passagerer til den kollektive trafiks hovednet
- Mobiliteten øges samlet set
- Adgange til hovednettet øges, da mulighederne for tilbringertrafik forbedres
- Udvikling af flex-produkt til hubs vil gavne borgere i områder med begrænset kollektiv trafik dækning

Den videre proces

Administrationen vil på baggrund af screeningen indlede dialog med de respektive kommuner samt andre relevante aktører om projekterne. Her er Vejdirektoratet relevant, som vejmyndighed for området ved Sønder Borup. Region Midtjylland er også en oplagt samarbejdspartner, da de har ansvaret for en del af den kollektive trafik, der betjener de mulige hubs. Samtidig har både Business Region Aarhus og Transport- og Boligministeriet vist interesse i projekterne.

Det er tanken, at arbejdet og den kommende dialog med eksterne parter skal danne grundlag for en temadrøftelse vedrørende publikumsfaciliteter på bestyrelsens kommende møde i marts.

Direktøren indstiller,

-
- at** bestyrelsen godkender de indsendte projekter, som vil indgå i bestyrelsens strategiarbejde i år.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafiks arbejde med hubs - screening

1-00-1-19

5. Indsendte projekter til Transportministeriet

Resumé

Midttrafik har på opfordring fra Transport- og Boligministeriet indsendt to projektforslag til, hvordan vi vil arbejde med at styrke mobiliteten i udkantsområder. Projekterne omhandler hubs og harmonisering af den åbne flextrafik.

Sagsfremstilling

Transport- og Boligministeriet efterspurgte i november 2020 projekter fra trafikelskaberne som kunne styrke mobiliteten i tyndt befolkede områder. Målet var at skabe overblik over mulige projekter nationalt og ministeriet stillede i den forbindelse i udsigt, at de afhængig af projektet ville se positivt på behov for ændringer i love og regler på forsøgsbasis, hvis projekterne skabte behov for det.

Midttrafik har været i dialog med ministeriet om vores tanker om emnet og har på den baggrund indsendt to konkrete projektforslag samt opridset områder, hvor vi mener at disse projekter kunne have gavn af at teste muligheden for regelændringer på forsøgsbasis. Projektforslagene er vedlagt i bilag, og dækker:

- **Arbejdet med hubs.** Notatet beskriver, hvordan vi har tænkt os at arbejde med hubs, og hvordan det kan understøtte mobiliteten bredt – både i byområder og i mere spredt bebyggede områder, gennem muligheden for at de rejsende kan koble sig på hovednettet med tilbringertrafik som lokal fødebus, plustur eller egen bil / bilpassager (parker-og-rejs). En regelændring på forsøgsbasis kunne her være at give Midttrafik bredere beføjelser som egentlig infrastrukturforvalter eller give Midttrafik øget ansvar for driften af de hovedlinjer der betjener hubbene, så der kan udstikkes garantier for linjerne eksistens i mange år frem.
- **Arbejdet med harmonisering af flextrafik.** Midttrafik har iværksat en 360°-analyse af de tre åbne flextrafik-produkter "Flextur", "Flexbus" og "Plustur" med henblik på at foretage konkrete ændringer, som skal forbedre og forenkle det samlede fleksible transporttilbud. Arbejdet med analyse er i gang pt., men vi har alligevel i notatet skitseret nogle forventninger til, hvilke elementer inden for flextrafikken, det kan blive relevant at ændre. Det gælder bl.a. betaling, harmonisering af serviceniveau og harmonisering af takster. Blandt løsningselementerne er også skitseret muligheden for – på forsøgsbasis – at centralisere elementer af budget-, service- og takstkompetence hos Midttrafik, og bl.a. for at harmonisere tilbuddet i regionen og reducere den økonomiske risiko for den enkelte kommune ved at prøve nye modeller af.

Den videre proces

Notaterne ligger pt. til gennemsyn hos Transport- og Boligministeriet og vi forventer at fortsætte dialogen med ministeriet over vinteren.

Parallelt med den proces får vi også øget vidensgrundlag, bl.a. fra 360°-analysen af flextur og fra vores dialog med kommuner og andre aktører om hubs.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen arbejder for etablering af Hubs i Midttrafik i samarbejde med relevante myndigheder.

Bilag

- Bilag 1 HUBs i Midtjylland
- Bilag 2 Harmonisering af flextrafik

1-00-1-19

6. EU-krav om to-faktor-godkendelse udfordrer ikke-digitale kunder

Resumé

I hele EU er der indført en ny sikkerhedsløsning, når man handler på nettet. Kravet trådte i kraft 1. januar 2021. Det nye EU-krav indebærer, at webbutikker skal have stærk kundeautentifikation - også kaldet to-faktor-autentifikation eller to-faktor-godkendelse - i forbindelse med betaling. To-faktor-godkendelse giver Midttrafiks ikke-digitale kunder udfordringer, når de skal bestille pensionistkort i Midttrafik webshop.

Administrationen fremlægger neden for udfordringerne og et løsningsforslag.

Sagsfremstilling

Krav om to-faktor-godkendelse

Hidtil har to-faktor-godkendelsen været opsat efter en beløbsgrænse, defineret af den enkelte webshopudbyder. Men efter 1. januar 2021 er der kommet krav om to-faktor-godkendelse ved alle køb i en webshop, hvor der betales med betalingskort. Det er således ikke kun Midttrafiks webshop, som er omfattet af kravet.

To-faktor-godkendelse skal øge sikkerheden, og betyder at kunden skal godkende og bekræfte betalingen på to forskellige måder mod tidligere én.

Kunderne skal enten godkende køb fremover med NemID eller kode + sms-kode. Processen indeholder flere trin, og kræver brug af NemID, telefon og skift mellem applikationer og websider på telefonen undervejs.

Der er dog fortsat en beløbsgrænse på 225 kr. for dankort, og dermed for visadankort der indløses som dankort. Det vil sige, at kunder med dankort, ikke møder to-faktor-godkendelse på transaktioner under 225 kr.

En ekstra udfordring er også, at NemID-nøglekortet på pap blev udfaset 28. december 2020, så kunderne kun kan benytte NemID-appen. Det er dog muligt at købe en NemID-nøgleviser hos Nets, hvis man ikke har en smartphone.

Vælger kunderne at betale med MobilePay kan de dog undgå to-faktor-godkendelsen. Det kræver dog, at kunden har en smartphone for at kunne downloade app'en, MobilePay. Første gang man opretter sig til onlinebetaling med MobilePay, skal der dog også benyttes NemID.

De nye krav skaber udfordringer for Midttrafiks ikke-digitale kunder, særligt pensionister og førtidspensionister, som vil købe et pensionistkort via webshop. Al salg af pensionistkort er flyttet på webshop, hvor de sidste salgssteder er lukket ned her i primo 2021. Midttrafik er dermed gået fra en situation, hvor webshoppen var simpel og

brugervenlig før januar 2021, til nu at være vanskelig, fordi betalingen er blevet vanskelig at gennemføre for ikke-digitale kunder. Tidligere tog en gennemsnitlig samtale om salg af pensionistkort 7 minutter på Midttrafik Kundecenter. Efter kravet er samtaletiden blevet markant højere. På nuværende tidspunkt oplever Midttrafik Kundecenter eksempler på samtaler på op mellem 40-60 minutter.

Nødåbning for de ikke-digitale borgere

Midttrafik Kundecenter har siden 9. december 2020 haft lukket for personlig betjening på baggrund af de skærpede Corona restriktioner. Herfra sælger Midttrafik deltidspensionistkort til pensionister i Aarhus Kommune. Nedlukningen var i første omgang frem til 3. januar, men er siden blevet forlænget til 28. februar 2021.

Kunderne kan fortsat få hjælp til bestilling eller bestille kortet per telefon, og få det tilsendt gratis med posten. Bestilling per telefon kræver, at kunden har en e-mail, et betalingskort - og fra 1. januar 2021 også kan håndtere to-faktor-godkendelse. Det giver udfordringer for en lille gruppe kunder og har resulteret i en beslutning om at holde nødåbent for de kunder, der absolut ikke har andre muligheder for hjælp til bestilling.

Midttrafik reklamerer ikke med nødåbningen af den personlige betjening. Kunderne bliver visiteret, når de ringer ind til Midttrafik Kundecenter for at få hjælp til køb af et pensionistkort. Ugentligt er der 24 nødåbent-tider, som kun bliver tildelt den gruppe af kunder, der er virkelig udfordrede af den digitale bestilling og to-faktor-godkendelsen, og som ikke har pårørende, der kan hjælpe. Midttrafik annoncerer målrettet mod pårørende til ældre ikke-digitale på Facebook med budskabet om at hjælpe med bestilling. På midttrafik.dk kan pårørende finde information om, hvordan de bedst kan hjælpe og hvilke billetmuligheder der er.

Mange kommuner i Region Midtjylland tilbyder også hjælp til bestilling af pensionistkort via borgerservice og/eller Den Digitale Hotline, fx Herning, Holstebro og Randers. I Horsens Kommune vil der fra 1. februar 2021 stå otte biblioteker klar til at hjælpe.

To-faktor-godkendelsen er ikke bare et problem ved bestilling af pensionistkort. Administrationen antager, at ikke-digitale borgere oplever udfordringer i forbindelse med andre steder i samfundet, fx ved online-betalinger og bestilling af tider til coronatest og vaccine, som kræver login med NemID.

To-faktor-godkendelsen forventes ligeledes at udfordre Midttrafiks kunder, når en ny selvbetjening til Flextrafik skal implementeres i løbet af 2021.

Forventning om øget travlhed efter genåbning

Behovet for transport er lige nu mindre end før corona. Midttrafik har jf. digitaliseringsstrategien lukket salgsstederne, som solgte pensionistkort lokalt i Struer, Holstebro, Randers og Horsens. Alle sammen kommuner, som i dag har indført fuldtidspensionistkort til 365 kr. om året (Horsens Kommune 0 kr.), og som forventes at medføre en stor tilgang af kunder i webshoppen på sigt, hvoraf flere af kunderne vil blive udfordret af to-faktor-godkendelse. Ydermere har Herning Kommune også indført fuldtidspensionistkort fra januar 2021, men som endnu ikke er blevet markedsført af Midttrafik pga. corona.

Hen over sommeren indførte alle kommuner deltidspensionistkort på pap. Salget af disse kort forventes også at stige, når samfundet åbner igen.

En nylig optælling på Midttrafik Kundecenter viser, at Midttrafik ugentligt har ca. 30 kunder, som har måtte opgive købet af pensionistkort, trods en ihærdig indsats af Midttrafik Kundecenter, hvor samtaletiden nogle gange er oppe på mellem 40-60 minutter.

Forslag: Borgerservice tager imod betaling og bestilling

På baggrund af udfordringerne fremlægger administrationen et løsningsforslag, som indebærer kommunernes borgerservicer.

Administrationen foreslår, at borgerservice hjælper de anslået ca. 10-20 % af pensionistkunderne, som ikke kan hjælpes over telefonen med at tage imod borgerens betaling, herunder også kontantbetaling, samt bestilling af pensionistkort til den pågældende kommune.

Midttrafik stiller en simpel webformular til rådighed for kommunerne, som borgerservice udfylder med kundens informationer. Dernæst producerer og afsender Midttrafik kortet til kunden, og vil efterfølgende måneds-, kvartalsvis eller årligt afregne betalingerne med kommunen eller borgerservice, så betalingen fortsat tilgår Midttrafik.

På den måde skal den ikke-digitale borger hverken have adgang til internet, være indehaver af et betalingskort, smartphone, NemID eller have pårørende, som kan hjælpe med bestilling.

Midttrafik sørger herefter for, at kortet sendes gratis til kundens adresse med posten.

Det tager ca. to minutter at indtaste en bestilling via webformular, viser administrationens erfaringer. Dertil skal tillægges den tid, som borgerservice skal bruge på at tage imod betalingen.

Økonomi

Midttrafik vurderer, at borgerservice skal bruge relativt få ressourcer på at hjælpe få borgerne, fordi det tager ganske få minutter at udfylde formularen. Ved Midttrafik kommer løsningen til at indebære øget administration ved produktionen af kort uden om webshop samt afregningen med de pågældende borgerservicer eller kommuner.

Ligeledes kræver løsningen, at Midttrafik klargør løsningen, herunder webformular, instruktion til borgerservice, indgåelse af aftaler samt procedurer for afregning.

Hvorfor borgerservice?

Det vurderes, at borgerservice egner sig bedst til opgaven, da de er vant til at servicere kunder med spørgsmål til offentlige tilbud. Derudover har Midttrafik tidligere haft et godt samarbejde med borgerservice, da Midttrafik ved introduktionen af den nye digitaliseringsstrategi og Takst Vest i 2018, indgik aftale med en lang række borgerservice om at være vejledningssteder.

Løsningen skal være et supplement til webshoppens i en overgangsperiode på 1-2 år, fordi det forventes, at borgerne langsomt vænner sig til to-faktor godkendelse – og kun tilbydes borgere, som hverken har adgang til internet, smartphone eller pårørende, som kan hjælpe. Det er således kun et tilbud, som borgerservice eller Midttrafik henviser til, hvis det vurderes, at kunden ikke kan hjælpes på anden vis.

Bliver forslaget godkendt af bestyrelsen, vil administrationen i første omgang opfordre alle kommuner til at tilbyde ordningen, når borgerservicer og samfundet åbner igen.

Andre muligheder

Gratis pensionistkort

Kommunerne kan vælge at gøre deres pågældende pensionistkort gratis. Det har Horsens Kommune gjort fra 1. februar 2021. At gøre kortet gratis medfører, at der ikke skal ske en betaling, hvorfor det er nemmere for kunderne at erhverve sig kortet, fordi kunden undgår betalingsflowet, herunder også to-faktor-godkendelse.

En sådan beslutning er op til den enkelte kommune.

Anslåede beregninger for at indføre gratis pensionistkort i Horsens Kommune, blev forelagt på bestyrelsesmødet den 6. november 2020. Se bilag 1.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik kontakter alle kommuner med opfordring til, at borgerservices tager imod bestilling og betaling fra de kunder, der vurderes til ikke at kunne betjene sig selv.

Bilag

- Bilag 1 - Bestyrelsesindstilling 6. nov. 2020

1-00-1-19

7. Nye bestillingsmuligheder i Midttrafiks Flextrafik selvbetjening og app

Resumé

På baggrund af informationen om den ændrede åbningstid for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel, som trådte i kraft den 1. januar 2021, var der i december 2020 mediebevågenhed, hvor bl.a. én handicapkunde udtrykte utilfredshed med ændringen, fordi denne oplevede, at Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning ikke tillod bestilling af ture over regionsgrænser med handicapkørsel. Ligeledes blev der rejst kritik af, at det ej heller var muligt at medtage 2 stk. hjælpemidler i forbindelse med online bestilling.

Sagsfremstilling

Midttrafik ændrede åbningstiden for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel den 1. januar 2021. Åbningstiden blev ændret fra kl. 7.00 – 20.00 alle ugens dage til kl. 8.00 – 16.00 alle ugens dage.

I den forbindelse var der i december 2020 mediebevågenhed, hvor der bl.a. blev fremlagt argumenter for, at handicapkunderne ikke er godt stillet, når den ændrede åbningstid træder i kraft.

En handicapkunde fortalte, at det ikke er muligt at bestille handicapture over regionsgrænsen, når turene bestilles online via Midttrafiks flextrafik-selvbetjening. Samtidig kommenterede handicapkunden også på, at der kun kunne bestilles med et gratis hjælpemiddel online. Handicapkunden kommenterede kun på selvbetjeningen, men punkterne gælder også for Flextrafik app'en.

På daværende tidspunkt kunne der udelukkende bestilles online handicapkørsel indenfor Region Midtjylland. Midttrafiks rejseregler foreskrev også, at lange rejser over 100 km udført i Flextrafik-vogn på hele strækningen, kunne bestilles telefonisk på hverdage i tidsrummet fra kl. 8.00 – 12.00. Bestillinger af lange rejser over 100 km udført i flextrafik-vogn til lørdag, søndag og helligdage skulle bestilles fredag inden kl. 12.00.

Baseret på de punkter, som handicapkunden fremlagde, har Midttrafik efterfølgende ændret på bestillingsmulighederne i Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app. Fra den 4. januar 2021 blev det derfor muligt at bestille:

- Lange rejser over 100 km, som udføres i flextrafik-vogn, med en bestillingsfrist på min. 2 timer
- Rejser i hele Jylland og på Fyn
- Rejser med op til 2 stk. gratis hjælpemidler

Der er ikke blevet ændret på bestillingsfristen eller -metoden for lange rejser, der inkluderer tog og X-bus, som fortsat skal ske fire hverdage i forvejen på telefon 87 40 83 00 (tast 5). Ture internt i Region Sjælland skal også fortsat bestilles min. 2 timer før på hverdage i tidsrummet fra kl. 8.00 – 12.00 på telefon 87 40 83 00 (tast 5).

Sammen med ændringen i Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app, blev bestillingsfristen for telefonisk bestilling af lange rejser over 100 km, som udføres i flextrafik-vogn, også ændret til min. 2 timer.

Taksten for handicapkørsel er uændret. Taksten fra 1 – 100 km er 3 kr. pr. km, min. 30 kr. Taksten fra 101 km og op efter afregnes til 9 kr. pr. km.

Kundemæssige konsekvenser

Med de ovenfor nævnte initiativer vil Midttrafiks handicapkunder opleve en forbedring i forhold til muligheden for at bestille kørsel i hele Jylland og Fyn, når de bestiller via Midttrafiks flextrafik-selvbetjening og app. Dette er nu muligt 24/7. Ligeledes vil telefoniske kunder opleve en forbedret service i forhold til ændret bestillingsfrist af lange rejser over 100 km udført i flextrafik-vogn, som bliver reduceret til to timer før ønsket afhentningstidspunkt.

Udover at kunne bestille kørsel i hele Jylland og Fyn via Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app, vil handicapkunderne også kunne bestille rejser via selvbetjeningen og app'en:

- på +100 km med en bestillingsfrist på min. to timer før ønsket afhentning
- med to hjælpemidler

Tilbage melding fra handicapkunden, som rejste problematikkerne

Da Midttrafik fik bekræftet, at ændringerne i Midttrafiks flextrafik-selvbetjeningsløsning og app kunne implementeres fra den 4. januar 2021, blev handicapkunden, som havde rejst problematikkerne, kontaktet og oplyst om de nye muligheder.

Kunden har efterfølgende svaret positivt tilbage og oplyst, at det bliver til stor glæde for vedkommende, at Midttrafik har fundet en løsning på problematikkerne. Handicapkunden skriver også, at denne er glad for, at Midttrafik har lyttet til kritikken.

Kommunikation

Midttrafik orienterer handicapkunderne omkring de nye initiativer via Midttrafiks hjemmeside, selvbetjening, handelsbetingelser og elektroniske handicapfolder. Midttrafik har ligeledes orienteret visitationen i de 18 kommuner.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender de iværksatte initiativer.

1-00-1-19

8. Maximum afstand Midttrafiks rejsegaranti dækker

Resumé

Midttrafiks rejsegaranti dækker op til 50 km. Det giver udfordringer for rejsende mellem Aarhus og Grenaa. Rejsegarantien foreslås udvidet til at dække op til 75 km.

Sagsfremstilling

Midttrafiks rejsegaranti har en begrænsning på 50 km, hvilket betyder, at man max kan få dækket 50 km's kørsel i taxa eller 2 x 50 km's kørsel i egen bil (ud og hjem).

Rejsegarantiens begrænsning på 50 km er fastsat for at sikre, at kunderne som udgangspunkt tager en taxa til nærmeste trafikknudepunkt, hvorfra man kan tage en videre forbindelse. Det har især været med X-busruterne in mente, hvor der tidligere har været en fælles rejsegaranti med Sydtrafik og NT. Hermed har vi kunnet undgå at betale meget høje taxaregninger for fx Ringkøbing-Aarhus eller Aarhus-Aalborg, hvor der har været nogle reelle alternativer fx fra Herning og fra Randers.

Letbanens periodiske driftsproblemer, giver nogle særlige udfordringer for borgerne i og omkring Grenaa, idet der er mere end 50 km til Aarhus, hvor der er en del der pendler.

Der er samtidig ikke et oplagt trafikknudepunkt med en god frekvens på strækningen Aarhus-Grenaa lige så snart man er kommet uden for Aarhus.

Midttrafik opfordrer i dag til at man laver samkørsel i bil eller taxa, idet grænsen så udvides med 50 km pr. person, hvilket afhjælper problemet for de fleste kunder. Der er dog ikke altid mulighed for dette, hvorfor nogle kunder indimellem ikke kan få fuld dækning.

Det foreslås at ændre grænsen fra 50 til 75 km på rejsegarantien, så der ikke kommer nogle kunder i klemme.

Midttrafik har modtaget ca. 85 rejsegarantiansøgninger om refusion af taxi Aarhus-Grenaa eller omvendt i perioden inden for det seneste år. Heraf var der kun 6, hvor der ikke var flere kunder med taxaen, og hvor der derfor kun blev refunderet en forholdsmæssig del af taxaregningen.

Kundevendte konsekvenser

Alle kunder, der bliver berørt af akutte driftsproblemer på Letbanen vil kunne få fuld rejsegaranti, hvilket er en væsentlig forbedring for rejsende mellem Aarhus og Grenaa.

Økonomiske konsekvenser

Merudgiften ved udvidelse af afstandskriteriet vurderes til at være 5.000-25.000 kr. årligt afhængigt af Letbanens driftsstabilitet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen beslutter at udvide retten til rejsegaranti fra 50 til 75 km.

1-00-1-19

9. Status for bus- og flextrafik

Resumé

Fra de første Covid-19 restriktioner ramte Danmark i marts 2020 (uge 11), har der været stor interesse for at følge udviklingen i passagertal og indtægter i Midttrafik på daglig basis for både bus og flextrafik.

Midttrafik har mulighed for at følge passagertallene tæt og på daglige basis på ruter, hvor der er automatisk tælleudstyr i alle busser. Der er vedlagt bilag om metode og forudsætninger.

Sagsfremstilling

Passagerudvikling:

Da regeringen annoncerede de første (og hårde) restriktioner den 11. marts 2020, havde det massiv indflydelse på passagertallet. Midttrafik oplevede i løbet af få dage et fald på hele 80%.

Den 30. marts blev kørslen flere steder indskrænket frem til efter påske den 13. april. I starten med en nedgang på 80% og mod slutningen af "coronakøreplanen" på 70%. Passagernedgangen faldt gradvis til omkring 60% hen mod midten af maj, hvor fase 2 af genåbningen trådte i kraft. Passagernedgangen faldt i løbet af få dage til omkring 40%. Ved starten af juni var nedgangen på 30%, og hen mod slutningen af juni nede på bare 20%.

I det meste af sommerferien var passagernedgangen på bare 10%. Ved afslutningen af sommerferien steg smitten markant i Aarhus-området. Herunder var flere buschauffører ved Aarhus Sporveje var også smittet. Mundbind blev herefter påbudt i den kollektive trafik. Passagernedgangen steg hurtigt til 30-35% igen.

Helt frem til starten af december lå passagernedgangen relativt stabilt omkring de 30%, +/- 5%. 9. december blev elever til ungdomsuddannelserne såvel som studerende fra 5. klasse og op i Aarhus sendt hjem. Det fik passagernedgangen op på 45%. Ugen efter fulgte alle øvrige midtjyske kommuner med, og nedgangen steg til 55%. At storcentre og detailhandel måtte lukke ned omkring jul, fik for en sjælden gang skyld ikke passagernedgangen til at stige, tværtimod til at falde lidt til 45-50%. Det skyldes formentlig ferieperioden, hvor restriktionerne lader til at have en mildere effekt på passagertallene.

Efter nytår skulle alle elever til skole og ungdomsuddannelserne blive hjemme, og det har øget passagernedgangen til godt 60% (uge 2).

Når regeringen laver en adfærdsregulerende udmelding, kan det aflæses med en markant ændring i Midttrafiks passagertal.

I nogle ferieperioder, særligt sommerferien men også til dels juleferien, er der en tendens til en lavere nedgang end ellers. På normale år oplever vi i de perioder en passagernedgang, og noget tyder på, at de kunder der på normale år har brug for

bussen i disse perioder, fortsat benytter den under corona-krisen. Mens tendensen for skoleuger er, at de er mere modtagelige overfor adfærdsregulerende udmeldinger.



Håndtering af kapacitetsudfordringer

Siden de første restriktioner blev udmeldt den 11. marts 2020, blev trafikselskaberne pålagt at sikre god plads i busserne og undgå trængsel. På den baggrund indførte Midttrafik nye kapacitetsgrænser for busserne. For en almindelig størrelse bus var grænsen maksimalt 25 passagerer, for en mellemstor bus var grænsen maksimalt 40 passagerer mens den for de større ledbusser blev fastlagt til maksimalt 45 kunder.

I løbet af foråret og sommeren 2020 gav de nye indskrænkede kapacitetsgrænser ikke anledning til større og konsekvente kapacitetsudfordringer og behov for indsættelse af ekstra buskapacitet, da det samlede passagerfrafald var stort.

I perioden frem mod sommeren 2020 blev restriktionerne gradvist lempet, hvor bl.a. afstandstravet blev nedsat fra 2m til 1m og efter sommerferien måtte alle skoleelever og uddannelsessøgende komme tilbage på institutionerne. Da afstandskravet blev lempet fastsatte Midttrafik nye, men fortsat restriktive kapacitetsgrænser. For en almindelig størrelse bus var grænsen maksimalt 40 passagerer, for en mellemstor bus var grænsen maksimalt 55 passagerer mens den for de større ledbusser blev fastlagt til maksimalt 65 kunder.

For at sikre, at kapaciteten i driften er god og kunderne ikke oplever konsekvente overfyldte busser og forbiørsler, har Midttrafik nedsat en task force til at overvåge passagertællinger i busserne og indmeldinger fra kunder og chauffører på kapacitetsudfordringer. Midttrafik fik også videreudviklet Midttrafik-Live app'en med en tilføjelse af kapacitetsvisning, så det var muligt for kunder og chauffører at se, hvor mange kunder der er i bussen.

Erfaringerne fra opfølgningen har generelt vist, at kapacitetsudfordringer oftest opstår ad-hoc og uden et konsekvent og vedvarende billede. Når Midttrafik dog har konstateret et vedvarende kapacitetsproblem, så er der indsat ekstra buskapacitet.

Fra sommeren 2020 og frem til dags dato er der indgået 31 dubleringsaftaler.

Økonomiske konsekvenser

Indtægtsudviklingen

Midttrafiks passagerindtægter har også været præget af udviklingen i 2020.

I starten af perioden faldt indtægterne voldsomt, for så hen over sommeren at nærme sig det normale indtægtsniveau. Hen over efteråret og vinteren faldt indtægterne igen markant.

Samlet har passagerindtægterne set således ud fra marts og frem – sammenlignet med de samme måneder i 2019.

mar-20	mar-19	Fald	Procent
2.158.394	19.009.733	16.851.339	89%
apr-20	apr-19	Fald	Procent
13.595.320	53.748.212	40.152.892	75%
maj-20	maj-19	Fald	Procent
20.676.070	39.475.906	18.799.836	48%
jun-20	jun-19	Fald	Procent
27.006.259	40.140.659	13.134.399	33%
jul-20	jul-19	Fald	Procent
38.159.065	43.842.538	5.683.473	13%
aug-20	aug-19	Fald	Procent
27.406.964	45.754.775	18.347.810	40%
sep-20	sep-19	Fald	Procent
29.293.511	39.748.493	10.454.981	26%
okt-20	okt-19	Fald	Procent
28.197.328	39.794.285	11.596.957	29%
nov-20	nov-19	Fald	Procent
27.191.090	39.204.238	12.013.148	31%
dec-20	dec-19	Fald	Procent
20.094.058	32.048.251	11.954.193	37%

Mod december måned lå indtægterne således 37 % under samme måned året før.

Midttrafik kompenseres fuldt ud for de faldende indtægter af staten, og indtægtsnedgangen vil således i 2020 ikke påvirke bestillernes økonomi i negativ retning.

Udgifter

Midttrafiks driftsudgifter til bustrafikken påvirkes også af de ændringer og tiltag, der er på området.

Især med første nedlukning blev kørsel indstillet, og der er fortsat indstillet kørsel for enkelte ruter (natbusser, arrangementskørsel og lufthavnsbusser). Busselskaberne fradrages i den forbindelse for sparede omkostninger. I alt forventes det for 2020 at beløbe sig til besparelser på 5,5 mio. kr.

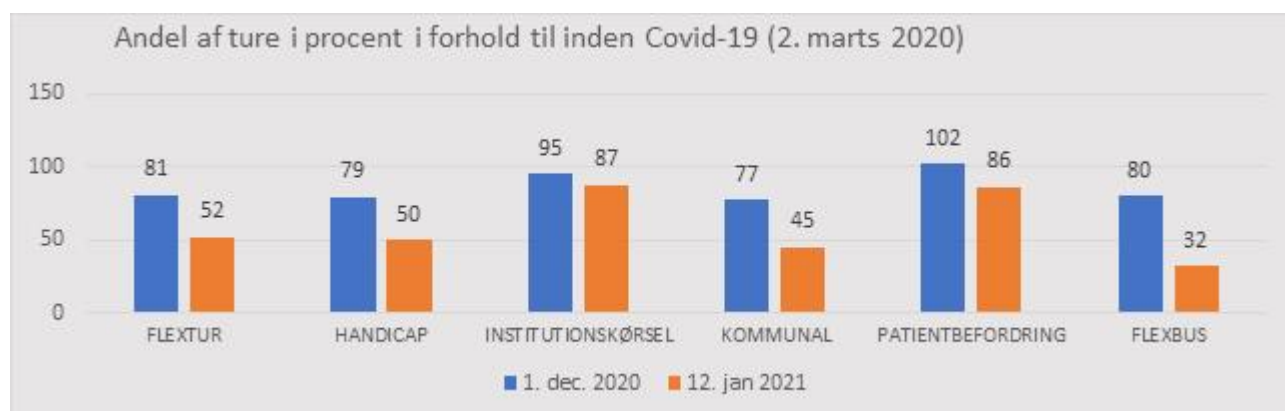
Der er indsat ekstra kapacitet for at imødekomme restriktioner og anbefalinger om afstand. Dette forventes i 2020 at udgøre en merudgift på 2,9 mio. kr.

For at imødegå smitterisiko prioriteres rengøring af busser i højere grad end før. Busselskaber kompenseres med 100 kr. pr. bus pr. driftsdag herfor. Derudover dækkes busselskabernes udgifter til værnemidler. I 2020 forventes det samlet at beløbe sig til 17,9 mio. kr.

Flextrafik

I Flextrafik er der ikke tælleudstyr i vognen og aktiviteten følges derfor på baggrund af antal person-ture som registreres i planlægningsystemet. Antal ture i Flextrafiks kørselsordninger var for perioden oktober – december 2020 stigende, men i forbindelse med at smitten i samfundet igen begynder at stige i midten december, og at der på den baggrund bliver indført nye restriktioner i december og januar, falder antallet af ture igen. Dette indenfor stort set alle kørselsordningerne i Flextrafik.

Med udgangspunkt i antal ture inden Covid-19 den 2. marts 2020, ses her udviklingen i procentandelen af ture for de seks største kørselsordninger indenfor Flextrafik, i en måling den 1. december 2020 og den 12. januar 2021.

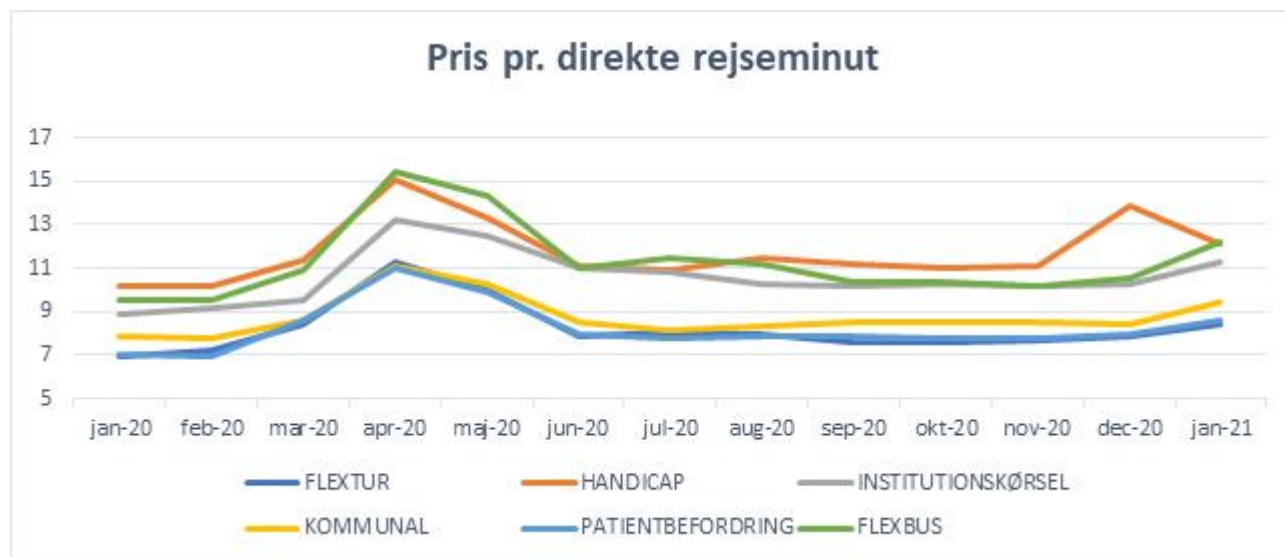


Omkostningerne pr. ture har siden marts 2020 været påvirket af udviklingen. De stigende omkostninger skyldes primært de tiltag, der er indført med afsæt i myndighedernes anbefalinger for, er begrænse smittespredningen i flexbiler i form af begrænset samkørsel.

- I perioden marts – maj 2020 var der indført solokørsel.
- I perioden maj – december var der begrænset samkørsel med max. 2 kunder i en lille vogn og 3 kunder i en stor vogn.
- Med virkning fra den 21. december 2020 indført Præhospitalet krav om solokørsel for alle patienter i små vogne.
- Den 6. januar 2021 blev der indført krav om solokørsel for alle kundegrupper i små vogn, med undtagelse af special/Institutionskørslen, som udføres i fast vogne.

Udviklingen i prisen på grund af ovenstående tiltag ses tydeligt i nedenstående figur, som viser prisen pr. direkte rejseminut for de enkelte kørselstyper. Især tiltagene med solokørsel i marts-maj og senest igen i december 2020 har haft stor indflydelse på

prisen. I perioden uden solokørsel fandt prisen et stabilt leje, dog stadig højere end før Corona. Dette skyldes, at der stadig har været tiltag såsom færre kunder i bilerne og ekstra rengøring.



De mange ændringer der løbende er sket siden marts 2020, har medført langt flere administrative opgaver i Flextrafik. Kunderne er løbende blevet orienteret om ændringerne både i form af informationer på hjemmesiden, onlinebestilling mv. men også i form af telefonopkald i forbindelse med at kontanterne i perioder har været suspenderet. Bestillerne er løbende blevet informeret om ændringerne. Der har været meget dialog med bestillerne om ændringer om alt lige fra sygehusindgange der blev lukke til etablering af kørsel til test og vaccination.

Leverandørerne er løbende blevet orienteret om ændringerne og der er dagligt flere henvendelser fra både leverandører og chauffører omkring aktuelle forhold vedr. Covid-19, herunder smitteopsporing.

For at understøtte de mange ændringer er systemopsætningen løbende blevet ændret af medarbejderne i Flextrafiks Driftscenter, så kunder og bestillere har kunnet bestille kørsel efter de til hver tid gældende regler og retningslinjer. Der har i perioden været behov for at indføre flere nye arbejdsgange og processer og mere manuel overvågning af driften.

Økonomi

Grundet det lavere aktivitetsniveau i 2020, forventes der et væsentligt mindreforbrug på Flextrafikførslen.

Den seneste forventning, inden regnskabsafslutningen for 2020, er at udgifterne samlet bliver 29,2 mio. kr. lavere, mens indtægterne fra kundernes egenbetaling for kørslen bliver 8,7 mio. kr. lavere. Altså et samlet forventet mindreforbrug på 20,5 mio. kr. Grundet det højere ressourceforbrug i administrationen, forventes der ikke noget mindreforbrug på administrationen, og bestyrelsen besluttede i 2020 at sætte den normale afregningsmodel for Flextrafik-administrationen ud af kraft, og dermed vil der ikke ske endelig afregning med bestillerne ud fra administrationsgebyr/tur ganget med antallet af ture i 2020.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Status bustrafikken

1-00-1-19

10. Præsentation af Midttrafiks nøgletal 2020

Resumé

På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge Midttrafiks nøgletal for 2020.

Sagsfremstilling

Hver måned udarbejdes i Midttrafik en nøgletalsrapport til intern brug og målopfølgning. På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge nøgletallene for 2020 og komme ind på såvel indtægtssiden, billetprodukter, rettidighed og kundeservice med flere.

Som det kan ses i rapporten er alle aktiviteter kraftig påvirket af corona i form af voldsomt faldende indtægter, færre henvendelser, færre forsinkelser og et usædvanligt lavt sygefravær i administrationen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen og oplægget til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Nøgletal i Midttrafik 2020

1-00-1-19

11. Orientering om status på Midttrafiks likviditet primo 2021

Resumé

Midttrafiks likvide situation følges fortsat tæt, da de nuværende restriktioner som følge af corona har reduceret passagerindtægterne til ca. 35 % af det normale niveau. Trafikselskaberne i Danmark er blevet lovet kompensation af staten i 2021, men da den udbetales i rater, skal der fortsat sikres likviditet i cashflow i den daglige forretning. På nuværende tidspunkt forventes likviditeten at kunne sikres via fuld udnyttelse af repo-faciliteten i likviditetsdepotet.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i løbet af efteråret fået udbetalt kompensation fra staten til dækning af konsekvenserne af corona-restriktionernes betydning, og der er primo januar udbetalt a conto-rate vedr. skønnede udgifter i fjerde kvartal. For at sikre cashflow i Midttrafiks likviditet godkendte bestyrelsen i foråret 2020 en tillægsbevilling til ejerkredsen, og 3 rater heraf blev indbetalt i perioden juni, juli og august. Da staten påbegyndte udbetaling af corona-kompensation i andet halvår af 2020 blev der ikke opkrævet yderligere rater af tillægsbevillingen, og de indbetalte beløb fra ejerkredsen er udbetalt i slutningen af året med virkning for regnskab 2020.

Den primære indtægtskilde fra driften, passagerindtægterne, vurderes primo 2021 at være reduceret til ca. 35 % af det normale niveau, og cashflow i likviditeten overvåges derfor fortsat. Staten kan forventes at udbetale a conto-kompensation for første kvartal af 2021 ved udgangen af maj måned.

Trafikselskaberne afrapporter løbende om den økonomiske udvikling til ministerierne, KL og Danske regioner. Der er endvidere en politisk og administrativ dialog med parterne, da det afsatte beløb på 362 mio. kr. på landsplan langt fra dækker selskabernes merudgifter og mindreindtægter.

Midttrafik har i januar haft et stort likvidt indestående på kassekrediten, og mangler således ikke likviditet. Med dette som udgangspunkt, og den fortsatte adgang til repo-forretninger i likviditetsdepotet skønnes likviditeten i dagligt cashflow at være sikret frem til ultimo maj.

Begge likviditetsdepoter har i 2020 givet et positivt afkast på trods af et markant negativt afkast, da corona pandemien ramte i marts måned. Rentesituationen generelt medfører, at der opnås positiv forrentning af den likviditet der frigives i en repo-forretning, og dette har bidraget yderligere til det positive afkast, der er væsentligt bedre end alternativet ved kontant indlån. På baggrund af forventninger til udvikling i renteniveauet og den nuværende situation generelt anbefaler banken fortsat, at Midttrafik opretholder de to likviditetsdepoter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om Midttrafiks likviditet tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Notat Status likviditetsdepot 31122020

1-00-1-19

12. Orientering om Midttrafiks køreplanforslag på rute 15 og 952X – K21

Resumé

Administrationen orienterer om baggrund og fakta for Midttrafiks forslag til ændringer på nuværende X-busrute 952X Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus og regionalrute 15 Ringkøbing-Videbæk-Herning, de væsentligste reaktioner på forslaget fra kunder, borgere og kommuner i høringsperioden samt en overordnet beskrivelse af den videre proces.

Sagsfremstilling

En grundlæggende forudsætning i arbejdet med de regionale ruter til K21 er hensynet til Region Midtjyllands økonomiske ramme, hvor Regionen har anmodet Midttrafik om at indarbejde en negativ budgetramme på 10 mio. kr. for budget 2021.

Med henblik på, at sikre en reduktion af udgifterne for Region Midtjylland, har Midttrafik anbefalet regionen, at det sker igennem planlægning af strukturelle ændringer af større trafiksystemer med mål om effektiviseringer fremfor gennemførelse af en egentlig sparerunde med nedlæggelse af de dårligst udnyttede ruter, strækninger og afgang.

Som et led i at effektivisere driften på de regionale ruter har Midttrafik undersøgt mulige tilpasninger af strukturen for betjeningen af strækningen Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus. Midttrafik har ud fra faglig vurdering af trafikstrømme, servicebehov og effektivitet i ruteplanlægningen udarbejdet et forslag til ny betjening. Med forslaget etableres 2 ruter – en rute 15 mellem Ringkøbing og Herning og en rute 124 mellem Herning, Silkeborg og Aarhus. Forslaget er lagt til grund for udbud gennemført i 2020 og er nu i høring hos borgerne, som afsluttes 19/1.

Med forslaget bortfalder den direkte forbindelse mellem Ringkøbing og Aarhus, som i dag varetages af rute 952X. Rejsende fra strækningen Ringkøbing-Herning mod Aarhus skal derfor fremadrettet benytte rute 15 og skifte til rute 124 i Herning, hvor der sikres gode korrespondancer. Det betyder at nogle rejsende får et ekstra skift på deres rejse. Midttrafiks passagertal viser, at det før COVID-19 drejede sig om i alt 27 rejsende på en gennemsnits hverdag ud af linjens samlet 1.500 påstigere. Disse rejsende vil opleve en serviceforringelse.

Der er dog samtidig flere fordele ved omlægningen. Servicemæssigt fjernes en række bindinger forårsaget af den meget lange rute i dag mellem Aarhus og Ringkøbing. Dermed kan ruterne i højere grad tilpasses efterspørgslen på den konkrete strækning.

Samtidig opnås en række effektivitetsmæssige fordele da ruterne er kortere, og da strækningerne nu betjenes af ét fast stopmønster.

I alt reduceres kørselsomfanget i rutepakken med 1.500 timer. primært som resultat af at ture på den nuværende rute 15 og 952X kan lægges sammen da stopmønsteret harmoniseres. Der er således ikke tale om et markant ændret antal oplevede afgange. Væsentligst er dog at ændringerne giver basis for en væsentlig mere effektiv drift, hvilket er afspejlet i timepriserne fra udbuddet. Samlet set vurderes omlægningen således at reducere regionens udgift til rutepakken med 2,6 mio. kr.

En nærmere redegørelse og analyse af fakta er vedlagt som bilag.

Reaktioner fra kunder, borgere og kommuner

Midttrafiks køreplanudkast for ny rute 15 Ringkøbing-Herning og ny rute 124 Herning-Silkeborg-Aarhus har været i offentlig høring i perioden fra den 6. til 19. januar 2021.

Midttrafik har modtaget en række høringssvar fra kunder, borger og kommuner. I alt er der modtaget godt 145 høringssvar på rute 15 og 952X, hvor langt den overvejende andel vedrører rute 952X – kun 2 høringssvar omhandler rute 15.

På rute 952X er det helt centrale kritikpunkt omlægningen af rute 952X til rute 124, som kun betjener strækningen Herning-Silkeborg-Aarhus. Kritikken omhandler den manglende direkte transportmulighed Vestjylland og Østjylland, den forlængede rejsetid samt de uhensigtsmæssige forhold der følger med i forbindelse med et busskift i Herning. Der er modtaget høringssvar fra mange kundegrupper og aldersgrupper, men studerende bosat i Aarhus, som har rødder i Vestjylland samt familier til dem har den største andel af høringssvarene. Ca. 125 høringssvar omhandler denne kritik.

Midttrafik har også modtaget høringssvar fra Ringkøbing-Skjern Kommune og Herning Kommune, som deler borgerne kritik af den manglende direkte forbindelse med Vestjylland og Østjylland. Kommunerne har i tillæg hertil også rejst kritik af en manglende direkte busforbindelse fra vest til Gødstrup Sygehus.

Borgmestrene i Herning Kommune og Ringkøbing-Skjern Kommune har ligeledes skrevet et brev til Midttrafiks bestyrelse, hvor de fremhæver, at Midttrafiks forslag vil resultere i en væsentlig forringelse af den kollektive transport i den vestlige del af Region Midtjylland. Det fremhæves ligeledes, at den kollektive trafik længe har været underlagt besparelser, hvor borgernes mulighed for at komme fra A til B gradvis er blevet forringet. Det påpeges, at oplægget til ny betjening giver markant forringet serviceniveau i en geografi, hvor en af regionens største arbejdspladser – det nye sygehus i Gødstrup – står for at blive taget i brug.

Den videre proces

På baggrund af reaktionerne fra høringen, har Midttrafik haft en dialog med styregruppen for 8-kommunesamarbejdet midt/vest om de overordnede muligheder for tilpasninger af køreplanforslaget.

Det er aftalt, at Midttrafik udarbejder et alternativt forslag til betjening på rute 15 og rute 124.

Der har været ønske om, at alle ordinære ture på rute 15 skulle betjene Gødstrup Sygehus inden ankomsten til Herning. Et sådan forslag vil betyde en forøgelse af rejsetiden på ca. 10 minutter for alle kunder, der skal ind til Herning Centrum. Det betyder desuden en økonomisk merudgift på anslået 1,6 mio. kr., da der samtidig må

forventes flere kontraktbusser i drift. Midttrafik kan derfor ikke fagligt anbefale dette forslag.

På rute 15 udarbejdes derfor forslag til udvidet betjening med direkte ture fra Ringkøbing-Videbæk over Gødstrup til Herning. På rute 124 udarbejdes forslag til ture, som starter i Ringkøbing og betjener strækningen helt til Aarhus, så der kommer et tilbud om direkte kørsel uden busskifte på en række relevante afgangse. Der vil være tale om flytning af ressourcer fra rute 15 til rute 124.

Midttrafik forventer at kunne fremsende et alternativt forslag til beslutning i Regionsrådet på deres møde i marts måned 2021, så et muligt alternativt køreplanforslag vil kunne træde i kraft til ordinært køreplansskifte juni 2021.

De økonomiske konsekvenser på det alternative køreplanforslag er ukendte på nuværende tidspunkt, men det må forventes, at den opnåede besparelse og effektivisering i det oprindelige køreplanforslag vil bortfalde eller kraftigt reduceres.

Det er regionen, der træffer endelig afgørelse om serviceniveauet på de regionale ruter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 Notat om rute 15 og 952X
- Bilag 2 Rutegrafer 952X
- Bilag 3 Antal gennemrejsende
- Bilag 4 Betjeningsomfang
- Bilag 5 Borgmester henvendelse

1-00-1-19

13. Orientering om strategi for data til bestillerne

Resumé

Midttrafik har i de senere år haft et øget fokus på indsamling, anvendelse og udstilling af data, til understøttelse af en bedre planlægning af den kollektive trafik. For at styrke formidlingen og brugen af data hos bestillerne har vi arbejdet med at skabe retningslinjer og overblik over de forskellige datakilder, og hvordan de kan tilgås for bestillerne. For at sikre bestillerne lettest mulig adgang til data, stiller vi fra foråret 2021 flere selvbetjeningsplatforme til rådighed for bestillerne, hvorfra data kan tilgås.

Sagsfremstilling

Midttrafiks fokus på datadrevne beslutninger og digitalisering har medført en kraftig forøgelse i mængden af indsamlede data med interesse for bestillerne. Der tilføjes løbende nye datakilder og nye muligheder for anvendelse af disse data. Senest har for eksempel beslutningen om automatisk tælleudstyr i samtlige kontraktbusser åbnet op for nye muligheder for rapporteringer af passagertal. For at skabe et samlet overblik for bestillerne er der udarbejdet en beskrivelse af de tilgængelige datakilder, og hvordan disse kan tilgås (bilag 1). Med denne beskrivelse ønsker vi at beskrive, hvad Midttrafik leverer til bestillerne som standarddata.

Midttrafik har arbejdet målrettet på at sikre en strømlinet og ensartet adgang til de relevante data for alle bestillerne. Udover de eksisterende muligheder for at modtage data, enten ved henvendelse til Midttrafik eller via Midttrafiks Extranet, etablerer vi nye selvbetjeningsløsninger, der åbner op for en let adgang til data, via vores Web-GIS-løsning (præsentation af data på kort) og BI-løsning (business intelligence værktøj hvor store datamængde kan tilgås i enkle skræddersyede overblik). Disse løsninger i indarbejdet i Midttrafiks interne arbejdsprocedurer og er nu klar til at blive delt eksternt.

Selvbetjeningen vil foregå via Midttrafiks eksisterende BI-løsning, der ved hjælp af skræddersyede rapporter vil kunne udstille bearbejdede data inden for områder som passagertælling, rettidighed, fremkommelighed og rejsekortsrejser. Derudover åbnes Midttrafiks værktøj til visning af data på kort, en WebGIS-løsning, ligeledes op for bestillerne i en specialtilpasset version, så bestillerne ud over at se ruteforløb og stoppesteder vist på kort også kan få vist eksempel passagertal på stoppestedsniveau, fremkommelighed og data for brugen af den åbne flextrafik. Platformene skal understøtte bestillerne i deres daglige arbejde og skal ses som et supplement til de analyser Midttrafik udarbejder ved trafikplanarbejde eller større planlægningsopgaver.

Vi arbejder løbende med at sikre brugervenlige løsninger så flest muligt kan få gavn af data. Overgangen fra den nuværende levering af data håndteret enkeltvist af Midttrafiks medarbejdere til øget brug af selvbetjeningsløsninger forventes både at kunne give bestillerne en mere direkte adgang til data og give en tidsbesparelse for administrationen, der vil kunne udnyttes til udvikling af nye analysemuligheder til fordel for bestillerne.

I bilaget behandles følgende datakilder:

- Passagertal
- Rettidigheds- og fremkommelighedsdata (fra realtidssystemet)
- Rejsekortsdata (dog ikke indtægter)
- Geodata: Ruter, stop m.m.
- Økonomidata: Ruteøkonomi
- Data om flextrafik
- Øvrige data: Kundeundersøgelser, transportvaneundersøgelsen, pendlings- og befolkningsdata (Danmarks Statistik, udgives årligt)

De beskrevne data vil være tilgængelige i en harmoniseret udgave for alle bestillere til foråret 2021. Materialet vil fremlægges for bestillerne til Faglig Forum foråret 2021. I fremtiden vil fagligt forum være anledning for at introducere nye datakilder og muligheder for bestillerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Data til bestillerne

1-00-1-19

14. Orientering om Samspil 2030

Resumé

Samspil 2030 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. I den forbindelse er der arbejdet med forskellige initiativer, der skal synliggøre visionsplanen og nogle af de konkrete projekter heri.

Sagsfremstilling

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

Samspil 2030 er Letbanesamarbejdets opdaterede visionsplan for udbygning af en højklasset kollektiv infrastruktur, som sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd. Visionsplanen har både fokus på højklassede bus- og letbaneetaper og integrerer disse 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.

I Samspil 2030 peges der 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 i Samspil 2030 skal ses i lyset af de 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 har Letbanesekretariatet fået udarbejdet materiale, som kan bruges til at formidle og markedsføre Samspil 2030. Af konkrete initiativer kan bl.a. nævnes udarbejdelse af en trykt version af visionsplanen i nyt layout, en film og en 'rejsepakke'. Materialet bruges bl.a. ifm. kontakt til udvalgte medlemmer af Folketinget og til Transportministeriet og er til brug for Letbanesamarbejdets parter.

Filmen kan ses her:

./ <https://youtu.be/BokfRb56nF4>

Som en del af arbejdet med at synliggøre Samspil 2030 har Midttrafik sammen med Movia, Nordjyllands Trafikselskab og Aalborg Kommune fået udarbejdet et oplæg om 6 BRT-projekter på tværs af landet. Bl.a. indgår BRT-projekterne på Ringvejen i Aarhus og i Randers. Oplægget er udarbejdet på baggrund af en dialog med Transport- og Boligministeriet og skal ses som et fælles indspil om BRT forud for forhandlingerne om den nye statslige infrastrukturplan.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om Samspil 2030 tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - BRT Katalog_v8_01_Low

1-00-1-19

15. Orientering om kørsel for Kommunerne til isolationsfaciliteter

Resumé

Administrationen orienterer om gældende retningslinjer for kørsel med smittede borgere og en dialog mellem Trafikselskaberne i Danmark, relevante myndigheder og KL om kommunikationen af retningslinjerne.

Sagsfremstilling

Midttrafik tilbyder transport til kommuner, som har borgere, der skal i isolation, efter retningslinjer udarbejdet i samarbejde med øvrige trafikselskaber.

Transport af borgere til test, vaccination samt til isolationsfaciliteter

Hvis borgeren ikke er smittet, nær beslægtet med en smittet eller har symptomer på Covid-19 kan kommunerne i Region Midtjylland henvise borgere, der skal testes eller vaccineres til kollektiv trafik, herunder også flextur eller visiteret Handicapkørsel. Kommunerne har også mulighed for at visitere borgere til Kommunal kørsel, hvis fx vaccinationen sker ved den lokale læge.

Hvis borgeren har symptomer eller er nær beslægtet med en smittet, skal borgeren kontakte egen læge i forbindelse med transport til test.

Hvis kommunerne har behov for transport af borgere til isolationsfaciliteter, har Midttrafik i begrænset omfang mulighed for at udføre kørslen for kommunerne. Midttrafik udfører i dag kørsel med smittede patienter for Præhospitalet Region Midtjylland i specialindrettede liftvogne, som er udstyret med nødvendige værnemidler og beskyttelsesudstyr. Chaufførerne har gennemført en uddannelse ved Præhospitalet i kørsel med smittede.

Midttrafik har mulighed for at anvende de særligt indrettede vogne til isolationskørsel for kommunerne i det omfang, de ikke er booket med kørsel for Præhospitalet. Omkostningerne for at anvende de særlige vogne, vil for kommunerne være væsentlig højere end almindelig kommunal visiteret kørsel.

Hvis der på sigt opstår behov for yderligere specialindrettet vogne til kørsel med smittede for kommunerne, kan der etableres yderlige vogne, hvor omkostningerne for ombygning samt uddannelse af chaufførerne, påhviler den eller de kommuner, som ønsker at anvende vognene.

Administrationen kan kontaktes for yderlige informationer om mulighederne for kørsel til isolationsfaciliteter.

Afklaring af retningslinjer

Administrationen modtog i januar en henvendelse fra Hedensted Kommune, som ønskede vejledning om transport af borgere til isolationsfaciliteter.

Hedensted Kommune havde forinden indhentet vejledning fra KL. Det er imidlertid trafikselskaberne, der tilrettelægger fælles retningslinjer på området med afsæt i sundhedsmyndighedernes anbefalinger, alt afhængig af hvilken type kørsel det drejer sig om.

Hedensteds Kommunes henvendelse til KL viste, at KL har udarbejdet anbefalinger for transportopgaven, som ikke er i overensstemmelse med trafikselskabernes retningslinjer. Der er derfor etableret kontakt til KL gennem TiD, hvor der også er en igangværende, god dialog med henblik at sikre entydig kommunikation af retningslinjerne på området bl.a. for at sikre at både chauffør og kunder skal bære mundbind eller visir i den kollektive trafik og herunder også i forbindelse med alt Flextrafik kørsel og at smittede og raske personer ikke sidder sammen i bilerne.

Derudover afventes opdaterede retningslinjer for anvendelse af værnemidler i forbindelse med transport fra Sundhedsstyrelsen, ligesom der er rettet henvendelse til Transportministeriet. Inddragelsen af alle aktører skal sikre en fremadrettet enslydende kommunikation af gældende retningslinjer.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

16. Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2020

Resumé

Niveauet af handicapkørsel den 24. december 2020 er faldet i forhold til 2019 med ca. 500 ture, svarende til 19%, hvor turantallet for den siddende Patientbefordring i forhold til den 24. december 2019 er steget med ca. 25 ture, svarende til 12%.

Juledagene, den 25. og 26. december, er turantallet faldet med ca. 700 ture i forhold til både 2018 og 2019, svarende til 30%.

Den 31. december 2020 har der været et fald på handicapkørsel på ca. 50 ture og en stigning på patientbefordring på ca. 100 ture.

Det samlede fald i turantal tilskrives hovedsageligt COVID-19 restriktioner og begrænsninger.

Sagsfremstilling

Den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Flexbus, Flextur og Plustur er ikke åben for kørsel den 24. og 31. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende Patientbefordring.

Af nedenstående tabeller fremgår udviklingen og fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring den 24. og 31. december, samt den 25. og 26. december, i perioden fra 2018 til 2020.

Kørselstype:	Vognstype :	2018			2019			2020		
		24. dec	31. dec		24. dec	31. dec		24. dec	31. dec	
		Før kl. 24	Før kl. 24 Efter kl. 24		Før kl. 24	Før kl. 24 Efter kl. 24		Før kl. 24	Før kl. 24 Efter kl. 24	
Handicap	Liftekørsel	1472	147	13	1650	168	24	1399	148	30
Handicap	Siddende	1075	216	35	920	150	39	689	120	30
Handicap i alt		2547	363	48	2570	318	63	2088	268	60
Patientbef.	Liftekørsel	43	33		26	31	0	57	53	0
Patientbef.	Siddende	218	277	1	187	249	3	179	333	4
Patientbef. i alt		261	310	1	213	280	3	236	386	4
Samlet for dagen		2808	722		2783	664		2324	718	
Samlet for "året"		3530			3447			3042		

Kørselstype:	2018		2019		2020	
	25. dec	26. dec	25. dec	26. dec	25. dec	26. dec
Flextur	245	293	235	290	137	183
Handicap	478	706	447	745	286	417
Patientbefordring	198	341	217	285	224	280
Flexbus	18	22	32	30	29	34
Kommunal			2			
Plustur			1			8
Samlet for dagen	939	1362	934	1350	676	922
Samlet for "året"	2301		2284		1598	

Afviklingen af kørslen den 24. og 31. december 2020 er forløbet planmæssigt. Midttrafik har, som tidligere år, sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december, hvor denne har overvåget driften primært i Midttrafiks område. Øvrige trafikselskaber har ligeledes sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december. Dog har Movia, grundet COVID-19-situationen, ikke været fysisk til stede men har været forbundet via video-link. Der meldes om en væsentligt roligere juleaften end normalt.

Midttrafik har til dato modtaget 4 kundehenvendelser vedrørende transporten den 24. december 2020. Én omhandlende kørsel overset af chaufføren. Kunden er kørt hjem af en pårørende og Midttrafik har dækket dennes udgifter. Én omhandlende misforståelse af bestilt tidspunkt. De to sidste omhandler leverandørfejl, hvilket der efterfølgende er fulgt op på; én vogn havde ikke de fornødne bespændinger og kunden måtte derfor vente på en ny vogn, den sidste omhandler en kunde der fik foden i klemme i en trappemaskine. Kunden har fået information om vognmandens firmanavn og forsikringsselskab og håndterer sagen udenom Midttrafik - Midttrafik modtog 3 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2019.

Midttrafik har anvendt 210 liftvogne samt 144 små vogne den 24. december 2020.

Bestilling i 2020

Kunderne har haft mulighed for at bestille handicapkørsel til den 24. december 2020 ved Midttrafik fra den 18. november til 18. december 2020. Ved bestilling af handicapkørsel til den 24. december gælder der særlige regler, og derfor foretager bestillingsmodtagelsen et søgeinterval på maks. -2/+2 timer i forhold til kundernes ønskede afhentningstidspunkt. Kan afhentningstidspunktet ikke efterleves, tilbydes kunden en kørselskupon, og kunden får mulighed for selv at bestille en vogn ved en vognmand/taxacentral.

Der er til den 24. 2020 blevet udleveret 7 kørselskuponer til alternativ transport, hvoraf Midttrafik efterfølgende har kunnet tilbyde 2 af disse kørsel.

Antallet af bestillinger efter endt deadline for handicapbestilling til den 24. december

Den 18. december 2020 var deadline for bestilling af handicapkørsel til den 24. december 2020. Efter deadline har der været 44 bestillinger/forespørgsler på kørsel til den 24. december. Ingen af de 44 bestillinger/forespørgsler, der har været efter endt deadline, har det været muligt at tilbyde kørsel til den 24. december 2020. Dette skyldes at frist for bestilling i 2020 lå direkte op af tidspunktet, hvor leverandørerne skulle varsles.

Aflysninger i 2020

Midttrafik modtog ca. 350 aflysninger af handicapkørsel til den 24. december i perioden fra den 19. til den 23. december. En større del af disse grundet aflysning af gudstjenester grundet COVID-19 restriktioner.

Der er samlet set i dagene fra den 24. til den 26. december 2020 samt 31. december 2020 udført ca. 1.100 færre kørsler end samme periode 2019, svarende til 19%. COVID-19 restriktioner har været en afgørende faktor i dette.

I hele december 2020 har der været udført 14.617 handicapkørsler, hvilket er 29 % færre ture end i december 2019, hvor der blev udført 20.445 handicapkørsler.

Der var i forbindelse med kørsel jul og nytår 2020 ingen rapporteringer om kunder der var smittet med COVID-19 og ingen leverandører der afmeldte vogne på grund af syge chauffører.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

17. Siden sidst

Sagsfremstilling

Formandens møde med transportordførere

I sin egenskab af formand for Trafikselskaberne i Danmark har bestyrelsesformanden møde med nogle transportordførere om BRT, (jvf. bilag om seks BRT-projekter under Orientering om Samspil 2030), fremsat af Movia, NT og Midttrafik. Der gives en orientering på bestyrelsesmødet.

1-00-1-19

18. Eventuelt

1-00-1-19

19. Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 12. februar 2021

Resumé

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden.

Sagsfremstilling

Møde i bestyrelsen for Midttrafik den 12. februar 2021.

Mødet afholdes som Teams møde.