Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

18. juni 2021 kl. 09:30

Skanderborg Park

Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2022 1. behandling	1
2	Orientering om Midttrafiks likviditet pr. ultimo maj 2021	3
3	Model for anvendelse af stoppestedspulje	5
4	Lukning af grupperejser	8
5	Gratis bybusser i Herning 26. september 2021	12
6	Gebyr på for sent afbestilt og forgæves ture med handicapkørsel d. 24. december	13
7	Brændstofleverandørers handel med biotickets	15
8	Orientering om bankoverførsel til ikke-digitale	17
9	Orientering om forsøg med overfladetest i 16 busser	19
10	Nye Flextur-implementeringer i kommunerne	21
11	Orientering om forespørgsel på gratis Flextur til unge under 21 år fra Randers Kommune	22
12	Undersøgelse om unges transportvaner	25
13	”Busser for alle” - rapport fra Institut For Menneskerettigheder (IFM) om	29

Indholdsfortegnelse

	medtagelse af kørestole i busser	
14	Orientering om pulsmåling 2. kvartal 2021	32
15	Siden sidst	35
16	Eventuelt	39
17	Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 18. juni 2021	40

1-00-1-19

1. Budget 2022 1. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 1. behandling af budgettet for 2022 samt budgetoverslagsårene 2023-2025 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget vil efterfølgende blive sendt i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2022 – 1. behandling
Grundlaget for budget 2022 er regnskabet for 2020, budget 2021 samt kendte ændringer i 2021.

Busindtægterne er i budgetforslaget for 2022 samlet nedskrevet med 73,1 mio. kr. Det skyldes en antagelse om, at der fortsat vil være passagerfrafald som langtidseffekt af corona-situationen. Nedskrivningen svarer til 13 % af indtægterne i 2022, og er forbundet med usikkerhed. Det skal bemærkes, at alle trafikselskaber arbejder med samme indtægtstab som forudsætning. Det er i budgettet ikke forudsat at indtægtstabet kompenseres af staten i 2022, selvom der er en klar forventning om, at statslig kompensation vil indgå i en kommende aftale med KL og DR. Skulle der i løbet af året ske ændringer i disse forudsætninger, vil budgettet blive reguleret tilsvarende. Desuden er der i indtægtsbudgettet indregnet en delvis implementering af den nye indtægtsdelingsmodel, således at indtægtsdelingen for 50 %'s vedkommende baserer sig på en datadreven opgørelse over fordelingen af indtægter i 2020. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2020 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2022, vil data fra 2022 blive anvendt til fordelingen.

For kørselsudgifter er budget 2022 opskrevet med 56,2 mio. kr. i forhold til budget 2021 hvori der indgår en anslået indeksstigning på 38,4 mio. kr. Grundet generelle usikkerheder og svingninger i indekset, vil det blive opdateret ved væsentlige ændringer. Derudover er der, på linje med øvrige trafikselskaber, opretholdt en udgift på 21,0 mio. til ekstraordinær rengøring af busser pga. COVID-19. Hvorvidt udgiften kompenseres af staten er endnu uvist. De resterende -3,2 mio. kr. skyldes modsatrettede kommunespecifikke effekter. Udover et fald på ca. 6.000 køreplantimer sammenlignet med budget 2021, kan der især fremhæves fordelagtige udbud og effektiviseringer af trafikken, der har muliggjort tilvalg af alternative drivmidler indenfor den samme økonomiske ramme.

Det midlertidige uddannelsestilskud fra Region Midtjylland til enkelte kommuner bortfalder medio 2022. Tilskuddet indgår i budget 2022 med 2,9 mio. kr.

For Flextrafik er det samlede budget i 2022 forøget med 16,7 mio. kr. Det består hovedsageligt af indeksstigninger for de forskellige områder, samt en stigning til NOP

projektet på 8,3 mio. kr. Midttrafik vil ikke byrdefordele hele stigningen til NOP, men derimod fastholde en fast byrdefordeling i hele projektperioden på 4 mio. kr. årligt. og lånefinansiere resten fra Midttrafiks likviditet.

På togdriften er budget 2022 forøget med 4,1 mio. kr. i forhold til budget 2021. Det er sammensat af færre indtægter på 3,3 mio. kr. samt en stigning i udgifter på 0,8 mio. kr., hvoraf de 3,3 mio. kr., i manglende indtægter, skyldes COVID-19.

For Billetkontrollen er budget 2022 forøget med 3,8 mio. kr. i forhold til budget 2021. Det skyldes primært, at estimatet for tab på debitorer er blevet opjusteret med 3,5 mio. kr. Det forventes, at estimatet fremover bliver nedjusteret i takt med at SKAT får gang i det nye inddrivelsessystem.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige områder er Budget 2022 samlet opskrevet med 153,8 mio. kr. sammenholdt med budget 2021.

Grundet COVID-19 er der i budget 2022 indarbejdet mistede indtægter på 76,4 mio. kr. for både bus og tog samt udgifter til ekstraordinær rengøring af busser på 21,0 mio. kr. Samlet udgør forhold vedrørende COVID-19 97,4 mio. kr. og 63,3 % af den samlede afvigelse. Dette er behæftet med stor usikkerhed og vil blive reguleret, når og hvis der bliver lavet aftale om statslig kompensation.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer, men for at begrænse omfanget, er dette materiale ikke udsendt til bestyrelsen men direkte til administrationen i kommuner og regionen. Midttrafik har lavet et kort resume til bestyrelsen over ændringerne for den enkelte bestiller (jvf. Bilag 3).

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2022 1. behandling godkendes.

Bilag

- Budget 2022 1. behandling - bilag 1
- Budget 2022 1. behandling - bilag 2
- Budget 2022 1. behandling - bilag 3

1-00-1-19

2. Orientering om Midttrafiks likviditet pr. ultimo maj 2021

Resumé

Midttrafik bestyrelse godkendte på mødet i marts en tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. til sikring af Midttrafiks likviditet. Udviklingen i likviditeten er en smule bedre end prognosen, men er yderst følsom for tidsmæssige forskydninger i dagligt cashflow.

Sagsfremstilling

I forlængelse af bestyrelsens vedtagelse af tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. er der faktureret opkrævninger, som blev indbetalt ved månedsskiftet april-maj. Likviditeten er generelt en smule bedre end prognosen, men da der arbejdes med store beløb, er likviditeten også yderst følsom for de tidsmæssige forskydninger – eksempelvis hvis ikke en betaling sker rettidigt.

Der er medio maj sendt faktura til staten vedrørende kompensation for følgerne af COVID-19 i første kvartal 2021. Staten har med udgangen af maj endnu ikke betalt beløbet til Midttrafik. Hvis ikke staten betaler indenfor den første uge af juni vil kassekreditten blive udnyttet maksimalt for indfrielse af bankgæld relateret til repo, og daglige betalinger til mindre kreditorer er helt afhængig af likviditet fra passagerindtægterne.

Passagerindtægterne var i januar reduceret med knap 70 % i forhold til normalt niveau, og prognosen for sommeren og resten af 2021 vurderer et fald på 20 % i forhold til normalen.

En overordnet vurdering af likviditeten primo juni er derfor, at den kun lige er i balance, idet udbetalingen af kompensationen fra staten vil give en soliditet overfor de tidsmæssige forskydninger.

Trafikselskabernes samlede ansøgning om kompensation for følgerne af COVID-19 for første kvartal oversteg det samlede beløb der var afsat til formålet for hele 2021. Udbetalingen blev derfor reduceret til en forholdsmæssige andel af selskabernes indbyrdes behov i relation til den samlede pulje.
Midttrafik samarbejder forsat med de øvrige trafikselskaber, KL og Danske Regioner i forhandlingerne med Finansministeriet om rammen for kompensation for resten af 2021 vedrørende de økonomiske konsekvenser af COVID-19.

Midttrafiks likviditet følges fortsat nøje, og afgørende parameter for tilbagebetaling til ejerkredsen er udbetaling af kompensation fra staten Den besluttede tillægsbevilling forventes fortsat at være tilbagebetalt til ejerkredsen inden udgangen af regnskabsåret 2021.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om Midttrafiks likviditet tages til efterretning.

at der orienteres igen om status på likviditet, og herunder aftalerne med Staten om udbetaling af kompensation på næste bestyrelsesmøde.

1-00-1-19

3. Model for anvendelse af stoppestedspulje

Resumé

Bestyrelsen har i forbindelse med temadrøftelse af emnet "publikumsfaciliteter" igangsat arbejdet med at etablere en Midttrafik-pulje til medfinansiering af kommuners og regionens indsats på opgradering af stoppestedsforhold. På bestyrelsesmødet i 12. maj godkendte bestyrelsen etableringen af en pulje på 5 mio. kr. finansieret af mindre-forbrug i 2020.
Administrationen har siden arbejdet med at konkretisere en model for anvendelsen af puljen og foreslår på den baggrund, at den udmøntes i en ansøgningsrunde med frist i efteråret ud fra ansøgninger fra kommuner/region. Denne indstilling indeholder administrationens forslag til rammer, kriterier og udmøntning.

Sagsfremstilling

Stoppestedspuljens formål og afgrænsning

Puljens formål er at understøtte projekter, der giver et løft af publikumsfaciliteterne, gennem opgradering og/eller etablering af stoppestedsforhold.
Målet er med baggrund i Midttrafiks stoppestedshåndbog at give et gennemgribende løft af stoppesteder, hvor kundens perspektiv er i fokus.

Puljen kan søges af kommuner og region i Region Midtjylland og der kan ansøges om medfinansiering til både konkrete projekter på enkelstop/knudepunkter eller til en mere generelle projekter med gennemgang og prioritering af indsatsen i et bestemt område eller langs en rute.

Projekterne afgrænses som udgangspunkt til forhold og faciliteter på eller i tilknytning til selve stoppestedet, og kan bl.a. dække stoppestedsudstyr, cykelparkering, belysning/tryghed og belægning.
Ved medfinansiering indgår Midttrafik samtidig aktiv i rådgivning om stoppestedsforhold, så vi bl.a. bidrager til at sikre samsvar med stoppestedshåndbogen, ensartet informationsudtryk og udnytter erfaringer på tværs.

Rammerne for puljen:
- Puljen består i 2021 af 5,0 mio. kr. finansieret indenfor Midttrafiks budget.
- Puljen kan medfinansiere kommunernes/regionens anlæg eller løft af stoppesteder med op til 50 % medfinansiering.
- Puljen afgrænser ikke fra, at Midttrafik sammen med kommunerne/regionen kan søge om yderligere tilskud – f.eks. fra statslig side.
- Midttrafik kan dog som udgangspunkt ikke bidrage med større finansiering end kommunen/regionen selv bidrager med.

Organisering i Midttrafik

Stoppestedspuljen forankres i Midttrafik i en projektgruppe med en projektleder og repræsentation fra relevante fagfelter, herunder rådgivning, køreplanlægning og markedsføring, der kan være med til at sikre ensartede rammer for information, faciliteter og æstetik på stoppene.

Projektgruppen vil indgå i udvikling af projekter med kommuner/region og vil varetage vurderingen af indkomne ansøgninger. Samtidig vil den bidrage med faglig sparring og kvalitetssikring på de projekter, der opnår medfinansiering.

Udmøntning og udvælgelseskriterier
Puljen udmøntes gennem en ansøgningsproces med frist, behandling og tildeling i efteråret 2021, og projekterne implementeres efter den enkelte ansøgnings tidsplan i 2021 og 2022.

De indkomne ansøgninger evalueres efter fastlagte kriterier. Her vil bl.a. blive lagt vægt på:

- Flugter projektet med stoppestedshåndbogens retningslinjer
- Rammer projektet vigtige strategiske knudepunkter og strækninger (f.eks. Hovednettet eller vigtige knudepunkter)
- Hvor mange kunder vil opleve gevinsterne
- Giver projektet anledning til yderligere medfinansiering, f.eks. fra statslige puljer
- Geografisk spredning i regionen

Evalueringen foretages af et udvalg med deltagelse af projektgruppen og med ledelsesforankring hos Planlægning og Rådgivning.

Efter tildelingen vil kommunen/regionen være ansvarlig for etableringen af de aftalte forhold. Midttrafik indgår i arbejdet med rådgivning og sparring og kan på større projekter indgå i en egentlig arbejdsgruppe med kommunen/regionen.

Tidsplan og næste skridt
Frem mod sommerferien nedsættes projektgruppen og rammerne lægges fast.

Herefter udsendes information til kommunerne/regionen.

Frem mod ansøgningsfristen vil projektgruppen gå i dialog med kommunerne, så vi sikrer forventningsafstemning og bedst mulige projekter.

Samtidig vil projektgruppen holde øje med mulighederne for yderligere medfinansiering og derigennem rådgive kommuner/region.
Regeringens udspil til statslig infrastrukturplan indeholdt flere muligheder for statslig medfinansiering af forhold omkring knudepunkter, bl.a. tilgængelig og cykelparkering, som kan være med til yderligere at styrke indsatsen.

Infrastrukturforliget og mulige puljeordninger kan således påvirke tidsplan og indhold af de konkrete projekter.

Direktøren indstiller,

at oplægget til model for anvendelse af stoppestedspulje drøftes.
at bestyrelsen godkender det videre arbejde ud fra dette oplæg.

1-00-1-19

4. Lukning af grupperejser

Resumé

Al bestilling af Midttrafiks grupperejser er i øjeblikket suspenderet af hensyn til kapaciteten i busserne under Covid-19-pandemien. På grund af øget behov for og fokus på kapacitet, også efter pandemien, indstiller administrationen til, at muligheden for at bestille grupperejser lukkes permanent, og at der samtidig fastlægges en generel grænse for gruppers størrelse på max 15 personer. Grupperejser er en KAN-opgave for trafikselskaberne, ikke en bunden opgave.

Sagsfremstilling

Midttrafik tilbyder, at kunder kan købe billet og reservere en grupperejse på midttrafikbestilling.dk. Tilbuddet bliver hovedsageligt brugt af børn og unge i skoler, børnehaver eller andre institutioner, som fx skal til ekstern undervisning, studieture, kulturoplevelser mm.

Tilbage i 2019 havde Midttrafik et højt serviceniveau sammenlignet med de øvrige trafikselskaber, både hvad angår pris, indsættelse af ekstra busser samt bestillingsfrister. Fx har Movia ikke tilbudt ordningen, mens Aarhus Kommune ikke har ønsket at tilbyde mulighed for pladsreservation i bybusserne og i Letbanen. Fra 1. januar 2020 blev der derfor indført en forsøgsordning, hvor Midttrafik blandt andet hævede priserne, og ikke indsatte dubleringer på samme vis som hidtil (bilag 1). Herefter blev muligheden for at bestille grupperejser helt suspenderet pga. corona.

I den nuværende situation er bussernes normalkapacitet fortsat nedsat, og selv mindre grupperejser risikerer at udfordre kapacitetsgrænsen på udvalgte ruter - også uden for myldretid. Derfor er grupperejser fortsat suspenderet på ubestemt tid.

./.

Med henvisning til strategitemadrøftelsen om en ny normal på bestyrelsesmødet den 12. maj 2021, antager Midttrafik, at kunderne forventer god plads og mulighed for at holde afstand, også efter corona-krisen. Det er derfor helt oplagt, at der vil være et langt større kundefokus på 'god plads i bussen'. Denne tendens afspejles også i resultatet af en undersøgelse fra Passagerpulsen, som udleder, *at kapacitet stadig er det vigtigste for at få passagererne tilbage* i den kollektive trafik (https://passagerpulsen.taenk.dk/undersoegelser/undersoegelse-passagerernes-oplevelser-under-og-efter-corona-nedlukningen). Ydermere har flere af Midttrafiks kunder udtrykt, at der er for lidt plads i bussen.

For at imødekomme kundernes forventninger, er der behov for at kunne allokere mest mulig, ledig kapacitet til dublering af de ordinære ruter.

På den baggrund vurderer administrationen, at det nuværende tilbud om grupperejser ikke harmonerer med fremtiden i en 'ny normal', og derfor indstiller administrationen til, at dette tilbud permanent lukkes ned.

Anbefalet gruppestørrelse på max 15 personer
For yderligere at værne om kapaciteten i de ordinære busser anbefales det samtidig, at der fastlægges en ny og lavere maxstørrelse for grupper generelt. I dag er maxstørrelsen 45 personer for grupperejser, mens grupper over 15 personer afføder krav om pladsreservation – og i mange tilfælde udløser en dubleringsbus.

Administrationen anbefaler, at rejsereglerne ændres, så den generelle grænse for grupper fastlægges til max 15 personer. Dette er i dag grænsen for, hvornår skoler og institutioner skal foretage pladsreservation.

Økonomi
I bilag 2 findes en detaljeret gennemgang af de estimerede følger på økonomien.

Forslaget betyder, at alle udgifter til løse dubleringer i forbindelse med grupperejser kan spares væk. Beløbet var 2,8 mio. kr. i 2019. Samtidig betyder forslaget færre indtægter fra grupperejser. Indtægter fra grupperejser kommer både ind i form af almindeligt billetsalg/rejsekortbrug i busserne - og i form af køb af Midttrafiks gruppebilletter på midttrafikbestilling.dk.
Omfanget af førstnævnte indtægter kendes ikke, da disse blot indgår som en del af de samlede indtægter. Omsætningen på gruppebilletter var i 2019 på 4,7 mio. kr.

I beregningerne er forudsat, at 50 % af grupperejseindtægterne vil forsvinde i forbindelse med regelændringen. Administrationen kender ikke omfanget af kunder, der alligevel vil rejse under de nye rammer, fx ved at fordele sig over flere afgange i mindre grupper, og hvor stor en andel, der i stedet vil anvende alternativ transport – typisk ved at bestille egen bus hos en privat vognmand. Det er vigtigt at understrege, at der er tale om antagelser, da de eksakte konsekvenser ikke kan forudsiges.

De indtægtsmæssige konsekvenser afhænger således af, hvilken gruppestørrelse, der tillades ved bestilling (bilag 2). Administrationen anbefaler, at grænsen lægges fast på max 15 personer, hvorved der opstår en estimeret besparelse på ca. 1 million kr.

Hvad betyder det for kunderne?
Administrationen antager, at kunderne under Corona-krisen har vænnet sig til ikke at kunne benytte sig af tilbuddet – og muligvis har fundet andre muligheder for transport. Neden for oplistes ændringerne og mulighederne fremadrettet for kunderne:

- Rejsemuligheder: Skoler og institutioner skal fremover finde andre muligheder for at få gennemført grupperejser på mere end max 15 personer. Ordinære kunder vil ligeledes ikke kunne rejse i grupper på mere end max 15 personer.
- Gruppebillet sælges fortsat til max 15 personer
- Gruppebilletten er væsentligt rabatteret uden for myldretiden, så kunderne får incitament til at rejse uden for myldretiden
- Zonebilletten kan fortsat købes til fx brobygningselever mm.
- Pladsgaranti på grupperejser bortfalder: Det har tidligere været muligt at tilbyde selv store grupper pladsgaranti ved indsættelse af ekstra busser
- Rejsegaranti: Ved bestilling af grupperejser på midttrafikbestilling.dk har kunderne hidtil opnået rejsegaranti, uanset gruppestørrelsen (dog max 45 personer). Da der ikke længere vil blive indsat ekstra busser til at sikre kapacitet, anbefales det, at retningslinjerne for den generelle rejsegaranti også gælder ved alle billetkøb på midttrafikbestilling.dk, så grupper på mere end 8 ikke er dækket.

Det er fortsat muligt for kunderne at rejse, hvis man deler sig op i mindre grupper.

Hvilken betydning har det for Midttrafik?
For at kunne håndhæve og sikre, at rejsende grupper i fremtiden ikke skaber kapacitetsudfordringer, er det nødvendigt at tilpasse rejsereglerne. Det betyder også, at chauffører og kontrollører fremover skal afvise grupper på mere end max 15 personer, eller bede dem fordele sig over flere afgange. Administrationen vil følge håndteringen nøje.

I busser med fri indstigning (Aarhus bybusser + rute 100) vil det i praksis ikke være muligt at håndhæve den tilladte gruppestørrelse. Derfor er det særligt vigtigt, at Aarhus Kommune formidler ændringerne tydeligt til skoler og institutioner.

Midttrafikbestilling.dk, hvor skoler og institutioner har købt billet og reserveret plads i bussen, lukkes ikke, da der fortsat skal sælges zonebilletter til brobygningselever samt gruppebilletter til mindre grupper via EAN.

Forventningen er, at Midttrafiks administration vil spare personaleresurser, når der ikke længere skal håndteres gruppebestillinger. Omvendt vil der skulle bruges resurser til at koordinere dublering af de ordinære ruter.

Kommunikation
Vedtages indstillingen, vil administrationen informere kunderne på midttrafikbestilling.dk samt alle kommuner om beslutningen. Mange kunder må forventes at have vænnet sig til ikke at benytte grupperejser under Corona. Men da nogle kunder, primært skoler og institutioner, har været flittige brugere af ordningen inden Corona, må det forventes, at der vil komme henvendelser vedr. ændringerne.

Tidshorisont
Da ændringen kræver systemtilpasninger af midttrafikbestilling.dk, arbejder administrationen efter at få lavet ændringerne klar inden efteråret 2021, hvor det forventes, at store dele af samfundet er genåbnet, og alle, der ønsker det, er blevet vaccineret. Gruppebestilling vil være administrativt lukket indtil da.

Ændringerne i systemet forventes at beløbe sig til ca. 100.000 kr.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik fastlægger en maxstørrelse for grupper på 15 personer og tilpasser rejsereglerne.

at der ikke længere indsættes dubleringsbusser i forbindelse med grupperejser.

at der ikke længere tilbydes pladsgaranti ved billetkøb på midttrafikbestilling.dk

at rejsegarantien indskrænkes til kun at dække grupper på max 8 personer ved billetkøb på midttrafikbestilling.dk.

at Midttrafik kommunikerer beslutningen til kunder og kommuner.

at Midttrafik foretager systemtilpasninger, som forventes at beløbe sig til ca. 100.000 kr.

Bilag

- Bilag 1 – Dagsordenspunkt om grupperejser 21. juni 2019
- Bilag 2 - Økonomi

1-00-1-19

5. Gratis bybusser i Herning 26. september 2021

Resumé

Herning Kommune har anmodet om gratis bybusser i Herning by søndag 26. september 2021 i tidsrummet kl. 13.00 – 16.00.

Sagsfremstilling

Herning kommune indsætter søndag 26. september nye elbusser i hele bybusnettet. I den forbindelse afholder Herning Kommune et event for byens borgere. Til eventet inviteres desuden borgmesteren, transportministeren, repræsentanter fra Midttrafik og Midttrafiks bestyrelse og repræsentanter fra Tide Bus og Herning Kommune.

I den forbindelse har Herning Kommune anmodet om gratis bybuskørsel søndag 26. september 2021 i tidsrummet kl. 13.00 – 16.00.

Indtægtstabet for de tre timers gratiskørsel vil være marginalt og vedrører udelukkende Herning Kommune.
Takstkompetancen for al Midttrafiks buskørsel ligger hos Midttrafiks bestyrelse, hvorfor bestyrelsen skal godkende ønsket.

Da de økonomiske konsekvenser er marginale og udelukkende vedrører Herning Kommune, indstiller administrationen, at kommunens ønske imødekommes.

Direktøren indstiller,

at Herning Kommunes anmodning om gratis bybuskørsel den 26. september 2021 kl. 13.00 – 16.00 imødekommes

1-00-1-19

6. Gebyr på for sent afbestilt og forgæves ture med handicapkørsel d. 24. december

Resumé

Midttrafik tilbyder deres handicapkunder at bestille kørsel til d. 24. og 31. december hvert år, men oplever at kunder, som alligevel ikke skal køres, ikke får afbestilt deres tur. På baggrund heraf ønsker administrationen med inspiration fra Movia at indføre et gebyr på 250 kr. på de ture, som enten afbestilles for sent eller hvor der køres forgæves d. 24. december.

Sagsfremstilling

Midttrafik tilbyder hvert år, at kunder, som er visiteret til handicapkørsel, kan bestille handicapkørsel til d. 24. og 31. december. Det er kun kunder, som er visiteret til handicapkørsel, der kan bestille ture med Flextrafik til disse dage. Udover handicapkørsel udfører Midttrafik også siddende patientbefordring d. 24. og 31. december.

Handicapkunderne skal bestille deres ture til d. 24. og 31. december inden for en begrænset periode, som Midttrafik oplyser om på bl.a. vores hjemmeside.

Hvis kunderne alligevel ikke skal bruge deres bestilling til en eller begge af de to datoer, ønsker Midttrafik, at de aflyser turen for at skabe den bedst mulige planlægning for de andre kunder, som skal ud at køre, og for at mindske forgæves kørsel, og dermed udgifterne til kommunerne.

Som et led i dette ønsker administrationen at indføre et gebyr på for sent afbestilte og forgæves handicapture d. 24. december. Dette med inspiration fra Movia, som har haft proceduren siden 2011.

Movia har, ligesom Midttrafik, en begrænset periode, hvor handicapkunder kan bestille kørsel til hhv. d. 24. og 31. december. Når de informerer deres kunder omkring perioden for bestilling af kørsel til d. 24. december, oplyser de også, at der er en frist for, hvornår de kan afbestille deres kørsel, hvis de alligevel ikke skal bruge den. Informationen udsendes som et julebrev og heri fremgår det også, at kunderne både opkræves et gebyr og den egenbetaling som turen ville have kostet kunden ved for sen afbestilling eller hvis turen er forgæves. Movias gebyr for en for sent afbestilt eller forgæves tur er 100 kr. pr. tur plus turens pris.

Movia har aftalt deres nuværende gebyr med deres tilgængelighedsforum, men det er flere gange blevet vendt, om det skal sættes op, da de fortsat oplever mange for sene afbestillinger og forgæves ture. Deres tilgængelighedsforum er åben over for at hæve gebyret, men der er endnu ikke truffet nogen afgørelse for, hvad det nye gebyr skal være.

Administrationen ønsker at gebyret for for sent afbestilte og forgæves ture skal være 250 kr. og at egenbetalingen for turene ikke opkræves. Ønsket om 250 kr. og ingen opkrævning af egenbetalingen baseres hhv. på Movias erfaring med at 100 kr. ikke er højt nok, samt at en opkrævning af egenbetaling vil være administrativ tung, da handicapkunderne kan betale for deres ture kontant eller via månedsfakturering, hvilket giver to forskellige opkrævningsforløb.

Hvornår afbestillingsfristen for Midttrafiks handicapkunder skal være, afhænger både af, hvordan julen falder i forhold til arbejdsdagene og hvornår Midttrafik udsender turene til leverandørerne, som skal køre d. 24. december. I 2021 vil kunderne senest kunne afbestille rettidigt inden kl. 16.00 d. 21. december.
Midttrafik har registeret følgende antal for sent afbestilte og forgæves handicapture til d. 24. december i hhv. 2018, 2019 og 2020 med udgangspunkt i antallet af bestillinger d. 21. december de pågældende år (d. 19. december i 2019 pga. julens placering):

År	Antal bestillinger d. 21/12 (19/12 for 2019)	Antal udførte rejser	"For sent" afbestilte	"For sent" afbestilte i %	Antal forgæves	Forgæves i %
2018	2697	2.553	144	5,34%	41	1,61%
2019	2731	2.601	130	4,76%	36	1,38%
2020	2359	2.100	259	10,98%	28	1,33%

Kundemæssige konsekvenser

Midttrafiks handicapkunder vil opleve at blive opkrævet et gebyr, hvis de enten ikke afbestiller deres handicapture til d. 24. december til tiden eller hvis Midttrafik kører forgæves d. 24. december.

Hvis turene afbestilles til tiden, vil det også være muligt for administrationen at tilbyde kørsel d. 24. december til flere kunder, som dermed vil opleve en god service.

Kommunikation

Midttrafik vil kommunikere omkring gebyret via følgende kanaler:

- Midttrafiks hjemmeside
- Digitale handicapfolder
- Informationsmaterialer, som udsendes til kommunernes visitation i forbindelse med offentliggørelse af bestillingsperioden for handicapkørsel til d. 24. december

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at der indføres et gebyr på 250 kr. på handicapture til d. 24. december, som bliver afbestilt for sent eller hvor der køres forgæves på dagen.

1-00-1-19

7. Brændstofleverandørers handel med biotickets

Resumé

Danmark har en kvotetilgang til benyttelse af biobrændstof, hvilket betyder, at en reduktion i anvendelse af fossilt brændstof i kollektiv trafik kan blive modsvaret af et reduceret forbrug af biobrændstof i den øvrige landtransport. Bestyrelsen orienteres nedenfor om sagen.

Sagsfremstilling

I dag er der lovkrav om, at gas og dieselolie til vejtransport er tilsat minimum 5,75 % biobrændstof målt på brændstoffets energiindhold. For diesel svarer kravet til en reel indblanding af 7 % biodiesel i alt solgt diesel. Iblandingskravet skal overholdes af hvert enkelt selskab, som sælger brændstof til transport, og selskabet skal årligt dokumentere iblandingen. Kravet følger af "Lov om bæredygtige biobrændstoffer".

I en række udbud har Midttrafik forøget kravet, så busselskaberne skal benytte 100 % biobrændstof. Dette er normalt i form af 2. generations HVO-biodiesel, eller indkøb af biogascertifikater. Dermed gøres kørslen CO_2-neutral. Dette omfatter blandt bybusserne i Silkeborg, Skanderborg, Skive, Randers og Holstebro Kommuner, lokale ruter i Ringkøbing-Skjern og Skive Kommuner samt nogle regionale ruter.

Handel med biotickets
En brændstofleverandør har gjort Midttrafik opmærksom på, at branchen kan handle med såkaldte "biotickets". Det betyder, at en leverandør kan vælge af fordele iblandingen af biobrændstof, så iblandingsprocenten ikke konstant udgør 7 % i alt solgt brændstof.

Biotickets opstår, når et køretøj anvender et brændstof med en iblandet mængde biobrændstof, der overskrider kravet på 7%. Leverandøren af brændstoffet kan efterfølgende sælge disse biotickets og dermed opfylde iblandingsforpligtigelsen for andre brændstofblandinger.
For Midttrafik betyder ordningen, at bestillernes arbejde med at reducere CO2-udlednignen gennem indkøb af HVO-biodiesel og biogas, kan udvandes af, at brændstofleverandøren kan undlade at opfylde iblandingskravet på 7%, fx i salget af brændstof til private kunder.

Samtidig er det ikke alle brændstofleverandører, der benytter ordningen med handel med biotickets. Disse leverandører sælger i stedet det rene biobrændstof dyrere, og får dermed en ulempe, når de leverer brændstof i et udbud hos Midttrafik.

Midttrafiks tilgang
Det er administrationens vurdering, at Midttrafik ikke skal stille krav til busselskaberne om at overopfyldelse brændstofleverandørens forpligtelser til iblanding af biobrændstof. Der er to primære argumenter herfor.

For det første er handlen med biotickets et aktivt, nationalpolitisk tilvalg. Der er således ikke tale om et smuthul i lovgivningen. For det andet vil et sådant krav være vanskeligt for Midttrafik at kontrollere, hvilket vil gøre opfølgning på, at busselskaberne leverer den aftale mængde biobrændstof meget ressourcekrævende.

Trafikselskabet Movia har ligeledes valgt ovenstående tilgang til handlen med biotickets. Midttrafiks holdning er, at trafikselskaberne så vidt muligt skal benytte samme tilgang, så busselskaberne ikke mødes af forskellige krav på tværs af landet.

El til vejtransport
El ikke omfattet af bioticket-ordningnen, så anvendelse af elbusser fører fortsat til en samlet reduktion af anvendelsen af fossile brændstoffer. Ved udbud af elbusser kræver Midttrafik, at minimum 90% af den leverede strøm stammer fra vedvarende energikilder. På kolde dage må elbussen opvarmes med brug af HVO-biodiesel.

Betydning for kunderne
Kunderne kan ikke mærke forskel på, om bussen benytter biobrændstof eller almindeligt brændstof. For kunderne er der derfor ingen ulempe ved, at brændstofleverandører benytter sig af biotickets-ordningen.

HVO-biodiesel medfører samtidig en reduktion i den lokale forurening. Det betyder, at luften fortsat er renene omkring busser, der benytter HVO-biodiesel.

Økonomi
Midttrafiks bestillere kan i nogle tilfælde kan opnå billigere CO2-neutral kørsel, når en leverandør af brændstof vælger at benytte sig af biotickets-ordningen.

Midttrafik har normalt indkøbt HVO-biodiesel via optioner i udbud, så busselskaberne i deres tilbud prisfastsætter merudgiften til indkøbet. Administrationen bemærker i den forbindelse, at der over de seneste par år er sket en reduktion i udgiften til HVO-biodiesel på op til 70 procent. Dette indikerer, at busselskaberne handler med brændstofleverandører, der benytter ordningen med køb og salg af biotickets.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

8. Orientering om bankoverførsel til ikke-digitale

Resumé

Sideløbende med implementeringen af ordningen om, at Midttrafik kan visitere ikke-digitale kunder, som ikke kan gennemføre køb af pensionistkort online, til betaling ved borgerservices, har Midttrafik modtaget input fra Herning Kommunes borgerservice. Det har medført, at Midttrafik nu vil afprøve betaling med bankoverførsel til ikke-digitale kunder.

Sagsfremstilling

Forsøg med bankoverførsel til ikke-digitale kunder
Fra 1. januar 2021 trådte nye sikkerhedskrav til webshops i hele EU i kraft, som indebærer, at webbutikker skal have to-faktor-godkendelse i forbindelse med betaling. Som fremlagt på bestyrelsesmødet 12. februar 2021, skabte det store udfordringer for en lang række af Midttrafiks kunder, når de skulle foretage køb på webshop, særligt køb af pensionistkort.

Midttrafik har hidtil tilbudt hjælp pr. telefon, og udvidede hjælpen med vedtagelse fra bestyrelsen pr. 12. februar 2021, at kommuner kunne tilmelde sig at tilbyde hjælp til betaling via borgerservice med forudgående visitering af kunderne fra Midttrafik.

I alt 8 af 16 kommuner har tilmeldt sig ordningen. Horsens og Aarhus Kommune har ikke modtaget tilbuddet, fordi de hhv. har gratis kort og Midttrafik Kundecenter.

Sideløbende med implementeringen af ordningen har Midttrafik modtaget brugbare input fra Herning Kommunes borgerservice, som har gode erfaringer med bankoverførsel til ikke-digitale borgere. En mulighed som administrationen i første omgang fravalgte, fordi Midttrafik var bekymrede for, hvorvidt de ikke-digitale kunne betale ad den vej.

Imidlertid viser erfaringer fra borgerservices, at det fungerer tilfredsstillende, og kan imødekomme langt størstedelen af de ikke-digitale. Derfor vil Midttrafik inden for nærmeste fremtid afprøve bankoverførsel i en begrænset periode, og derefter evaluere. Betalingsmuligheden vil fortsat foregå med forudgående visitering, således kunderne i overvejende grad fortsat benytter eller vænnes til at benytte de gængse betalingsmetoder online.

Hvis tiltaget fungerer tilfredsstillende, skal visitation til bankoverførsel i første omgang supplere den nuværende ordning med visitation til borgerservices, og på sigt evt. afløse den nuværende ordning.

Administrationen vil orientere bestyrelsen, når forsøget er evalueret.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

9. Orientering om forsøg med overfladetest i 16 busser

Resumé

I marts 2021 blev en undersøgelse fra Nordsjællands Hospital offentliggjort, som angav hvor smitte med corona-virus hyppigst forekommer. En af konklusionerne var, at offentlig transport ikke udgør en øget risiko. Lignende undersøgelser er gennemført i USA og Tyskland. Undersøgelsen på Nordsjællands Hospital var baseret på selvrapportering blandt borgerne. Midttrafik har, inspireret af undersøgelserne, fået foretaget en stikprøvetest, for at undersøge hvorvidt der er corona-virus på overfladen i busserne.

Sagsfremstilling

Da man i en bus typisk sidder tæt på hinanden, især i myldretiden, og der er tale om et forholdsvist lukket rum, blev kollektiv trafik fra starten af corona-virussens indtog udråbt til et sted med stor smitterisiko. Det har Midttrafik og øvrige trafikselskaber ageret efter og en række forsigtighedsforanstaltninger i form af nedsat kapacitet, afstandsmarkører, spærring af sæder, lukning af kontantsalg etc. har været indført for at mindske smitterisikoen.

Faktabaseretviden om den reelle smittefare i kollektiv trafik har ikke været stor. Smitterisikoen i kollektiv trafik har dog både været adresseret som luftbåren - og kontaktsmitte.

./. Inspireret af undersøgelsen fra Nordsjællands Hospital (https://www.nordsjaellandshospital.dk/presse-og-nyt/pressemeddelelser-og-nyheder/Sider/smittet-af-famile-og-venner.aspx)) og andre undersøgelser, har administrationen sammen med uvildige samarbejdspartnere i form af Teknologisk Institut og Eurofins gennemført en overfladetest i 16 busser i hhv. Silkeborg og Aarhus, bestående af 288 prøver i alt. Der blev fundet corona-virus i én af busserne.

Midttrafik vil undlade at konkludere på undersøgelsens resultat, da antallet af test og busser, der indgår i undersøgelsen, er en del, men dog ikke nok til at foretage en generel konklusion. Ej heller er der tale om en videnskabelig undersøgelse. Resultatet giver dog en indikation af omfanget af virus i bussen.

I øjeblikket drøftes der blandt trafikselskaberne og sammen med KL, Danske Regioner og Transportministeriet, hvordan tilbagevenden til ny normal i den kollektive trafik vil blive.

Det vil være hensigtsmæssigt, om drøftelserne - og ikke mindst offentligheden kunne få mere faktuel viden om den konkrete smitterisiko i den kollektive trafik gennem større og mere videnskabelige studier af såvel kontaktsmitte som luftbåren smitte i bussen.

Administrationen vil derfor gennem TiD opfordre Transportministeriet i samarbejde med relevante myndigheder at iværksætte sådanne undersøgelser med afsæt i Midttrafiks egen mindre undersøgelse.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

10. Nye Flextur-implementeringer i kommunerne

Resumé

I maj 2021 startede Flextur Ung op i Norddjurs Kommune. Norddjurs Kommune har oplyst, at der er afsat 300.000 kr. til ordningen i både 2021 og 2022.

Sagsfremstilling

Norddjurs Kommune opstartede Flextur Ung i maj 2021.

Flextur Ung er et gratis tilbud til unge med ungdomskort. De unge skal ansøge om at blive godkendt til Flextur Ung hos Norddjurs Kommune.

De unge kan bruge Flextur Ung på hverdage i tidsrummet kl. 18.00 - 23.00 og i weekender og på helligdage i tidsrummet kl. 6.00 - 24.00 (undtagen 24. og 31. december).

Norddjurs Kommune har opsat et krav om, at turene minimum skal være 2 km, ligesom i Syddjurs Kommune.

Norddjurs Kommune lagde en pressemeddelelse op på deres hjemmeside, da ordningen startede og Midttrafiks bestyrelsesmedlem, Mads Nikolajsen, er blevet interviewet herom. Alt andet markedsføring afventer, både at Covid-19-pandemien er under kontrol/har lagt sig og harmoniseringsprojektet af den åbne Flextrafik.

Kommunen har afsat 300.000 kr. til ordningen i både 2021 og 2022.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

11. Orientering om forespørgsel på gratis Flextur til unge under 21 år fra Randers Kommune

Resumé

Randers Kommune har rettet henvendelse til Midttrafik vedrørende et forsøg med gratis Flextur til unge under 21 år. Henvendelsen kommer sideløbende med, at Midttrafik arbejder på et større harmoniseringsprojekt i Flextrafikken, hvorfor Randers Kommunes ønske er blevet afvist.

Sagsfremstilling

Randers Kommune har afsat midler til et forsøg med at skabe bedre transport til og fra kommunens landsbyer med et særligt fokus på de unge. Der er afsat 0,4 mio. kr. årligt i budget 2021 og 2022 til forsøget.

Forvaltningen hos Randers Kommune har opstillet fem scenarier for, hvordan forsøgsmidlerne kan anvendes:

- Forslag A: Flexbus til byer med 50-100 indbyggere
- Forslag B: Forbedring af stoppestedsfaciliteter i landdistrikterne
- Forslag C: Gratis Flextur med ungdomskort (med inspiration fra Skanderborg Kommune)
- Forslag D: Plustur for alle borgere i byer under 100 indbyggere
- Forslag E: Gratis Flextur for alle unge under 21 år (med inspiration fra Mariagerfjord Kommune)

På mødet i Landdistriktsudvalget d. 7. april 2021 besluttede udvalget, at der arbejdes videre med forslag E.

Forslag E indebærer, at unge under 21 år tilbydes fri kørsel med Flextur. Dette forudsætter, ligesom i Mariagerfjord Kommune, at den enkelte person under 21 år skal lade sig registrere i et kørselssystem. I forslaget forudsættes det, at Flextur internt i Randers by undtages fra forsøget.

Forskellen på forslag C og E er, hvorvidt tilbuddet kun gælder for unge med et ungdomskort eller for alle unge under 21 år. Modellen i forslag C findes allerede i Midttrafiks område, bl.a. i Skanderborg Kommune. Argumentet for at vælge forslag E er, at unge, der bor i områder uden kollektiv trafik, ikke har grund til at købe et ungdomskort, og at de derfor heller ikke vil få glæde af tilbuddet om gratis Flextur, hvis forslag C vælges.

<u>Kollektiv trafikplan i Randers Kommune</u>
Ved køreplanskiftet, sommer 2021, trådte en ny trafikplan i kraft i Randers Kommune. I forbindelse med trafikplanen blev der udarbejdet en række servicemål, der fastsatte

niveauet for minimumsbetjeningen i kommunens byer (opdelt efter bystørrelse) og ved brug af alle Midttrafiks produkter (bus, Flexbus og Flextur) i sammenhæng.

Resultatet af trafikplanens omlægninger er, at de fleste af kommunens byer er sikret gode forbindelser til/fra Randers by, også om aftenen og i weekender.

Serviceniveauet varierer afhængig af bystørrelse. Byer med mellem 100 og 199 indbyggere har som minimum skolekørsel/Flexbus i dagtimerne på hverdage og Flexbus aften og weekend. I byer med under 100 indbyggere er tilbuddet begrænset til skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur til 4 kr./km.

En analyse af dækningsgraden for det kollektive net i Randers Kommune viser, at 95 % af befolkningen har et stoppested indenfor 800 m, og 98 % af befolkningen har op til 1.600 m til et stoppested.

Gratis Flextur til unge under 21 år
Randers Kommune har stillet og valgt forslag E med inspiration fra et forsøg i Mariagerfjord Kommune. Der er dog forskelle på de to kommuner, som i denne sammenhæng er værd at bemærke.

I Mariagerfjord Kommune blev forsøget med gratis Flextur til unge sat i værk på baggrund af begrænsede transportmuligheder med kollektiv trafik om aftenen og i weekender. Dette betød, at de unge kun havde ringe muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter o.l. om aftenen og i weekender, hvis ikke de selv kunne køre eller kunne blive kørt af andre.

I Randers Kommune er der i byer med ned til 100 indbyggere et tilbud om bus eller Flexbuskørsel til/fra Randers by i dagtimer samt om aftenen og i weekender. Hvis der indføres gratis Flextur til unge under 21 år i Randers Kommune er det derfor en bekymring, om unge flyttes fra en eksisterende bus/Flexbusafgang og over i en gratis Flextur. Dette vil modarbejde principperne i trafikplanen og i den kollektive trafik generelt. Et tilbud om gratis Flextur fra adresse til adresse vil ofte være et bedre tilbud end bus/Flexbuskørsel, hvor man skal betale billet, bevæge sig til et stoppested og være afhængig af afgangstiderne i en køreplan. Det må derfor forventes, at unge, der bor i en by med gode kollektive forbindelser i nogen grad, også vil benytte sig af tilbuddet (medmindre der opsættes begrænsninger for brugen).

Af Randers Kommunes forslag fremgår det ikke, om der tænkes i tidsmæssige eller geografiske begrænsninger (foruden Randers by) for brugen af tilbuddet. Der kan fastsættes tidsmæssige begrænsninger, som det også kendes fra Skanderborg Kommune, så gratis Flextur fx kun tilbydes om aftenen og i weekender. I Skanderborg Kommune er Flextur Ung begrænset til tidsrummet kl. 18-23 på hverdage og kl. 6-24 i weekender og helligdage. I Randers Kommune er der dog, som nævnt, også kollektive forbindelser aften og weekend i de fleste byer. Det er uvist, om man kan/vil begrænse tilbuddet til kun at gælde for bestemte geografiske områder, hvor der ikke kører en bus/Flexbus.

Fra et systemteknisk perspektiv er det muligt at lave den ønskede opsætning, der er redegjort for i forslaget fra Randers Kommune. Midttrafik kan også begrænse tidsrummet for, hvornår ordningen er tilgængelig. Randers Kommune skal være

opmærksomme på, at de selv skal administrere opgaven med at godkende og oprette de unge under 21 år til ordningen i Midttrafiks IT-system.

Harmonisering af Flextrafikken
Midttrafik arbejder pt. på en harmonisering af de åbne Flextrafik produkter; Flextur, Flexbus og Plustur. Baggrunden for harmoniseringsprojektet er, at Midttrafik oplever, at deres kunder har udfordringer med de åbne produkter på grund af deres kompleksitet (rejseregler, serviceniveau, takster osv.).

Ved en implementering af forsøget i Randers Kommune vil der være tale om en ny udvidelse af det nuværende Flextur-koncept. Dette går dårligt i tråd med harmoniseringsprojektet, og det vil derfor være uhensigtsmæssigt at implementere endnu en udvidelse. Dertil skal det bemærkes, at Favrskov Kommune ligeledes forespurgte på en ny udvidelse af Flextur Ung-konceptet tilbage i efteråret 2020, som blev afvist af Midttrafik med begrundelsen, at der arbejdes på en harmonisering.

Den 25. maj 2021 udsendte Midttrafik følgende besked til sagsbehandlerne i kommunerne i Midttrafiks område:

> *Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at Midttrafik skal udarbejde oplæg og anbefalinger til harmonisering af åbne kørselsordninger i Flextrafik. Arbejdet pågår nu og fremlægges for Midttrafiks bestyrelse i august 2021. Indtil der er taget beslutning om harmonisering af de åbne kørselsordninger, vil Midttrafik generelt ikke gennemføre eller indstille til yderligere ændringer af de åbne kørselsordninger, fx nye knudepunkter for Flextur, nye byzoner, tiltag om brug af ungdomskort på Flextur etc., da vi kan risikere at skulle rulle tiltag tilbage.*

Randers Kommune har siden meddelt, at de afventer en beslutning i harmoniseringsprojektet, inden der arbejdes videre med et eventuelt forsøg i Randers Kommune.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

12. Undersøgelse om unges transportvaner

Resumé

En stor undersøgelse af de unges transportvaner, blandt uddannelsessøgende i de 8 Midt- og Vestjyske kommuner har givet stor indsigt i de unges tanker og holdninger til transport. De knapt 2.900 besvarelser og 31 dybdeinterviews har vist at parametrene tid, komfort, pris og miljø er 4 emner, der har stor betydning for de unges valg af transport. Et ungepanel skal nu hjælpe med at uddybe disse 4 emner i efteråret 2021 og sammen med andre initiativer, udarbejde forslag, der kan styrke den kollektive trafik i området.

Sagsfremstilling

Baggrund:
I forbindelse med udarbejdelse af en Trafikplan for de 8 Midt- og Vestjyske kommuner (Struer, Lemvig, Skive, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning, Viborg og Ikast-Brande kommuner) har Midttrafik sammen med de 8 kommuner og Regionen gennemført en undersøgelse blandt de unge på ungdomsuddannelser. Alle elever på de 19 uddannelsesinstitutioner (ca. 14.000 elever) i området er via deres intranet blevet opfordret til at svare på et online spørgeskema i december / januar 2020/2021. Selvom eleverne ikke var fysisk på uddannelsesinstitutionerne, har vi modtaget ca. 2.900 svar på spørgeskemaet, hvilket anses for at være tilfredsstillende. Udover spørgeskemaet er der gennemført 31 dybdeinterview blandt de unge, der har svaret på spørgeskemaet. Undersøgelsen er igangsat for at få flere unge til at tage den kollektive trafik og fastholde dem i brugen gennem hele deres uddannelsestid – og efterfølgende. De unge er fremtidens kunder, og særdeles vigtige for den kollektive trafik. Derfor skal der også tages højde for deres ønsker og behov, når den kommende trafikplan bliver støbt.
De adspurgte unge har været hjemsendt fra deres uddannelse i hele undersøgelsens periode på grund af COVID-19. Undersøgelsen er derfor besvaret med udgangspunkt i de unges transportvaner før hjemsendelsen.

Hovedemner fra undersøgelsen
Undersøgelsen viser, at den væsentligste årsag til, at de unge fravælger kollektiv trafik er, at bilen er det hurtigste. De unge får en oplevelse af frihed ved at køre i bil til og fra uddannelsesinstitutionen – samtidig med, at de har bilen til rådighed i fritiden. 26 % af de adspurgte kører med bil, 22 % tager cyklen, mens 35 % tager bus og 11 % tager toget. De sidste 6 % fordeler sig på gang, elcykel, elløbehjul, scooter og andet.
De unge svarer i undersøgelsen, at de oplever kollektiv trafik som besværlig, tidskrævende og dyr. Resultaterne peger på, at det er vigtigt at optimere de unges oplevede nytteværdi af at køre i bus.
Resultaterne fra undersøgelsen kan opdele svarene indenfor 4 kategorier:

Tid er en vigtig faktor for de unge
De unge svarer, at de har en travl hverdag og derfor bliver tiden et vigtigt punkt i deres svar i undersøgelsen. Tiden er en knap faktor og de unge har svaret, at en ventetid på mere end 10 minutter opfattes som spildtid, hvilket stiller store krav til en bus, der skal

passe til flere kunder end den ene elev. Tiden er en medvirkende årsag til, at flere unge kører i deres egen bil. Undersøgelsen viser også, at bilister ofte har medpassagerer, der i stor udstrækning må tilpasse sig chaufførens tider.

De unges syn på tid kan opdeles i 4 hovedemner:

- Den tid de sidder i bussen vs den tid det tager at køre strækningen i bil
- Ventetid mellem bussens ankomst / afgang og ringetider på uddannelsesinstitutionen
- Skiftetid, hvis der skal skiftes undervejs
- Eventuelle forsinkelser, enten ved ankomst eller skift

Komforten i bussen kan forbedres
Flere unge, der bruger bussen, peger på, at komfort også har en betydning for, hvorvidt den kollektive transport er tillokkende. Her peger de unge på 3 emner, der kunne forbedre de unges syn på den kollektive trafik.
De unge peger på, at plads i bussen er vigtig. Flere unge vil gerne arbejde med deres laptop, mens de kører i bus, men afstanden til sædet foran er kort og det er vanskeligt at sidde og arbejde med sin laptop. Flere finder også, at afstanden mellem sæderne er lille og at man derfor sidder tæt ved sidemanden og generelt, at man er tæt i bussen.
Et andet emne omkring komfort er luften i bussen, her tænkes både på lugtgener og temperaturen, de finder kunne tilpasses bedre.
Det sidste emne de peger på, er at stemningen i bussen er på de voksnes præmisser, dels skal der være ro og dels er farverne i bussen kedelige.

Prisen anses som en barriere
De unge tilbydes i dag et Ungdomskort til en særlig takst. Der er i undersøgelsen spurgt nærmere ind til de unges holdning og viden om ungdomskortet. De unge finder ikke selve prisen som den største barriere, men mere at de skal betale for 3 måneder ad gangen, hvorfor omkostningen føles høj. Samtidig har en del ikke brug for kortet hver dag, og derfor føles det som spild at betale for noget, man ikke bruger så ofte. De unge er i dag mobilister, hvor de shopper mellem de forskellige tilbud om transport, der passer til dagens behov. De kan køre med andre elever, de kan køre med forældre eller naboer, cykle eller tage bussen. Særligt i 3 g. har de unge meget varierede skoledage og har derfor brug for fleksible transportløsninger, hvor de unge også ofte har erhvervet kørekort. Dette kan være en af flere faktorer, der påvirker andelen af unge, der bruger kollektiv trafik hen over uddannelsesforløbet.

Diagrammet nedenfor viser, at andelen af unge, der bruger den kollektive trafik som primær transport, falder i takt med antallet af år på uddannelsen.

Udover selve prissætningen peger de unge også på, at bestillingen af ungdomskortet er besværlig, og at de "kun" får transport i kortet. De anser kortet for "kedeligt" og foreslår at ungdomskortet kan bruges til mere og blive mere "lækkert".

Miljø er ikke ret vigtig i valg af transportmiddel
De unge er interesseret i miljøet, men når det kommer til betydningen i valg af transport til / fra uddannelse, er det ikke noget man tænker over i dagligdagen. Bilens fordele fremfor bussens ulemper vægter højere og argumentet om, at de ofte kører flere i samme bil og bilen ikke giver spildtid, gør at de allerede føler, at de kører "grønt". Undersøgelsen viser således, at der er basis for et informationstiltag omkring klima- og miljøfordele ved at køre i bus.

Handlinger:
Med baggrund i undersøgelsen vil der blive taget flere tiltag for at få flere unge til at tage bussen. Herunder er nævnt flere heraf:

Et ungepanel skal bane vejen
De unge har påpeget mange interessante forhold i undersøgelsen og der er muligheder for at tilpasse eller imødekomme flere af forholdene. For at sikre at eventuelle ændringer svarer til de unges ønsker, nedsættes et ungepanel, der skal medvirke til at:

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

Elever fra de uddannelsesinstitutioner, der har deltaget i undersøgelsen, tilbydes at deltage i ungepanelet, hvilket forventes at være medlemmer fra elevråd. Ved at indbyde alle 19 uddannelsesinstitutioner sikres en bred dækning, både af uddannelser men også geografi og samtidig giver det en lokal ambassadør på hver af skolerne.

Særlige høringer
De unge har påpeget tid som en væsentlig faktor i deres svar. Midttrafik har altid haft fokus på at bustider passer bedst muligt til ringetiderne på uddannelsesinstitutionerne, hvilket også er vigtigt i forhold til undersøgelsen. Ungepanelet foreslås at drøfte, hvad tid dækker over, hvornår ventetid er acceptabelt, hvordan spildtid kan optimeres mv. Udover disse svar vil der blive afholdt en minihøring af køreplanerne, der betjener uddannelsesinstitutionerne, omkring de enkelte institutioner. Dermed får de unge mulighed for, specifikt at komme med bemærkninger til køreplanerne. Minihøringen gennemføres i september 2021, hvor de unge har været i skole i en periode.

Samarbejde med ungdomsuddannelsesinstitutionerne
Uddannelsesinstitutionerne kan spille en stor rolle i arbejdet med de unge og kollektiv trafik, fx har ringetider en stor betydning for elevernes ventetider. Derfor vil de 3 parter i trafikplanarbejdet besøge flere af uddannelsesinstitutionerne og i samarbejde søge løsninger eller forbedringer på de forhold, de unge har svaret i undersøgelsen på de specifikke uddannelsesinstitutioner og i minihøringen.

Image og miljøkampagne i sommeren 2022
Undersøgelsen viste at 83 % af de unge, der benytter bussen til og fra uddannelsen svarer, at det er deres eneste mulighed. De ovenstående tiltag skulle gerne ændre dette, så flere også vælger bussen, selvom de har andre muligheder. Det foreslås derfor, at der

gennemføres en imagekampagne, når de forskellige tiltag er iværksat omkring sommeren 2022. De tiltag, der kan informeres om, er:

- Ved køreplanskiftet indsættes der 36 nye CO_2 frie busser i området, hvorfor miljø- og klimaargumentet for at tage bussen kan formidles.
- De nye busser kan være indrettet efter forslag fra ungepanelet og dermed have en højere komfort.
- Samtidigt træder nye køreplaner i kraft, der har taget forslag fra møder med uddannelsesinstitutionerne og forslag fra ungepanelet ind i planlægningsarbejdet. Dermed vil bussen være så planlagt til ungdomsuddannelserne som muligt og samarbejdet med ungdomsuddannelserne om fx ringetid iværksættes.
- Sommeren 2022 vil være det tidligst mulige tidspunkt at kunne lave tiltag på ungdomskortet.

Den samlede undersøgelse er tilgængelig på Midttrafiks hjemmeside:
./. https://www.midttrafik.dk/media/23492/opdateret-rapport_resultater-af-unders%C3%B8gelse-om-unges-transportvaner_hovedrapport_adlegacy.pdf

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orientering til efterretning.

1-00-1-19

13. ”Busser for alle” - rapport fra Institut For Menneskerettigheder (IFM) om medtagelse af kørestole i busser

Resumé

Institut for menneskerettigheder i Danmark har udgivet en rapport omhandlende tilgængelighed i busser ”Busser for alle”. Rapporten har været drøftet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum og her gives en kort orientering samt overblik over status for tilgængelighed i Midttrafik og andre trafikselskaber.

Sagsfremstilling

Baggrund
IFM har i rapporten ”Busser for alle” undersøgt tilgængeligheden til busser i Danmark for personer med bevægelseshandicap.

./.

https://menneskeret.dk/sites/menneskeret.dk/files/media/document/Busser%20for%20alle_0.pdf

Rapporten vurderer, at tilgængeligheden for personer med bevægelseshandicap, i den kollektive bustrafik, er mindre god end i 2014, og at et betydeligt element er, at chaufførerne ikke kan forlade førersædet for at hjælpe personer med bevægelseshandicap fx med at udlægge ramper. I en sammenligning om tilgængelighed, blandt en lang række europæiske hovedstæder, placeres København på en sidsteplads. Rapporten anbefaler, at chaufførerne pålægges at hjælpe kørestolsbrugere og et alternativ kan være elektriske ramper, der dog er et mindre godt tilbud.

Rapporten anbefaler:
a) At Transportministeriet tager initiativ til at indføre en pligt for trafikselskaberne til at sikre retten til at blive befordret i den almindelige kollektive bustransport for mennesker med handicap, herunder ved assistance fra buschaufføren,
b) At Social- og Ældreministeriet tager initiativ til en ændring af handicapdiskriminationsloven, således at loven kommer til at omfatte en pligt til rimelig tilpasning på alle samfundsområder, herunder på transportområdet,
c) At Social- og Ældreministeriet tager initiativ til at indføre en pligt til overholdelse af eksisterende tilgængelighedsstandarder i handicapdiskriminationsloven og
d) at Transportministeriet tager initiativ til at udforme en national handlingsplan for tilgængelighed på transportområdet, herunder kollektiv bustransport. Initiativet bør blandt andet rumme en plan for gradvis fjernelse af barrierer i det kollektive transportsystem, en plan for fremme af tilgængelighed via universelt design samt målbare målsætninger.

Bemærkninger til rapporten:
Transportministeriet har indgivet høringssvar til rapporten. Transportministeriet bemærker at det kollektive transportnet kan ses som et samlet hele, hvor forskellige

transportformer kan substituere hinanden, hvorfor Den individuelle Handicapordning savnes i sammenligningen med europæiske hovedstæder, samt at metro og S-tog også bør indgå i vurderingen.
Ministeriet fremhæver, at trafikselskaberne er direkte forpligtede efter konventionen, hvorfor det er unødvendigt at indskrive en bestemmelse i lov om trafikselskaber.
De regionale trafikselskaber er som sektormyndighed allerede bundet af EU's buspassagerrettighedsforordning, herunder reglerne om tilgængelighed og opsætning af klagesystemer. Ligesom ved EU-forordningen finder ministeriet, at det er trafikselskabernes ansvar at sikre korrekt efterlevelse af konventionens relevante bestemmelser.
Ministeriet underkender ikke, at der i alle transportformer skal sikres tilgængelighed i form af en rimelig tilpasning.

Trafikselskaberne har ligeledes indgivet høringssvar til rapporten. Det overordnede tema her er, at man ønsker at se transporttilbuddene som et samlet hele, herunder bus, tog og Flextrafik, og at der er udfordringer i forbindelse med at få chaufførerne til at hjælpe kørestolsbrugere bl.a. i forhold til pengesager ved chaufførpladsen, løft og køreplanens overholdelse. Trafikselskaberne bemærker også at "Trafikselskaberne har indrettet den kollektive transport i tog, busser og flextrafik i fuld overensstemmelse med konventioner og lovgivning, men har ikke særlige forpligtelser ud over de gældende lovkrav. Alle trafikselskaber arbejder aktivt med at sikre tilgængelighed, og flere har oprettet fora, hvor tilgængelighed drøftes med de relevante organisationer på området".

Rapporten har været drøftet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum. Forummets deltagere kan tilslutte sig konklusionerne i rapporten. Emnet om chaufførhjælp til kørestolsbrugere har været drøftet flere gange i forummet, der bl.a. har haft besøg fra Fynbus i forhold til deres erfaringer med deres elektriske ramper, som er i hovedparten af by- og landevejsbusser på Fyn. Forummet ser elektriske ramper som et muligt alternativ til chaufførhjælp, og ser frem til erfaringerne fra Herning, der tilbyder elektriske ramper i bybusserne fra september 2021.

De sidste år har Midttrafik, på baggrund af ønske fra Forummet, anbefalet kommunerne ved udbud af bybusser, at udbyde busserne med elektriske ramper som en option. Indtil nu har dette resulteret i elektriske ramper i Herning, hvor fx Horsens, Skanderborg og Odder ikke har ønsket dette.

Tilgængelighedsforummet hilser Regionens beslutning om at udbyde laventre busser velkommen, som et positivt skridt i tilgængeligheden til den kollektive trafik. Forummet er orienteret om at der i dag er 36 laventre busser (inkl. reservebusser) udover bybusser i Midttrafiks område. Heraf er hovedparten, (24 stk.) på de regionale ruter og resten (12 stk.) på lokale ruter fordelt i Herning, Randers og Viborg.

Derudover er der planlagt følgende i udbud eller aftalte fremtidig kørsel (inkl. reserve og dubleringsbusser:

- Rute 15 / 124 / 113 (Ringkøbing – Herning / Aarhus – Herning (Ringkøbing) / Aarhus – Silkeborg) med 30 laventre busser fra sommeren 2021
- Rute 118 / 223 (Aarhus – Randers / Randers – Silkeborg) med 20 laventre busser fra august 2021
- Odder kommune med 9 lavgulvs busser på de lokale ruter fra september 2021

- Rute 230 / 231 / 235 / 237 / 238 (Randers – Hobro, Randers – Langå, Randers – Mariager, Randers – Hadsund, Randers – Udbyhøj) med 21 laventre busser fra januar 2022
- I de 8 Midt- og Vestjyske kommuner 46 laventre busser fra sommeren 2022

I alt vil der fra sommeren 2022, udover de nuværende 36, køre yderligere 126 laventre-lavgulvs busser på ruter, der ikke er bybusser.

Forummet har også fokus på at andre forhold, der vigtige i forbindelse med tilgængelighed for kørestolsbrugere som; tilgængelighed og indretning af stoppesteder og digital tilgængelighed, som der arbejdes med i forummet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

1-00-1-19

14. Orientering om pulsmåling 2. kvartal 2021

Resumé

I det seneste år har dagligdagen for Midttrafiks medarbejdere budt på mange forandringer. Administrationen gennemfører i 2021 fire mindre pulsmålinger for løbende at have en god fornemmelse af trivslen blandt medarbejderne og give indsigt i arbejdslivet hos Midttrafik, både på kontoret og på hjemmearbejdspladsen. Målingerne gør det muligt at sikre en løbende dialog om trivsel og arbejdsforhold under de omskiftelige omstændigheder, som må forventes at strække sig et godt stykke ind i 2021 også.
Tilfredsheden var relativ høj ved måling i 1. kvartal, nu er den endnu højere. Der er fortsat forskelle mellem afdelingerne.
Nedenfor skitseres hovedresultater i 2. kvartals pulsmåling og det videre forløb.

Sagsfremstilling

Overordnet resultat
Pulsmålingen i 2. kvartal blev gennemført i perioden fra den 19. til den 28. maj 2021. Svarprocenten var ligesom i 1. kvartal høj og nåede op på 90,3 % Undersøgelsen er inddelt i temaer, hvoraf nedenstående områder fremhæves. Medarbejderne har svaret på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er mest negativt og 5 mest positivt.
Sammenlignet med pulsmålingen i første kvartal er der en generel stigning i scoren for alle temaer. Administrationen vurderer, at der er tale om et positivt og tilfredsstillende resultat, som antageligvis også afspejler en forventning om snart at kunne møde på arbejde igen.

Arbejdsglæde og motivation
Temaet Arbejdsglæde og motivation indeholder fire spørgsmål og opnår overordnet set en gennemsnitlig score på 4,02 (1. kv. - 3,81) på en skala fra 1-5. Ligesom vi så det ved målingen i 1. kvartal skiller svarfordelingen sig ud fra tidligere trivselsmålinger ved, at hele svarskalaen benyttes og der ses dermed større afstand mellem top- og bundscorer. Alle spørgsmålene inden for teamet Arbejdsglæde og Motivation har højere score i 2. kvartals måling. Spørgsmålet med den højeste score er *"I mit team føler vi os motiverede til at gøre et ekstra godt stykke arbejde*" der opnår en samlet score på 4,23. Den største stigning i scoren ses derimod på spørgsmålet *"Hvordan vil du bedømme din egen motivation i de sidste 30 dage?*", der er steget fra 3,74 til 4,0.

Effektivitet og rammevilkår
Den gennemsnitlige besvarelse vedr. spørgsmål om effektivitet og rammevilkår for arbejdet ligger på 4,19 (1. kv. - 3,93). Der er to spørgsmål i teamet, og den højeste score på 4,23 ses på spørgsmålet *"Har du ressourcerne, teknologien og den information du behøver, for at udføre et godt stykke arbejde*?". Forhold som Midttrafik kan arbejde på for at hæve scoren yderligere er, at nogle medarbejdere fortsat savner sparring, det sociale aspekt i dialog med kolleger og hjælp til udfordringer med IT-udstyr og programmer. Forhold som en tilbagevenden til arbejdspladsen må formodes at have væsentlig og positiv indflydelse på.

Hjemmearbejde
Pulsmålingen indeholder særlige spørgsmål til de medarbejdere, der har brugt en væsentlig andel af deres arbejdstid hjemme i løbet af de sidste 30 dage. Ca. 61 % angiver, at de næsten udelukkende har arbejdet hjemme i denne periode. Hvor det i 1. kvartal var Isolation/Ensomhed, der var største udfordring for de hjemmearbejdende, er det nu Samarbejde med kolleger der ligger i top med 40,8 %. Dernæst kommer Isolation/Ensomhed. Næsten 30 % har svaret at de ikke har oplevet udfordringer ved hjemmearbejde i perioden.

Adspurgt hvad det bedste ved hjemmearbejde er, omhandler svarene i kommentarfeltet igen i høj grad fleksibilitet, sparet transporttid, mulighed for fordybelse samt færre forstyrrelser. Disse forhold er nogle, som administrationen er opmærksomme på at bruge som læring i forhold den fremtidige organisering af arbejdet, herunder også muligheden for hjemmearbejde, i en post-corona-situation. Der er blandt andet drøftet mulighed for hjemme arbejde i 1-2 dage om ugen efter aftale med nærmeste leder, hvilket er modtaget positivt blandt medarbejderne.

Opmærksomhed på fysisk arbejdsmiljø er generelt en udfordring blandt medarbejderne på hjemmearbejde. Billedet er det samme som i 1. kvartal, hvor hele skalaen er i brug og 41 % har givet en score på 1-3 på 5-punktsskalaen.
De åbne kommentarer til uddybning af svaret om opmærksomhed på det fysiske arbejdsmiljø peger primært på udfordringer omkring den fysiske indretning med bord og stol, hvor flere skriver, at de savner deres hævesænkebord, mens andre er udfordret af pladsforhold på grund af små hjem. Andre kommenterer, at de savner muligheden for at kunne møde ind på kontoret med jævne mellemrum.

Flere er dog også godt tilfredse med deres fysiske arbejdsmiljø på hjemmearbejdspladsen. Midttrafik har løbende kommunikeret ud om bevægelse i løbet af dagen, siddestillinger mv., og flere medarbejdere har hentet stole, skærme mv. hjem til sig selv. Også det fysiske arbejdsmiljø er et opmærksomhedspunkt i en drøftelse af mulighederne for hjemmearbejde efter mulighed for 100 % tilbagevenden.

Tryghed på arbejdspladsen
På undersøgelsestidspunktet har 43 medarbejdere hovedsageligt befundet sig på arbejdspladsen. Deres oplevelser er vigtige for opfølgning på, om de smitteforebyggende foranstaltninger skaber tilstrækkeligt med tryghed. Erfaringerne kan desuden give brugbar viden ift. en genåbning.

Medarbejderne på arbejdspladsen markerer op til tre svar på en liste over sikkerhedsforanstaltninger, der er vigtige for deres tryghed på arbejdspladsen. Foranstaltningerne, der vægtes højest i 2. kvartals måling, er med 53,5 % Mulighed for testning og dernæst ligger Værnemidler til rådighed og systematisk rengøring af arbejdsområder – begge på 46,5 %. Mulighed for testning er rykket væsentlig frem siden 1. kvartal, hvor det blev vurderet mindst vigtigt for følelsen af tryghed på arbejdspladsen.

Ved spørgsmålet ”hvor tryg er du, hvis der kommer besøg af kolleger fra andre afdelinger, backoffice mv. i din afdeling” er den gennemsnitlige score 4,26 på 5-punktskalaen. Scoren er uændret i forhold til 1 kvartals måling. Ingen benytter scorerne

1 og 2. Bevægelse på tværs af afdelinger giver således ikke anledning til væsentlig bekymring blandt medarbejderne, der er til stede på arbejdspladsen.

Opfølgning på måling
Der er udarbejdet en samlet Midttrafik rapport, samt særskilte rapporter for alle afdelinger. Opfølgningen vil hovedsageligt foregå afdelingsvist, så indsatser og aktiviteter målrettes afdelingens behov og de udsving, der ses afdelingerne imellem. Indsatsområder på tværs af Midttrafik vil blive løftet i LMU og arbejdsmiljøgruppen.

Siden første måling har flere afdelinger arrangeret virtuelle arrangementer internt eller sammen med andre afdelinger. Der har fælles for hele Midttrafik været afholdt virtuel quiz og rigtig mange medarbejdere har deltaget i Tæl skridt-kampagne i både februar og april.
Da der er en tydelig sammenhæng mellem arbejdsglæden og følelsen af kollegialt fællesskab i teamet og flere af de åbne spørgsmål besvares med bemærkninger om, at manglende sparring og social kontakt påvirker motivation og arbejdseffektivitet, vil dette fortsat været et fokusområde for Midttrafiks corona-beredskab samt ledergruppen.
For at give gode fysiske rammer på hjemmearbejdspladsen er der indkøbt 30 ekstra kontorstole til medarbejdere, der har ønsket det.

Pulsmålingen en den anden af fire planlagte kvartalsvise målinger i 2021, hvilket muliggør hurtig opfølgning på igangsatte indsatser og feedback fra Midttrafiks medarbejdere, når arbejdsrammer igen påvirkes i løbet af året. Næste måling foretages efter sommerferien, hvor der forventes en ny fordeling af antal medarbejdere, der arbejder hjemme og antal medarbejdere der møder fysisk ind på arbejdspladsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Pulsmåling Q2 hovedrapport

1-00-1-19

15. Siden sidst

Sagsfremstilling

Udbetaling af Covid-kompensation for 1. kvartal 2021

I aftale om støtte til de regionale trafikselskaber som konsekvens af Corona-situationen er der i 2021 afsat en samlet ramme på 362 mio. kr.

Denne ramme er ikke tilstrækkelig til at imødekomme det tab trafikselskaberne forventer i 2021. I første kvartal har trafikselskaberne således samlet opgjort tabet til 491,7 mio. kr. Dette beløb overskrider således den samlet afsatte ramme for 2021. Det fremgår dog af den indgåede aftale, skal der ske en justering af rammen i forbindelse med forhandlinger om kommunernes og regionernes økonomi for 2022.

Det er således stadig Midttrafiks vurdering at trafikselskaberne vil blive fuldt kompenseret for bl.a. mistede indtægter i 2021.

Ind til en justering af rammen har fundet sted, er trafikselskaberne blevet kompenseret for merudgifter og mindreindtægter i 1. kvartal forholdsmæssigt i forhold til den fastlagte ramme. Den samlet udbetalte kompensation for 1. kvartal er derfor lig den samlede ramme på 362 mio. kr., hvoraf Midttrafik har modtaget 78,4 mio. kr., svarende til Midttrafiks andel af de forventede merudgifter og mindreindtægter.

Grøn aftale mellem regeringen og Danske Regioner om den regionale kollektive trafik

I december 2020 indgik Danske Regioner og regeringen aftale om, at den regionale bustrafik skal være CO2-neutral og køre på eksempelvis biogas, biodiesel, el eller brint. Dieseltog skal erstattes af batteridrift eller brinttog på lokalbanerne, og regionernes egne personbiler skal være nulemission fra 2025.

Det er nogle af elementerne i de klimasamarbejdsaftaler, som de fem danske regioner har indgået december 2020 med transportministeren og regeringen. Aftalerne skal være med til at sikre, at transportsektoren yder sit bidrag til den overordnede målsætning om at reducere udledningen af drivhusgasser med 70 pct. i 2030.

Den offentlige kollektive bustrafik leverer årligt ca. 8,7 mio. køreplantimer på landsplan. Den regionale bustrafik udgør ca. 30 pct. af disse køreplantimer og er dermed en central faktor i den grønne omstilling.

Regionerne har også ansvaret for lokalbanerne, som bidrager med 11,3 mio. togkilometer om året, og her planlægger regionerne sammen med regeringen at gå over til batteridrift, som det er tilfældet med Midtjyske Jernbaner.

De nye klimasamarbejdsaftaler bygger på en såkaldt overliggeraftale mellem regeringen og Danske Regioner. Her indgår også andre tiltag, som fx skal styrke cykeltrafikken i form af supercykelstier, samt en analyse af de unges transportvaner, som skal belyse,

hvad der kan få flere unge til at cykle, gå eller tage den kollektive trafik i stedet for bilen.

Konkursbo efter Malling Turistbusser er afsluttet

Malling Turistbusser gik konkurs i april 2020, efter at Midttrafik på vegne af Aarhus Kommune havde anlagt og vundet en voldgiftssag mod selskabet. Voldgiften var anlagt, da Midttrafik vurderede, at Malling Turistbusser uberettiget havde ophævet en kontrakt om specialkørsel i Aarhus Kommune. Voldgiftsretten fastslog i øvrigt, at Malling Turistbusser skulle godtgøre Midttrafik med ca. 7.2 mio.kr. Da Malling Turistbusser ikke udbetalte beløbet, indgav Midttrafik en konkursbegæring mod selskabet. Kravet på 7.2 mio.kr. blev herefter rettet mod konkursboet.

I forbindelse med selskabets konkurs måtte Midttrafik desuden rekvirere et andet busselskab til at køre i Odder Kommune, hvor Malling Turistbusser indtil da havde udført lokal- og bybuskørsel. Erstatningskørslen har medført en merudgift på knap 2 mio.kr., hvilket Midttrafik anmeldte som krav mod konkursboet.

Efter konkursboets opgørelse udbetales dividende på ca. 43%. Dermed har Midttrafik modtaget ca. 3.1 mio.kr. for merudgifter som følge af den uberettigede kontraktophævelse om specialkørsel i Aarhus Kommune. Beløbet videresendes til Aarhus Kommune, der har afholdt alle udgifter til voldgiftssagen.

Herudover har Midttrafik modtaget ca. 855.000 kr. som følge af merudgifter til buskørsel i Odder Kommune. Beløbet indarbejdes i kommunes budget 2021.

Kåring af vinderne af Bedste Busselskab 2019/2020

Bedste Busselskab 2019/2020 blev afviklet med kundetilfredshedsmålinger i busserne i oktober 2019 og februar 2020.

Offentliggørelse af resultatet og kåring af vinderne er blevet udskudt ad flere omgange pga. Covid-19. Desværre er det fortsat ikke muligt at besøge de vindende busselskaber og fejre vinderne, som vi har gjort de tidligere år. Omvendt ønsker administrationen ikke at udskyde offentliggørelse af vinderne yderligere.

Vinderne af Bedste Busselskab 2019/2020 er blevet offentliggjort blandt busselskaberne d. 1. juni.

Puljen med små ruter

1. Mørups Turistfart
2. Holstebro Turistbusser
3. De Gule Busser

Puljen med store ruter

1. De Grønne Busser
2. Keolis

3. Arriva

Højeste tilfredshed med chaufførernes kørsel og service

- Puljen med små ruter: Mørups Turistfart
- Puljen med store ruter: De Grønne Busser

Med kåringen følger en bonus til alle vinderne samt gaver til deres chauffører.

Busselskabet, der opnår den højeste score i begge puljer, modtager en bonus på 150.000 kr. 2. pladsen modtager 50.000 kr., og 3. pladsen modtager 25.000 kr.

De to busselskaber, der opnår den højeste tilfredshed med chaufførens kørsel og service, modtager en bonus på mellem 10.000 - 50.000 kr. afhængig af antallet chauffører.

Bedste Busselskab for køreplansårene 2020/2021 og 2021/2022 er blevet aflyst pga. Covid-19, og fordi der forsat ikke er normale forhold i busserne. Det betyder, at Bedste Busselskab først starter op igen til køreplanskiftet sommeren 2022.

DI's analyse af transport til ungdomsuddannelser

Dansk Industri har udarbejdet en analyse af unges transport til ungdomsuddannelser, offentliggjort 8. juni 2021.

Den overordnede konklusion er, at unge i perioden 2010-2019 i højere grad har fravalgt kollektiv trafik og cykel som transportmiddel til ungdomsuddannelser til fordel for især bilen.

DI finder det vanskeligt at konkludere entydigt på udviklingen, men mener dog, at priser og produkter formentlig spiller en væsentlig rolle. I perioden er det blevet dyrere at benytte kollektiv transport, mens det er blevet billigere at købe bil. Sammenholdt med at prisen er en væsentlig parameter for de unge, og at flere unge opfatter den kollektive transport som dyr, kan det have været medvirkende til, at flere fravælger kollektiv transport.

Samtidig er bilejerskabet i perioden øget, og flere unge har mulighed for at låne forældrenes bil til og fra uddannelsen. DI anbefaler, at der bør ses nærmere på, hvordan priser og produkter kan blive mere attraktive for de unge, og hvordan den kollektive transport kan få et bedre image blandt unge. Analysen nævner også, at ungdomskortet ikke er tilstrækkeligt fleksibelt med fx nuværende 30 dages binding og et ufleksibelt bestillingsystem.

DI angiver også, at afstande mellem hjem og uddannelse spiller en rolle for de unges valg af uddannelse og transport. Uddannelserne har fået færre adresser, og nogle unge har fået længere mellem hjem og uddannelse. Sammenhængen mellem valg af uddannelse og rejsetiden, antal skift mellem kollektiv transport samt prisen for rejsen til uddannelsesinstitutionen har betydning for uddannelsesvalget. På samme måde har det betydning om den kollektive transport også indfrier behovet for et fritidsliv i sammenhæng med studielivet.

Økonmiaftale om kommunernes økonomi

Regeringen og KL har indgået aftale om kommunernes økonomi for 2022, herunder også for trafikselskaberne i samarbejde med Danske Regioner. Af aftalen fremgår, at "Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at kompensationsmodellen for 2020 for de regionale trafikselskaber, jf. aftale af 17. juni 2020, videreføres i 2021. Parterne er enige om, at der med aftalen udbetales kompensation for i alt 0,6 mia. kr. til de regionale trafikselskaber for de foreløbige merudgifter i 2021. Regeringen, KL og Danske Regioner vil, af hensyn til kommunernes og regionernes budgetlægning og med afsæt i et forventet genåbnet Danmark, drøfte håndteringen af 2022 i det tidlige efterår 2021." Trafikselskaberne har beregnet de samlede merudgifter for 2021 til 1,2596 mia kr., heraf er 362 mio. kr. allerede udbetalt i kompensation. KL oplyser, at det resterende beløb på 297,6 mio. kr. også kompenseres, da der er tale om en løbende afregning med fuld dækning.

./. Aftalen kan læses her: https://fm.dk/media/24828/aftale-om-kommunernes-oekonomi-for-2022.pdf

Aftale om krav om mundbind

I aftalen om yderligere udfasning af restriktioner mv. fra den 11. juni 2021 mellem regeringen og en række andre partier i Folketinget fremgår, at krav om mundbind/visir ophæves den 14. juni 2021 på alle områder undtagen i den kollektive transport mv., når man ikke sidder ned.

Krav om mundbind/visir udfases helt den 1. september 2021.

Bilag

- Bilag 1 - Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Danske Regioner
- Bilag 2 - Klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Region Midtjylland
- Bilag 3 - DI Analyse af transport til ungdomsuddannelser

1-00-1-19

16. Eventuelt

1-00-1-19

17. Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 18. juni 2021

Resumé

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden.

Sagsfremstilling

Møde i bestyrelsen for Midttrafik den 18. juni 2021.