



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
18. juni 2021 kl. 10:30  
Skanderborg Park,  
Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Årsrapport og regnskab for 2020	3
4	Godkendelse af byrdefordelingen for 2022	4
5	Budget 2022 1. behandling	6
6	Forslag til ny indtægtsdelingsmodel	8
7	Ny Normal – kundevendte tiltag	12
8	Eventuelt	18
9	Godkendelsesark for møde repræsentantskabet for Midttrafik den 18. juni 2021	19

**1-00-1-19**

## **1. Valg af dirigent**

### **Sagsfremstilling**

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Hans Okholm, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** næstformand Hans Okholm vælges som dirigent.

**1-00-1-19**

## **2. Meddelelser fra formanden**

### **Sagsfremstilling**

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet den 11. december 2020 med fokus på håndteringen af corona-krisen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

### 3. Årsrapport og regnskab for 2020

#### Resumé

*Direktøren præsenterer årsrapport og regnskab for 2020.*

#### Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2020 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2020 samt perspektiver for 2021.

Følgende emner bliver blandt andet beskrevet, og ikke overraskende fylder Covid-19 en del:

- Midttrafiks arbejde med grøn omstilling
- Covid-19-tidslinje
- Midttrafiks Covid-19-beredskab
- Midttrafiks strategiplan 2021-2024
- Årsregnskab 2020

Der vedlægges også regnskab for 2020. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

./ . Årsrapporten findes her: [Årsrapport 2020](#).

#### Direktøren indstiller,

**at** regnskab 2020 og årsrapport for 2020 tages til efterretning.

#### Bilag

- Bilag 1 - Årsregnskab 2020

1-00-1-19

## 4. Godkendelse af byrdefordelingen for 2022

### Resumé

*Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 9 godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering.*

### Sagsfremstilling

#### Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger hovedsageligt de samme grundlæggende principper som tidligere år.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet. Det er således kommuner og Region Midtjylland for hver deres buskørsel, deres andele af rejsekort og kørsel i Flextrafik, Region Midtjylland for togdrift og Region Midtjylland og Aarhus Kommune for Aarhus Letbane.

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, mens udgifter til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus og en fordelingsnøgle baseret på antal ture for handicap.

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet i juni 2020, er der foretaget ændringer af byrdefordelingsprincipperne for områderne: Busindtægter, Bus-IT, Rejsekort og Flextrafik samt nogle mindre tekstmæssige præciseringer under de øvrige områder. For Busindtægter er fordelingsprincipperne blevet tilpasset den nye indtægtsdelings-model, som er baseret på data fremfor faglige skøn. For Bus-IT og Rejsekort er fordelingsnøglen for hhv. *Wi-Fi*, *realtid*, *tælleudstyr mm.* og *Drift og vedligehold af udstyr* ændret fra en busnøgle til en køreplantimenøgle. Begrundelsen herfor er, at denne nøgle vurderes at være mere retvisende og stabil. For Flextrafik er de nye områder (Flextur Ung og Plustur) blevet tilføjet og fordeles ligesom øvrige områder i Flextrafik. NOP fordeles efter budgetterede ture ved projektets opstart i 2019.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 9 godkendes af Repræsentantskabet.

**Direktøren indstiller,**

**at** forslaget til byrdefordeling for 2022 godkendes.

**Bilag**

- Bilag 1 - Notat om byrdefordelingsprincipper 2022 V1

1-00-1-19

## 5. Budget 2022 1. behandling

### Resumé

*Orientering om budgettet for 2022 for drift af kollektiv trafik og trafikskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2022, 1. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2023 til 2025, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik den 18. juni 2021.*

### Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2022 kan godkendes i december, sendes det nu i politisk høring med deadline den 31. oktober. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2022, hvor det er sammenholdt med budget 2021:

#### Budget 2022 – 1. behandling

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 trafikskaber 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 trafikskaber, 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 byrdefordere 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.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om budgettet tages til efterretning.

## **Bilag**

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

1-00-1-19

## 6. Forslag til ny indtægtsdelingsmodel

### Resumé

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

En mere databaseret indtægtsdeling har været et ønske fra bestillerne side bl.a. i forbindelse med indførelse af Rejsekort i Midttrafik.

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

Beregninger af resultater af den nye indtægtsdelingsmodel viser væsentlige afvigelser i forhold til den hidtil anvendte. Regionen og nogle kommuner forventes at få væsentligt flere indtægter, mens alle bybuskommuner forventes at miste indtægter. På grund af de store forskelle i resultaterne i forhold til den gamle model, indstiller administrationen at en ny model indføres trinvist over 3 år i perioden 2022 til 2024. Det vil give bestillerne mulighed for at tilpasse lokale budgetter og om nødvendigt gennemføre justeringer i den kollektive trafik.

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

Forslaget til ny indtægtsdelingsmodel blev drøftet på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 6. november 2020 og efterfølgende på Midttrafiks repræsentantskabsmøde den 11. december 2020. Efterfølgende har forslaget været drøftet på administrativt niveau med bestillerne, samt i Kommunekontaktrådet den 23. april. På sidstnævnte møde blev følgende besluttet:

KKR Midtjylland tog orienteringen til efterretning. Der var desuden opbakning til den udsendte tekst fra KKR formandskabet. Således at følgende tekst kommunikeres til Region Midtjylland:

KKR Midtjylland tager Midttrafiks faktabaserede indtægtsfordelingsmodel til efterretning. Der er dog flere gange og senest i 2019 gennemført betydelige besparelser på den regionale kollektive bustrafik, der har haft konsekvenser for brugerne af den kollektive trafik og givet øgede udgifter til kommunerne. For at imødegå yderligere reduktioner i den regionale kollektive bustrafik foreslår KKR Midtjylland derfor, at de øgede indtægter i

*den regionale kollektive trafik fortsat kommer den kollektive trafik til gavn, herunder til udvidelse og opretholdelse af ruter.*

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

## **Sagsfremstilling**

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

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

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

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

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

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

På baggrund af disse muligheder har Midttrafik i samarbejde med COWI udviklet en ny indtægtsdelingsmodel. En nærmere beskrivelse af modellen – herunder beskrivelser af hvordan fordelingen af hver eneste billettype og indtægtskilde sker – er vedlagt som bilag til denne sag. Materialet er også gennemgået og udleveret til alle bestillere på et administrativt møde den 7. oktober 2020. Der er som bilag til denne sag vedlagt en FAQ om modellen.

Modellen er blevet drøftet i Midttrafiks bestyrelse den 6. november. På mødet blev det aftalt i første omgang at fremlægge modellen til drøftelse på repræsentantskabsmødet den 11. december, med henblik på efterfølgende beslutningsoplæg til repræsentantskabsmøde i foråret 2021. På mødet blev det ligeledes aftalt at inddrage KKR i drøftelserne af modellens konsekvenser.

Disse drøftelser har været afholdt i løbet af vinteren og foråret, og KKR har besluttet at tage den nye model til efterretning og opfordre Regionen – som får flere indtægter med den nye model – til at sikre, at de øgede indtægter fortsat kommer den kollektive trafik til gode.

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

Midttrafik har afprøvet modellen bl.a. ved at lave en simuleret kørsel på alle indtægter i 2019 og 2020.

Denne simulering viser væsentlige afvigelser for en række bestillere.

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

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

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

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

Den simulerede kørsel for 2020 viser samme tendenser, men i mere behersket omfang. Det skyldes primært, at 2020 indtægtsmæssigt har været præget af Corona, og deraf følgende færre indtægter – og i et vist omfang ændret indtægtsdeling.

Regionen tjener stadig på modellen, men i 2020 er merindtægten reduceret til ca. 12 mio. kr. Faldet i forhold til 2019 kan bl.a. henføres til at de meget indtægtstunge regionalruter til lufthavne i Billund og Tirstrup har oplevet markante fald i indtægten for 2020.

Flere mindre kommuner får bedre resultater for 2020 end i 2019. Det skyldes, at indtægterne i disse kommuner i høj grad er afhængige af skolekortindtægter, som ikke har været berørt af indtægtsnedgang pga. Corona.

Bybuskommunerne mister fortsat indtægter, men på grund af den faldende omsætning i 2020 er faldet i de fleste kommuner ikke så stort som i 2019.

---

Resultatet af den simulerede kørsel for 2019 og 2020 er vedlagt som bilag.

På grund af de store konsekvenser for en række bestillere anbefaler administrationen, at den nye indtægtsdelingsmetode indføres over et 3-årigt forløb startende i 2022, hvor det foreslås, at 50 % af indtægterne fordeles i forhold til ny model og 50 % af indtægterne i forhold til nuværende. I 2023 foreslås det at 75 % af indtægterne fordeles efter ny model og 25 % efter nuværende, mens der foreslås fuld indfasning af ny model i 2024. Med dette forslag gives bestillerne mulighed for evt. at regulere budgetterne og om nødvendigt gennemføre nødvendige besparelser for at sikre økonomien lokalt. Ovenstående forudsætning er indregnet i det forslag til budget for 2022 og overslagsår, der fremlægges på Repræsentantskabsmødet.

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

### **Direktøren indstiller,**

**at** den nye indtægtsmodel indføres fra 2022 – med en virkning på 50 % i 2022, 75 % i 2023 og 100 % fra 2024.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Beskrivelse af modellen og dens resultater
- Bilag 2 - Resultat af simuleret kørsel, Regnskab 2019 og 2020
- Bilag 3 - FAQ om modellen og dens resultater
- Bilag 4 - Indtægtsdeling i andre trafikselskaber

---

1-00-1-19

## 7. Ny Normal – kundeventde tiltag

### Resumé

*Midttrafik har løbende orienteret bestyrelsen og repræsentantskab om de tiltag, som er iværksat under corona for at gøre kunderne trygge ved at bruge kollektiv trafik. Administrationen fremlægger linjen fra det hidtidige arbejde, til de kommende måneders indsatser og undersøgelser henimod at kunne præsentere et egentligt indsatskatalog, når vilkår og forudsætninger under en Ny normal-situation er kendte, herunder myndighedernes retningslinjer og/eller ophævelse af nuværende restriktioner.*

### Sagsfremstilling

Først og fremmest har Midttrafik kommunikeret myndighedernes retningslinjer tydeligt, og tilpasset udmeldingerne efterhånden som samfundet har været yderligere nedlukket eller åbnet. Fx blev belægningskapaciteten i busserne hævet fra 50% til 70%, hvilket blev meldt ud til kunderne umiddelbart inden påsken, og den 6. maj blev kontantsalget genindført i busserne.

Myndighedernes retningslinjer har haft en todelt effekt hos kunderne – på den ene side, har de sikret færre kunder og dermed bedre plads i bussen. Brug af mundbind og en række adfærdsrettede råd har også været en del af kommunikationen (husk håndsprit, hold afstand, sæt dig ikke overfor en anden kunde, etc.). Altsammen tiltag, der øger følelsen af, at der tages hånd om at skabe sikre forhold i bussen. På den anden side er den kollektive trafik også udråbt til et sted med smitterisiko, hvor fx Transportministeren flere gange har været ude og fraråde fx ældre at tage bussen, opfordret kunderne til at undgå myldretiden og generelt at bruge andre transportmidler end offentlig transport, hvis muligt. De sikkerhedsmæssige foranstaltninger er gået hånd i hånd med den kommunikerede smitterisiko i bussen.

Midttrafik vil fortsat følge myndighedernes retningslinjer tæt. Den fremtidige kommunikation om risikoen ved at benytte kollektiv trafik fra myndighedernes side, vil selvsagt have betydning for, hvordan Midttrafik kan kommunikere og markedsføre sig over for kunderne i en post-corona situation.

Der er dog grund til forsigtig optimisme.

Den 21. april meldte både statsminister Mette Frederiksen og formand for Venstre Jacob Ellemann Jensen ud, at de forventer, at mundbind i det danske samfund er en saga blot til september. Og de spæde tegn på at vaccinerne er med til at reducere i bekymringerne for at rejse med kollektiv trafik, kan også mærke hos Midttrafik – busserne fyldes lige så stille i takt med, at kapacitetsbegrænsningerne hæves og i flextrafik, som har de mest sårbare borgere som kunder, oplever Midttrafik også, at der er stigende efterspørgsel.

### Nye forudsætninger under corona-krisen

Kundernes oplevelser af den eventuelle risiko ved at benytte kollektiv trafik må dog også formodes at følges ad med andre steder i samfundet, som er blevet udråbt som risikofyldte. Fx storcentre, restaurationer, koncertsteder etc.

I hvilken grad vides af gode grunde ikke. Indtægterne hos Midttrafik – og de øvrige trafikselskaber – har været meget svingende i takt med nedlukninger og delvise genåbninger siden marts 2020. I foråret 2020 var indtægterne på tidspunkter nede på 10% af normalen, i sommeren 2020 lå de i perioder på 85-90% sammenlignet med samme periode året inden og i skrivende stund, hvor samfundet gradvis åbnes, ligger passagertallet på ca. 60% af samme periode i 2019.

Vi ved dog, at der er en række forhold og forudsætninger, som er opstået under corona-krisen og som Midttrafik skal være opmærksom på i sin kommunikation til kunderne og ikke mindst i videreudviklingen af den kollektive trafik post-corona.

### Tryghedsskabende tiltag

Oplevelsen af at kollektiv trafik er forbundet med smitterisiko skal adresseres løbende henimod en ny normal og ikke-rikofyldt situation. Derefter bør kommunikationen afløses af en optimistisk, positiv markedsføring, især med fokus på nye tiltag tilpasset kunderne.

Det vil være godt for den kollektive trafik, om der kom større viden og mere evidens om den reelle smitterisiko. Eksempelvis viser et studie fra Nordsjællands Universitetshospital baseret på en spørgeskemaundersøgelse blandt 90.000 respondenter, at det hverken er restauranter, fitnesscentre, indkøb eller offentlig transport de fleste rapporterede som et formodet smittested. Det var derimod typisk blandt venner, familie eller kolleger.

På baggrund af bl.a. dette studie har Midttrafik iværksat en overfladetest i busserne, udført af uvildige samarbejdspartnere, Teknologisk Institut og Eurofins. I én ud af 288 prøver i 16 busser fandt man corona-virus. Men det vil være hensigtsmæssigt med flere videnskabelige og større studier, der undersøger forholdet mellem smitterisiko og kollektiv trafik, og gerne fra sundhedsmyndighedernes side.

### Det udbredte hjemmearbejde

Ingen forventer, at arbejdsmåden vender fuldstændig tilbage til situationen før-corona, og slet ikke i vidensvirksomheder og administrative organisationer. Midttrafik forventer, at en del kunder vil have behov for at pendle mere fleksibelt, og der skal løbende tages stilling til tilpasning og udvikling af produkter. Midttrafik har lanceret Pendlerklip, der dog afløses af det landsdækkende Pendler20, som også vil blive solgt i Midttrafik app.

### Tilpasninger til øget brug af cykler

Cykelforhandlere har gentagende gange i pressen udtalt, at deres salg af almindelige cykler og el-cykler er steget under corona-krisen. Samtidig oplever Midttrafik en øget, især politisk, forventning om, at brugen af cykler i højere grad kan integreres i rejser med kollektiv transport.

PassagerPulsen anbefaler ligledes, at trafikselskaber m.fl. gør det nemmere for kunderne at kombinere cyklen og kollektiv transport (se bilag 1), og siger, at vi skal udbygge mulighederne for at have cyklen med i bussen og toget, og ensrette reglerne. Samtidig skal vi investere i mere og bedre cykelparkering, og skabe trygge adgangsveje til og fra stationer og knudepunkter. Sidstnævnte gælder både almindelige cykler og elcykler.

## Moderniseringen af den kollektive trafik

En række af ovenstående tiltag var allerede i gang inden corona-krisen.

De udfordringer Midttrafik havde før corona-krisen, har vi stadig. De unge fravælger i stigende grad kollektiv trafik, hvis de har andre muligheder, eller hvis bussen ikke går fra dør til dør. Ungdomskortet er en stor udfordring, da det indebærer en meget barrierefyldt bestillingsproces og i anvendelse er ungdomskortet ikke fleksibelt nok set i forhold til de unges transportadfærd og -behov. De unge tænder i højere grad på små biler og samkørsel, som også opleves som grønt, så længe de sidder flere sammen i én bil. En tendens som en nylig undersøgelse blandt unge i Midt- og Vestjylland også bekræfter.

Det har tidligere været fremlagt for bestyrelsen, at Midttrafik har et ønske om, at ungdomskortet kan moderniseres og gøres mere fleksibelt. Fx ønsker mange unge ikke at være bundet til bestemte perioder for brug af ungdomskort, men i højere grad at benytte kollektiv trafik i kombination med andre transportformer – nogle dage har de samkørsel med andre på ungdomsuddannelser, nogle gange bliver de kørt af deres forældre etc. Det kræver dog enighed trafiksekskaberne imellem og ikke mindst en udvikling af platformen mitungdomskort.dk. Midttrafik har fået ungdomskortet på Midttrafik app for at gøre bl.a. genbestillingen nemmere. I udfasningen af det fysiske ungdomskort har det vist, at der er en klar tendens til, at kunderne foretrækker ungdomskort på app frem for rejsekort. Men første gang kortet skal bestilles, skal de unge – eller i mange tilfælde deres forældre - stadig på mitungdomskort.dk. Som man har set det i forbindelse med det digitale hjemmearbejde, har corona-krisen også her i den grad skubbet til udviklingen, og Transportministeren har flere gange understreget behovet for, at trafiksekskaber og øvrige operatører udvikler fleksible produkter, som er tilpasset kunderne. Det kræver dog accept fra to ministerier, at det landsdækkende ungdomskort moderniseres.

Side om side med udfordringerne, kan mere hjemmearbejde også give mulighed for flere lejlighedsvis kunder i den kollektive trafik. Nogle vælger måske at sælge bil nr. 2, det gør sig også gældende for dem, som investerer i elcykler. Her handler det om, at vi har fleksible billetprodukter, som er nemme at tilgå og nemme at forstå, og at cyklisterne har mulighed for at opbevare cyklen trygt ved et stoppested eller at tage den med i bussen i fremtiden – både inden i bussen og uden på. Etableringen af bedre cykelfaciliteter er en vigtig del af hele Midttrafiks tankegang om hubs og de services, der skal være til stede på de større knudepunkter.

Den igangværende undersøgelse om harmonisering af flex-produkter hænger også sammen med denne modernisering i og med, at en del af arbejdet beskæftiger sig med i hvilken grad og under hvilke vilkår, de åbne kørselsordninger i flextrafik kan gøres så fleksible, at de også vil være tilpasset ændrede transportvaner hos kunderne i den kollektive trafik i en Ny normal.

Administrationen mener, at det i høj grad handler om nye vaner, ny adfærd og nye valg hos kunderne, fremfor et bevidst fravalg af den kollektive trafik, når alle er vaccinerede og trygge igen.

Midttrafiks opgave er at være god til at tilpasse produkterne til nye vaner og ny adfærd.

### [Midttrafiks indsats på vej mod Ny normal](#)

Hvad der bliver den nye normal i forhold fremmøde på arbejdspladsen eller antallet af rejser for at deltage i møder, kender vi af gode grunde ikke endnu.



Men Midttrafik forbereder sig på ændringerne.

Flere virksomheder har meldt ud, at de opsiges kontorarealer, da medarbejderne kan arbejde mere hjemmefra, og spørgsmålet er, om tre timers kørsel til og fra møder i København fra fx Østjylland synes at være en nødvendighed hver gang efter et år med virtuelle møder. Andre ynder som nævnt nu at tage cyklen på arbejde og at skifte bil nr. 2 ud med en el-cykel fx

Cyklen er et sundt og miljøvenligt transportmiddel. På samme måde kan man argumentere for, at brugere af el-cykler ikke nødvendigvis skal tilbage i den kollektive trafik, men ønsker man at kombinere brugen af sin el-cykel (eller almindelige cykel) med brugen af kollektiv transport, bør Midttrafik og ejerne arbejde på at stille sikre faciliteter til rådighed i forhold til parkering af cyklerne. Etableringen af bedre cykelfaciliteter indgår i den pulje, bestyrelse har afsat til forbedring af stoppesteder.

PassagerPulsens undersøgelse fra oktober 2020 om passagerernes oplevelser af kollektiv transport under corona-krisen fastslår 74-80 procent, at de tror, at de på et tidspunkt kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før Covid-19. 5-10 procent tror ikke, at de nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport ligesom før. 13-16 procent er i tvivl.

./ <https://passagerpulsen.taenk.dk/undersoegelser/undersoegelse-passagerernes-oplevelser-under-og-efter-corona-nedlukningen>

På daværende tidspunkt var der endnu ikke en udrulning af vacciner i gang, så flere ser ganske givet lysere på kollektiv transport nu.

### **Indsatser de kommende måneder**

Da Midttrafik endnu ikke kender forudsætningerne for den nye normal, er der væsentlige dele af forudsætningerne for at kunne sige, hvornår en ny normal indtræffer og hvordan, ikke tilstede endnu.

Men der er en række spørgsmål og insatser, som administrationen har påbegyndt og vil arbejde videre med de kommende måneder:

- Hvorfor forlader nogle kundegrupper den kollektive trafik – alternative transportmidler? Utryghed? Andet?
- Hvad efterspørger kunderne i den kollektive trafik post-corona? Hvilken ny adfærd er der opstået og hvordan tilpasser Midttrafik sig den?
- I hvilken grad kan Midttrafik selv udvikle fleksible billetprodukter og hvor skal det ske i fællesskab med øvrige trafikselskaber og operatører (herunder bindinger ift. Takst Vest)?
- Hvad siger de økonomiske prognoser for den kollektive trafik i en Ny normal – indtægter, eventuelle kompenserende foranstaltninger fra staten og ejerne, besparelser pga. færre indtægter, andet?

### **Arbejdet med Ny normal - faseinddelt**

#### **Fase 1**

Vilkår: Fortsat kapacitetsbegrænsning i bussen, krav om mundbind, bussen fortsat udråbt som smitterisikozone, krav om øget rengøring, selvbetjeningsmiljø i bussen.

Hittidige og fortsatte indsatser: Tryghedsskabende tiltag – ekstra rengøring, synlig rengøring, stoppestedsværter – uddeling af håndsprit og mundbind, information om rengøring (videomateriale), Midttrafik Live viser hvor mange der er med i bussen.

## Fase 2

Vilkår: Løbende genåbning, restriktioner lempes løbende, fx kapaciteten øget i busserne flere gange, flere erhverv og samfundsinstitutioner åbner, flere kunder i bussen.

Indsatser: Vedtagelse af faste initiativer som fx øget/omrokeret rengøring, fortsat opfordring til anvendelse af digitale produkter og ikke kontanter, forberedende undersøgelser til Ny normal – overfladetests i bussen af uvildige eksperter, cykelmedtagningsundersøgelse, udvikling af nye billetprodukter (fx pendlerklip). Markedsføring af dagsbilletter til feriedagene. Generel optimistisk formidling af covid-19-tiltag, der matcher den løbende genåbning.

## Fase 3

Vilkår: alle (?) restriktioner ophørt, fuld genåbning jf. myndighederne

Indsatser: Målrettede markedsføringskampagner for at folk tilbage i bussen (baseret på egne og andre nye kundeundersøgelser), gennemførelse af cykelmedtagningsprojekt, markedsføre arbejde med etablering af hubs, harmonisering af flexprodukter, udvikling af tilpassede produkter til Ny normal, alt sammen tilpasset ændrede transportvaner. Markedsføring af nyt Pendler20-produkt. Stigende markedsføring af den kollektiv trafik over for kunderne. Politisk branding af grøn omstilling. Takstpolitisk eventuelt billigere billetter – dagsbilletter i og uden for Aarhus til familier og turister, DSB's rejsepas. Drøftelse af om, der skal arbejdes med komfortmålsætninger og anderledes busindretning.

## Bestyrelsens drøftelse

Ny normal – kundeorienterede tiltag, blev drøftet på bestyrelsesmødet den 12. maj, hvor bestyrelsen bad administrationen om til bestyrelsens strategiseminar den 13. august at komme med konkrete anbefalinger til:

- Hvordan får vi kunderne tilbage
- Tendenser med el-cykler, cykler, minibiler og hvordan det indarbejdes i Midttrafiks tilbud
- Billetprodukter ungdomskort, rejsekort – hvad kan ændres for at imødekomme kundernes behov
- Det er et langsigtet arbejde med hubs ift. bedre sammenhængende rejse, og mens administrationen arbejder på den lange bane, kan administrationen med fordel udarbejde
  - Mere konkretisering af arbejdets faser
  - Fx starte med minihubs fra bestyrelsens nystartede pulje til publikumsfaciliteter og starte med at forbedre nuværende forhold.

Bestyrelsen drøfter oplæg til forenkling af de åbne kørselsordninger i flextrafik på strategidag den 13. august.

---

**Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen om arbejdet med Ny normal – kundevendte tiltag til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Gør kollektiv transport mere attraktiv -10 bud på bedre service\_April 2021
- Bilag 2 - Elcyklen erstatter transportmidler

**1-00-1-19**

## **8. Eventuelt**

**1-00-1-19**

**9. Godkendelsesark for møde repræsentantskabet for  
Midttrafik den 18. juni 2021**