



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
10. december 2021 kl. 09:00
Skanderborg Park,
Skovsvinget 10,
8660 Skanderborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Budget 2022 2. behandling	3
2 Tidsplan for Midttrafiks budget 2023	5
3 Indstilling om oprettelse af mobilt kundecenter	6
4 Orientering om omlægning af rute 200 via Busgaden i Aarhus.....	8
5 Status på strategiprocesen i Rejsekort & Rejseplan A/S.....	10
6 Brev til KL og Danske Regioner fra Transportministeriet om MaaS-app og DUT- forhandlinger	14
7 Folketingets Transportudvalg afholdt en åben høring om Flextrafik	15
8 Orientering om Tilgængelighedsforum	18
9 Orientering om Status for udmøntning af kvalitetsløftpuljen	20
10 Orientering om status på forsøg med nul-emissionsvogne i Flextrafik	22
11 Passagerpulsens undersøgelse: Danskerne og kollektiv transport 2021.....	24
12 Siden sidst	27
13 Eventuelt	28
14 Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 10. december 2021...	29

Beslutning

1 Budget 2022 2. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 2. behandling af budgettet for 2022 samt budgetoverslagsårene 2023-2025 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgettet har inden været i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring er blevet indarbejdet i 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budget 2022 – 2. behandling

Grundlaget for budget 2022 er regnskabet for 2020, budget 2021 samt kendte ændringer i 2021.

Indtægter ved busdrift budgetteres i budget 2022 til 580,7 mio. kr. Dertil forventes statslig kompensation som følge af langtidseffekt af Corona 80,2 mio. kr., idet der i budgettet er indregnet en Corona-effekt på 13 % i indtægtsnedgang i 2022. Ligeledes er der i budgettet indregnet en effekt af indtægtsdeling af Ungdomskort til DSB/Arriva tog på 20,2 mio. kr. i mindreindtægter. I forhold til fordeling af indtægter, er der i budgettet indarbejdet en indfasning af den nye indtægtsdelingsmodel med 50 %.

For busdriftens operatørudgifter – som dækker både almindelig rutekørsel og Flexbus – budgetteres med driftsudgifter på 1.385,6 mio. kr. Heraf udgør rengøring som følge af corona 10,5 mio. kr., som forventes kompenseret af staten. Der er i budgettet indregnet ændringer til og med det 58. udbud. 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. På opfordring af Midttrafiks administration har flere kommuner tilkendegivet ønske om at afsætte midler til at dække eventuelle indeksstigninger. I alt er der afsat 10,2 mio. kr. til dette.

I operatørudgifterne indgår også tilbageførsel fra AarBus til Aarhus Kommune. I budget 2021 var tilbageførslen sat til 25 mio. kr., mens den i budget 2022 er 35 mio. kr. efter ønske fra Aarhus Kommune. Dertil kommer en yderligere reduktion af AarBus' egenkapital på 60 mio. kr. over en 2-årig periode. Dette indgår således med 30 mio. kr. i både budget 2022 og budgetoverslagsår 2023.

Det midlertidige uddannelsestilskud fra Region Midtjylland til enkelte kommuner havde oprindeligt ophør medio 2022. Tilskuddet er dog forlænget til udgangen af 2022.

For Flextrafik forventes der i 2022 et merforbrug på 6 mio. kr. i forhold til budget 2021, hvoraf de 10 mio. kr. er en merbetaling til NOP og 1 mio. kr. merudgift på de administrative udgifter som følge af PL-regulering. Omvendt er der et mindreforbrug på operatørudgifterne på grund af, at der i 2022 ikke forventes at være en coroneffekt på udgifterne, som der var blevet indregnet i 2021.

Budgettet for letbanedrift er nedskrevet med 9,7 mio. kr. i forhold til budget 2021. Færre nettoudgifter til letbanedrift skyldes hovedsageligt en opskrivning af indtægterne i forhold til budget 2021.

På togdriften er budget 2022 forøget med 2,2 mio. kr. i forhold til budget 2021. Det er sammensat af stigende driftsudgifter til togtrafik på 2,1 mio. kr. samt en stigning i udgifter på 0,1 mio. kr. i investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner.

For Billetkontrollen er budget 2022 reduceret med 8,3 mio. kr. i forhold til budget 2021. Det skyldes primært, at der ikke budgetteres med mundbindskontrol i budget 2022. Derudover blev estimatet for tab på debitorer opjusteret med 3,5 mio. kr. ved 1. behandling af budget 2022. Det forventes, at estimatet fremover bliver nedjusteret i takt med at SKAT får gang i det nye inddrivelsessystem. Endeligt har Silkeborg opsagt en option ifm. høring af budgettet hvilket påvirker budgettet med 0,2 mio. kr.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige områder er Budget 2022 samlet reduceret med 51,1 mio. kr. sammenholdt med budget 2021.

Idet der forudsættes fuld kompensation i 2022 for coronarelaterede udgifter og mindreindtægter, forventes en coronakompensation på 109,0 mio. kr. Af disse udgør 93,8 mio. kr. mistede indtægter for bus-, letbane- og togdrift mens de resterende 15,2 mio. kr. vedrører øvrige tiltag og konsekvenser – hovedsageligt ekstraordinær rengøring. 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 2).

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2022 2. behandling godkendes.

Bilag

- 1.a B2022 - Bilag 1, Hovednotat
- 1.b B2022 - Bilag 2, Byrdefordeling pr. område
- 1.c B2022 - Bilag 3, Opsummering pr. bestiller
- 1.d B2022 - Bilag 4, Resume af høringssvar
- 1.e B2022 - Bilag 5, Høringssvar

2 Tidsplan for Midttrafiks budget 2023

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2023.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2023.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2023 følger samme procedure som tidsplanen for budget 2022. 1. behandling af budgettet fremsendes til bestillerne først i en kombineret administrativ og politisk høring med høringsfrist ultimo oktober. Herefter udarbejdes 2. behandling af budgettet, som efterfølgende vil blive endeligt behandlet og vedtaget af Midttrafiks bestyrelse medio december.

Det bemærkes, at budgetmaterialet består dels af et hovednotat med beskrivelse af ændringer og forudsætninger for det generelle budget, byrdefordelingsoversigter samt et bestillerspecifikt materiale. Bestyrelsen modtager som udgangspunkt ikke det bestillerspecifikke materiale, som indeholder bestillerspecifikke kommentarer og de dertilhørende tabeller – dvs. kommentarer og bemærkninger som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de generelle bemærkninger og forudsætninger i hovednotatet, og som kun vedrører den enkelte bestiller. Til gengæld laves der et opsummeringsbilag, som kort redegør for udviklingen for hver enkelt bestiller.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2023 er vist nedenfor – Bemærk de endelige datoer for bestyrelsesmøder i 2022 ikke er godkendt endnu, så nedenstående er kun en foreløbig plan:

17. juni 2022

1. behandling af budget 2023. Det foreløbige budgetforslag for 2023 drøftes på bestyrelsesmødet.

20. juni 2022

Det foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 31. oktober 2022.

9. december 2022

2. behandling af budget 2023. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2023 godkendes.

3 Indstilling om oprettelse af mobilt kundecenter

Resumé

Midttrafiks bestyrelse traf i november 2019 beslutning om at iværksætte en forsøgsordning, hvor en kundeambassadør skulle deltage i informationsmøder med henblik på at informere om Midttrafiks produkter, billetter, flextrafik mv. Administrationen foreslår, at funktionen erstattes af et mobilt kundecenter.

Sagsfremstilling

Kundeambassadørens opgave er at informere om Midttrafiks billetprodukter og Midttrafiks forskellige kørselstyper, men ikke at deltage i debatter om besparelser eller ønsker om flere busser. Kundeambassadøren har, grundet Coronapandemien, kun deltaget i få informationsmøder.

Administrationen ønsker større synlighed i hele regionen, hvilket også er et ønske blandt kunder og bestillere. Midttrafik kan opnå større synlighed ved at komme ud til kunder, som ikke bruger Midttrafiks Kundecenter. Administrationen vil deltage i kommunernes forskellige arrangementer i byen, det kan fx være byfester, messer, festivaler etc. Det mobile kundecenter kan også med fordel rykke ud til uddannelsessteder og arbejdspladser.

Det mobile kundecenter kan hjælpe kunderne med at bestille rejsekort, betjening af app, regne billigste pris, viden om flexprodukter osv.

Det vil være medarbejdere fra Midttrafiks Kundeservice og Trafikservice, som bemande det mobile kundecenter. I første omgang forventer vi at deltage i 2-3 arrangementer pr. måned, det kan opskaleres hvis ønsket. Vores deltagelse annonceres i lokale medier, på hjemmeside og på Facebook.

Flere andre trafikselskaber har oprettet mobile kundecentre med stor succes.

Der er ingen nævneværdige omkostninger forbundet med forslaget.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik opretter et mobilt kundecenter



Orientering

4 Orientering om omlægning af rute 200 via Busgaden i Aarhus

Resume

Administrationen lægger op til at lade rute 200 køre via Busgaden i Aarhus i stedet for via Kystvejen fra K22, dog under visse betingelser. Dette sker som følge af positive erfaringer med omlægning af rute 100 og en midlertidig omlægning af rute 123. Omlægningen forventes at få en væsentlig positiv effekt på rute 200's køretid og regularitet uden at påvirke køretiderne for de øvrige busser, som kører via Busgaden.

Sagsfremstilling

Det har flere gange været overvejet at lade rute 200 (Skanderborg – Aarhus – Hinnerup), som er en af de største regionale ruter i Midttrafiks område, og som er en del af det højfrekvente net i Aarhus, køre igennem Busgaden i Aarhus, hvor både bybusser og rute 100 kører i dag. Argumentet for det er, at det vil styrke regulariteten på ruten, som på nuværende tidspunkt kører via Kystvejen, hvor trafikken er årsag til svingende køretider.

Hidtil har der ikke været opbakning fra Aarhus Kommune til at lade rute 200 køre via Busgaden pga. frygt for øgede forsinkelser for den øvrige bustrafik i Busgaden. Resultater fra omlægningen af rute 100 i 2019 samt en midlertidig omlægning af rute 123 ifm. ombygning af Aarhus Rutebilstation i 2021 peger dog på, at en omlægning næppe vil skabe problemer.

En sammenligning af forsinkelserne på A-buslinjerne før og under omlægningen af rute 123 viser, at busserne ikke er blevet mere forsinkede af, at rute 123 har været omlagt via Busgaden i stedet for at køre via Kystvejen. Heller ikke omlægningen af rute 100 fra Kystvejen til Busgaden har vist sig at påvirke køretiderne for de øvrige busser, der kører igennem Busgaden.

Administrationen har ligeledes undersøgt, hvilke køretidsmæssige konsekvenser, det forventes at have for rute 200, at ruten omlægges via Busgaden. På baggrund af erfaringerne med rute 100 vurderes det realistisk, at rute 200 kan køre igennem Busgaden med samme køretid som rute 100. Dette vil reducere den planlagte køretid med 0-5 min. afhængig af tidspunkt og retning – typisk 1-3 minutter. Samtidig vil det medføre en betydelig stabilisering af køretiden, specielt i nordgående retning.

Betjeningsmæssigt vurderes det nye stopmønster at give en bedre dækning af det centrale Aarhus, dog på bekostning af lidt længere gangafstand for nogle nuværende kunder. Derudover vil omlægningen gavne de kunder, der sidder i bussen på tværs af byen, idet de som nævnt forventes at få en kortere og mere stabil køretid gennem Busgaden.

Samlet set vurderes en omlægning af rute 200 via Busgaden i stedet for via Kystvejen at have en væsentlig positiv effekt på køretiden og regulariteten på ruten, hvilket vil være til gavn for kunderne og skabe luft i rute 200's køreplan. Omlægningen vurderes at kunne ske uden at have væsentlige køretidsmæssige konsekvenser for den øvrige bustrafik i Busgaden, dog under forudsætning af at der indføres samme retningslinjer for kørsel igennem busgadeforløbet som for rute 100, dvs.:

- Der indføres selvbillettering, så kunderne selv er ansvarlige for gyldig rejsehjemmel. Chaufførerne sælger fortsat billetter og kan lave gruppe-tjek-in, dog ikke ved Klostertorvet, hvor der er rejsekortautomater.
- Der indføres billetkontrol på rute 200 efter bybusprincipperne på hele strækningen mellem Hinnerup og Skanderborg, da der som følge af selvbilletteringen bliver fri ind- og udstigning ved alle døre. Det forventes, at selvbilletteringen generelt vil reducere behovet for køretid/medvirke til at reducere nuværende forsinkelser.
- Stopmønster: Mod Hinnerup kan kunder kun stige på/af ved Park Allé, Klostertorvet og Nørreport. Mod Skanderborg kan kunder stige af/på ved Nørregade, Klostertorvet og Park Allé.
- Chauffører, som skal køre i Busgaden, skal have en særlig instruktion til kørslen. Ligesom for rute 100 foreslås denne givet af Aarbus.

Omlægningen kræver ligeledes, at rute 200's stoppested på Banegårdspladsen flyttes til Park Allé. Derudover skal der indkøbes ekstra rejsekortudstyr, så det er muligt at tjekke ind og ud ved alle døre med rejsekort i busserne. Dette sikrer, at billetteringen kan ske uden chaufførernes medvirken, så længere ophold ved stoppestederne undgås.

Administrationen har drøftet sagen med Aarhus Kommune, som kan tiltræde, at rute 200 kører gennem Busgaden, så længe det ikke skaber negative konsekvenser for den øvrige trafik i Busgaden. Aarhus Kommune ser også gerne, at der i første omgang er tale om et forsøg.

På den baggrund lægger administrationen op til at omlægge rute 200 via Busgaden i stedet for via Kystvejen fra K22, dog under de nævnte betingelser. Der evalueres på omlægningen mhp. at kunne gøre den permanent fra K23.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om omlægning af rute 200 via Busgaden i Aarhus tages til efterretning.

5 Status på strategiprocessen i Rejsekort & Rejseplan A/S

Resumé

Der gives en status på arbejdet med fastlæggelse af strategi for Rejsekort & Rejseplan A/S, med henblik på udviklingen af en ny digital trafikinformations- og mobilitetstjeneste, som både samler og bygger ovenpå rejseplanen og rejsekort. Det skal på sigt erstatte det fysiske rejsekort, baseret på udstyr i busser og på stationer. Strategien skal endeligt godkendes af trafikvirksomhederne i starten af 2022.

Sagsfremstilling

Baggrund

Med seneste ændring af lov om trafikselskaber (L206, marts 2019) er der lagt op til at Rejsekort & Rejseplan A/S skal sikre at der udvikles en ny trafikinformation- og mobilitetstjeneste, hvor kunderne kan planlægge, bestille og betale for en samlet rejse i én app. Foruden kollektiv trafik, flextrafik og indenrigsfly, forventes app'en også omfatte fjernbusser og andre mobilitetsformer, fx delebiler/cykler, samkørsel og lignende. Løsningen skal være landsdækkende. Det er også forventningen, at der skal tilbydes en ikke-digital billet/betalingsløsning med begrænset funktionalitet til en mindre målgruppe, som ikke kan eller ønsker at benytte den digitale tjeneste.

Rejsekort & Rejseplan A/S har udarbejdet et oplæg til en strategi, som understøtter lovens ambitioner. Der afventer enkelte afklaringer, bl.a. om mulig brug af DSB's app, hvorefter det er planen, at strategien skal endeligt godkendes primo 2022 efter behandling hos trafikvirksomhederne.

MaaS

Den nye trafikinformation- og mobilitetsapp skal ses i sammenhæng med Mobilitet as a Service (MaaS). Visionen er, at de rejsende har mulighed for at træffe deres egne valg af rejser på tværs af tog, metro, letbane, bus, cykel, tog, taxa eller delebiler. Der lægges op til at både offentlige og private transportmuligheder vises i en enkelt app, og hvor betaling og booking håndteres, samtidig med at brugerne kan få aktuel information og dynamiske ruteplanlægning. Ud over en forbedret service til de rejsende, har MaaS også et samfunds- og miljømæssigt sigte, ved at tilbyde et alternativ til individuel transport med bil, som kan være lige så bekvem, mere bæredygtigt, og samtidig hjælpe med at reducere trængsel og begrænsninger i transportkapacitet.

Midttrafiks bestyrelse har tidligere vedtaget en mobilitetspolitik, hvor Midttrafik som medejer af Rejsekort & Rejseplan vil støtte udviklingen af integrationen af flere transportudbydere i rejseplanssøgninger gennem Rejseplanen. Midttrafiks tilgang er således at udvikle Rejseplanen som fremtidens MaaS-plattform og dermed udnytte den store opslutning og udbredelse, platformen allerede har i dag.

Strategisk retning for Rejsekort og Rejseplan A/S

Strategien tager afsæt i 4 hovedpejlemærker.

Det skal være **nemmere** at bruge kollektiv trafik gennem personlig trafikinformation og ved enkel og sammenhængende rejse på tværs af mobilitetsformer. Det skal understøtte vækst i antal rejser med kollektiv trafik.

Tilgængeligheden skal øges ved bedre integration af flextrafik, som herved øge det samlede antal kombinationsrejser med kollektiv transport, flextrafik samt øvrig mobilitet.

Løsningen skal være **billigere** i drift gennem et løbende moderniseret, modulært og skalérbart IT-landskab, baseret på ny standard-teknologi. Det skal muliggøre, at de årlige abonnementsbetalinger til Rejsekort & Rejseplan på sigt reduceres i forhold til det nuværende niveau.

Gennem målrettet dataindsamling etablerer selskabet en database, der understøtter høj IT-sikkerhed og overholder GDPR, til brug for bedre **indsigt** og analyser hos trafikvirksomhederne.

I det aktuelle oplæg til strategi for Rejsekort & Rejseplan er der lagt vægt på, at kollektiv trafik og flextrafik er kerneproduktet i den planlagte trafikinformation- og mobilitetsapp.

Rejsekort og Rejseplan A/S har som målbillede, at de rejsende skal tilbydes én trafikinformation- og mobilitetsapp, som både samler og bygger ovenpå rejseplanen og rejsekort. Ud over løsningen skal omfatte flere mobilitetsformer, skal løsningen være kontobaseret, så kunderne bl.a. kan tilbydes individuel rejse- og trafikinformation. Betalingen sker gennem app'en med tjek ind og ud eller ved periodekort. Det skal på sigt erstatte det fysiske rejsekort og tilhørende udstyr (de blå punkter) i busser og på stationer. Løsningen omfatter også booking og anden service fx omkring rejsegaranti ved driftsforstyrrelser.

Som en del af det forberedende arbejde, har målbillede været genstand for en markedsdialog som i 2021 har været gennemført i samarbejde med Deloitte. Markedsdialogen har kvalificeret strategien på en række punkter, bl.a. sat fokus på behovet for udvidet kundeinvolvering, konsolidering/udvikling af bagvedliggende IT-plattform, sikkerhed gennem trinvis udviklingsplan. Markedsdialogen har omfattet forhold omkring organisation, kompetencer og ressourcer, governance og økonomi.

Implementeringsplan

Der lægges op til, at den nye trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i fire hovedfaser i perioden 2022 - 2027:

- Hovedfase 0 (2022 – ultimo 2023). Her implementeres en simpel digital løsning med periodekort og enkeltbilletter, som skal være tilgængelig for brugerne medio 2023. Løsningen vil være relevant for ca. 200.000 personer, som i dag har Rejsekort pendlerkort. Produktet indeholder også rejseplanlægning og trafikinformation som i dag kendes fra Rejseplanen. Det skal ses som en forløber for fremtidige appløsninger.

- Hovedfase 1 (2022 – ultimo 2024). Medio 2024 skal den første version af et digitalt billetprodukt (pay-as-you-go) implementeres til et begrænset brugersegment. Det er det første egentlige rejsekort på app, indeholdende en manuel swipe in og swipe out funktion. Produktet omfatter også rejseplanlægning og trafikinformation som kendes fra Rejseplanen.
- Hovedfase 2 (medio 2023 – ultimo 2025) har som hovedformål at udrulle det åbne billetprodukt til en national digital tjeneste for alle borgere, som bygger på erfaringerne fra fase 1. Det er ikke al funktionalitet som vil være på plads, men langt de fleste behov vil være dækket. Produktet forventes at indeholde en opgraderet trafikinformation.
- Hovedfase 3 (medio 2025 – ultimo 2027) har som hovedformål at implementere en automatiseret og personaliseret trafik- og rejseinformation i realtid, som vil gøre brugen af den digitale tjeneste mere enkel og intuitiv. Det er her løsningen kommer tæt på MaaS visionen. Ligeledes implementeres en ny ikke-digital løsning, således at rejsekortsystemet kan nedlukkes uden at være til gene for ikke-digitale brugere.

Fra starten af projektet opbygges en programorganisation, og en ny driftsorganisation i Rejsekort & Rejseplan A/S forberedes til at håndtere driften af den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste fra medio 2024. Der vil samtidig blive påbegyndt en afklaring af, hvilke kompetencer selskabet har behov for fremover – dvs. fra ultimo 2027 og frem – når den nye løsning er fuldt implementeret, og rejsekortsystemet er nedlukket.

Business case

Rejsekort og Rejseplan har udarbejdet en business-case under den forudsætning at nyt system udvikles i perioden 2022-2027, og at der i samme periode fortsat er driftsudgifter til det nuværende Rejsekort. Fra 2028 forudsættes det nuværende fysiske Rejsekort udfaset, hvilket medfører en besparelse for selskabet og dermed for selskabets ejere.

Den samlede udgift til udvikling og opstart af det nye system er anslået til 907 mio. kr. i perioden 2022-2027. Det forudsættes at udgiften finansieres af Rejsekort/Rejseplan selv, ved lånoptagelse og ved træk på selskabets egenkapital. Det forventes således på nuværende tidspunkt ikke, at der vil skulle opkræves ekstra betaling fra selskabets ejere (herunder Midttrafik) og derfor forventes der på nuværende tidspunkt heller ikke merudgifter for kommuner og region i Midttrafik.

Fra 2028 forventes driftsmæssige besparelser i selskabet, der i første omgang anvendes til at tilbagebetale de optagne lån og rekonstruere selskabets egenkapital. Dette forventes på nuværende tidspunkt afsluttet omkring 2030 hvorefter der i henhold til den udarbejdede business-case vil ske en nedsættelse af betaling fra Midttrafik og andre ejere til Rejsekort/Rejseplan A/S.

Generelt vurderes det at den udarbejdede Business-case er meget usikker og fordyrelser og/eller forsinkelser af projektet kan påvirke projektøkonomien i negativ retning.

Direktøren indstiller,

at status for strategi for Rejekort & Rejseplan tages til efterretning.

6 Brev til KL og Danske Regioner fra Transportministeriet om MaaS-app og DUT-forhandlinger

Resumé

Ved ændring af Lov om Trafikselskaber (L206, marts 2019) skal Midttrafik og de øvrige trafikvirksomheder, gennem det fælles selskab Rejsekort & Rejseplan A/S, sikre udviklingen af en digital trafikinformations- og mobilitetsapp. Dette er uddybet i dagsordenspunktet Status for strategi for Rejsekort og Rejseplan.

Opgaven er lovbunden, og er derfor genstand for DUT afklaring.

Sagsfremstilling

Transportministeriet har 10. september 2021 skrevet til KL og Danske Regioner, at de ikke mener der skal ydes DUT-kompensation til realisering af en digital trafikinformations- og mobilitetsapp. Se bilag 1. Begrundelsen er, at den daværende business case var positiv samlet set for periode 2022 – 2035, selvom der i de årene 2022 – 2027 vil være nye udviklingsudgifter for i alt ca. 90 mio. kr. (for Midttrafik ca. 82 mio. kr.) parallelt med drift af det eksisterende rejsekort og rejseplan system, indtil den fysiske rejsekort infrastruktur forudsættes nedlagt fra 2028.

I forbindelse med det aktuelle arbejde med ny strategi for Rejsekort & Rejseplan A/S, er der lagt op til, at merudgifterne til udvikling af ny MaaS app finansieres af Rejsekort & Rejseplan A/S ved låneoptagelse og ved træk på selskabets egenkapital. Tilbagebetaling af lånet ventes dækket af besparelser for selskaberne efter 2028 når Rejsekort er nedlagt. Endelig afklaring om låneoptagelsen forventes afklaret primo 2022.

Midttrafik er ikke bekendt med, hvorvidt KL og Danske Regioner har svaret på henvendelsen fra Transportministeriet, men idet ekstraudgifterne til en digital trafikinformations- og mobilitetsapp forventes dækket gennem låntagning, og forudsat den samlede business case forbliver positiv for perioden 2022 - 2035, er grundlaget for DUT forhandlinger yderligere reduceret.

Når der primo 2022 foreligger et endeligt oplæg til strategi for Rejsekort & Rejseplan inkl. business case og finansieringsplan, vil økonomien for Midttrafik blive fremlagt for bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Til KL og Danske Regioner vedr. DUT-sag om ændring LOT 10sep2021

7 Folketingets Transportudvalg afholdt en åben høring om Flextrafik

Resumé

Folketingets Transportudvalg afholdt d. 27. oktober en åben høring om Flextrafik. Bestyrelsen orienteres om høringen, samt Midttrafiks praksis for kontrol af løn- og arbejdsvilkår i Flextrafik.

Sagsfremstilling

Folketingets Transportudvalg afholdt den 27. oktober en åben høring om Flextrafik. Med høringen ønskede Transportudvalget at give udvalget og andre interesserede øget indsigt i Flextrafikkens indretning og regelgrundlag, samt hvordan dette efterleves i praksis. Hensigten med høringen var derudover at få belyst nogle af de udfordringer med Flextrafikken, som har været bragt i medierne, herunder i forhold til udbud af kørsel og overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser.

Fra trafikselskaberne deltog Movias direktør, Dorte Nøhr, der fortalte om Flextrafik i landdistriktsområder og mobilitet for sårbare grupper, samt Fynbus' direktør, Carsten Hyldborg, der fortalte om tilrettelæggelse af udbud og trafikselskabers kontrol med overholdelse af kontraktvilkår.

Den fulde deltagerliste samt programmet fremgår af bilag 1. Trafikselskaberne sekretariatet har udarbejdet et referat fra høringen. Referatet er vedlagt i bilag 2.

Under høringen varslede Transportministeren initiativer, der skal sikre et mere organiseret arbejdsmarked; herunder et opgør med det ministeren kaldte "falske selvstændige". Dette skal ske ved at afdække, om der kan indføres en formodningsregel i lovgivningen, hvorefter man anses som lønmodtager, medmindre de faktiske forhold viser, at personen reelt er selvstændig.

Høringen i sin helhed kan ses på Folketingets TV-kanal:

<https://www.ft.dk/aktuelt/webtv/video/20211/tru/tv.7277.aspx>

Midttrafiks samarbejdsforum

I forbindelse med høringen har bestyrelsesmedlem Mads Nicolajsen bedt at få belyst virket for det samarbejdsforum, Midttrafik har nedsat med henblik på kontrol af løn- og arbejdsvilkår i Flextrafik.

Midttrafiks bestyrelsen vedtog den 25. marts 2018 etableringen af et samarbejdsforum bestående af Midttrafiks administration og arbejdsmarkedets parter. Af sagsfremstillingen fremgår det bl.a., at

- forummet involveres i det omfang, der er konkrete sager at drøfte
- forummet skal ikke føre løbende kontrol, men skal agere bistand for Midttrafik
- arbejdsmarkedets parter fortsat skal køre kontrol i eget regi
- Midttrafik fortsat skal sende eventuelle sager til Trafikstyrelsen, så der ikke sker en unødigt myndighedssammenblanding

De faglige organisationer 3F, ATAX, Det Faglige Hus, KA, Dansk Erhverv og DI er medlemmer af samarbejdsforummet.

Oprettelsen af forummet blev understøttet af en række øvrige tiltag på området:

- skærpelse af kontakternes formuleringer om krav til løn- og arbejdsvilkår
- skærpelse af Midttrafiks mulighed for at indhente dokumentation fra leverandører
- skærpelse af sanktioner overfor leverandører, der ikke efterlever krav til løn- og arbejdsvilkår
- oprettelse af en formular på Midttrafiks hjemmeside, hvor der kan ske anmeldelse af eventuelle brud på overenskomstretlige forhold hos en leverandør

Modellen blev evalueret efter 1 år, hvor bestyrelsen den 16. maj 2019 blev orienteret om, at der ikke var modtaget anmeldelser via anmeldelsesformularen, og at forummet af den årsag ikke havde været aktiveret. Der blev orienteret om tre andre sager, som er blevet behandlet af administrationen udenom forummet. På den baggrund besluttede bestyrelsen af bibeholde modellen.

Midttrafik har i 2020 benyttet samarbejdsforummet i et enkelt tilfælde til at vurdere gyldigheden af et ansættelsesbevis. Sagen blev afsluttet, efter at Det Faglige Hus og Arbejdsgiverforeningen KA oplyste, at ansættelsesbeviset overholdt den indgåede overenskomst, og dermed levede op til kravene fremsat i taxilovens §10 om løn- og arbejdsvilkår.

Udbudsmateriale i høring

I november 2019 benyttede Midttrafik samarbejdsforummet, da udbudsmaterialet til Flextrafik blev sendt i høring. Her bad Midttrafik medlemmerne om forslag til tiltag og ændringer af udbudsbetingelserne og kontrakten.

Af de adspurgte medlemmer afgav kun Arbejdsgiverforeningen KA og 3F et høringssvar. Arbejdsgiverforeningen KA udtrykte sin tilfredshed med Midttrafiks udbudsmateriale. 3F fremsendte en række forslag til ændringer.

Betydning for kunder

Ingen.

Betydning for økonomi

Ingen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Folketingets Transportudvalg - program for høring om Flextrafik
- 7.b Bilag 2 - Folketingets Transportudvalg - referat fra åben høring om Flextrafik

8 Orientering om Tilgængelighedsforum

Resumé

Midttrafiks tilgængelighedsforum har på sit sidste møde, gjort status for forummets arbejde de sidste fire år.

Sagsfremstilling

I hovedoverskrifter har forummet arbejdet med 4 emner:

Tilgængelighed i busserne, hvor der har været fokus på mulighederne for at medtage kørestole. Her har rapporten fra IFM om "busser for alle" været drøftet og indeholder de samme emner, som forummet har drøftet. Forummet hilser bestyrelsens beslutninger om, at kommende udbud skal være laventre-busser og med elektriske ramper velkommen. Forummet er dog også opmærksom på, at den øgede tilgængelighed kan betyde en "kamp" om flexarealet mellem kørestole, rollatorer, barnevogne og cykler.

Tilgængelighed i Letbanen har også været drøftet meget, særligt fordi Letbanen er nystartet og derfor er der nye forhold. Forummet har været på tur med Letbanen. Forummet ser med tilfredshed på, at symbolerne på Letbanetogene for, hvor indstigning for kørestole er, er flyttet, så de også er synlige, når dørene er åbne. Forummet har haft særlig fokus på, at afstanden mellem perron og tog flere steder er så lang, at kørestole har fare for at sidde fast eller vælte. Der er identificeret 27 perroner, hvor afstanden er stor. Forummet har påpeget disse forhold siden 2018, og der er ikke sket forbedringer.

Tilgængelighed i Flextrafikken har været et fast punkt på dagsordenen. Flextrafik har orienteret om de løbende ændringer, der er foretaget eller påtænkes foretaget. Her har særligt ønsket om at kunne medtage en gratis ledsager og kravet om betaling med lige penge ofte været drøftet. Ønsket om at en bruger kan medtage en gratis ledsager, er en beslutning, der ligger hos kommunerne og har derfor været svær at løfte men kan nu afhjælpes lidt med de kommende busser med laventre og elektriske ramper. Kravet om lige penge er nu ændret til, at der gives byttepenge op til nærmeste 100,- kr. Ligeledes har forummet udtrykt stor tilfredshed med, at Midttrafik siden d. 8. februar 2021 har tilbudt handicap- og Flextur-kunder mulighed for månedlig fakturering. Forummets medlemmer har udtrykt stor tilfredshed med den information, de har modtaget på møderne, nogle de ikke forventer ellers ville have fået, og dermed ikke har kunnet give videre.

Tilgængeligheden på Midttrafiks hjemmeside og app's har forummet også bidraget til. Forummet har bidraget og tilbyder også i fremtiden at bidrage til, at hjemmesider og app's bliver tilgængelige for fx synshandicappede. Forummet finder, at tilgængeligheden de sidste fire år er forbedret, men at der fortsat er plads til forbedringer og ser frem til den nye selvbetjeningshjemmeside for Flextrafikken og den kommende app.

Forummet har evalueret arbejdsformen de sidste fire år og har udtrykt stor tilfredshed, dels med formen og indhold. Medlemskabet af forummet følger kommunalvalget, hvorfor der skal være nyvalg. Alle medlemmer, undtaget et medlem pga. alder har ønske om at blive genvalgt.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

9 Orientering om Status for udmøntning af kvalitetsløftpuljen

Resumé

Administrationen har nu færdigbehandlet første ansøgningsrunde for medfinansiering fra Midttrafiks kvalitetsløftpulje. Der er indkommet 10 projekter med et samlet budget på ca. 5 mio. kr., hvoraf der er ansøgt om medfinansiering på fra puljen på ca. 2,2 mio. kr. Projekterne vurderes alle som gode og inden for rammen af puljens formål. Der er tildelt det ansøgte beløb til 9 af projekterne. Det sidste – etablering af et knudepunkt i Voel i Silkeborg Kommune, kunne ikke imødekommes, da ansøgningen forudsatte omvejskørsel på den regionale rute 223, som administrationen vurderede som problematisk. Samlet er der tildelt 1,84 mio. kr., hvormed 3,15 mio. kr. overføres til endnu 1-2 ansøgningsrunder i 2022.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har besluttet at afsætte 5 mio. kr. til en kvalitetsløftpulje som kommuner/region i Midttrafiks område kan ansøge om medfinansiering til indsatsen for at styrke kvaliteten af publikumsfaciliteter.

Bestyrelsen har fastlagt kriterier for tildeling og på den baggrund er første ansøgningsrunde netop gennemført med ansøgningsfrist 15/10 2021. Der er indkommet 10 ansøgninger fra i alt 6 kommuner.

Administrationen har nedsat et vurderingsudvalg som har gennemgået ansøgningerne. Generelt er det gode projekter, der er ansøgt om medfinansiering til og alle kvalificerer sig til støtte. Projekterne ligger alle fint i tråd med Midttrafiks stoppestedshåndbog, og omhandler bl.a. læskure, cykelparkering, information og tilgængelighed.

Der er på baggrund af vurderingerne bevilliget tilskud til 9 af projekterne på samlet 1,84 mio. kr. Projekterne dækker stoppesteder, knudepunkter og terminaler med omkring 2.400 daglige påstignere.

De støttede projekter er:

- Norddjurs- Opgradering af plustursstoppesteder
- Norddjurs - Tryk cykelparkering ved letbanestationerne
- Favrskov - Forbedring af Hammel Rutebilstation
- Silkeborg - Forbedring af knudepunktet i Kjellerup
- Silkeborg - Etablering af knudepunkt i Them
- Skanderborg - Stoppesteder langs rute 113
- Skive - Udskiftning af læhuse
- Syddjurs - 3 knudepunkter i Syddjurs
- Syddjurs - Stoppesteder ved Ugelbølle og Grønfeld

Den 10. ansøgning gik på tilskud til etablering af et nyt knudepunkt i Voel i Silkeborg kommune. Vurderingsgruppen vurderede, at projektet indeholder mange gode elementer. Det var dog en forudsætning for ansøgningen fra Silkeborg Kommunes side, at den regionale rute 223 omlægges med omvejskørsel til at betjene det nye knudepunkt. Administrationen har efter grundig af fordele og ulemper ved omlægningen ikke kunne retfærdiggøre, at fordelene ved omlægningen opvejer ulemperne ved omvejskørslen. Derfor er der ikke ydet tilskud til knudepunktet.

Videre proces

Med tildelingen rester der 3,14 mio. kr. i stoppestedspuljen, som overføres nye ansøgningsrunder i 2022. Næste ansøgningsfrist er endnu ikke fastlagt, men ventes at blive til foråret.

Information om puljen og ansøgningsprocessen fremgår på Midttrafiks hjemmeside:

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

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

10 Orientering om status på forsøg med nul-emissionsvogne i Flextrafik

Resumé

Midttrafik har i udbud FG7 – FlexGaranti med start 1. marts 2021, som et forsøg udbudt fem vogne med krav om nul-emission som garantivogne. Vognene er udbudt som lave vogne af typen personbiler.

Forsøget gennemføres i samarbejde med Region Midtjylland og Aarhus Kommune, og det er aftalt, at vognene primært skal udføre kørsel inden for Aarhus kommunegrænse.

Sagsfremstilling

Midttrafik har som et forsøg udbudt fem garantivogne som nul-emissionsvogne i udbud FG7 – Flexgaranti. Formålet med forsøget er at få driftserfaringer med nulemissionsvogne i Flextrafik og på den måde forberede anvendelsen af nulemissionsvogne i kommende udbud.

Kravet til de fem garantivogne er, at de skal være nul-emission og alle fem leverandører har valgt at byde ind med el-biler. Dette til dels grundet markedet, hvor udvalget af elbiler er større end brint, og dels at muligheden for optankning af brint fra forsøgets start var meget begrænset.

Der er ved forsøgets opstart anslået, at kørselsomkostningerne for de fem nul-emissionsvogne vil ligge 20% højere, end for samme vogntype på fossilbrændstof. På baggrund af de forventede højere omkostninger, indgik Midttrafik inden forsøgets start en aftale med Region Midtjylland og Aarhus Kommune, som nul-emissionsvogne primært vil komme til at udføre kørsel for, om at højere priser var acceptabel, da forsøget er i tråd deres grønne målsætning.

Efter fem måneders drift ligger kørselsomkostningerne for de fem vogne samlet på 20,6% over samme vogntype på fossilbrændstof.

Benyttelse og drift

Foruden omkostningerne er et vigtigt succeskriterie for forsøget vognudnyttelse.

For at vurdere benyttelsen kigger vi på den samlede potentielle kørselsmængde vognene har mulighed for at udføre ud fra to kriterier:

- Rejsen skal være inden for Aarhus' kommunegrænse
- Rejsens hjælpemidler skal kunne fragtes i en vogn uden lift

Siden forsøgsperiodens start har de fem nul-emissionsvogne udført 10,5% af den potentielle kørselsmængde, hvilket ligger over forventningerne og udnyttelsesgraden er derfor tilfredsstillende.

Vurdering af forsøget

De fem nul-emissionsvogne skal være i drift for Midttrafik, ni timer om dagen på hverdage og det er et kontraktkrav, at batteriet skal være 90% opladet fra kørslen starter. Efter fire timers drift er der indlagt en lade-pause på 30 minutter ved en ladestation, som leverandøren selv har angivet.

Forsøget har allerede vist, at lade-infrastrukturen i Aarhus og i Danmark er en stor udfordring og påvirker planlægningen på elbiler i Flextrafik negativ. Leverandørerne oplever ofte, at lade-stationer som leverandørerne skal anvende er optaget i den planlagte ladepause og leverandørerne må derfor ofte finde alternativer ladestationer. Det ekstra tidsforbrug påvirker driften af Flextrafik, og derfor har Midttrafik i dialog med leverandørerne udvidet den daglige ladepause til 45 minutter og givet mulighed for yderligere pauser til opladning.

Midttrafik holder løbende møder med leverandørerne til nul-emissionsvogne for at indsamle erfaringer, og leverandørerne er generelt meget tilfredse, med at udføre flextrafik-kørsel i elbiler.

Leverandørerne oplyser, at kunderne dagligt kommentere positivt på at blive transporteret i en elbil og sætter pris på, at Midttrafik tager ansvar for den grønne omstilling.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

11 Passagerpulsens undersøgelse: Danskerne og kollektiv transport 2021

Resumé

Passagerpulsens er en del af Forbrugerrådet Tænk og repræsenterer passagerne i den kollektive transports interesser. Med et ønske om at sikre, at passagerne er i centrum for udviklingen af den kollektive transport, gennemfører Passagerpulsens bl.a. jævnligt kundeundersøgelser indenfor aktuelle undersøgelsesområder og bidrager hermed med viden til branchen.

Passagerpulsens undersøgelse "Danskerne og kollektiv transport 2021" er den sjette i rækken. Nedenfor redegøres for udvalgte anbefalinger og hovedresultater.

Sagsfremstilling

Befolkningsundersøgelsen "Danskerne og kollektiv transport 2021" afdækker tilfredsheden med den kollektive transport, den vurderede opfyldelse af transportbehovet samt præferencer ift. forbedringer. Dataindsamlingen blev gennemført i maj/juni 2021 og der indgår 2.421 danskere på 18+ år i undersøgelsen. 23 % af deltagerne er bosat i Region Midtjylland.

Undersøgelsens resultater ligger fint i tråd med Midttrafiks initiativer indenfor bl.a. cykelmedtagning, trafikale knudepunkter (hubs) og opgradering af stoppesteder.

Tilfredsheden med kollektiv transport

I 2021 er 50 % tilfredse eller meget tilfredse med kollektiv transport i Danmark. Når danskerne vurderer, hvorvidt kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, er vurderingen noget lavere. 29 % angiver *i høj grad* eller *i meget høj grad*. 41 % af danskere mener *slet ikke* eller *i mindre grad*, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov.

Blandt Passagerpulsens anbefalinger er:

Sæt ambitiøse mål om passagervækst

Undersøgelsen peger på et potentiale for at øge passagertallet. 7 ud af

10 danskere vil bruge den kollektive transport mere, hvis der sker forbedringer. 3 ud af 10 vil bruge den en del eller meget mere. Potentialet er størst blandt de unge, hvorfor de bør have et særligt fokus.

"Lavere priser" er den forbedring, som flest peger på ville få dem til at bruge kollektiv transport mere. 51 % svarer *i høj grad* eller *i meget høj grad* til denne forbedring. De 18-29-årige ligger en del højere end gennemsnittet med 74 %. Der kunne indtænkes særlige indsatser for at sænke prisen for unge, fx via en lavere pris på Ungdomskortet.

Ca. 80 % af respondenterne i undersøgelsen er bilejere og knap halvdelen af dem peger ligeledes på, at lavere priser *i høj grad* eller *i meget høj grad* vil få dem til at rejse mere med kollektiv transport. Konkurrencen mellem kollektiv transport og bil er størst på længere rejser. En mulighed er at sænke prisen på længere rejser, fx via færre og større zoner.

Styrk stationer og knudepunkter

Udvikling i form af mere tryghed, bedre parkeringsmuligheder og bedre tilgængelighed vil ifølge undersøgelsen være medvirkende til, at nogle passagerer vil benytte kollektiv transport mere.

Hvis knudepunkter skal være attraktive at benytte, har mange et ønske om, at følgende faciliteter er til stede:

- Toilet (63 % svarer dette)
- Gratis bilparkering (50 %)
- Mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden (45 %)
- Behagelige ventesale/venteområder (44 %)

Styrk sammenhængen til andre transportformer

I Region Midtjylland er 32 % *tilfredse* eller *meget tilfredse* med parkeringsforholdene for cykler ved busstoppesteder, mens 18 % er *utilfredse* eller *meget utilfredse*. Dette er på samme niveau som landsgennemsnittet.

42 % af danskerne foretrækker færre siddepladser og (bedre) muligheder for cykelmedtagning i lokale og regionale busser. 38 % vil hellere have flere siddepladser og ingen cykelmedtagning.

59 % foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares, frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport.

I undersøgelsen indgår spørgsmålet: *"I branchen er man ved at undersøge mulighederne for at tilbyde gratis samkørsel eller give tilskud til samkørsel fra bopæl til nærmeste busstoppested eller togstation til de passagerer, der har langt til kollektiv transport og har et periodekort til kollektiv transport. Hvad synes du om denne idé?"*. 44 % angiver *synes godt om* eller *synes meget godt om*. Opbakninger er størst blandt de 18-29-årige, hvor andelen af positive er 57 %.

Priorité fortsat rejsetid, frekvens og punktlighed

64 % af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter. 37 % skal dog helt op på en besparelse på min. 8 minutter før tidsbesparelsen vurderes et skift værd.

De adspurgte bliver præsenteret for det klassiske busplanlægnings-dilemma mellem kort transporttid og kort afstand til busstoppestedet. 66 % foretrækker direkte busruter med få stop og kort rejsetid, frem for busser med flere stop og længere rejsetid.

Det bemærkes, at det er ejerne, der afgør det ønskede serviceniveau i form af frekvens, rejsetid og prisniveau.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- 11.a Bilag 1_Danskerne og kollektiv transport 2021

12 Siden sidst

Møde med DPT

Midttrafiks administration har holdt møde med DPT, interesseorganisation for busselskaberne. Vi drøftede, hvordan samarbejdet kunne styrkes omkring rekruttering til branchen; efteruddannelse af chauffører og lokal driftsledelse, håndtering af udfordringer for den kollektive trafik i Ny Normal, grøn omstilling, busindretning m.v. Der var enighed om målsætninger og virkemidler.

Kampagnen "Midttrafik live/Leif"

Mandag 22. november startede vi kampagnen "Midttrafik live/Leif" op.

Kampagnen er baseret på en film om Leif, som er pushbesked hos Midttrafik. Leif er fortæller i filmen kombineret med skæve scener. Karaktererne viser forskellige kundegrupper. Filmen er både sjov og informativ på samme tid.

Fokus i filmen er kundernes mulighed for at modtage en pushbesked, når de skal nå bus, tog og letbane.

Målet med kampagnen er todelt. Dels er målet at skabe større opmærksomhed på app'en Midttrafik live generelt og vise kunderne, at Midttrafik live også er et fremragende værktøj, når der ikke er Corona (hvor kapacitetsvisning jo har hjulpet kunderne). Dels er målet at få highlightet nogle af de funktioner, der hjælper kunderne i hverdagen.

Kampagnen er ikke produktrelateret, men tilfører en brandingværdi med fokus på at ændre adfærd gennem information og en humoristisk tone som et skridt væk fra den meget adfærdsregulerende kommunikation under Corona.

Filmen kører bl.a. på SoMe, på trykte hængeskilte og plakater i busserne og som abribus'er i de største byer. Kampagnen kører til og med uge 51, hvorefter effekten på brugen af Midttrafik live evalueres.

[Se kampagneside og filmen her](#)

13 Eventuelt

Beslutning**14 Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik
den 10. december 2021**

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden til møde i bestyrelsen for
Midttrafik den 10. december 2021.