



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
5. november 2021 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Midttrafiks strategiplan 2021-2024	3
2	Forventet regnskab 2021 efter 3. kvartal	5
3	Indstilling om elektroniske ramper i busser	7
4	Skolekort på rejsekort	10
5	Evaluerings af dagsbilletter	14
6	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 10. december 2021	16
7	Henvendelse fra Transportministeriet vedr. udvikling af MaaS-app	17
8	Orientering om Midttrafiks likviditet pr. medio oktober 2021	18
9	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2020	19
10	Orientering om Status for udmøntning af kvalitetsløftpuljen	21
11	Ungdomskort på rejsekort og app	23
12	Indtægtsfordeling af Ungdomskort – Bus-tog	24
13	Orientering om tilpasninger på rute 118 Randers-Aarhus	25
14	Orientering om handlingskatalog ved chaufførmangel	28
15	Orientering om pulsmåling 3. kvartal 2021	30
16	Siden sidst	33
17	Eventuelt	36

Beslutning

1 Midttrafiks strategiplan 2021-2024

Resumé

På grund af corona-krisen blev udarbejdelsen af Midttrafiks strategiplan 2021-2024 udsat i 2020.

I løbet af 2021 har Midttrafiks bestyrelse og administration arbejdet med bestyrelsens visioner og overordnede mål gennem udvalgte strategitemaer - og virksomhedsmålene - direktionens operationalisering af bestyrelsens mål. Bestyrelsen har haft virtuelle drøftelser af enkelte strategitemaer og afholdt strategiseminar i august 2021. Pba. bestyrelsens beslutninger om den strategiske retning og temaer har direktionen udarbejdet virksomhedsmålene.

Direktionen fremlægger den samlede Midttrafiks strategiplan 2021-2024.

Sagsfremstilling

Corona-krisen har fordret, at Midttrafik løser en række nye opgaver. Mange kunder har ændret transportadfærd efter corona-krisen – flere cykler, flere kører bil og flere arbejder mere hjemme. Det er vilkår, som Midttrafik har et særligt fokus på i udarbejdelsen af strategiplanen, og det fordrer nye tiltag og løsninger. Samtidig er langt de fleste opgaver og udfordringer de samme som før og endda tæt forbundne med udfordringerne post corona. Skal kundetallet endnu højere op end den ca. 85% andel, som Midttrafik har sammenlignet med kundetallet før corona, er det i høj grad de samme behov kunderne giver udtryk for, som før corona-krisen: rettidighed, serviceniveau og lavere billetpriser mm.

Med strategiplanen fremlægger direktionen samlet bestyrelsens og direktionens plan for, hvordan kunderne fortsat skal kunne møde et godt grundprodukt hos Midttrafik, og hvordan centrale opgaver som fx grøn omstilling og fremkommelighed/trængsel skal løses i de kommende år.

Strategiplanen indeholder de seks strategitemaer, som er bestyrelsens overordnede vision og mål for virksomheden Midttrafik:

- Grøn omstilling
- Fremkommelighed
- Stoppesteder
- Digitalisering
- Harmonisering af åben flextrafik
- Ny normal

Med udgangspunkt i den strategiske retning sat af bestyrelsen efterfølges strategitemaerne af virksomhedsmål for Midttrafik under de fire overordnede mål:

- Tilfredse kunder
- Tilfredse bestillere
- Dygtige leverandører
- En kompetent organisation

Strategiplanen sendes i trykken efter bestyrelsens godkendelse og deles ud på bestyrelses- og repræsentantskabsmøde den 10. december.

Den digitale udgave foreligger her:

<https://we.tl/t-0wrxSjPYoX>

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Midttrafiks strategiplan 2021-2024.

2 Forventet regnskab 2021 efter 3. kvartal

Resumé

Forventet regnskab efter 3. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2021. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2021 (u. corona). Derudover vises coroneffekten (den forventede statslige kompensation) i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne efter modtagelse af den statslige kompensation. Vedlagt er forventet regnskab 2021 efter 3. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2021 efter 3. kvartal

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne, og har samtidigt øgede udgifter til ekstra rengøring mm. Flextrafikken har modsat oplevet faldende udgifter som følge af et fald i antallet af kørture men er dog på vej tilbage mod normalen.

Regeringen, KL og Danske Regioner blev i juni 2021 enige om, at kompensationsmodellen for 2020, for de regionale trafikselskaber, videreføres til 2021.

Midttrafik modtager derfor forventeligt fuld kompensation i 2021. Efter 3. kvartal forventes coronakompensationen i 2021 at udgøre 247,1 mio. kr., hvilket er et fald på 16,4 mio. kr. siden 2. kvartal.

Ift. det budgetterede kan følgende større afvigelser nævnes:

For Kørselsudgifter er der en indeksregulering på 14,8 mio. kr., modsatrettede kommunespecifikke afvigelser på samlet 7,0 mio. kr. samt en større tilbageførsel til AarBus.

For det finansielle afkast er der en afvigelse på 5,2 mio. kr. Midttrafiks likviditetsdepoter er faldet gennem hele 2021. Det er primært de stigende renter, der har presset de danske obligationer.

For Letbanen forventes en budgetafvigelse på 1,3 mio. kr., hvilket primært vedrører erstatningskørsel ifm. sporspærring og vedligeholdelsesarbejde.

For Tog forventes en budgetafvigelse på 0,7 mio. kr. Det skyldes udgifter til passagertælleudstyr på Lemvigbanen, samt en efterregulering fra 2020.

Derudover blev estimatet for tab på debitorer opdateret ved 2. kvartal til 5,2 mio. kr. Der er ikke justeret på det siden, men det giver en budgetafvigelse på 2,7 mio. kr.

Inklusive mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der sammenlignet med budgettets 1.704,7 mio. kr. et samlet merforbrug på knap 24,3 mio. kr. svarende til 1,4 %.

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

Tillægsbevilling til budget 2021

Derudover indstiller administrationen, at der bliver lavet en tillægsbevilling med mindre ændringer til budgettet for 2021, hvilket i henhold til Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ skal godkendes af bestyrelsen som bevillingsmyndighed.

Bevillingen vedrører Flexbus og Kommunalkørsel, hvor hhv. Lemvig, Randers og Viborg har fået ændret budgettet for 2021. Samlet er bevillingen på 0,3 mio. kr. og ændringen er sket efter ønske fra de berørte kommuner.

Direktøren indstiller,

- **at** det forventede regnskab for 2021 efter 3. kvartal tages til efterretning.
- **at** bestyrelsen godkender tillægsbevillingen til budget 2021.

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

Bilag

- 2.a FR Q3 2021 - bilag 1
- 2.b FR Q3 2021 - bilag 2
- 2.c FR Q3 2021 - bilag 3

3 Indstilling om elektroniske ramper i busser

Resumé

Administrationen indstiller til, at der i fremtidige udbud af A-kontrakter stilles krav om, at fabriksnye busser med lav indstigning har monteret elektroniske ramper til betjening af kørestolsbrugere. En fuld omstilling af alle busser vil ske over en periode på op til 14 år, og vurderes at medføre en årlig merudgift på mellem 2.5-5.0 mio.kr.

Sagsfremstilling

En aktuel rapport fra Institut for Menneskerettigheder konkluderer, at 47 % af personer med større fysiske handicap ubesværet benytter bus og tog. En af udfordringerne er på- og afstigning, der ofte kræver assistance fra en ledsager eller andre kunder. Samtidig har Herning Kommune og Midttrafik netop fået elektroniske ramper i de 14 nye bybusser i Herning. Tiltaget har fået ros af handicaporganisationer og god omtale i pressen for at øge tilgængeligheden.

At indføre krav om elektroniske ramper i alle busser i nye kontrakter vurderes derfor at være et stort skridt i retning af at Midttrafiks busser bliver mere tilgængelige for kunder med fysiske handicaps. Et krav om elektroniske ramper understøtter desuden op ad Midttrafiks strategi om over en årrække at indfase busser med lav indstigningshøjde på regionale ruter med henblik på at øge tilgængeligheden for gangbesværede. Ønsket er tidligere blevet fremsat af handicaporganisationer i Midttrafiks tilgængelighedsforum.

Elektroniske ramper fungerer ved, at der både udvendig på bussen og indvendigt i bussen er monteret en knap med et kørestolslogo. Når en kunde trykker på knappen, bliver chaufføren orienteret om, at den elektroniske rampe skal aktiveres. Rampen aktiveres direkte fra chaufførens plads, så chaufføren ikke skal forlade bussen. Ved behov kan chaufføren også sænke bussen til kantstensniveau, så rampens hældning ikke bliver for stejl for kunden.

Specielle forhold ved elektroniske ramper

For at en elektronisk rampe skal fungere optimalt, er højden til kantstenen væsentligt. Det er vigtigt, at kantstenen er høj nok til, at kørestolsbrugeren uhindret kan køre ind og ud af bussen. Elektroniske ramper er derfor bedst egnede i områder, hvor stoppestedet er etableret ved kantstene.

Et andet opmærksomhedspunkt er forholdet til den øvrige trafik omkring bussen, specielt cyklister, idet der er risiko for, at rampen "skyder ud" over cykelstien. Denne risiko eksisterer også i dag, hvor busserne har manuelle ramper. Men modsat manuelle ramper vil elektroniske ramper ikke i samme omfang have overvågning fra fx en ledsager. Dermed kan indførelsen af elektroniske ramper medføre en begrænset risiko for ulykker.

Endelig kan medtagning af kørestolsbrugere forøge rejsetiden på den konkrete afgang. Det tager cirka et minut for en kørestolsbruger at køre ind eller ud af bussen, inden at bussen atter kan fortsætte sin rute.

Tidshorisont

Der er en fuld implementeringsperiode på op til 14 år, da elektroniske ramper kun vil blive et krav i nye A-kontrakter. Dermed indføres tiltaget efterhånden som eksisterende kontrakter sendes i udbud.

Ofte skiftes hele bybusflåden ud for hvert nyt udbud. Det betyder, at områder (for eksempel hele byen eller ruten) får elektroniske ramper i busserne efter et udbud. Men i Aarhus er situationen en anden. AarBus udskifter i gennemsnit mellem 5–30 busser hvert år. Hvis elektroniske ramper indføres i Midttrafik, vil det i Aarhus være svært at vide, om bussen har elektronisk eller manuel rampe. Dette kan skabe usikkerhed for kunder i kørestol.

Administrationen vurderer, at en eftermontering af elektroniske ramper i de nuværende busser vil medføre en ganske betydelig merudgift, og i flere tilfælde slet ikke være teknisk muligt.

Erfaringer fra FynBus

FynBus har siden 2015 krævet elektroniske ramper i takt med, at nye busser har erstattet de gamle. I dag er hovedparten af FynBus' regionale ruter og mange af bybusserne udstyret med elektroniske ramper. Erfaringerne herfra er gode.

I et testforsøg fra 2019 undersøgte FynBus brugen. Udvalgte kørestolsbrugere benyttede busserne i en periode på tre måneder. Erfaringerne derfra viste:

- at der generelt var gode stoppestedsforhold. Testdeltagerne var positivt overraskede over, hvor nemt det var at komme både på og af bussen.
- at der generelt var hjælpsomhed og forståelse både fra andre kunder og chauffører.

Testpersonerne fandt, at de største udfordringer var:

- uddannelse af chaufførerne. Det viste sig, at der til trods for inddragelse af busselskabet og information på chaufførportalen, stadig var chauffører, som ikke vidste, hvordan de skulle betjene den elektroniske rampe.
- sænkning af bus ved stoppesteder uden kantsten

Chaufførerne i forsøget oplyste, at der generelt var få problemer med ramperne. Brug af ramper har begrænset effekt på køretiden – i 80% af tilfældene blev det vurderet, at medtagning af kørestol havde ingen eller begrænset betydning for køreplanen.

Betydning for kunderne

Tiltaget vil over tid medføre en forøget tilgængelighed for kørestolsbrugere. Da tiltaget kun kan indføres gradvist, vil Midttrafik over en lang periode dog ikke kunne garantere, at kunderne kan betjenes med elektroniske ramper. Det er væsentligt, at der gøres opmærksom herpå i Midttrafiks rejsebetingelser, og at der eventuelt iværksættes en proaktiv kommunikation ud mod kunderne.

Økonomi

I udbuddet af Herning bybusser fik Midttrafik optionstilbud på elektroniske ramper. Busselskaberne afgav priser på mellem 3.600-8.000 kr. per bus per år. Dette svarer til

en samlet merudgift på 36.000-80.000 kr. for hele kontraktperioden. Herudover har flere busproducenter oplyst om, at en elektronisk rampe koster mellem 30-35.000 kr. per bus. Oveni prisen kommer vedligehold og eventuelle reparationer.

Ved fuld indfasning i samtlige kontrakt- og reservebusser vurderes elektroniske ramper at medføre en samlet, årlig ekstraudgift på mellem 2.5-5.0 mio.kr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender krav om elektroniske ramper i alle kontrakt- og reservebusser i kommende A-kontrakter.

4 Skolekort på rejsekort

Resumé

Som et led i Midttrafiks digitaliseringsstrategi skal skolekort udbydes på rejsekort fra det kommende skoleår 2022/23. Overflytningen til rejsekort var i første omgang betinget af, at Rejsekort & Rejseplanen A/S fik implementeret et nyt API – forventet i slutningen af 2020. Midttrafik har siden fået bekræftet, at det er muligt at overgå til rejsekort på det eksisterende API fra sommeren 2022.

Overgangen fra det nuværende skolekort på plastikkort til rejsekort vil medføre en række tekniske ændringer, der kan give udfordringer i forhold til den nuværende praksis, kommunernes udgifter og Midttrafiks indtægter.

Sagsfremstilling

Skolekort udstedes til befordringsberettigede elever på folkeskoler og bliver finansieret af kommunerne. Det er også muligt for friskoler og privatskoler at benytte sig af løsningen.

Et skolekort udstedes for et skoleår ad gangen. I den nuværende løsning bliver der produceret nye plastikkort hvert år. Midttrafik betaler cirka 0,5 mio. kr. årligt for denne løsning. Med skolekort på rejsekort kan eleverne rejse fem år på samme kort, før det skal fornyes.

Kommunerne skal medregne en ekstra udgift på 50 kr. per rejsekort, som vil blive faktureret ved første kort. Med udgangspunkt i skoleåret 2020/2021 viser nedenstående tabel, fordelingen af skolekort på kommuner. Rejsekortets levetid er fem år, hvorefter det koster 50 kr. igen. Erstatningskort koster fortsat 50 kr. Samme pris som den nuværende løsning.

Kommuner	Antal skolekort (2020/2021)	Samlet betaling for rejsekort 1. år (anslået)
Aarhus	1.478	73.900
Herning	115	5.750
Favrskov	186	9.300
Viborg	745	37.250
Skanderborg	355	17.750
Norddjurs	145	7.250
Randers	601	30.050
Ringkøbing-Skjern	6001	300.050*)
Skive	688	34.400
Horsens	329	16.450
Silkeborg	1003	50.150
Syddjurs	468	23.400
Odder	268	13.400
Hedensted	210	10.500
Lemvig	8	400
Struer	82	4.100
Ikast-Brande	3	150

Holstebro	53	2.650
Total	12.738	636.900

*) Ringkøbing-Skjern er gratis kommune og afregner i dag deres kørsel med Region Midtjylland og betaler 35 kr. per kort til Midttrafik, hvilket vil stige til 50 kr., når skolekort overgår til rejsekort.

Prisen på skolekort bliver i rejsekortsystemet udregnet efter et andet takstprincip end pendlerkort, hvilket betyder, at en elev (kommunen) kan betale for flere zoner end en pendlerkortkunde for den samme strækning. Det skyldes, at de øvrige trafikselskaber har besluttet denne løsning tidligere. Da Midttrafik først indtræder i skolekort-samarbejdet nu, har vi ikke mulighed for at ændre på dette.

Midttrafik vil i forbindelse med overgangen til rejsekort efterregulere priserne manuelt for skolerne. For at nedsætte mængden af dette arbejde, er det vigtigt, at skolerne vælger den rigtige rutesammensætning, hvilket der skal tages højde for i oplæringen. Midttrafik vil forsøge at finde nye procedurer, der kan lette denne efterregulering.

I forbindelse med Midttrafiks overgang til skolekort på rejsekort skal der foretages en række forretningsmæssige beslutninger:

Valg af typer af skolekort

Kommunerne har i dag kunnet vælge mellem tre typer skolekort i den nuværende løsning:

Gule: Gyldige alle ugens dage, hele døgnet (ml. bopæl og skole) – Aarhus Kommune, privat- og friskoler

Grønne: Gyldige alle hverdage frem til fredag kl. 18 (ingen weekend og helligdage) (ml. bopæl og skole) – Alle kommuner i Midttrafik, undtagen Aarhus og Ringkøbing-Skjern kommuner

Blåt: En særaftale om ubegrænset kørsel i hele kommunen – ikke gyldigt i tog – Ringkøbing-Skjern Kommune

Administrationen anbefaler, at Midttrafik fastholder denne inddeling efter overgangen til rejsekort, da Midttrafik anerkender kommunernes forskellige behov. For kunderne vil det betyde, at de får det samme produkt med rejsekortet. Der kan dog blive behov for justeringer i forhold til Ringkøbing-Skjern Kommune særaftale, hvilket vil blive håndteret bilateralt.

Afklaring om takstændring for de skolebørn, der er fyldt 16 år

I den nuværende løsning takseres 16-årige skolekortkunder til voksentakst. Ved overgangen til rejsekort vil det betyde ekstra administration for skolesekretærerne, fordi der skal bestilles og betales 50 kr. for et nyt rejsekort. Ændringen af kundetype sker ikke automatisk på det nuværende kort, og skal derfor udskiftes, når eleven fylder 16 år.

De øvrige trafikselskaber i Danmark har besluttet, at alle skolebørn rejser til børnetakst uanset alder, da de vurderer, at det er en administrativ tung og besværlig proces for kommunerne, når børnene overgår til 'voksen-produktet'.

Midttrafik kan beslutte fortsat at taksere de 16-årige til voksentakst. Det vil betyde samlede årlige ekstraomkostninger for kommunerne på cirka 65.000 kr. og ekstra administration hos skolesekretærerne, da det er nødvendigt at udstede nye rejsekort til de elever, der fylder 16 år.

I skoleåret 2019/2020 havde Midttrafik 1.293 elever, der var fyldt 16 år og kommunen betalte derfor voksentakst for deres skolekort. Beslutter Midttrafik sig for samme løsning som NT og de øvrige trafikselskaber vil det betyde et potentielt indtægtstab for Midttrafik på cirka 3 mio. kr. årligt. De samlede indtægter for skoleåret 2019/2020 er cirka 20.000.000 kr.

Skal Midttrafik følge samme linje som de øvrige trafikselskaber, bør de manglende indtægter, som i sidste ende vil mangle hos ejerne (kommuner og region), skulle afregnes internt i kommunerne mellem Børn og Unge-forvaltningerne og Teknik og Miljø-forvaltningerne. Skolesekretærerne sparer den ekstra administration ved at bestille nye kort til 16-årige, men Midttrafik får en administrativ ekstra opgave, da differencen mellem børnetakst og voksentakst skal kompenseres bagudrettet til Midttrafik.

Administrationen anbefaler, at Midttrafik fastholder at taksere 16-årige med skolekort til voksentakst, trods kommunernes merudgifter til nye rejsekort, når eleven fylder 16 år. Ordningen følger øvrige produkter i Midttrafik, hvor kunder, der er fyldt 16 år bliver takseret til voksentakst, og Midttrafik kan fastholde indtægten på Skolekort uden et indtægtstab på cirka 3 mio. kr.

Baggrund for overgangen til rejsekort

Med skolekort på rejsekort indgår Midttrafik i en fælles skolekort-løsning med de øvrige trafikselskaber. Fordelen herved er, at vi kan erfaringsudveksle og dele eventuelle udviklingsomkostninger med de øvrige trafikselskaber. Løsningen er fremtidssikret, da den udspringer fra den fælles platform SUSY – mitskolekort.dk. Eventuelle ændringer og udvikling skal aftales mellem trafikselskaberne. Det er fortsat Susy systemet, der håndterer skolekortbestillingen (hvor mitskolekort.dk er frontend). Det er bare kortudstedelsen som flyttes til rejsekortsystemet.

Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S vil være uændret, da den afhænger af vores samlede indtægts- og passagertal, og dermed er uafhængig af kundemængden på rejsekort. Midttrafik betaler i dag cirka 0,5 mio. kr. for den nuværende løsning hos Idemia.

For kunderne betyder det, at de får deres skolekort på et "rigtigt" billetmedie som rejsekort og på den måde opnår kendskab til produktet. Medmindre kunden skifter skole eller adresse, kan de bruge det samme rejsekort hele deres skoletid (dog kun fem år ad gangen), fremfor at få et nyt i starten af hvert skoleår.

Skolesekretærerne, der i dag bestiller skolekortet, skal fortsat bestille skolekortet i SUSY, dog i en lidt anden opsætning. De vil fremadrettet blive faktureret fra Rejsekort A/S for hvert kort de bestiller, fremfor en samlet faktura fra Midttrafik et par gange om året.

Bestilling af nye kort og erstatningskort, samt fakturering vil overgå til Rejsekort A/S, hvilket medfører et mindre ressourcetræk hos Midttrafik. Midttrafik vil dog fortsat supportere skolerne med svar på spørgsmål og hjælp til bestilling.

En ændring af skolekortudstedelse kan medføre en udgift til justering af vores indtægtsdelingsprogram, hvis de data vi kan få leveret om salg af skolekort bliver ændret.

Direktøren indstiller,

- **at** Midttrafik fastholder de nuværende typer af skolekort, herunder at håndtere Ringkøbing-Skjerns særaftale.
- **at** Midttrafik fastholder voksentaksten fra 16 år, som medfører en ekstra udgift på 50 kr. per kort.

5 Evaluering af dagsbilletter

Resumé

Midttrafik lancerede medio 2020 en særlig dagsbillet på Midttrafik app. Dagsbilletten blev solgt i to varianter – en gældende for hele regionen og en gældende for Aarhus-området. Formålet var primært at gøre det mere attraktivt at købe billet i app'en på et tidspunkt, hvor der blev opfordret til at begrænse kontantsalget i busserne.

Efterhånden som vi nærmer os en mere normalsituation, giver det mening at evaluere forsøget og tage stilling til, om det skal være et permanent tilbud i app'en.

Det kan på baggrund af erfaringerne fra de seneste måneder konstateres, at der er en kundemæssig interesse for tilbuddet, uden at det i øvrigt vurderes at underminere indtægterne fra andet kontantsalg. Det indstilles derfor at forsøget gøres permanent, dog sådan at markedsudviklingen følges og taksterne løbende kan justeres i forhold til udbud og efterspørgsel.

Sagsfremstilling

De to dagsbilletter sælges til en pris på hhv. 99 kr. for en billet til hele regionen og en pris på 44 kr. for en billet gældende indenfor Aarhus Kommune.

Prisen medfører, at regionalbilletten er prismæssig attraktiv for kunder, der rejser på 10 zoner og op – eller som rejser retur på rejser fra 5 zoner og op. Dette er sammenlignet med en almindelig enkeltbillet. Eksempler på en rejse hvor billetten er attraktiv er Aarhus – Grenaa (11 zoner), mens den f.eks. også er attraktiv ved en returrejse Aarhus – Odder (5 zoner).

Billetten i Aarhus-området er prismæssig attraktiv, for kunder der rejser 3 eller flere 2-zoners rejser, eller 2 eller flere 3 og 4 zoners rejser.

Omsætningen på billetterne – sammenholdt med den samlede omsætning på enkeltbilletter i 2021 ser således ud:

Omsætning	Enkeltbillet	Dagsbillet	Dagsbillet	Dagsbillet	Dagsbillet
	i alt	region	Aarhus	i alt	andel
Januar	3.861.663	49.021	27.521	76.542	2,0%
Februar	4.187.402	56.745	31.320	88.065	2,1%
Marts	5.513.308	90.974	47.559	138.533	2,5%
April	6.400.169	110.139	49.726	159.865	2,5%
Maj	7.578.115	130.297	62.304	192.601	2,5%
Juni	8.586.204	149.260	73.288	222.548	2,6%
Juli	8.331.860	188.154	92.862	281.016	3,4%
August	9.744.404	182.037	101.880	283.917	2,9%

Som det fremgår af oversigten, har dagsbilletten nu en samlet markedsandel på omkring 3 % sammenholdt med det samlede salg af enkeltbilletter i Midttrafik. Sidstnævnte omfatter salg på app'en, salg i busserne og salg i automater i de aarhusianske bybusser og på letbanestrækningen.

Det vurderes samlet, at der er et marked for dagsbilletten der gør det rimeligt at fortsætte med tilbuddet. Samtidig er markedsandelen ikke større, end at det ikke ser ud som om det kannibalerer væsentligt på andre typer af enkeltbilletter.

Det er vanskeligt at vurdere den samlede økonomiske effekt af tilbuddet, da vi ikke kender rejselængden på dagsbilletten og ikke ved, hvor mange gange der typisk rejses på den. Det må dog antages, at de kunder der køber en dagsbillet som udgangspunkt gør det for at spare penge, hvilket umiddelbart medfører en mindreindtægt for Midttrafik.

Dette skulle gerne modsvares af en tilsvarende øget antal kunder, som vælger at rejse med bus. Dette kan ikke dokumenteres ud fra de tilgængelige oplysninger, men det er værd at bemærke, at både DSB og ARRIVA-tog opererer med tilsvarende billetprodukter. ARRIVA sælger ligeledes dagsbilletter til hele Midtjylland fra 129 kr. pr. dag, mens DSB i betydeligt omfang er begyndt at sælge Orange billetter lokalt (f.eks. 23 kr. for en billet fra Aarhus til Randers). Undlader Midttrafik at følge med i denne konkurrencesituation, vil det kunne medføre at kunder som i øvrigt med fordel kunne rejse med bus, i stedet anvender tog.

På den baggrund indstilles det, at tilbuddet fortsætter på Midttrafik app'en, men dog sådan at taksten løbende kan justeres af administrationen i forhold til markedssituationen.

Direktøren indstiller,

at forsøget med dagsbilletter gøres permanent, og at taksten for dagsbilletter løbende kan justeres af administrationen i forhold til markedssituationen.

Orientering

6 Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 10. december 2021

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 10. december 2021.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Budget 2022 2. behandling
4. Midttrafiks strategiplan 2021-2024
5. Artikel i Stiften om rute 100 og snyd
6. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

7 Henvendelse fra Transportministeriet vedr. udvikling af MaaS-app

Resumé

Rejsekort & Rejseplan A/S har gennem længere tid udført et forarbejde mhp. udvikling af en national MaaS-app. Det har vist sig, at der er en række organisatoriske og it-tekniske risici forbundet med projektet samt udfordringer ift. tid og økonomi. Transportministeriet ønsker derfor at afdække, om MaaS-appen kan realiseres hurtigere, med mindre risici og til færre penge, og har bedt Deloitte om at vurdere, om DSB kan løfte opgaven.

Sagsfremstilling

Rejsekort & Rejseplan A/S skal i de kommende år anvende en stor del ressourcer og tid til at opbygge en organisation, som kan løfte udviklingsopgaven og gennemføre et komplekst udbud. Organisationen har begrænset erfaring med begge dele. Det betyder væsentlige økonomiske og tidsmæssige risici for projektet.

DSB har allerede erfaring med udvikling og drift af en nationalt dækkende kollektiv transport-app. Derfor ønsker Transportministeriet at få afdækket, om opgaven med at udvikle og realisere en MaaS-app med fordel kan udnytte eksisterende kompetencer og indsigt i rejsekort- og rejseplansystemerne hos DSB.

Deloitte skal udover at lave en økonomisk og risikomæssig vurdering af DSB's eventuelle opgaveløsning også undersøge, om der fortsat vil være udviklingsudgifter forbundet med opgaven for Rejsekort og Rejseplan A/S.

Afdækningen forventes at tage to måneder.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Brev til ejerne af Rejsekort & Rejseplan AS

8 Orientering om Midttrafiks likviditet pr. medio oktober 2021

Resumé

Midttrafik bestyrelse godkendte på mødet i marts en tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. til sikring af Midttrafiks likviditet. Administrationen har udsendt kreditnotaer til ejerkredsen for i alt 55 mio. kr. og hovedparten heraf er modregnet ved a conto-betalingen den første oktober. Udviklingen i likviditeten er en smule bedre end prognosen, og administrationen vil igangsætte en delvis tilbagebetaling af tillægsbevillingen.

Sagsfremstilling

Midttrafik og de øvrige trafiksselskaber i Danmark har sammen med KL og Danske Regioner opnået en aftale med staten om fuld kompensation i 2021 for de økonomiske konsekvenser af COVID-19. Staten betalte primo juli kompensation for årets første fire måneder, men har haft en længere sagsbehandlingstid på godkendelse af udbetaling af kompensation for maj og juni. Statens betaling for disse to måneder, i alt 33,5 mio. kr. forventes at tilgå Midttrafik primo november, men var forventet i slutningen af september.

Den likvide beholdning balancerer, men kun fordi enkelte ejere endnu ikke har modregnet tilbagebetalingen i deres a conto-betaling. Det er fortsat vurderingen, at cirka 85 % af kunderne er vendt tilbage til den kollektive trafik, og passagerindtægterne er dermed et stabilt bidrag til det daglige cashflow.

Der resterer endnu tilbagebetaling af 55 mio. kr. vedrørende tillægsbevillingen, og det forventes fortsat afregnet inden afslutningen på regnskab 2021. Tidspunktet for tilbagebetalingen vil dog være påvirket af statens tiltrædelse af aktstykket for næste kompensationsbetaling, ligesom det er en forudsætning, at kunderne er kommet tilbage for at blive.

Direktøren indstilling,

at orienteringen om Midttrafiks likviditet tages til efterretning.

9 Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2020

Resumé

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder hvert år en rapport med nøgletal fra trafikskabernes regnskaber. Rapporten vedrørende regnskab 2020 er offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, og administrationen orienterer her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rapport med nøgletal for regnskab 2020 fordelt på landets trafikskaber er offentliggjort 16. september 2021. Et uddrag af sammenligning af udgifter ses herunder

Drifts-, salgs- og administrationsudgifter							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.165,2	44,5	530,8	628,7	1.420,9	717,0	6.507,1
Salgsudgifter (mio. kr.)	238,8	0,5	14,0	38,7	85,8	55,7	433,4
Administrationsudgifter (mio. kr.)	191,3	3,2	34,1	25,9	55,4	41,6	351,4
Bruttoudgifter (mio. kr.)	3.595,3	48,1	578,9	693,3	1.562,2	814,2	7.291,9
Driftsudgifter %	88,0%	92,4%	91,7%	90,7%	91,0%	88,1%	89,2%
Salgsudgifter %	6,6%	1,0%	2,4%	5,6%	5,5%	6,8%	5,9%
Administrationsudgifter %	5,3%	6,6%	5,9%	3,7%	3,5%	5,1%	4,8%
Antal køreplankter (tusinder)	4.084	81	626	834	1.855	908	8.388
Driftsudgifter per køreplankter	775	550	848	754	766	789	776
Salgsudgifter per køreplankter	58	6	22	46	46	61	52
Administrationsudgifter per køreplankter	47	39	54	31	30	46	42
Bruttoudgifter per køreplankter	880	595	925	832	842	896	869

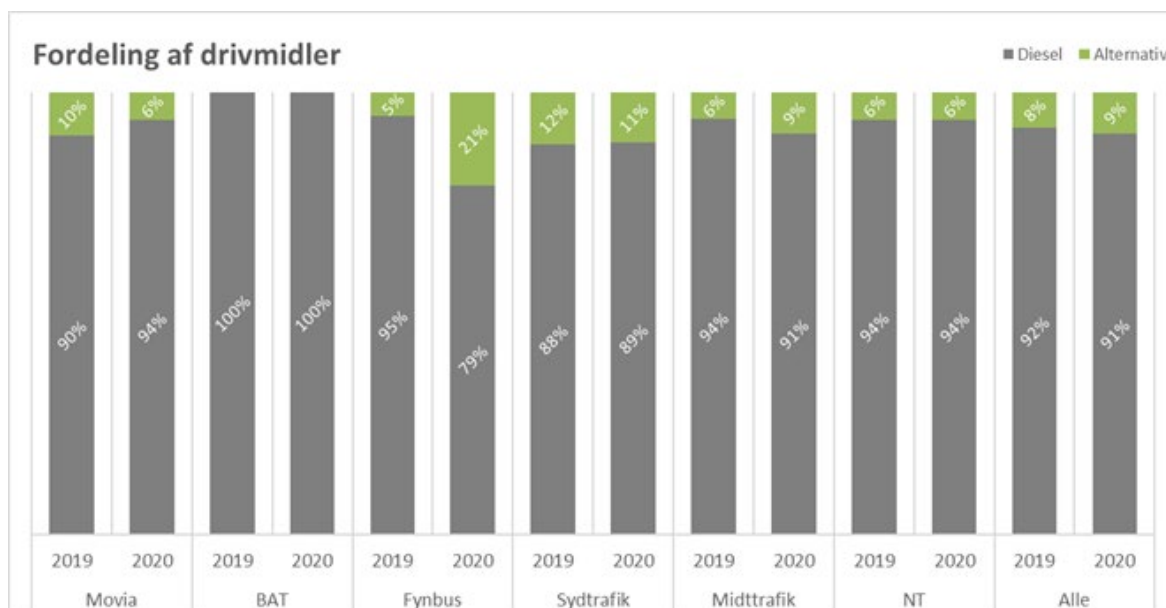
Tallene viser, at Midttrafik er det billigste trafikskab i Danmark målt på andelen af bruttoudgifter, der går til administration. Ligeledes har Midttrafik den laveste udgift til administration per køreplankter med 30 kr./køreplankter mod landsgennemsnittet på 42 kr./køreplankter. Midttrafik er kun overgået af BAT og Fynbus når det kommer til andelen af udgifter, der anvendes direkte til drift ligesom kun BAT og Sydtrafik har en lavere bruttoudgift per køreplankter end Midttrafik.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rapport indeholder desuden en sammenligning af indtægter hos de forskellige trafikskaber. Et uddrag ses herunder med tal fra 2019 som reference.

Indtægter og tilskud							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1000 indbyggere	2.654	40	493	721	1.328	590	5.827
Passagerindtægter (mio. kr.)	1.116,2	22,6	194,5	192,8	483,7	215,8	2.225,6
Tilskud fra regioner og kommuner (mio. kr.)	2.479,1	25,6	384,4	433,5	1.080,8	485,6	4.889,0
COVID-19 tilskud fra staten (mio. kr.)	-	-	-	66,9	-	112,8	179,7
Passagerfinansieringsgrad	31%	47%	34%	28%	31%	27%	31%
Indtægt per køreplankter (kr./time)	273	279	311	231	261	238	265
Regionale og kommunale tilskud per indbygger (kr./indbygger)	934	644	779	601	814	823	839
Fra 2019							
Passagerfinansieringsgrad	47%	49%	34%	35%	43%	37%	43%
Indtægt per køreplankter (kr./time)	401	380	310	301	364	326	368
Regionale og kommunale tilskud per indbygger (kr./indbygger)	728	780	784	639	677	849	723

Pga. COVID-19 og usikkerhederne omkring – bl.a. har kun Sydtrafik og NT udskilt kompensation fra Staten – er sammenligningen mellem trafiksselskaber besværliggjort. Af samme årsag kan der ikke drages konkrete konklusioner.

Trafiksselskaberne angiver hvilke drivmidler busserne kører på. Langt størstedelen af busserne kører på fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er diesel, men der findes også alternative drivmidler som el, biodiesel, HVO og Biogas. Udviklingen fra 2019 til 2020 for trafiksselskaberne ses af det følgende. Midttrafik er gået fra at have 6% af busser på alternative drivmidler i 2019 til 9% i 2020. Kun Fynbus og Sydtrafik har en større andel af busser på alternative drivmidler i 2020 med hhv. 21% og 11%.



Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 9.a Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel - Regnskab 2020

10 Orientering om Status for udmøntning af kvalitetsløftpuljen

Resumé

Første ansøgningsrunde for medfinansiering fra Midttrafiks kvalitetsløftpulje er netop gennemført. Der er indkommet 10 projekter med et samlet budget på 5 mio. kr., hvoraf der er ansøgt om medfinansiering på fra puljen på ca. 2,3 mio. kr. Projekterne vurderes alle som gode og inden for rammen af puljens formål, men enkelte detaljer i tre af ansøgningerne skal afklares med de enkelte kommuner inden endelig tildeling.

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. Tre af ansøgningerne kræver dog nærmere dialog med kommunerne omkring medfinansieringsgrad og ruteføring – den endelige tildeling til afventer derfor, at disse forhold falder på plads.

Dette forventes afklaret i starten af november.

Fakta om ansøgningsrunden:

- 10 ansøgninger fra i alt 6 kommuner.
- Projekterne har et samlet budget på 5 mio. kr., hvoraf der er ansøgt medfinansiering på 2,3 mio. kr.
- Projekterne berører stoppesteder med i alt omkring 2.500 daglige påstigere.
- Projekterne ligger alle fint i tråd med Midttrafiks stoppestedshåndbog, og omhandler bl.a. læskure, cykelparkering, information og tilgængelighed.

Det forventes at der i alt udmøntes mellem 1,9 og 2,3 mio. kr. Såfremt det fulde beløb udmøntes betyder det, at der fortsat vil være 2,7 mio. kr. i stoppestedspuljen.

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.

11 Ungdomskort på rejsekort og app

Resumé

Som sidste led i digitaliseringen af Ungdomskortet i Midttrafik blev der lukket ned for bestillingen af papkort i første kvartal 2021. Kunder med papkort skulle dermed vælge, om de ønskede deres Ungdomskort i Midttrafik app eller på et rejsekort. Konverteringen fra pap til digitale produkter var præget af uddannelsernes nedlukning, hvor salget af Ungdomskort har været meget lavt.

Samfundets genåbning og en massiv markedsføringskampagne har medført, at salg af Ungdomskort er steget fra august 2021, og der tegner sig et billede af, at kunderne i overvejende grad vælger Midttrafik app fremfor rejsekort som ny leveringsform.

Sagsfremstilling

Da Midttrafik indførte muligheden for at bestille Ungdomskort i Midttrafik app i 2019, var det med ønsket om at digitalisere Ungdomskortet på lige fod med pendlerkortet, hvor kunderne frit kan vælge levering i Midttrafik app eller på rejsekort.

Rejsekortdelen blev dog forsinket, da en overflytning til rejsekort var betinget af, at Rejsekort & Rejseplan A/S skulle implementere et nyt API – forventet i slutningen af 2020. Det nye API var imidlertid ikke klar i slutningen af 2020. Det blev herefter besluttet, at Midttrafik og NT kunne tilgå det eksisterende API i starten af 2021.

Konverteringen forløb planmæssigt. Størstedelen af kunderne valgte Midttrafik app fremfor rejsekort som leveringsform, da de skulle vælge leveringsform. I perioden januar – maj 2021 blev der solgt 17.265 Ungdomskort i Midttrafik app og 605 Ungdomskort som rejsekort.

En tendens der er fortsat hos de nye kunder, der startede uddannelse i august/september 2021 og således skulle vælge leveringsform første gang. I oktober 2021 er fordelingen af aktive Ungdomskort:

12.051 Ungdomskort i Midttrafik app
1.364 Ungdomskort på rejsekort

Markedsføringskampagne

Midttrafik har satset stort på de nye studerende, der startede en ungdomsuddannelse efter sommerferien og deres forældre. Med markedsføring på de sociale medier, YouTube, Google Ads, plakater i busser, på uddannelsesinstitutioner og store plakater i bybilledet er det lykkedes at eksponere budskabet om Ungdomskortet mere end 3 mio. gange på tværs af medierne.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

12 Indtægtsfordeling af Ungdomskort – Bus-tog

Resumé

Administrationen orienterer om ny indtægtsdelingsmodel mellem trafikselskaber og togoperatører i forhold til indtægtsdeling af salg af Ungdomskort.

Ligeledes orienteres om konsekvenserne for Midttrafik og håndteringen i regnskab og budget.

Sagsfremstilling

Ungdomskort til såvel ungdoms- som videregående uddannelser sælges af såvel trafikselskaber som togoperatører. Trafikselskaberne sælger primært ungdomskort indenfor takstområder, mens togoperatørerne (i praksis DSB) primært sælger ungdomskort på tværs af takstområder og trafikselskaber.

Ungdomskortene kan dog anvendes i såvel bus som tog. Der skal derfor ske en indtægtsdeling af indtægten for salg af Ungdomskort, som baserer sig på, hvor meget kortene anvendes i bus og hvor meget de anvendes i tog.

Siden etableringen af Takst Vest i foråret 2018, har denne indtægtsdeling baseret sig på en aconto-afregning, idet der ikke har eksisteret en model til at håndtere fordelingen. En sådan model er nu udarbejdet af parterne og baserer sig på, at indtægterne fordeles via opslag på Rejseplanen, så den part der har transportarbejdet også modtager indtægten. På mange måder minder modellen om Midttrafiks egne kommende model til at fordele indtægter blandt ejerne.

Samtidig med udvikling af modellen er der sket en genberegning af indtægtsdelingen for perioden 2018 – 2020. Genberegningen viser at Midttrafik har modtaget en for stor andel af indtægterne i de 3 år, så der skal afregnes 6,2 mio. kr. vedr. 2018, 8,0 mio. kr. vedr. 2019 og anslået 11,6 mio. kr. vedr. 2020. Disse beløb skal derfor tilbagebetales til DSB/ARRIVA. Årsagen til tilbagebetalingen skyldes, at flere elever har anvendt kort udstedt af Midttrafik i tog end forventet. Midttrafik har modtaget alle disse indtægter ved salget af kortet i de respektive regnskabsår. Konsekvensen af ændringen for budget 2022 for de enkelte bestillere er vedlagt som bilag.

Fremadrettet må det ligeledes forventes, at en større del af indtægten for Ungdomskort skal henføres til togoperatørerne.

Tilbagebetalingen for 2018 og 2019 vil blive indregnet i budgettet for 2022 ved 2. behandlingen af dette. Ligeledes vil der ske en generel nedskrivning af det forventede indtægter for salg af ungdomskort i budgettet.

Tilbagebetalingen for 2020 vil indgå i regnskabet for 2021 og dermed blive kompenseret af staten i forbindelse med Corona-afregning for 2021. Dette skyldes, at mindreindtægten vedrører 2020, hvor Midttrafiks manglende indtægter i øvrigt blev kompenseret af staten.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 12.a Bilag 1 - Fordeling af mindreindtægter ungdomskort - budget 2022

13 Orientering om tilpasninger på rute 118 Randers-Aarhus

Resumé

Den 8. august 2021 trådte en ny regionalrute 118 mellem Randers og Aarhus i kraft. Den nye rute 118 erstatter tidligere rute 118 og 918X mellem Aarhus og Randers. Den første tid efter driftsstart på ruten viste udfordringer med driftsstabiliteten, hvorfor Midttrafik igangsatte en systematisk driftsopfølgning på ruten med henblik på identifikation af udfordringer, årsager og løsninger.

Administrationen orienterer hermed om kommende tilpasning af køreplanen for regionalrute 118 mellem Randers og Aarhus.

Sagsfremstilling

Den umiddelbare erfaring med driften på rute 118 mellem Randers og Aarhus efter driftsstart viste en ustabil driftssituation, hvor kunderne bl.a. oplevede større forsinkelser på afgang i myldretiden, forkerte ruteføringer og manglende skiltning på busserne. På baggrund af stærke indikationer om behovet for justering af køreplanen igangsatte Midttrafik en umiddelbar opfølgningsplan med henblik på at identificere omfanget af udfordringer, årsager og løsninger. Den umiddelbare opfølgningsplan omfattede:

- Gennemgang af kundehenvendelser
- Oplevelser med driften (via selvsyn i marken og via Midttrafik Live)
- Gennemgang af køretidsdata

Den umiddelbare opfølgning viste, at den grundlæggende årsag til udfordringerne med ustabil drift og store forsinkelser ikke kunne tilskrives opstartsvanskeligheder for nyt busselskab med en ny rute eller midlertidige trafikale problemer alene, men i væsentlighed udfordringer med den planlagte køretid i forhold til det faktiske behov.

Behovet for mere køretid, særligt på de standsende afgang i myldretiden, betyder, at den faktiske rejsetid mellem Randers og Aarhus bliver væsentlig større end først antaget i den nuværende køreplan for rute 118. Det har stor betydning for grundantagelsen i det udarbejdede rutekompleks – at de tilbudte standsende ture kunne være et acceptabelt alternativ til lynturene, da de kunne ville medføre lidt længere rejsetid end tilbudte lynture i myldretiden.

Den antagelse har vist sig ikke at holde i virkeligheden, og derfor har Midttrafik forslået Region Midtjylland, at der implementeres en ny samlet løsning, som både indeholder justeringer på de standsende afgang med mere køretid end tidligere og et tilbud om væsentlig flere lyntursafgange i myldretiden for at fastholde et fortsat attraktivt tilbud mellem Randers og Aarhus.

Den nye løsning indeholder mere robuste køretider på det standsende system, hvor samtlige ture er gennemgået og justeret på baggrund af den faktisk drift.

- På de ordinært standsende afgang fra Aarhus til Randers mangler der generelt køretid, særligt i myldretiden. I tilretningen af køreplanen har afgangene fået tilført mere køretid - typisk mellem 6 og op til 12 minutter. Morgen og eftermiddag er der generelt indarbejdet mere køretid ud af Aarhus samt i Hadsten.

- På de ordinært standsende afgang fra Randers til Aarhus mangler der ligeledes køretid særligt i myldretiden. I tilretningen af køreplanen har afgangene fået tilført mere køretid mellem – typisk 6 og op til 14 minutter. Morgen og eftermiddag er der generelt indarbejdet mere køretid ind mod Aarhus samt i Hadsten.
- Lynbusafgange har vist sig ikke at være særligt forsinkede og har derfor kun i lille udstrækning har haft behov for justering.

Det er forventningen, at justeringen vil sikre mere rettidige afgang og en langt mere stabil driftssituation.

For fortsat at tilbyde et attraktivt tilbud mellem Randers og Aarhus er der i tillæg til nye køretider indarbejdet væsentligt flere lynture i myldretiden. I alt indeholder den nye køreplan 18 nye lynbusafgange fordelt i myldretiden morgen og eftermiddag – 9 per retning. I den nye køreplan er der dermed i alt 33 lynbusafgange på hverdage i begge retninger i alt, mens den nuværende plan indeholder 15 lynbusafgange. Den tidligere 918X i alt havde 52 afgang/hverdag, så justeringen bringer køreplanen væsentligt tættere på tilbuddet før omlægningen.

Med det udvidede antal lynbusafgange dækker køreplanen for rute 118 en stor andel af kunderne, der benyttede daværende rute 918X. Således betjener lynbusafgangene i det nye oplæg ca. 80% af de daværende kunder på rute 918X indenfor et interval af ift. +/- 15 minutter fra daværende rute 918X's afgangstider. De resterende passagerer ligger udenfor myldretiden og har her fortsat gode rejsemuligheder – blot med længere køretid på de standsende 118-afgange.

Det generelle stopmønster for ruten er ligeledes vurderet med henblik på at sikre betjeningen af mest nødvendige stoppesteder samtidig med hurtigst muligt flow i driftsafviklingen. Vurdering af nødvendige stoppesteder er taget med udgangspunkt i den faktiske benyttelse og afstanden til alternative stoppesteder. Resultatet af gennemgangen har betydet, at 3 stoppesteder i hver retning på det standsende system og 3 stoppesteder i hver retning på lynbusbetjeningen fremadrettet ikke betjenes af rute 118. Det er gældende for dem alle, at benyttelsen er lav og der er gode alternative stoppesteder i nærheden.

Igennem hele processen med tilpasning af rute 118 har Midttrafik haft en tæt dialog med busselskabet (Vikingbus) om udfordringer og løsninger, og i samarbejde med busselskabet er der aftalt en dato for implementering af ny løsning for rute 118.

Driftsstarten bliver den 28. november 2021, og implementeringsplanen indeholder følgende væsentlige milepæle:

Uge 40: 8. oktober	Midttrafik fremlægger forslag til ny køreplan og vognløb for Vikingbus. Dialog om den valgte løsning og dokumentation herfor.
Uge 41: 11. oktober	Midttrafik fremsender endelige køreplaner og vognløb til Vikingbus til videre implementering
Uge 41: 13. oktober	Kommunikation til kunder om ny kommende løsning. Der udsendes pressemeddelelse og køreplanen offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside.
Uge 43: 25. oktober	Implementering af mulige driftsFIX*

Uge 41-47:	Arbejdsperiode for Vikingbus – dannelse af nye chaufførvagter og varslingsperiode heraf.
Uge 47:	Ny køreplan træder i kraft den 28. november 2021

*DriftsFIX - I anerkendelsen af, at en ny permanent løsning er forholdsvis lang tid undervejs samtidig med, at udfordringerne med ustabil drift med store forsinkelser for kunderne er markant i perioden, har Midttrafik undersøgt mulighederne for hurtigere at kunne indarbejde tiltag for at stabilisere driften.

Fra mandag den 25. oktober 2021 vil busselskabet sikre, at flere ledige busser sættes mere i drift for at undgå at forsinkelser forplanter sig fra én afgang til den næste. Afgange, der ellers ville være afgået forsinket på grund af forrige agangs forsinkelse, vil således kunne komme afsted rettidigt ved brug af andre busser. Tiltagene vil ikke kunne løse det grundlæggende problem med manglende køretid undervejs på turene, men kan afhjælpe, at forsinkelserne ikke akkumulerer sig større hen over dagen.

Herudover indarbejdes en ny ekstra afgang i nuværende køreplan fra Aarhus til Randers om morgenen kl. 07.05, som skal sikre rettidig ankomst til uddannelser/skoler i Hadsten og Randers. I retningen mod Aarhus om morgenen forlænges nuværende afgang fra Ødum kl. 07.15 til at have opstart i Hadsten kl. 07.00. Dette vil give kunder i Hadsten bedre mulighed for rettidig ankomst til uddannelsessteder i Aarhus.

Tiltagene indarbejdes da Midttrafik har modtaget mange henvendelser om udfordringer med at møde i skole til tiden.

Den samlede tilpasning på rute 118 vil medføre langt større driftsstabilitet og give et væsentligt bedre tilbud til kunder på strækningen mellem Aarhus og Randers end tilfældet er med nuværende køreplan. Tilpasningen vil samlet set medføre et merforbrug på ca. 6000 køreplantimer årligt og 1 ekstra kontraktbus, som vil blive afholdt indenfor Region Midtjyllands eksisterende økonomiske ramme.

Direktøren indstiller,

at orientering om tilpasning af rute 118 mellem Randers og Aarhus tages til efterretning.

14 Orientering om handlingskatalog ved chaufførmangel

Resumé

Bestyrelsen blev d. 10. september orienteret om en generel mangel på chauffører i transportbranchen, og hvordan denne mangel hen over sommeren har medført konkrete udfordringer i Midttrafik. Midttrafik har udarbejdet et handlingskataloget, som kan bringes i anvendelse, hvis et busselskab akut mangler chauffører, eller hvis branchen som helhed bliver udfordret pga. en generel mangel på chauffører.

Sagsfremstilling

Administrationen har nu udarbejdet handlingskataloget, som kan benyttes i ekstraordinære situationer; når risici for udgåede ture på grund af chaufførmangel når et kritisk niveau, der enten ligger betragteligt udover det acceptable i en kortere periode eller vurderes at medføre større udfordringer over en længerevarende periode.

Kataloget definerer et kritisk niveau ud fra tre scenarier. Indenfor hvert scenarie er beskrevet mulige handlinger, som kan bringes i anvendelse:

1. Akut mangel på chauffører over en kort periode (1 dag til 7 dage)
2. Mangel på chauffører over en periode (cirka 8 dage til 3 måneder)
3. Forventning om en general mangel på chauffører i en længerevarende periode (cirka 90 dage eller mere)

Handlingskataloget beskriver ikke eventuelle årsager til manglen på chauffører. Årsagerne skal derfor altid klarlægges, så de kan indgå i Midttrafiks vurdering, inden handlinger iværksættes.

Det bemærkes, at nogle handlinger (fx dispensation for deltagelse på kurser) kun kan afhjælpe udfordringer på kort sigt. På længere sigt kan samme handling i stedet blive årsag til, at chauffører i stedet vælger at forlade branchen (fx pga. manglende opkvalificering).

Handlingskataloget drøftes på møde med busselskaberne i december, hvorfor der fortsat kan blive tilføjet handlinger i kataloget.

Flextrafik oplever aktuelt også udfordringer med leverandører, der ikke kan rekruttere tilstrækkeligt med chauffører, hvilket presser driftsafviklingen. Da dette handlingskatalog i høj grad er målrettet leverandører i busbranchen, er der udarbejdet et separat handlingskatalog for, hvordan Midttrafik kan assistere leverandører i Flextrafik.

Den aktuelle situation

Aktuelt fungerer driften uden en betydelig andel af udgået kørsel som følge af mandskabsmangel. Midttrafik er dog fortsat i kontakt med selskaber indenfor bus og flextrafik for at vurdere situationen på længere sigt. Flere selskaber oplyser, at de har

svært ved at skaffe nye medarbejdere, da arbejdsmarkedet er presset. Administrationen vurderer for, om der skal igangsættes handlinger, der kan afhjælpe situationen på længere sigt.

Betydning for kunderne

Handlingskataloget skal sikre, at driften opretholdes, så kunderne ikke oplever udgået kørsel.

Økonomi

Handlingerne i kataloget skal så vidt muligt afholdes uden ekstraudgifter for Midttrafik. Der kan dog blive tale om mindre udgifter til fx rekrutteringskampagner. Det bemærkes i øvrigt, at et busselskab bliver pålagt bod, hvis selskabet har udgået kørsel.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 14.a 21.20 - 181021 - Bestyrelsessag - Orientering om handlingskatalog.

15 Orientering om pulsmåling 3. 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.

Nedenfor skitseres hovedresultater i 3. kvartals pulsmåling og det videre forløb.

Sagsfremstilling

Overordnede resultater

Pulsmålingen blev gennemført i perioden 15. -24. september 2021 med en tilfredsstillende svarprocent på 85,6 %.

Siden sidste måling er arbejdssituationen ændret en del, i og med at alle medarbejdere fra og med 1. august 2021 igen må møde fuldt ind på arbejdspladsen. Dette har ført til en tilpasning af spørgerammen. Der er ikke længere behov for dedikerede spørgsmål til hhv. hjemmearbejdende og de, der skulle møde ind på arbejdspladsen – alle får nu samme spørgsmål. Blandt tilføjelserne er en vurdering af den nye model for hjemmearbejde, hvor medarbejdere tilbydes op til 2 ugentlige hjemmearbejdsdage, hvis arbejdsområdet er egnet til det.

Samtlige tilfredshedsscorer er steget ift. tidligere resultater, hvilket er meget positivt. Det viser, at medarbejderne er glade for at vænne tilbage til en normal arbejdssituation, hvor de kan se kollegaer. Samtidigt er det for mange en mulighed at bibeholde nogle af de positive effekter ved hjemmearbejde, herunder fordybelse i opgaver og fleksibilitet.

Arbejdsglæde og motivation

Temaet Arbejdsglæde og motivation indeholder fire spørgsmål og opnår overordnet set en gennemsnitlig score på 4,27 (2. kv. – 4,02) på en skala fra 1-5. Spørgsmålet med den højeste score er fortsat *"I mit team føler vi os motiverede til at gøre et ekstra godt stykke arbejde"*, der opnår en score på 4,41 (2. kv. – 4,24). Den største stigning ses på spørgsmålet *"Hvordan har du oplevet din arbejdsglæde i de sidste 30 dage?"*, der er steget fra 3,98 til 4,27 fra 2. kvartal til 3. kvartal.

Effektivitet og rammevilkår

Den gennemsnitlige besvarelse vedrørende spørgsmål om effektivitet og rammevilkår for arbejdet ligger på 4,29 (2. kv. – 4,20).

Der er to spørgsmål i temaet. Hvor det i de to kvartaler var spørgsmålet *"Har du ressourcerne, teknologien og den information du behøver, for at udføre et godt stykke arbejde?"*, der havde den største score er det i 3. kvartal vurderingen af egen effektivitet, der får den højeste score på 4,35.

Arbejdsmiljø

Spørgsmålet til afdækning af arbejdsmiljøet har i 1. kvartal og 2. kvartal været et omdrejningspunkt, da der har været behov for fokus på indretning af hjemmearbejdspladser samt strukturering af en arbejdsdag med bevægelse og pauser. I 3. kvartal er spørgsmålet blevet opdelt i to. Opmærksomheden på indretningen af arbejdspladsen opnår den højeste score på 4,09. Det halter lidt mere

med opmærksomheden på pauser og bevægelse i løbet af dagen, der kun opnår en score op 3,79.

De åbne, uddybende kommentarer viser, at de fleste er tilbage på kontoret. De foreslåede tiltag handler denne gang om belysning, udluftning, plads og pauser.

Hjemmearbejde

Undersøgelsen indeholder et spørgsmål antal hjemmearbejdsdage for at få et overblik over i hvor stor udstrækning, der gøres brug af tilbuddet om op til to ugentlige hjemmearbejdsdage. 32,7 % af medarbejderne har ikke arbejdet hjemme i de seneste 30 dage. 29,9 % har i gennemsnit arbejdet hjemme 1 dag ugentligt, 28,0 % har arbejdet hjemme 2 dage ugentligt, mens 9,4 % har arbejdet hjemme mere end 2 dage pr. uge.

Der er tilføjet et nyt spørgsmål om hjemmearbejde i 3. kvartals måling: *"Hvordan oplever du blandingen af hjemmearbejde og fremmøde på tværs af Midttrafik (fx samarbejde, møder, kultur og/eller relationer)?"* Spørgsmålet har på en skala fra 1-5 fået en samlet score på 4,42.

Spørgsmålet har tilknyttet en mulighed for at uddybe erfaringerne med Midttrafiks model for hjemmearbejde. Fritekstbesvarelser indeholder bl.a. input til forbedringer vedr. kalenderstyring og hybridmøder. Der er hovedsageligt positivitet omkring modellen og den fleksibilitet, det medfører.

Kollegaer

Den gennemsnitlige besvarelse vedrørende spørgsmål om kollegaer ligger på 4,49 (2. kv. – 4,25). Temaet indeholder fire spørgsmål. Den største score og største stigning ses ved spørgsmålet "Har du i de seneste 30 dage følt dig som en del af det kollegiale fællesskab i teamet" med scoren 4,59 (2. kv. – 4,18).

Tryghed på arbejdspladsen

Medarbejderne på arbejdspladsen markerer op til tre svar på en liste over sikkerhedsforanstaltninger, der er vigtige for deres tryghed på arbejdspladsen. 52,3 % af medarbejderne har svaret *"Jeg føler mig ikke utryk"*. Dette er en væsentlig højere andel end i 2. kvartal, hvor det var 20,5 %. Foranstaltningerne, der vægtes højest i 3. kvartals måling, er:

- Systematisk og hyppig rengøring (33,6 %)
- At kolleger følger Sundhedsstyrelsens anbefalinger (31,8 %)
- Rengørings-/desinficeringsmidler er let tilgængelige for alle (31,8 %)

Mulighed for testning er vigtig for 17,8 % modsat 2. kvartal, hvor det var vigtigt for 52,3 %.

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 i afdelingerne imellem. Indsatsområder på tværs af Midttrafik vil blive løftet i LMU og arbejdsmiljøgruppen.

Fjerde og sidste pulsmåling foretages ultimo december/primo december, med tid til opfølgning inden jul.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 15.a Pulsmåling_MT_Total_Q3

16 Siden sidst

Sagsfremstilling

Høringssvar afgivet vedr. behov for begrænsning af aktindsigt i offentligt ansattes navne

Justitsministeren har i pressemeddelelse af 12. maj 2021 offentligt tilkendegivet, at regeringen ønsker at ændre lovgivningen, så navne på særligt udsatte offentligt ansatte med borgernære funktioner i videre udstrækning end i dag kan undtages fra retten til aktindsigt.

Transportministeriet har bedt trafikselskaberne medvirke til at identificere personalegrupper, der bør være omfattet af et kommende lovinitiativ. TiD har afgivet høringssvar, hvor Midttrafik har tilkendegivet, at de til Midttrafik tilknyttede kontrollører, samt Midttrafiks egne administrative medarbejdere, der træffer afgørelse om kontrolafgift på baggrund af kontrollen, bør være omfattet af den beskyttede personkreds.

Indvielse af nye elbusser i Herning

Søndag den 26. september sagde Herning velkommen til 14 nye elbusser, som nu skal varetage bybuskørslen i Herning i stedet for de gamle dieselbusser. Til åbningsarrangementet var der tale ved Transportminister Benny Engelbrecht, borgmester Dorte West og Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft.

Efter talerne blev snoren til busserne klippet af Transportminister Benny Engelbrecht og Borgmester Dorte West. Inden talerne var der underholdning af Juniorkoret fra den Jyske Sangskole.

Rigtig mange var mødt frem åbningsarrangementet for at fejre de nye elbusser. Også kørestolsbrugere var mødt frem, da de især nyder godt af de nye busser, som bl.a. har elrampe og automatisk fastspænding. Flere af de fremmødte kørestolsbrugere havde været med til at teste de nye busser ved et tidligere arrangement på Kollektivcenteret i Herning.

Alle de fremmødte herningensere kunne nyde en kop kaffe og lidt godt til ganen ved stationen, og efter den officielle indvielse kunne de tage en gratis tur rundt i byen med de nye elbusser. I Herning by var der planlagt forskellige aktiviteter til børnefamilierne frem til kl. 16.00.

Indvielse af Aarhus Rutebilstation

Torsdag 23. september 2021 blev den nye rutebilstation i Aarhus officielt indviet med tale af Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft. Indvielsen var en fejring af ibrugtagelsen af den nye rutebilstation, og især også en særlig tak for tålmodigheden til chauffører, busselskaber og kundecentermedarbejdere, som har haft deres daglige gang på rutebilstationen under hele ombygningsperioden.

Ombygningsperioden, som strakte sig fra oktober 2020 til september 2021, har betydet flytning af busholdepladser fire gange, rod, larm og udfordrende arbejdsvilkår.

Dagen bød på uddeling af kaffe og chokoladecroissanter til de fremmødte samt en særlig rutebilstationsquiz til chauffører og personale fra Midttrafik Kundecenter. Åbningstalen fra Claus Wistoft blev samme dag lagt ud på ChaufførNet, ligesom også quizen var tilgængelig på ChaufførNet hele dagen. Det betød, at chauffører, som ikke havde mulighed for at deltage i eventet, kunne se talen og deltage i quizen. Se film med åbningstalen her: https://youtu.be/sCK2S_K6pRY

Midtjyske Jernbaners navngivningsfest

Som en forsinket fejring af Midtjyske Jernbaners overtagelse af togstrækningen Holstebro-Skjern, blev der afholdt navngivningsfest på Vemb Station den 27. september 2021.

Midtjyske Jernbaner havde forud for navngivningsfesten annonceret en navnekonkurrence for borgerne i Ringkøbing-Skjern og Holstebro kommuner. Der var stor interesse for konkurrencen, hvor Midtjyske Jernbaner modtog 445 navneforslag til de fire Desirotog, der til dagligt kører på Holstebro-Skjern strækningen. Et dommerpanel bestående af bestyrelsesformand Arne Lægaard, borgmester i Ringkøbing-Skjern kommune Hans Østergaard, borgmester i Holstebro Kommune H.C. Østerby og PA/administrativ koordinator ved Midtjyske Jernbaner Charlotte Toftdal Greve udvalgte navnene Bølgen, Fjorden, Engen og Vinden.

Navnene blev offentliggjort af transportminister Benny Engelbrecht, regionsrådsformand Anders Kühnau, borgmester Hans Østergaard og borgmester H.C. Østerby ved et festligt VIP-arrangement. Transportministeren og de øvrige inviterede blev modtaget med sang og flagallé af lokale børnehavebørn. I det opstillede telt bød Midtjyske Jernbane på kaffe med rundstykker og Arne Lægaard bød velkommen til de mange fremmødte. Efter taler fra transportministeren og regionsrådsformanden blev navnene offentliggjort, hvorefter VIP-sæertoget fløjtede til afgang.

Festlighederne fortsatte i VIP-sæertoget med champagne, vand og kransekage pakket i goodie-bags og ikke mindst Tørfisk, der underholdt på hele turen. Undervejs var der taler af Direktør Martha Vrist, borgmester Hans Østergaard og borgmester H.C. Østerby. Transportministeren optrådte sammen med Tørfisk med sangen VLTJ. I Ringkøbing blev toget modtaget af bandet SPT Swingers, hvorefter turen gik tilbage til Vemb.

Gebyr på ungdomskort

Trafikselskaberne samt togoperatørerne har ved udstedelse af ungdomskort på rejsekort indtil for nyligt opkrævet alle kunder 50 kr. i gebyr.

Selskaberne har i den forbindelse fået vurderet, at der ikke er hjemmel til at opkræve merpris (udover den ved bekendtgørelse om ungdomskort fastsatte) ved udstedelse af ungdomskort. Fra og med den 29. september 2021 er gebyropkrævningen blevet stoppet, og vil herefter blive pålagt selskaberne. Kunder som har erhvervet et ungdomskort på rejsekort inden den 29. september vil fra medio oktober få tilbagebetalt deres gebyr.

Tilbagebetalingen har stort set ingen betydning for Midttrafik, da der på nuværende tidspunkt er meget få kunder som har bestilt ungdomskort på rejsekort.

Passagerpulsens COVID-19 undersøgelse

Passagerpulsens har gennemført 3 undersøgelser omkring passagerne oplevelser og adfærd under Corona-krisen – i foråret 2020, i efteråret 2020 og nu en opfølgende undersøgelse i september 2021. Undersøgelsen bygger på 2.594 besvarelser.

71 % føler sig trygge eller meget trygge, når de rejser med kollektiv transport og 62 % er enige i afskaffelsen af mundbindet ifm. rejser. 25-30 % svarer, at de ikke ved hvornår eller aldrig vil komme til at benytte kollektiv transport i samme omfang som tidligere. Dette skyldes til dels, at der i højere grad arbejdes/studeres hjemme, mange har købt bil eller cykel og nogle er fortsat utrygge ift. smittespredning.

Passagerpulsens anbefaler bl.a., at der fortsat er fokus på at skabe sikre rammer i den kollektive transport i form af rengøring, vedligehold og andre hygiejnetiltag samt er der sikres tilstrækkelig kapacitet og plads til, at det er muligt for passagerne at holde afstand. Midttrafik live app, der giver mulighed for at se, hvor fyldt bussen er, bliver positivt fremhævet.

50 % af de adspurgte kender ikke til det fleksible billetprodukt pendler20. Af de 512 erhvervsaktive og studerende der bruger eller tidligere har brugt et pendlerprodukt, svarer 70 %, at produktet passer dårligt eller slet ikke til deres transportbehov. Den overvejende begrundelse er, at 20 rejsedage indenfor 60 sammenhængende dage er for lidt.

Midttrafik har lavet et pendlerklip på vores app, som består af 17 valgfrie rejsedage til samme pris som et alm. periodekort for en måned. Dermed kan kunderne selv vælge de dage de ønsker at rejse, hvilket især er praktisk for kunder der skiftevis arbejder hjemme og på arbejdspladsen. Pendlerklip har i årets første 9 måneder solgt for 3,6 mio. kr.

Indvielse af nye elbusser i Odder

Mandag den 25. oktober sagde Odder velkommen til 9 nye elbusser, som nu skal varetage by- og lokalbyskørslen i Odder Kommune i stedet for de gamle dieselbusser.

Til åbningsarrangementet var der tale ved udvalgsformand Ole Lyngby, Midttrafik direktør Jens Erik Sørensen og Fleet & PTA Tender Manager Citybus fra MAN, Jesper Mathiesen.

Efter talerne blev snoren til busserne klippet af Ole Lyngby, og der var herefter mulighed for at se en af de nye busser på nært hold. Driftsdirektør ved Vikingbus John Vestergaard besvarede spørgsmål fra alle interesserede.

3.b fra Parkvejens Skole ankom med linje 2, og var med til at fejre de nye busser, og hele dagen var det gratis at køre med bybusser og lokalbusser i Odder.

Alle de fremmødte kunne nyde lidt forfriskninger ved stationen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 16.a Bilag_Post COVID-19 - kommer passagerne tilbage

17 Eventuelt