



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
3. februar 2023 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Orientering om coronakompensation 2022 og den økonomiske situation i 2023	3
2 Tidsplan for Midttrafiks budget 2024	7
3 Ændring af prisen for børn under 12 år i handicapkørselsordningen.....	8
4 Drøftelse af Midttrafiks implementering af ny takst på handicapkørsel på baggrund af henvendelse fra Rådmand for Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune.....	10
5 Evaluering af 'Få mere ud af turen' – kampagne for kollektiv trafik	15
6 Pilotforsøg: Tidlig indsats i folkeskolen	18
7 Mikromobilitet og sammenhængen til kollektiv trafik	20
8 Status for fælles projekt med samkørselapp.....	24
9 Orientering om køreplanhøring 2023	28
10 Opfølgning på reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter	30
11 Opfølgning på medieomtale om skærpede reklamebestemmelser	32
12 Betydningen af øget busfrekvens uden for myldretiden	35
13 Udbudsgrundlag for 64. udbud - Herning skolebusser	37
14 Midlertidig ændring af vilkår for Flextur pga. kapacitetsmangel	40
15 Afvikling af jule- og nytårskørsel 2022 i Flextrafik	43
16 Forbrugerombudsmandens vurdering af kontantbetaling i Flextrafik	45
17 DPO tilsynsrapport 2022	47
18 Afsluttet tilbudsindhentning på bankforretning.....	51
19 Siden sidst	52
20 Eventuelt	54

1 Orientering om coronakompensation 2022 og den økonomiske situation i 2023

Resumé

Midttrafik har i 2022 modtaget 68,8 mio. kr. i kompensation fra staten til at dække eftervirkninger fra covid-19. I budget 2023 står Midttrafiks ejere med en betydelig udfordring grundet indeksstigninger. Denne er reduceret med 39,4 mio. kr. jf. nyeste indeksskøn.

Sagsfremstilling

Coronakompensation 2022

Midttrafik modtog tidligere i 2022 en kompensation for mistede indtægter og merudgifter som konsekvens af covid-19 i januar og februar på 41,3 mio. kr. Der blev dog givet tilsagn om et ekstraordinært tilskud til trafikskaberne på i alt 125 mio. kr. Aktstykket til dette blev tiltrådt 21. december 2022, og Midttrafiks andel heraf er 27,5 mio. kr. Midttrafiks samlede kompensation for 2022 er således 68,8 mio. kr. Det var også det, der var forudsætningen i det seneste forventede regnskab, som har dannet grundlag for midlertidig afregning af 2022 med bestillerne. Bestyrelsen godkendte det forventede regnskab og den midlertidige afregning på bestyrelsesmødet 4. november 2022.

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, har i 2022 været udfordret af langtids-effekter af covid-19. Passagerantallet var stærkt påvirket af nedlukningen i starten af året men har siden genåbningen af samfundet været støt stigende. I januar var der en indtægtsnedgang på 35 % mens den i december har været over indeks 100. For 2022 er der en gennemsnitlig indtægtsnedgang på 7 %.

Det samlede indtægtsbudget for bus og bane er på 758,7 mio. kr. Hvis kompensationen for manglende passagerindtægter medregnes i indtægterne, forventes det, at indtægtsbudgettet vil gå i nul. Dette er behæftet med en vis usikkerhed, da de endelige tal for december endnu ikke er på plads.

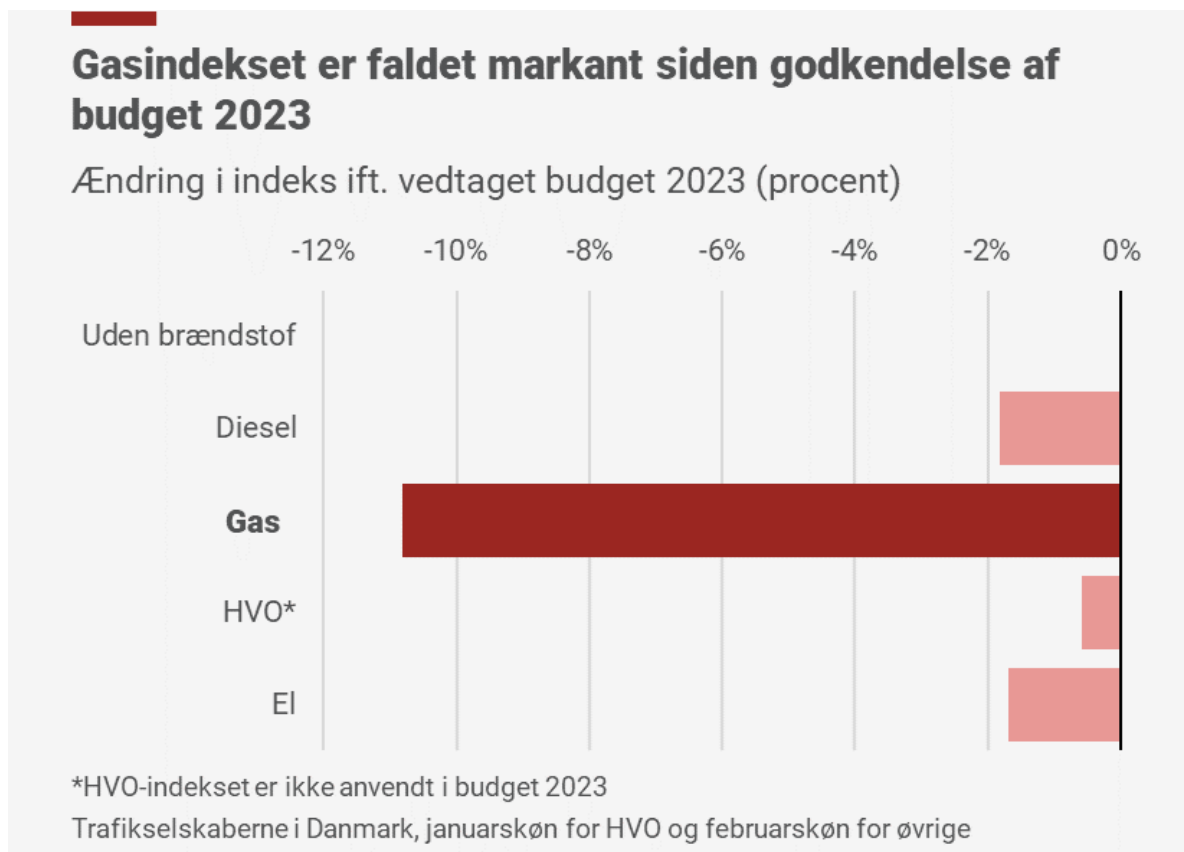
Overordnet har der været en udvikling mod, at salget i endnu højere grad er rykket over på digitale platforme. Siden 2019 er det fysiske billetsalg faldet 28 %, mens det er steget med henholdsvis 18 % for Rejsekort og 16 % for Midttrafik App. Denne udvikling forventes at fortsætte i 2023, især i takt med at både DSB og Rejsekort udgiver en landsdækkende digital version af Rejsekort med swipe-in funktion.

Udvikling i indeks for budget 2023

Midttrafiks betaling til operatører for bus- og Flextrafikkørsel reguleres løbende efter indeks fra Trafikskaberne i Danmark (TiD). Der anvendes forskellige indeks alt efter drivmiddel. Budgetternes udgiftsniveau tager udgangspunkt i indeksskøn fra TiD. For budget 2023 er skønnet fra november 2022 anvendt. Det oprindelige budgetforslag var lavet på baggrund af skønnet fra maj 2022. Budgettet blev opdateret, da der fra maj til november var sket så markante stigninger i indeksene, at det havde store

konsekvenser for økonomien. Stigningerne var drevet af pris- og rentestigninger generelt, men især stigende brændstofpriser.

Siden budget 2023 blev godkendt af Midttrafiks bestyrelse 9. december 2022 er skønnet for gasindekset faldet 11 %. Diesel- og elindeks er begge reduceret ca. 2 %.



Samlet for Midttrafiks ejerkreds skønnes en mindreudgift på 39,4 mio. kr. sammenlignet med det godkendte budget 2023. Bus bidrager med 33,6 mio. kr., mens Flextrafik viser en mindreudgift på 5,8 mio. kr. Trækkes det fra den indeksstigning på 314,1 mio. kr., der allerede er indregnet i budgettet, står Midttrafiks ejerkreds stadig med en betydelig indeksudfordring i 2023 på 274,7 mio. kr.

Et så drastisk fald i gasindekset har naturligvis en markant betydning for økonomien i Silkeborg Kommune, hvor størstedelen af buskørslen foretages med gasbusser. De nye skøn giver således anledning til en mindreudgift på 6,1 mio. kr. Faldet i el- og dieselindeks har naturligvis også en stor betydning. Især for Aarhus Kommune, hvor der skønnes en mindreudgift på 10,3 mio. kr. og for Region Midtjylland, hvor der er en mindreudgift på 12,1 mio. kr. Grundet de store indekxfald, vil udgifterne tilrettes til en kommende revidering af budgettet.

Ændring i indekseffekt giver en forventning om betydelige mindredgifter for flere bestillere ift. budget 2023

Budget 2023 opdateret med indeksskøn fra februar 2023 (mio. kr.)

	Tilskudsbehov budget 2023 *	Indekseffekt i budget 2023 †	Ændring jf. februarindeks ‡			Ny indekseffekt
			Bus	Flextrafik	I alt	
Favrskov	31,0	4,2	-0,4	-0,2	-0,6	3,6
Hedensted	11,7	2,0	-0,2	-0,1	-0,3	1,8
Herning	59,6	10,6	-1,1	-0,1	-1,2	9,4
Holstebro	21,8	2,3	-0,1	-0,1	-0,2	2,1
Horsens	65,5	10,9	-1,2	-0,2	-1,3	9,6
Ikast-Brande	19,9	2,5	-0,3	-0,0	-0,4	2,2
Lemvig	13,0	1,7	-0,2	-0,1	-0,2	1,4
Norddjurs	37,2	5,0	-0,5	-0,1	-0,7	4,4
Odder	12,3	2,2	-0,2	-0,0	-0,2	2,0
Randers	98,9	14,9	-1,9	-0,2	-2,1	12,8
Ringkøbing-Skjern	28,8	4,2	-0,5	-0,1	-0,6	3,6
Silkeborg	66,4	20,2	-5,9	-0,2	-6,1	14,1
Skanderborg	33,1	5,2	-0,5	-0,1	-0,7	4,6
Skive	43,4	5,2	-0,3	-0,2	-0,5	4,7
Struer	7,9	1,3	-0,1	-0,0	-0,1	1,1
Syddjurs	31,8	4,4	-0,5	-0,2	-0,6	3,8
Viborg	52,7	8,4	-1,1	-0,1	-1,2	7,3
Aarhus	426,1	113,9	-9,8	-0,5	-10,3	103,6
Region Midtjylland	687,4	94,9	-9,0	-3,1	-12,1	82,8
Midttrafiks ejere i alt	1.748,6	314,1	-33,6	-5,8	-39,4	274,7

* Som vedtaget † Sammenlignet med budget 2022 ‡ Sammenlignet med budget 2023

Kilder: Midttrafiks fordelingsbudget 2023; Trafikselskaberne i Danmark

Indeksskønnene er baseret på de gennemsnitlige brændstofpriser i december 2022 og renteniveauet ultimo december 2022. I skønnet forudsættes det, at disse forbliver uændrede. Skønnene må betragtes med stor agtsomhed grundet de aktuelle økonomiske usikkerheder.

Staten har tidligere givet tilsagn om et forsyningstilskud i 2023 på 140 mio. kr. til deling mellem trafikselskaberne. Midttrafiks forventede andel er 31,9 mio. kr. Dette er indregnet i budget 2023 men ikke modregnet i bestillerens acantobetaling. Pengene vil blive ført tilbage til bestillerne så snart Midttrafik har modtaget midlerne. Der er ikke tiltrådt aktstykke herom, og det afhænger således af den nye regerings beslutning.

Midlertidig løsning for trafikselskabernes økonomi

KL og Danske Regioner har den 20/1/2023 sendt to forslag til transportministeren, der kan udvide trafikselskabernes økonomiske rammer, og dermed afhjælpe behovet for yderligere nedskæringer. Forslagene går på at udvide låneadgangen og fremrykke takststigninger for 2023. Brevet til transportministeren kan læses i sin helhed af det vedlagte bilag.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - To forslag til en midlertidig løsning for trafiksekskabernes økonomi

2 Tidsplan for Midttrafiks budget 2024

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2024.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2024.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2024 følger samme procedure som tidsplanen for budget 2023.

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 af 4 bilag:

- Hovednotat (bilag 1) med generelle beskrivelse af forudsætninger og ændringer ift. tidligere budgetter
- Byrde-fordelingsoversigter (bilag 2)
- Bestillerresumerer (bilag 3)
- Bestillerspecifikt materiale (bilag 4).

Bestyrelsen modtager som udgangspunkt ikke det bestillerspecifikke materiale, som indeholder kommentarer og tabeller rettet specifikt til de enkelte bestillere. Til gengæld laves der et opsummeringsbilag, som kort redegør for udviklingen for hver enkelt bestiller (bilag 3). I forbindelse med 2. behandling af budget vil de indkomne høringsvar blive vedlagt som bilag.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2024 er vist nedenfor:

23. juni 2023

1. behandling af budget 2024. Det foreløbige budgetforslag for 2024 drøftes på bestyrelsesmødet.

26. juni 2023

Det foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringsvar er 31. oktober 2023.

15. december 2023

2. behandling af budget 2024. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2024 godkendes.

3 Ændring af prisen for børn under 12 år i handicapkørselsordningen

Resumé

Efter bestyrelsen godkendte takstændringen på handicapkørselsordningen i december 2022, er administrationen blevet bekendt med, at ændringen af prisen for medtagelse af børn under 12 år fra gratis til 50 % af den fulde pris ikke vil være hensigtsmæssig ift. lovgivningen og tolkningen heraf.

Administrationen har undersøgt sagen og på baggrund af både en intern juridisk vurdering og tilbagemelding fra Trafikstyrelsen, ønsker administrationen, at det fortsat skal være gratis at medtage op til to børn under 12 år på handicapkørselsordningen.

TiD er også blevet inddraget i sagen og det er aftalt, at de arrangerer et møde med Trafikstyrelsen mhp. afklaring af, om det er muligt at ændre rabatordningen for medtagelse af op til to børn under 12 i handicapkørselsordningen. Hvis det viser sig, at det er muligt at ændre på prisen for medtagelse af op til to børn under 12 år på handicapkørselsordningen, vil administrationen overveje at forelægge dette for bestyrelsen igen.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse godkendte på sit møde 9. december 2022, at taksten på handicapkørsel, inkl. rabatter ændres pr. 1. marts 2023.

Efter godkendelsen er administrationen blevet bekendt med, at ændringen af prisen for medtagelse af børn under 12 år fra gratis til 50 % af den fulde pris ikke vil være hensigtsmæssig ift. lovgivningen og tolkningen heraf.

Af loven fremgår det, at prisen på handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end den almindelige kollektive trafik. Ændringen fra gratis til 50 % af prisen anses ud fra en intern juridisk vurdering, som værende en væsentlig ændring for kunderne, hvorfor det ikke anbefales at foretage denne ændring.

Trafikstyrelsen er også blevet spurgt, om Midttrafik kan ændre taksten for medtagelse af børn i handicapkørselsordningen. Trafikstyrelsen har svaret, at eftersom børn under 12 år kan rejse gratis i den almindelige kollektive trafik, må det antages, at de også skal kunne det i handicapkørselsordningen. Dette, da handicapkørselsordningen har hjemmel i lov om trafikskaber.

På baggrund af ovenstående ønsker administrationen derfor ikke, at der ændres på prisen for medtagelse af op til to børn under 12 år i handicapkørselsordningen, når den nye takst på handicapkørsel implementeres 1. marts 2023. Der skal dermed fortsat kunne medtages op til to børn under 12 år gratis, når den nye takst træder i kraft.

Inddragelse af TiD

Administrationen har været i dialog med de andre trafikskaber i Danmark og det er aftalt, at TiD inddrages, samt at der skal arrangeres et møde med Trafikstyrelsen, hvor emnet skal vendes mhp. endelig afklaring.

Hvis det viser sig, at det er muligt at ændre på prisen for medtagelse af op til to børn under 12 år i handicapkørselsordningen, vil administrationen overveje at forelægge dette for bestyrelsen igen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at der fortsat kan medtages op til to børn under 12 år gratis i handicapkørselsordningen efter 1. marts 2023.

4 Drøftelse af Midttrafiks implementering af ny takst på handicapkørsel på baggrund af henvendelse fra Rådmand for Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune

Resumé

På baggrund af bestyrelsens godkendelse af takstændringen på handicapkørselsordningen i december 2022, har administrationen 26. januar 2023 modtaget en henvendelse fra Aarhus Kommune underskrevet af Rådmand for Sundhed og Omsorg, Christian Budde, Formand for Handicaprådet, Finn Amby og Formand for Ældrerådet.

Henvendelsen går på, at kommunen ønsker, at implementeringen af takstændringen ændres fra en straksimplementering til en gradvis implementering over en 3-årig periode for ikke at ramme kunderne i for høj grad.

Administrationen har på baggrund af henvendelsen undersøgt, hvordan økonomien for kommunerne og kunderne vil se ud, hvis implementeringen sker gradvist sammenholdt med straksimplementeringen.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen godkendte på sit møde 9. december 2022, at taksten på handicapkørsel stiger fra de nuværende 3 kr. pr. km, min. 30 kr. til 4,5 kr. pr. km, min. 45 kr. for ture op til 100 km og fra 9 kr. pr. km til 12 kr. pr. km fra 101 km.

Med den nye takst kommer Midttrafik generelt på niveau med de andre trafiksekskabers takst på handicapkørsel. Baggrunden for den nye takst er, at den ikke er blevet ændret siden 2008, bortset fra i Aarhus Kommune som senest havde en ændring i 2012.

Takstændringen blev godkendt til implementering fra 1. marts 2023. Bestyrelsen besluttede også, at der fremover skal ske en årlig takststigning på prisen. Takststigningen vil følge bussiden, dog rundet af til nærmeste 0,50 kr. og ske årligt i januar. Indstillingen er vedlagt som bilag 1.

I henvendelsen fra Aarhus Kommune m.fl., som er vedlagt i bilag 2, anerkender Aarhus Kommune, at der er behov for en takststigning på handicapkørselsordningen. Kommunen ønsker dog, at Midttrafik indfaser stigningen gradvis over en længere periode, således kunderne ikke rammes i for høj grad. Kommunen argumenterer for den gradvise indfasning med begrundelse i, at der er tale om en svagere kundegruppe, som i forvejen er presset på deres økonomi på grund af prisstigningerne i samfundet og ikke skal ekskluderes fra at kunne komme ud, fordi de ikke har råd til at betale for turene.

Implementeringsplan

På baggrund af henvendelsen har administrationen undersøgt, hvad det vil have af betydning for kunder og kommuner, hvis takstændringen implementeres over en 3-årig periode sammenholdt med den godkendte straksimplementering 1. marts 2023. Der arbejdes med to mulige modeller for den 3-årige periode:

- Model 1: Både kilometerprisen og minimumsprisen reguleres over tre år
- Model 2: Kilometerprisen reguleres over tre år, mens minimumsprisen kun reguleres det første år fra 30 til 45 kr.

I begge modeller stiger taksten på 101+ km fra 9 kr. til 12 kr. det første år. Dette, da antallet af ture med denne længde er få. Antallet af ture på 101+ km udgjorde 0,6 % af det samlede antal ture i 2022 (1.395 ture ud af 228.725 ture).

Den økonomiske betydning for kommunerne ved de to modeller og den foreslåede straksimplementering 1. marts 2023 fremgår af følgende tabeller, hvor tallene tager udgangspunkt i budget 2023. Besparelsen, som kommunerne opnår i de foreslåede modeller, dækkes ved den øgede egenbetaling for kunderne:

Model 1

Model 1	2023	2024	2025
Km pris	3,50 kr.	4,00 kr.	4,50 kr.
Starttakst	35 kr.	40 kr.	45 kr.

Kommune	Besparelse, model 1			I alt
	2023	2024	2025	
FAVRSKOV	-77.000	-54.000	-55.000	-186.000
HEDENSTED	-88.000	-73.000	-72.000	-233.000
HERNING	-88.000	-76.000	-76.000	-240.000
HOLSTEBRO	-95.000	-56.000	-56.000	-207.000
HORSENS	-149.000	-129.000	-128.000	-406.000
IKAST-BRANDE	-50.000	-45.000	-44.000	-139.000
LEMVIG	-38.000	-28.000	-28.000	-94.000
NORDDJURS	-50.000	-32.000	-31.000	-113.000
ODDER	-52.000	-42.000	-42.000	-136.000
RANDERS	-180.000	-125.000	-125.000	-430.000
RINGKØBING-SKJERN	-85.000	-56.000	-55.000	-196.000
SILKEBORG	-141.000	-109.000	-109.000	-359.000
SKANDERBORG	-83.000	-71.000	-71.000	-225.000
SKIVE	-89.000	-56.000	-56.000	-201.000
STRUER	-32.000	-25.000	-25.000	-82.000
SYDDJURS	-51.000	-38.000	-39.000	-128.000
VIBORG	-168.000	-119.000	-119.000	-406.000
ÅRHUS	-738.000	-576.000	-575.000	-1.889.000
	-2.254.000	-1.710.000	-1.706.000	-5.670.000

Ved model 1 stiger prisen for kunderne mest det første år, 2023, fordi der også reguleres på ture over 100 km. fra 9 kr. til 12. kr. Herefter stiger prisen med tæt på det samme de efterfølgende to år.

Model 2

Model 2	2023	2024	2025
Km pris	3,50 kr.	4,00 kr.	4,50 kr.
Starttakst	45 kr.	45 kr.	45 kr.

Kommune	Besparelse, model 2			I alt
	2023	2024	2025	
FAVRSKOV	-144.000	-21.000	-21.000	-186.000
HEDENSTED	-184.000	-25.000	-24.000	-233.000
HERNING	-196.000	-22.000	-22.000	-240.000
HOLSTEBRO	-194.000	-6.000	-7.000	-207.000
HORSSENS	-406.000	-	-	-406.000
IKAST-BRANDE	-103.000	-18.000	-18.000	-139.000
LEMVIG	-72.000	-11.000	-11.000	-94.000
NORDDJURS	-87.000	-13.000	-13.000	-113.000
ODDER	-124.000	-6.000	-6.000	-136.000
RANDERS	-430.000	-	-	-430.000
RINGKØBING-SKJERN	-150.000	-23.000	-23.000	-196.000
SILKEBORG	-313.000	-23.000	-23.000	-359.000
SKANDERBORG	-199.000	-13.000	-13.000	-225.000
SKIVE	-175.000	-13.000	-13.000	-201.000
STRUER	-67.000	-7.000	-8.000	-82.000
SYDDJURS	-99.000	-15.000	-14.000	-128.000
VIBORG	-351.000	-27.000	-28.000	-406.000
ÅRHUS	-1.889.000	-	-	-1.889.000
	-5.183.000	-243.000	-244.000	-5.670.000

Ved model 2 er det også det første år, 2023, at prisen for kunderne stiger mest. Dette, da størstedelen af turene ikke er længere end 10 km. De 10 km er inkluderet i minimumsprisen på 45 kr. og det er det første år, at minimumsprisen ændres. Ture på 0 – 10 km udgjorde 68 % af det samlede antal ture i 2022 (156.335 ture ud af 228.725 ture).

Straksimplementeringen 1. marts 2023

Kommune	Kommunens mer- /mindreudgift
FAVRSKOV	-186.000
HEDENSTED	-233.000
HERNING	-240.000
HOLSTEBRO	-207.000
HORSENS	-406.000
IKAST-BRANDE	-139.000
LEMVIG	-94.000
NORDDJURS	-113.000
ODDER	-136.000
RANDERS	-430.000
RINGKØBING-SKJERN	-196.000
SILKEBORG	-359.000
SKANDERBORG	-225.000
SKIVE	-201.000
STRUER	-82.000
SYDDJURS	-128.000
VIBORG	-406.000
ÅRHUS	-1.889.000
	-5.670.000
Bemærkning: Administrationen har konstateret en regnefejl i tabellen, der blev fremlagt for bestyrelsen i december. Der var blevet regnet med 5 kr. pr. km i stedet for 4,5 kr.	

Som det fremgår af tabellerne, vil regnestykket for kommunerne og kunderne ende ud i samme fordeling af udgiften til handicapkørsel. Spørgsmålet er derfor kun, om takstændringen skal implementeres på en gang eller fordelt over en 3-årig periode og evt. hvilken model for den 3-årige periode der skal implementeres efter.

Administrationen forudsætter, at den årlige procentvise takststigning i den kollektive bustrafik, der blev godkendt af bestyrelsen i december, implementeres som planlagt fra 2024.

Takstændringen har ikke været i høring

Aarhus Kommune gør i deres henvendelse også opmærksom på, at administrationen ikke har haft takstændringen i høring. Midttrafik har som trafikselskab takstkompetencen og det er derfor ikke et krav, at en takstændring sendes i høring, før der træffes beslutning herom.

Kommunikation om takstændringen

Som det fremgik af indstillingen fra december, har administrationen planlagt at kommunikere om takstændringen via flere forskellige kanaler, særligt via et brev til de kunder af handicapkørselsordningen, der har været aktive (læs: bestilt minimum en tur) det seneste år. Brevet udsendes via e-Boks eller brev, hvis kunden ikke er tilmeldt

digital post. Kommunikation af takstændring på den særskilte måde til kunderne finder kun sted i år og ikke hvert år.

Data på benyttelsen af handicapordningen i 2022

I 2022 har der været registeret 10.780 kunder med minimum én tur med handicapkørsel. Der er i alt kørt 228.725 ture.

I følgende tabel fremgår antallet af ture fordelt på turens rejselængde og antallet af unikke kunder, som har kørt de pågældende ture i 2022:

Rejselængde i km	Antal ture	Antal unikke kunder
0-10	156.335	8.729
11-20	36.874	4.107
21-30	15.066	2.326
31-40	6.914	1.459
41-50	4.765	1.098
51-60	2.627	706
61-70	1.803	513
71-80	1.200	357
81-90	966	290
91-100	780	248
101+	1.395	449

30. januar 2023 er der registeret 12.940 kunder til handicapkørsel. Heraf er 4.407 kunder registeret i Aarhus Kommune.

Hvis bestyrelsen beslutter, at den foreslåede takstændring skal gennemføres over flere år, skal taksterne i handicapkørsel fremover følge udviklingen i den almindelige kollektive trafik. Her må forventes en betydelig stigning senest i 2024, når Trafikstyrelsen melder sit loft ud, minimum 10 % pga. de voldsomme stigninger på brændstof.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, hvordan takstændringen på handicapkørsel skal implementeres.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Indstilling vedr. ny takst på handicapkørsel
- 4.b Bilag 2 - Henvendelsen fra Aarhus Kommune

5 Evaluering af 'Få mere ud af turen' – kampagne for kollektiv trafik

Resumé

Brandingkampagnen 'Få mere ud af turen' er et led i Midttrafiks arbejde for at tiltrække kunder til den kollektive trafik i Midtjylland. Kampagnen, der fremhæver fordelene ved kollektiv trafik i forhold til bilen, kolliderede tidmæssigt med negativ medieomtale i perioden september-november. Alligevel har den opnået gode resultater viser en før- og eftermåling, som Midttrafik har gennemført.

Sagsfremstilling

Midttrafik lancerede i slutningen af september en brandingkampagne for kollektiv trafik, som på baggrund af covid-19 pandemien og deraf følgende passagernedgang og manglende indtægter skulle hjælpe med at tiltrække både nye og tidligere kunder.

Strategisk har Midttrafik som konsekvens af kundernes ændrede transportvaner efter covid-19 ændret fokus fra at fastholde eksisterende kunder til også at fokusere på at tiltrække nye kunder og få lejlighedsvis kunder til at rejse mere, fx til aktiviteter i fritiden, shopping, en biograftur eller festlige lejligheder.

Formål

Formålet med brandingkampagnen var at få flere til at bruge den kollektive trafik ved at tiltrække nye kunder og give eksisterende kunder incitament til at rejse mere.

Kollektiv trafik skal være top-of-mind i situationer, hvor kollektiv trafik er det bedste valg af transportform. I kampagneplanlægningen har vi arbejdet med at skabe opmærksomhed med tydelige budskaber, der fremhævede de fordele, der er ved kollektiv trafik i forhold til bilen. Kampagnen skulle appellere til både unge og voksne.

Resultater

Før- og eftermåling

Der er blevet gennemført en før- og eftermåling for at kunne dokumentere kampagnens effekt og resultater. Se kampagneevaluering i bilag 1.

Vi fremhæver her nogle af resultaterne:

- 43 % af dem, som kan huske at have set kampagnen, har i høj grad eller nogen grad fået mere lyst til at benytte kollektiv transport.
- Kampagnen har en liking over benchmark og modtages positivt af målgruppen. 8 ud af 10 af dem, der husker kampagnen, synes godt/meget godt om den.
- Der er en rigtig høj afsendergenkendelse i kampagnen. 96 % af de adspurgte ved, at Midttrafik er afsender.
- Kampagnen er markant over benchmark på troværdighed, interesse og relevans. Der er en særlig høj relevans-score hos de personer, der kan huske at have set kampagnen.
- 40 % af de personer, der kan huske kampagnen, svarer, at de hver gang eller ofte overvejer at benytte kollektiv transport, når de skal fra A til B.
- Kampagnen har givet Midttrafik et løft på udvalgte imageparametre fra før- til eftermålingen med stor fremgang i udsagnene: Midttrafik er et moderne trafik-selskab, Midttrafik er relevant for mig, Midttrafik tilbyder mig gode muligheder

for at komme fra A til B, Midttrafik giver mig større lyst til at bruge offentlig transport.

- Kendskabsgraden til Midttrafik er høj, både i før- og eftermålingen.
- Kampagnen har skabt et større kendskab til alle Midttrafiks transportformer. Men Letbanen er det produkt, der har opnået den største procentuelle stigning fra før- til eftermålingen.

Medier

For at nå kampagnens målsætning valgte vi et mediemiks, hvor vi fik en høj dækning i målgruppen i hele kampagneperioden (fra ultimo september til primo december), og hvor vi samtidig havde mulighed for at segmentere meget lokalt.

I løbet af kampagneperioden er vi nået ud til 154.000 unikke abonnenter med knap 1,4 mio. startede afspilninger på TV2 Play og 200.000 unikke lyttere i radioen. I digital annoncering har vi opnået mere end 13 mio.

eksponeringer med over 4 mio. færdiggjorte visninger. Kampagnen har også været synlig i bybilledet (busreklamer og plakater i læskure) i de største bybusbyer – med en særlig indsats i og omkring Aarhus.

Salgs- og passagertal

Brandingkampagner medfører umiddelbart ikke flere passagerer, men har effekt på den lange bane, da det tager tid at ændre folks vaner og adfærd. Kampagnen 'Få mere ud af turen' understøtter dog den positive udvikling, der ses i både salgs- og passagertal.

I kampagnen har vi brugt afmeldingen: "Køb din billet i Midttrafik app", fordi app'en er et nemt valg for nye kunder. I perioden oktober og november har salget i app'en ligget på et højt niveau sammenlignet med de foregående år. Det er især salget af enkeltbilletter i app'en, der er steget. Også salget på almindeligt rejsekort er steget i samme periode, hvilket indikerer en fremgang af lejligheidsvise rejser hos Midttrafik.

Udviklingen kan ikke tilskrives kampagnen alene, da der arbejdes på forbedringer af Midttrafiks tilbud på flere fronter. Det er vigtigt at understrege, at markedsføring ikke kan stå alene, hvis omdømme, produkter og service ikke lever op til kampagnens budskaber.

Kampagnen har i 2022 haft et samlet budget på 2,5 mio. kr. inkl. moms.

Gode resultater på trods af negativ medieomtale

Kampagneperioden har været præget af stor mediebevågenhed om driftsudfordringer på Letbanen og regionens busbesparelser. Den første frost ramte Letbanen i oktober, og flere letbanetog blev taget ud til service i november, så den i en periode kørte efter nødkøreplan.

Midttrafiks kundeservice oplever generelt, at kunderne reagerer prompte, når Midttrafiks produkter ikke fungerer ordentligt. I tilfældet med Letbanens driftsudfordringer blev kampagnens annoncer på de sociale medier talerør for kundernes utilfredshed.

I den sidste periode af kampagnen oplevede vi det samme vedrørende regionens varslede busbesparelser. Af denne årsag valgte vi at afslutte kampagnen en uge før tid.

Her er et udpluk af de overskrifter, der har været i pressen i perioden:



Dårligt nyt: Letbanen må køre efter nødkøreplan mange uger endnu

Buler i den regionale busøkonomi: Så meget skal der spares på ruterne

Kampagnearbejdet fortsætter i 2023

Vi har skabt en brandingkampagne, som er effektiv i forhold til at skabe opmærksomhed på produktet og gøre kollektiv trafik top-of-mind i de situationer, hvor kollektiv trafik er det oplagte valg.

I 2023 skal vi fortsætte arbejdet med at tiltrække kunder til den kollektive trafik. Kampagnen er en langsigtet satsning, der kræver løbende fokus, gentagelse og tilretning af budskaberne. Indsatserne skal tilrettelægges rigtigt, så vi kommer ud i områder og i perioder, hvor produktet er godt.

Vi planlægger, at brandingkampagnen skal køre i foråret i Aarhus-området og i hele Region Midtjylland igen i efteråret 2023. Dette er for at tage hensyn til de besparelser, der kommer til køreplansskiftet. I 2022 testede vi en særlig indsats af i Aarhus med taktiske budskaber om frekvens og rejsetid. Denne indsats vil vi udbrede til resten af regionen i efteråret 2023 på udvalgte strækninger og ruter, hvor det kollektive trafiktilbud er godt.

Herudover planlægger vi at bruge kampagnens grafiske univers til at markedsføre Flextur, når produktet bliver harmoniseret fra køreplansskiftet 2023.

Brandingkampagnen vil ligesom i 2022 løbende blive suppleret af taktiske kampagner for Midttrafiks billetprodukter, Midttrafik live og andre produkter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Kampagneevaluering "Få mere ud af turen" udarbejdet af Envision i december 2022

6 Pilotforsøg: Tidlig indsats i folkeskolen

Resumé

Unge vælger i højere grad den kollektive trafik fra til fordel for bilen eller andre transportformer. Midttrafik ønsker med et pilotforsøg, hvor vi afprøver en tidlig indsats i folkeskolen, at ændre denne adfærd ved at introducere børn (og deres forældre) til den kollektive trafik. Pilotforsøget bliver udført i samarbejde med to udvalgte kommuner.

Sagsfremstilling

Flere og flere børn bliver kørt i bil til skole, venner, fritidsinteresser og når familien skal afsted på tur. Konsekvensen er, at hverken børn eller forældre får et forhold til kollektiv trafik.

Ifølge Passagerpulsens seneste unge-undersøgelse (offentliggjort 8. december 2022) har hver fjerde ung aldrig kørt kollektiv trafik med deres forældre, og hver anden svarer, at deres forældre aldrig bruger kollektiv trafik.

Det giver sig udslag i, at nogle unge mangler rollemodeller og bliver usikre over for kollektiv trafik. De er bange for at fejle, når de skal i gang med at bruge den i forbindelse med studiestart og ungdomsliv - jævnfør en ungeundersøgelse, som DOT har foretaget (Fastholdelse af de unge passagerer, juni 2021). Børn spejler sig i forældres vaner og skifter kollektiv trafik ud med bil, så snart de har mulighed for det.

Mange skoler oplever, at der er trængsel på veje og parkering omkring skolerne, når mange børn bliver afleveret i bil. Det resulterer i usikre skoleveje, der forstærker tendensen, da det afholder forældre i at lade børnene klare vejen til skole alene.

Udvikling af skole-koncepter

Administrationen vil arbejde for, at der over tid bliver udviklet tre skole-koncepter, hvor vi rammer børn og unge de steder i livet, hvor de oplever forandringer.

Et indskolings-koncept til børn i 0., 1. eller 2. klasse:

Børn i indskolingen har en alder, hvor de let kan begejstres af en bus. Mange finder det spændende og har ikke prøvet at køre med bus. Det vil vi lære dem med en Lær-at-køre-med-bus-dag.

Et mellemtrins-koncept til børn i 5. – 6. klasse:

Børn på mellemtrinnet har en alder, hvor de i højere grad transporterer sig selv rundt. At få lov at rejse med kollektiv trafik alene øger børnenes selvstændighed og giver både dem og forældrene stor frihed.

Et udskolings-koncept til unge i 9. klasse:

Unge i udskolingen står over for en ny livsfase, hvor de skal i gang med en ungdomsuddannelse, der typisk ligger længere væk fra hjemmet end folkeskolen. Frihed er fortsat vigtigt, selvom mors taxa er god i mange situationer.

Første step: Pilotforsøg med et indskolings-koncept

Vi starter ud med et koncept til indskolingen som det grundlæggende fundament for fremtidige transportvaner. Dette giver os mulighed for at indsamle erfaringer med udvikling af skolekoncepter, kommunernes eksekvering og skolernes interesse.

Pilotforsøget indebærer udvikling og afprøvning af et indskolings-koncept på én årgang på to skoler i to forskellige kommuner inden sommerferien.

Pilotforsøget i de to kommuner vil indeholde:

- Køreplan for en Lær-at-køre-med-bus-dag til kommune og skole
- Forældrebrev
- Diplom
- Opgavehæfte
- Postkort med tilbud om en gratis dagsbillet
- Reflekser til uddeling

Med et forældrebrev og tilbud om en gratis dagsbillet ønsker vi, at budskabet kommer ud til forældrene. Efterfølgende kan vi måle på effekten af at udlevere en billet til fremtidig rådgivning af kommunerne.

Pilotforsøget skal udmunde i et færdigt koncept, som Midttrafik vil tilbyde alle kommuner i regionen. Konceptet indeholder en basispakke med mulighed for tilkøb. Et tilkøb kunne fx være uddeling af gratis billetter. Kommunerne skal selv gennemføre aktiviteterne og afholde omkostninger forbundet hermed.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

7 Mikromobilitet og sammenhængen til kollektiv trafik

Resumé

Deleløsninger for bl.a. cykler og løbehjul (kaldet mikromobilitet) har vundet indpas i flere store byer, hvilket har medført debat om potentialet for brug af disse løsninger til at hæve mobiliteten i en bredere skala. Erfaringer viser, at mikromobiliteten kan hjælpe til at styrke mobiliteten også som kombinationsrejse med kollektiv trafik, men at det kræver stor efterspørgsel, hvis det skal drives uden store offentlige tilskud.

Denne orientering forklarer begrebet og eksemplificerer, hvordan mikromobilitet kan styrke den grønne mobilitet og hvad trafiksekskabets rolle kan være.

Sagsfremstilling

Hvad er mikromobilitet?

Begrebet mikromobilitet er en samlebetegnelse for små, lette køretøjer, der typisk kører ved hastigheder under 25 km/t og som køres af brugeren personligt. Det dækker bl.a. cykler, elcykler og (elektriske) løbehjul/skateboards.

Enhederne kan være ejet af den enkelte bruger, men kan også fungere som delemobilitet. I de seneste år har vi globalt set en opblomstring af mikromobilitetsudbydere, som på markedsvilkår tilbyder deleløsninger for bl.a. cykler, elcykler og el-løbehjul. Her kan brugerne mod betaling få adgang til en større flåde af enheder, og de kan typisk via mobiltelefon finde nærmeste enhed. Dette er også tilfældet i Danmark, hvor tilbuddet er rullet ud i flere af de største byer, herunder Aarhus. Tanken er, at man dermed ikke er afhængig af at eje, men altid har den ønskede enhed indenfor rækkevidde til bytransport – også i byer, hvor man ikke bor.

Tilbuddene for delt mikromobilitet kan organiseres på to måder:

- Områdebaseret, hvor enheder kan parkeres frit i et område, som fx en defineret byzone. Dette skaber høj flexibilitet for kunden, som kan køre lige til døren, men betyder øget behov for mandskab til at flytte og oplade enhederne.
- Stationsbaseret, hvor brugeren skal hente og aflevere enheden på én af systemets stationer. Dermed har kunden typisk gang til og fra stationerne som del af rejsen. Til gengæld kan systemet bedre målrettes mod bestemte målpunkter og rejsestrømme.

Fordele og udfordringer ved delt mikromobilitet

Udrulningen af løsninger for delt mikromobilitet har rejst en del debat om fordele, ulemper og behovet for rammesætning af løsningerne, så de kan fungere bedst muligt i byerne uden at være til gene. Samtidig har det naturligt rejst en debat om, hvordan disse enheder bedst integreres i det samlede mobilitetsbillede, så borgerne står tilbage med et bedre samlet mobilitetstilbud.

Delt mikromobilitet kan være et grønt og pladsbesparende alternativ til bil. Her er løsningerne særligt konkurrencedygtige på kortere strækninger og i større byer, hvor efterspørgslen på mobilitet er stor og adgangen med bil bl.a. begrænses af trængsel og parkeringsrestriktioner/-afgifter. Her kan mikromobiliteten tilbyde en enkelt og fleksibel transport og dermed være en brik i den grønne omstilling af bytrafikken. Samtidig kan delt mikromobilitet kunne styrke turismen, da besøgende, som ikke kommer i bil, dermed får adgang til individuel transport.

Netop styrken på de relativt korte afstande gør også, at delt mikromobilitet kan være et godt supplement til det øvrige offentlige transportsystem. Mikromobilitet kan bidrage til at øge rækkevidden fra stationer og knudepunkter og dermed øge oplandet. De to transporttilbud understøtter dermed hinanden, hvis de tænkes sammen på den rette måde, så mikromobiliteten kan fungere som tilbringer til den kollektive trafik frem for at konkurrere med den.

Delt mikromobilitet kræver et relativt stort marked og har derfor også sine begrænsninger, som er vigtige at være opmærksom på, når mobilitetstilbuddet stykkes sammen:

- Delt mikromobilitet kan kun fungere på markedsvilkår i tætte byområder eller ved stort transportbehov inden for en begrænset geografi. Skal delt mikromobilitet spille en rolle i mindre byer eller i tyndt befolkede områder, kræver det således tilskud fra det offentlige.
- Delt mikromobilitet kræver administration og fysisk vedligehold til bl.a. opladning, relokalisering af enheder og reparationer. Denne post bliver uforholdsmæssig stor, hvis ikke der kan opnås stor skala i projekterne.
- Transportbehovet i tyndt befolkede områder skal være struktureret om nogle klare knudepunkter eller større rejsemål, da grundforudsætningen er, at flere kan have gavn af samme enhed i løbet af dagen. Delt mikromobilitet er derfor mindre egnet til transport mellem knudepunkt og hjem i en spredt geografi, da det begrænser de potentiale. Her vil brug af privat mikromobilitet (fx egen cykel eller løbehjul) være mere oplagt som tilbringer til den kollektive trafiks knudepunkter, hvilket kræver fokus på gode og trygge parkeringsforhold.

Delt mikromobilitet er således ikke en løsning, der direkte kan erstatte kollektiv trafik en til en, men en løsning som skal indtænkes i sammenhæng med den kollektive trafik, der hvor det giver mening.

Til eksempel lavede Frederikshavn (23.000 indbyggere) et forsøg med 40 el-løbehjul mellem fire centrale, kollektive trafikstoppesteder og fem store arbejdspladser/uddannelsessteder i byen. Prisen for at leje et el-løbehjul var 25,- kr. På to måneder, i efteråret 2021, blev der udført 650 ture, hvilket svarer til, at hvert løbehjul blev brugt til 0,4 tur/dag. For at forsøget ville være omkostningsneutralt, skulle alle løbehjul køre 1,4 ture om dagen. Frederikshavn Kommune valgte ikke at fortsætte projektet efter forsøgsperioden.

I 2021 udrullede virksomheden Tier i samarbejdet med Herning Kommune en flåde af el-løbehjul, som borgerne kunne leje og bruge til at transportere sig rundt i byen. I Herning er der etableret hubs, primært på offentlige arealer, hvor løbehjulene kan lejes fra og leveres tilbage til. Disse hubs er placeret ved steder med aktivitet, og

særligt tæt på områder, hvor man kan skifte transportmiddel, såsom Herning Station, p-pladser, cykelstativer og busstoppesteder. Dette tiltag skulle hjælpe borgerne med last mile-problematikken, ved at give en mulighed for at transportere sig det sidste stykke fra bussen eller toget, samt at give et alternativ til de kortere bil-, bus- og taxature. Tier har dog siden grundet for lav benyttelse trukket sig fra projektet, som derfor er lukket igen.

Begge cases illustrerer, at det kræver en relativt stor by, før tilbud om mikromobilitet kan drives på markedsvilkår.

Midttrafiks rolle

Det er som udgangspunkt kommunernes rolle at skabe regler, vilkår og fysiske rammer for mikromobiliteten. Midttrafik har dog som nøgleaktør på mobilitetsområdet også vigtig viden og virkemidler til at styrke integrationen af mikromobilitet, som kan bringes i spil.

Vores udkast til Mobilitetsplan 2023-26 peger på tre centrale områder, hvor samarbejde mellem trafiksselskab, kommune/region og private udbydere af mikromobilitet kan styrke mobiliteten:

- **Fysisk infrastruktur.** Stoppesteder og knudepunkter er der hvor mikromobiliteten bindes sammen med den kollektive trafik. Jo mere enkelt det er for kunden at skifte mellem delt eller privat mikromobilitet og kollektiv trafik, jo mere vil kunden opleve det grønne transportalternativ som et godt og sammenhængende mobilitetstilbud. Midttrafik rådgiver kommunerne i indretning af knudepunkter og stoppesteder. Midttrafik har stor viden om benyttelsen af de enkelte stop og om oplandet og stiforbindelser til de enkelte stop og knudepunkter. Det kan bruges til at vurdere behovet for fx cykelparkering ved et givent knudepunkt. Samtidig har vi stor viden om, hvad der skal til for at skabe attraktive skiftemuligheder, hvilket vi også kan bringe i spil. På de større hubs, vil det være relevant at vurdere om delt mikromobilitet også kan spille en rolle.
- **Rejseinformation.** En af barriererne for at kunderne effektivt kan bruge delt mikromobilitet, er at skaffe information om alle mobilitetsmuligheder på tværs af forskellige operatører og aktører. Rejseplanen giver en mulig kanal, hvor dette kan samles. Allerede i dag kan private aktører udstilles på Rejseplanen, og Rejseplanen arbejder sideløbende på en samlet Mobility as a Service (MaaS) platform, der på sigt kan samle alle tilbuddene og give ét samlet overblik over mobilitetsløsningerne. Trafiksselskab og kommuner har dog også mulighed for at bidrage til at synliggøre mulighederne lokalt. Fx i dialog med større arbejdspladser eller i forbindelse med knudepunkter.
- **Udvikling og understøttelse af produktudbud.** Det offentlige kan også indgå direkte i finansiering af mikromobilitet, og dermed være med til at udvikle og understøtte et tilbud, der ellers ikke kunne fungere på markedsvilkår. Det kan fx ske gennem økonomisk tilskud til drift, finansiering af infrastruktur eller ved at gøre det gratis for kunden at benytte løbehjulene i kombination med den kollektive trafik.

Lov om trafikselskaber giver ikke Midttrafik klar hjemmel til at bidrage direkte økonomisk i sådanne løsninger, men kommunerne kan. Midttrafik har som del af 8-kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland rådgivet kommunerne i udvikling af eksempelprojekter på mulige deleløsninger for elcykler mellem knudepunkter og store rejsemål som Gødstrup og AU Foulum. Projekterne er dog ikke realiseret primært af økonomiske hensyn hos de respektive kommuner.

Arbejde med mikromobilitet i Midttrafik

Mikromobilitet som tilbringer til den kollektive trafik kan under de rette vilkår supplere den kollektive trafik. Det giver flere valgmuligheder, bidrager til en samlet bedre mobilitet og kan dermed understøtte at flere tilvælger grønne transportformer.

Midttrafik rådgiver derfor også kommunerne i, hvordan der kan skabes de bedste muligheder for skift mellem transportformerne. Dette primært gennem indretning af knudepunkter og hubs i den kollektive trafik, så det er let at parkere cykel/løbehjul. Her indgår overvejelser om delt mikromobilitet også, hvor behovet er tilstrækkeligt stort.

Mobilitetsplanen peger på den sammenhængende mobilitet som et af de elementer, hvor samarbejde med kommuner og virksomheder kan bidrage til at styrke den samlede grønne mobilitet, men om delt mikromobilitet er en del af løsningen vil afhænge af de konkrete forhold og samarbejdspartners ønsker og behov.

Administrationen arbejder pt. sammen med de øvrige trafikselskaber i TID på et kort dokument, der overfor Transportministeriet skal synliggøre de perspektiver, trafikselskaberne ser i en bredere tilgang til mobilitet. Dokumentet rummer bl.a. vores tilgang til udvikling af hubs/knudepunkter, hvor også koblingen mellem kollektiv trafik og mikromobilitet indtænkes som et af elementerne.

Skulle der fremover være ønsker om, at Midttrafik styrker indsatsen omkring mikromobilitet til større konkrete projekter, vil det kræve administrative ressourcer til at løfte opgaven.

Det vil i den forbindelse også være væsentligt at fastlægge klare succeskriterier, så vi sikrer at ressourcerne udnyttes bedst muligt, og at projekterne skaber tilstrækkelig værdi.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks rolle i fremtidige mikromobilitetsprojekter drøftes.

8 Status for fælles projekt med samkørselsapp

Resumé

Administration holder løbende øje med udviklingen inden for samkørsel, som kan være et grønt supplement til den kollektive trafik og styrke det samlede mobilitetsbillede. Sammen med Region Midtjylland og de midt- og vestjyske kommuner har administrationen udarbejdet et projektoplæg for udbud og drift af en samkørselsapp i området. Oplægget kunne dog ikke finde tilstrækkelig økonomisk støtte, men samkørsel som tema fortsætter med at præge den offentlige debat som et af virkemidlerne til at løfte mobiliteten også i tyndt befolkede områder. Dette rejser spørgsmålet om, hvilken rolle Midttrafik fremover skal spille inden for samkørsel.

Sagsfremstilling

Samkørsel kan være et af de grønne virkemidler, der kan bidrage til bedre mobilitet. Biltrafikken kunne reduceres og mobiliteten øges, hvis bare en brøkdel af de tomme sæder i bilerne i dag blev fyldt op med andre, som dermed kunne undvære egen bil. Det er imidlertid svært at øge samkørselsgraden, og fakta viser også, at vi arbejder mod en historisk trend med færre og færre passagerer i bilerne. En ny undersøgelse fra Transportministeriet peger fx på, at der i myldretiden i Hovedstadsområdet nu kun sidder 1,08 personer i hver bil. Altså, at under hver 10. bil har andre passagerer med end føreren.

Der er mange aktører, der ønsker at vende denne udvikling. Senest har Vejdirektoratet lanceret en national kampagne, der forsøger at øge samkørslen ved at kommunikere behovet og de mange fordele.

En af udfordringerne ved samkørsel er at koble dem, der har brug for et lift, med dem der gerne vil tilbyde et. Her kan en app være en måde at sikre denne kobling.

Hvad er en samkørselsapp?

En samkørselsapp sikrer, at bilister og eventuelle medpassagerer kan finde hinanden. I app'en tilbyder bilister, at andre kan køre med og de, der har behov for transport, kan søge blandt de tilbudte ture og aftale, at de gerne vil med. Betaling for turen fastsættes og afregnes automatisk i appen.

I dag findes flere forskellige samkørselsapps – hvoraf en af de mest kendte er GoMore. GoMore anvendes primært på lange strækninger, og ikke på korte ture, da der skal betales et afstandsbasert gebyr til GoMore for hver tur. For at undgå gebyrer og dermed gøre det mere attraktivt at tilbyde kortere ture har kommunerne mulighed for at indgå økonomisk samarbejde med en af disse private udbydere og dermed tilbyde en samkørselsapp uden gebyrer.

Samkørselsapps tilbydes normalt enten gennem en arbejdsplads for de ansatte eller for alle borgere i en kommune eller et større område gennem et samarbejde mellem kommunen og appudbyder.

Hvorfor en samkørselsapp?

Hvis samkørslen øges, kan det både bidrage til mobilitet og reduktion af biltrafikken i byområder og i mere spredte områder. Dermed kan det også være en brik i et ønske om at styrke lokalområder, hvor transport kan være en udfordring og det kollektive trafiktilbud er begrænset.

Hvis bilisterne i et område udbyder deres ture via en app, øger det mobiliteten for borgere uden adgang til bil og giver mulighed for mere effektiv ressourceudnyttelse, når flere kører sammen. Samtidig skabes sociale mødesteder og interaktioner, der kan bidrage positivt til lokalfælleskabet.

Et velfungerende samkørselssystem giver også flere familier muligheden for at klare sig med én bil, da det samlede transportbehov bedre kan dækkes af den samlede pallette af samkørsel i biler, busser og tog eller gennem flere cykelture.

Miljø er et andet vigtigt argument for øget samkørsel. Ved at synliggøre ledige bilsæder, kan samkørslen i en bil øges og ressourcerne udnyttes mere effektivt. Ved at flere kører sammen og deler biler, reduceres udledning af CO₂ og anden luftforurening, og der bliver færre biler til at belaste infrastrukturen gennem trængsel, pladsbehov og slid på vejene.

Hvad kan en samkørsels app?

Et vigtigt succeskriterie for en samkørsels app er at skabe kritisk masse med så mange tilbudte ture, at passagererne som regel kan finde en passende tur. Hvis der sjældent findes en passende tur, mister passagererne hurtigt interessen for app'en.

Denne kritiske masse er svær at opnå men er naturligt lettere at skabe i områder og rejserelationer, hvor mange rejser. Skal samkørsel blive en succes i mere spredte egne, kræver det derfor en omfattende understøttelse gennem målrettet information og markedsføring. Her kan antallet af tilbudte ture styrkes ved, at den enkelte kommune, større arbejdsplads eller uddannelsesinstitution, opfordrer ansatte og studerende til at anvende appen.

Endelig sker en stor del af transporten jo også på tværs af kommunegrænser, og det er derfor nødvendigt, at flere kommuner tilbyder den samme app, så ture over en kommunegrænse også bliver en del af tilbuddet. Ved at nå til enighed om samarbejde med en enkelt app-udbyder, samles turene også mere naturligt ét sted og det bliver således lettere for den rejsende at finde information, og for appen at sikre kritisk masse.

Her kan sammenkobling med Rejseplanen også hjælpe til at skabe kritisk masse – både ved at samkørselsmuligheder synliggøres på rejseplanen.dk, og at kollektiv trafik kan vises i samkørselsappen, som alternativ når der ikke er en samkørselstur at få.

Udbyderne af samkørselsapps forstår disse mekanismer, og derfor tilbyder de fleste også samlede pakker, hvor adgangen til en app indgår, men hvor størstedelen af indsatsen og ressourceforbruget sikrer synlighed, information på Rejseplanen og at bygge markedet for samkørsel op gennem direkte kommunikation med fx lokalområder, arbejdspladser og uddannelsessteder.

Erfaringer med samkørselsapps

En række områder i Danmark har allerede høstet erfaringer med brug af samkørselsapps – som oftest på forsøgsbasis. Blandt de største leverandører kan nævnes NaboGo og Ta'med (FDM). Blandt kommunerne, der har indgået samarbejder, kan bl.a. nævnes Syddjurs og Odder kommuner, der i april 2022 begge startede et treårigt samarbejdet op med udbyderen NaboGo.

NaboGo har også – siden 2020 - samarbejdet med NT om en samkørselsapp for hele Nordjylland med fokus på landdistrikter og transport til ungdomsuddannelser. Her har Corona vanskeliggjort opstarten og projektet kom først rigtig i gang i 2022. Tjenesten har i NT haft ca. 20.000 gennemførte ture svarende til 60-70 ture på en hverdag, hvilket oversteg forventningerne til det første år i drift.

Mulighed for større samkørselsprojekt i Midttrafiks område

For at opnå succes med samkørsel kræver det, at der investeres ressourcer i målrettet kommunikation og understøttelse af appen. Samtidig viser erfaringerne, at det er en styrke, at projekter dækker mere end blot en enkelt kommune. Det vil gøre projektet relevant for de mange, der rejser over kommunegrænser og giver mulighed for stordriftsfordele.

Administrationen har som del af trafikplanarbejdet i Midt- og Vestjylland (KTMV) arbejdet med at afdække muligheden for at udbrede samkørsel i de 8 kommuner. I samarbejdet med kommunerne og region Midtjylland har vi udarbejdet et projektoplæg for udbud og drift af en fælles app i en treårig periode. Region Midtjylland har indikeret velvilje til at støtte projektet, hvis tilstrækkelig mange kommuner bakker op, og oplægget har været præsenteret for de 8 midt- og vestjyske kommuner.

Med oplægget skulle de 8 kommuner og regionen indgå en fælles aftale med en ap-pudbyder, om appløsning, implementering, kommunikation og markedsføring i en tre-årig periode. Leverandøren skulle samarbejde med Midttrafik, kommuner og regionen, som også skal understøtte projektet bedst muligt med egne medarbejdere og kommunikationsplatforme. Regionen og kommunerne skulle sammen finansiere leverandørens arbejde, mens Midttrafik ville stå i spidsen for en arbejdsgruppe, som sammen med leverandøren skulle afvikle projektet, prioritere indsatser og understøtte appens udrulning.

Ud fra en sondering af markedet vurderedes løsningen at koste i underkanten af 3 mio. kr. i alt fordelt på tre år. Projektet skitserede en mulig økonomisk fordeling med ca. 0,8 mio. kr. til regionen i alt, mens kommunerne baseret på størrelse skulle betale mellem 55.000 og 115.000 kr. pr. år. Hertil kommer ressourcetræk hos samarbejdspartneres egne medarbejdere.

Her var der imidlertid kun to kommuner – Holstebro og Herning - der umiddelbart ønskede at deltage på de skitserede vilkår. Fravalget hos de øvrige skyldtes bl.a. argumenter om, at udgiften var for høj, og at man ønsker en fælles national løsning.

Netop en fælles national løsning arbejdes der på i regi af Rejsekort/Rejseplan, som har fået statslige midler til at udvikle en samlet MaaS-løsning, der integrerer mobilitetsløsninger bredt i én platform. En færdig løsning står dog ikke lige for, og det kan derfor overvejes, om der er perspektiv i at arbejde videre med mulighederne for samarbejde med en samkørselsapp i midtjysk kontekst, eller om det er bedre at afvente og skubbe på for at fremme den nationale løsning.

Midttrafiks mulige rolle

Midttrafik fik i forbindelse med arbejdet foretaget en juridisk vurdering af vores mulige rolle. Den viste, at Midttrafik ifølge lov om trafikkselskaber ikke har hjemmel til at indgå kontrakt med samkørselsudbydere og finansiere samkørsel. Dette blev i projektet håndteret ved, at kommune og/eller region tegner kontrakt og finansierer samkørselsapp, mens Midttrafik havde en drivende og rådgivende rolle, bl.a. som koordinator i samarbejdet og med rådgivning om bl.a. udbud og de konkrete indsatser.

Administrationen arbejder pt. sammen med de øvrige trafikselskaber i TID på et kort dokument, der overfor Transportministeriet skal synliggøre de perspektiver og udfordringer, trafikselskaberne ser i en bredere tilgang til mobilitet. Dokumentet vil bl.a. rumme samkørsel som virkemiddel og problematiserer de begrænsninger, lovgivningen sætter for trafikselskabernes rolle og navigationsrum.

Skulle der fremover være ønsker om, at Midttrafik styrker indsatsen omkring samkørsel og fx (som i projektoplægget for Midt- og Vestjylland) indgår som tovholder i større konkrete projekter, er det vigtigt at være opmærksom på, at det vil kræve administrative ressourcer til at løfte opgaven, da den ligger udenfor den nuværende opgaveportefølje.

Det vil i den forbindelse også være væsentligt at fastlægge klare succeskriterier, så vi sikrer at ressourcerne udnyttes bedst muligt og at projekterne skaber tilstrækkelig værdi.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks rolle i fremtidige mulighed samkørselsprojekter drøftes.

9 Orientering om køreplanhøring 2023

Resumé

Midttrafik har fra 4. januar til 17. januar 2023 gennemført den årlige køreplanhøring af planlagte ændringer til sommerens køreplansskifte. Høringen i år adskiller sig fra tidligere, da regionen samt flere kommuner gennemfører relativt store besparelser og om-lægninger. Således har administrationen i løbet af 14 dage modtaget over 4.000 høringssvar. Svarene behandles nu, og resultatet deles med de respektive bestillere som grundlag for deres endelig beslutning vedrørende ændringer fra sommeren 2023.

Sagsfremstilling

Midttrafik har fra 4. januar til 17. januar 2023 gennemført den årlige køreplanhøring af planlagte ændringer til sommerens køreplansskifte. Høringen i år adskiller sig fra tidligere, da regionen samt flere kommuner gennemfører relativt store besparelser og om-lægninger.

Høringens resultat

Administrationen har i løbet af høringens 14 dage modtaget over 4.000 høringssvar. De fleste af svarene – ca. 3.800 – er kommet ind via formular på Midttrafiks høringsportal, mens de øvrige ca. 200 henvendelser er modtaget pr. e-mail.

Høringssvarene fordeler sig på bestillerne som følger:

- Region Midtjylland (71 %). Region Midtjylland har haft besparelser for netto ca. 45 mio. kr. i helårseffekt i høring og står for over 7 af 10 høringssvar. Høringssvarene drejer sig primært om utilfredshed med nedlæggelse eller nedskæring på ruter udvalgt grundet lav regional betydning. Disse ruter har i flere tilfælde relativt mange kunder, men er udvalgt, fordi relativt få bruger ruterne til at rejse over kommunegrænserne, og ruterne derfor i højere grad dækker en kommunal transportopgave.
- Silkeborg Kommune (14 %). Silkeborg Kommune bad i december Midttrafik om at gennemføre en generel høring af besparelsesmuligheder for 15 mio. kr. netto, hvoraf de forventede at skulle realisere besparelser for 10 mio. kr. netto (helårseffekt). Høringen er derfor gennemført med mere principiel karakter i modsætning til de øvrige ruter i høringen, hvor der har været konkrete køreplanoplæg at drøfte. Med omkring 550 svar er Silkeborg den kommune med flest høringssvar. Oplægget er primært rettet mod bybusnettet, men dækker også mindre tilpasninger i lokalruterne.
- Herning Kommune (5 %). Herning Kommune har sendt et spareoplæg i høring med ønske om at opnå en besparelse på ca. 4,0 mio. kr. i helårseffekt. Her er afgivet ca. 200 høringssvar, hvoraf de fleste drejer sig om utilfredshed med besparelser på ruter i bybusnettet.
- Horsens Kommune (4 %) gennemfører til sommer en større trafikplan, hvor særligt bybusnettet grundlæggende er ændret. Dette har afstedkommet lidt under 200 høringssvar jævnt fordelt på de nye bybuslinjer.

- Aarhus Kommune (3 %) har valgt at nedlægge bybuslinje 22, hvilket har medført ca. 120 høringsvar.
- Viborg Kommune (2 %) har ønsket køreplantilpasninger med en samlet besparelse på ca. 3,0 mio. kr. Det har medført ca. 70 høringsvar.
- Herudover er der kommet få henvendelser vedrørende øvrige ruter.

Den videre proces

Svarene behandles nu af Midttrafik, og resultatet deles med de respektive bestillere som grundlag for deres endelig beslutning vedrørende ændringer fra 25. juni 2023. Det er forventningen, at Midttrafiks sagsbehandling af høringsvarene offentliggøres sammen med de nye køreplaner i starten af maj 2023.

Midttrafik skal sende den endelige bestilling til vognmændene med minimum tre måneders varsel.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

10 Opfølgning på reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Resumé

På mødet 9. september 2022 vedtog bestyrelsen, at administrationen skulle forsøge at indgå kontrakttillæg med busselskaberne, så en skærpet reklamepolitik kommer til at omfatte allerede indgåede kontrakter. Administrationen orienterer om arbejdet.

Sagsfremstilling

På mødet 9. september 2022 besluttede bestyrelsen, at administrationen skal skærpe reklamepolitikken i fremtidige buskontrakter. Konkret blev det besluttet at indarbejde følgende to bestemmelser:

»Der må ikke reklameres for spil, der giver mulighed for at satse og vinde penge. Dette omfatter lotteri, kombinationsspil, væddemål, klasselotteri, puljevæddemål, gevindstivende spilleautomater, onlinespil og landbaserede spil, jf. spilovens definitioner«.

og

»Der må ikke reklameres for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenester relateret til disse. Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter. Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød.«

Samtidig bad bestyrelsen administrationen forsøge at indarbejde de nye bestemmelser i de kontrakter, som Midttrafik allerede har indgået med busselskaber. Ønske blev præsenteret for busselskaberne på et efterfølgende entreprenørudvalgsmøde. Her gav ønsket ikke anledning til debat, hvorfor administrationen dernæst udsendte et kontrakttillæg til busselskaberne.

En række busselskaber samt brancheorganisationen Dansk PersonTransport, henvendte sig nu til Midttrafik angående tillægget. Der var to primære årsager. For det første ønskede busselskaberne at kende baggrunden og konsekvenserne ved at indgå tillægget. For det andet ønskede flere busselskaber en sikkerhed for en bred opbakning til tillægget, før de underskrevet tillægget.

Dialogerne med både brancheorganisationen og busselskaberne er forløbet konstruktivt. Således har alle selskaber undtaget ét indgået tillægget. Dermed er 90 % af Midttrafiks buskørsel nu omfattet af tillægget.

Ét selskab, Herning Turist, har oplyst, at selskabet ikke ønsker at indgå en aftale om forbud mod spilreklamer. Dette skyldes, at Herning Turist har solgt reklamepladsen på sine busser til fodboldklubben FC Midtjylland. FC Midtjylland har oplyst, at pladsen på

bussen skal bruges til spilreklamer. Det er her væsentligt, at Herning Turist blandt andet udfører lokal- og regionalkørsel i Randers Kommune, hvor ønsket om et forbud først blev vedtaget.

Økonomi

Indgåelsen af tillægget har ikke haft økonomisk betydning for Midttrafik.

Betydning for kunderne

Indgåelsen af tillægget for bestemte brancher kan betyde, at færre kunder tager anstød af konkrete reklamer, og dermed opfattes som positivt blandt nogle kunder.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

11 Opfølgning på medieomtale om skærpede reklamebestemmelser

Resumé

Bestyrelsen godkendte i september 2022 et forslag fra administrationen om at skærpe bestemmelserne for reklamer indeholdende seksuelt eller pornografisk materiale. Bestyrelsen fik i januar 2023 opmærksomhed i medierne. Derfor giver administrationen en udvidet baggrund for sit ønske om at skærpe på netop dette område.

Sagsfremstilling

I forbindelse med bestyrelsens ønske om at fjerne spilreklamer på busser, bad bestyrelsen administrationen samtidig overveje, om andre brancher også skulle forbydes. Derfor foreslog administrationen følgende skærpelse:

»Der må ikke reklameres for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenester relateret til disse. Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter. Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød.«

Administrationen argumenterede kort for at sin erfaring med, at "reklamer der indebærer nøgenhed eller sex kan give anledning til reaktioner fra offentligheden". Bestyrelsen tiltrådte på den baggrund forslaget.

Der har i januar 2023 dog været en del medieomtale om skærpelsen, hvor det har stået klart, at administrationen har redegjort utilstrækkelig for sin hensigt med bestemmelsen.

Baggrund for forslaget

Bestemmelsen er hentet fra trafikelskabet på Sjælland, Movia, der indførte den i sine kontrakter i maj 2020 som følge af, at nogle reklamer havde givet anledning til betydelig kritik af Movia, jf. indstillingen til Movias bestyrelse. Således har Movia både i 2015, 2018 og 2020 måttet fjerne reklamer på busserne på grund af negativ, offentlig omtale og klager fra borgere.

Midttrafik har kun modtaget få klager over reklamer for strip- eller sexklubber, eller reklamer med et seksuelt indhold. Det præcise tal kan desværre ikke oplyses, da kundeforhøring over reklamer ikke journaliseres som et specifikt emne.

I 2018 endte Midttrafik i en shitstorm over en reklame for en stripklub. En borger skrev et kønspolitisk indlæg på Facebook med et foto af reklamen, som borgeren fandt nedværdigende. Samtidig opfordrede borgeren til, at indlægget blev delt af andre brugere på Facebook, samt at man klagede over reklamen til Forbrugerombudsmanden. Indlægget blev delt 138 gange af andre borgere, og administrationen modtog flere

henvendelser om reklamen. Sagen fandt sin afslutning ved, at Midttrafiks formand besluttede, at reklamen skulle fjernes med omgående virkning.

Siden da har administrationen modtaget flere lignende reklamer til forhåndsgodkendelse. Annoncørerne er bl.a. stripkubber, datinghjemmesider og tøjproducenter. Administrationen har i en række tilfælde bedt om, at reklamers indhold i tekst eller billeder skulle revideres, så de fremstod mindre opsigtsvækkende. I ét tilfælde blev bestyrelsen inddraget i en reklames indhold. Her bad bestyrelsen ligeledes om en revision af reklamen for at undgå negativ opmærksomhed.

Endelig bemærkes det, at offentligheden oftere indtager en holdning til reklamer bragt på busser. Således spekulerer nogle annoncører i den værdi, en reaktion fra offentligheden kan medføre, når reklamen bringes på et offentligt, finansieret produkt såsom bussen. Reaktionerne er ofte pludselige og kritikken uforudsigelig, og dermed svær for Midttrafik at kontrollere.

Fortolkning af bestemmelsen

Selvom flere medier har gengivet den nye bestemmelse i sin fulde ordlyd, har debatten desværre været relativt unuanceret med fokus på *for* eller *imod* fotos af bryster. Det er her vigtigt at pointere, at bestemmelsen, i lighed med de øvrige reklamebestemmelser, er åben for fortolkning.

Bestemmelsen rummer et direkte forbud mod reklamer for strip- eller sexklubber samt pornografi. I administrationens fortolkning rummer bestemmelsen dog fortsat mulighed for reklamer for eksempelvis kosmetiske operationer, voksenlegetøj og datinghjemmesider. Dog skal reklamerne være tilpasset i layoutet, så de ikke fremstår betydelig seksuelle eller pornografiske.

I bilaget vises eksempler på reklamer, som administrationen vurderer fortsat kan bringes på busserne, samt eksempler som fremover vil blive afvist.

Der vil fortsat kunne opstå udfordringer i forhold til fortolkningen af, hvornår "udpræget nøgenhed" eller "nøgenhed i en kontekst", kan vække anstød. Derfor kan det ikke fastlægges, hvor meget nøgenhed, Midttrafik som offentlig virksomhed kan tillade og i hvilke situationer, dette vurderes at kunne vække anstød. Dette afhænger af en individuel vurdering af reklamens indhold og den kontekst, hvori reklamen indgår.

Opblødning af bestemmelsen

Administrationen har på baggrund af sagen valgt at revidere bestemmelsen i et meget begrænset omfang. Dette ved at fjerne ordet "seksuel" fra den midterste passage, så der ikke kan rejses tvivl om, at reklamer fortsat gerne må give indtryk af eksempelvis begær, romantik eller fysisk kontakt. Dermed er bestemmelsen fremadrettet:

»Der må ikke reklameres for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenester relateret til disse. Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter. Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød.«

Økonomi

Indførelsen af bestemmelsen vurderes ikke at få økonomisk betydning.

Betydning for kunderne

Hensigten med bestemmelsen er, at bussen ikke bliver genstand for negativ, offentlig omtale, hvormed Midttrafik kan undgå en devaluering af produktet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- 11.a Bilag 1 – Eksempler på reklamer

12 Betydningen af øget busfrekvens uden for myldretiden

Resumé

En ny svensk Ph.d.-afhandling peger på, at en øget frekvens på regionale busruter uden for myldretiden over tid øger antallet af buskunder både i og uden for myldretiden. Det skyldes, at den øgede busfrekvens uden for myldretiden giver kunderne mere fleksibilitet og en større sikkerhed for at have rejsemulighed, hvis rejsetidspunktet er usikkert. Udgifterne til en øgning af frekvensen uden for myldretiden vil primært være til chaufførløn og brændstof, mens der som udgangspunkt ikke vil være behov for indkøb af flere busser.

Sagsfremstilling

Tomme busser uden for myldretiden fylder meget i debatten om besparelser i den offentlige transport i Danmark. Som en alternativ vinkel på debatten er det derfor interessant at inddrage ny svensk forskning om effekten af øget frekvens uden for myldretiden.

Undersøgelsen fokuserer på fire ruter i Skåne, hvoraf to er togruter og to betjenes med regionalbusser. Af busruterne er særligt ruten mellem Trelleborg og Ystad interessant, da køreplanen frem til 2016 var præget af meget varierende frekvens i løbet af dagen med mange afgang i myldretid og relativt få afgang ud for myldretid. Fra 2016 bliver det ændret, så der var mindst en afgang pr. time alle ugedage kl. 5-21, og i tidsrummene kl. 5-9 og kl. 14-18 var der afgang hver halve time. Tidsrummene for myldretidsbetjening blev derved udvidet, men frekvensen i samme tidsrum blev sænket, så der ikke kørte mere end en bus pr. halve time. Samlet blev antallet af afgang øget med 42 procent, og det øgede antal afgang lå primært midt på dagen og om aftenen. Resultatet blev en mindre kundevækst det første år, men efter en 4-årig periode lå kundeantallet mere end 40 procent over niveauet fra før 2015.

Resultaterne fra Trelleborg-Ystad-ruten peger på, at kundeantallet stiger i både myldretid og ikke-myldretid, hvilket stemmer overens med resultaterne fra de øvrige ruter. At stigningen visse steder er størst i myldretiden forklares med, at flere vælger at pendle (i myldretiden) med offentlig transport, hvis de har sikkerhed for, at de også kan finde en eller flere afgang uden for myldretiden de dage, hvor det er nødvendigt pga. overarbejde, skiftende arbejdstider m.m.

Herved bliver den offentlige transport mere fleksibel for kunderne, som i højere grad selv kan vælge den afgang, der passer dem. Ligeledes skal kunderne heller ikke i samme grad være nervøse for at misse en specifik afgang, da der er hyppigere afgang i et større tidsrum. Det er samme tanke, som ligger til grund for hovednettet, som blev defineret i Midttrafiks Trafikplan 2019-2022 og stort set er implementeret i perioden – primært på en række regionale ruter mellem de større byer – her dog udmøntet som minimumskrav til frekvens på timedrift i dagtimerne og totimersdrift aften/weekend.

Resultaterne leder undersøgelsen frem til den umiddelbart kontraintuitive konklusion, at for at øge kundeantallet i den kollektive trafik, skal der sikres et stabilt brugbart tilbud, der dækker hele kundens rejsebehov, herunder også giver rejsemuligheder på tidspunkter med få rejsende. Afgange med relativt få kunder kan derfor godt tjene et

vigtig formål, da fleksibiliteten, disse afgange giver, gør den samlede offentlige transport til et bedre valg for mange kunder, selvom de ikke benytter sig af afgangene.

Undersøgelsen peger yderligere på, at for at den øgede frekvens og det større tidsinterval kan have en effekt, skal det kommunikeres klart til kunderne.

Joel Hansson er forsker ved Lunds Universitet og K2, der er Sveriges nationale videnscenter for offentlig transport. Resultaterne er i 2022 offentliggjort i forskningsartiklen "Patronage effects of off-peak service improvements in regional public transport" og Ph.d.-afhandlingen "Regional public transport - The balancing act of service planning". Joel Hansson præsenterede resultaterne på et gå-hjem-møde afholdt af Transportøkonomisk Forening hos Movia i december 2022.

Økonomi

Umiddelbart vil det koste penge at øge frekvensen uden for myldretiden og udvide tidsrummet for buskørsel. Marginalomkostningen ved øgningen er dog lavere end ved normal kørsel, da udgifter til indkøb af busser er betalt, så de primære udgiftsposter er chaufførløn og brændstof. Udgifter til chaufførløn kan i nogle tilfælde også være lavere, da chauffører på nogle ruter får betaling for ventetid.

For at kunne høste alle de økonomiske gevinster ved en kundeøgning i og uden for myldretid er det nødvendigt, at der er overskudskapacitet i myldretiden, så der er plads i busserne til de ekstra kunder. Ellers vil det være nødvendigt at indkøbe flere busser og derved øge marginalomkostningen. Et eventuelt behov for flere busser i myldretiden kan også være problematisk i forhold til manglen på chauffører.

Væksten i antallet af kunder vil medføre en øgning i billetindtægter, men som nævnt vil det tage flere år, før væksten er slået igennem. Det er således svært præcist at pege på den samlede økonomiske effekt ved at øge frekvensen uden for myldretiden ud over, at det i første omgang vil koste penge. Hvis det underliggende transportbehov er til stede, vil de stigende kundetal på sigt være med til at finansiere udgiften og det kan således være en omkostningseffektiv måde at tiltrække flere kunder til den grønne transport. Det rette niveau vil dog altid skulle findes i en rimelig balance mellem efterspørgslen og udbuddet.

Betydning for kunderne

En af grundene til bilens popularitet er, at det er en transportform, som er tilgængelig præcis, når det passer den enkelte. Ved at øge frekvensen og dækningen uden for myldretid får den offentlige transport i højere grad denne kvalitet, hvilket som nævnt medfører større fleksibilitet og sikkerhed for kunderne.

Resultaterne peger desuden på, at fleksibilitet og tidsmæssig tilgængelighed – dvs. højere frekvens i en større del af dagen – er det vigtigste for kundernes valg af regionale busser, mens elementer som transporttid og billetpriser ikke har samme betydning.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

13 Udbudsgrundlag for 64. udbud - Herning skolebusser

Resumé

Midttrafik udbyder i starten af 2023 skolebuskørslen i Herning Kommune. Udbuddet omfatter ca. 12.000 køreplantimer fordelt på 21 busser. Nye kontrakter træder i kraft ved skolestart efter sommerferien i 2023. Administrationen har haft en løbende dialog med Herning Kommune om indhold af udbuddet.

Sagsfremstilling

Den nuværende kontrakt for skolekørsel i Herning udløber ved køreplansskiftet i juni 2023. To af de nuværende delkontrakter var indgået med Mørups Turistfart, og efter deres konkurs i september 2022 blev ruterne overtaget af Herning Turist, der i forvejen havde flere andre delkontrakter på skoleruter i Herning.

Kommunen har udvist interesse for elbusser, men administrationen i Midttrafik har vurderet, at man ikke kan anbefale elbusser til skolekørsel. Det skyldes bl.a., at skoleruter typisk udbydes, så der kan anvendes brugte busser, og dermed er busselskabets investering i materiel betydeligt lavere, end det vil være tilfældet med elbusser, da der endnu ikke er et tilstrækkeligt stort brugt-marked for elbusser.

Herning Kommune er selv køreplanlægger på kørslen og ønsker, at kommende leverandører får et større ansvar i den løbende køreplanlægning i hele kontraktperioden. Kørslen udbydes med udgangspunkt i Midttrafiks standard B-kontrakt, som er målrettet skoleruter og giver busselskaberne mulighed for at anvende busserne til anden kørsel, når de er ledige.

Udbudsgrundlag

Omfang

Udbuddet omfatter ca. 12.000 køreplantimer fordelt på 21 busser.

Udbuddet er opdelt i følgende delkontrakter (Pakker):

Pakke	Område	Ruter	Køreplantimer	Kontraktbusser
1	Herning Kommune, nord	142, 144, 145, 163, 164, 167	3.581	6
2	Herning Kommune, øst	153, 154, 155, 156	2.181	4
3	Herning Kommune, vest	157, 158, 159, 165, 166	2.924	5
4	Herning Kommune, syd	135, 137, 139, 148, 151, 152	3.347	6

Kontraktperiode

Kontrakten udbydes med en kontraktperiode på 4 år, hvorefter parterne har mulighed for at forlænge med op til 2 år efter gensidig aftale.

Krav til busser

Bustype / tilgængelighed	Ingen krav
Passagerkapacitet	Mindst 70 pladser, heraf mindst 45 siddepladser
Busfarve	Ingen krav
Busalder	Maksimalt 16 år
Euronorm	Option på euronorm 6
Drivmiddel	Option på CO2-neutral HVO-biodiesel
Videoovervågning	Option på videoovervågning
GPS-tracking	Ja
Seler	Ja
Reservebusser	Krav som kontraktbusser

Som det fremgår af ovenstående tabel, har Herning Kommune ønsket, at busselskaberne skal afgive optionstilbud på busser med euronorm 6, videoovervågning og kørsel med CO2-neutral biodiesel. Efter tilbudsfristen beslutter Herning Kommune, om optionerne ønskes tilkøbt kontrakten.

Udbudsform og tildelingsmodel

Udbuddet gennemføres som et *offentligt udbud*, hvormed alle busselskaber kan byde på kontrakterne. Tilbudsgiverne skal dog have en soliditetsgrad i hvert af de seneste to afsluttede og reviderede regnskabsår på mindst 10%.

Kontrakterne tildeles det eller de busselskaber med den laveste pris på de enkelte pakker, og der vægtes således ikke kvalitative kriterier i udbuddet.

Tidsplan for udbuddet

Udbuddet forventes afviklet efter nedenstående tidsplan:

Offentliggørelse af udbuddet	5. januar 2023
Informationsmøde	23. januar 2023, kl. 12.30
Frist for indsendelse af spørgsmål	13. februar 2023
Tilbudsfrist	24. februar 2023, kl. 12.00
Orientering til bestiller og bestyrelse	Medio marts 2023
Forventet meddelelse om tildeling	24. marts 2023
Meddelelse om optioner	12. april 2023
Kontrakt/driftsstart	10. august 2023

Betydning for kunderne

- Skolebusruterne er målrettet Herning Kommunes skoleelever og skoler. Det er fortsat gratis at køre med skolebusruterne, og de kan principielt benyttes af alle (åbne ruter).
- Busserne skal udelukkende køre på skoledage, og kun til mødetid (i tidsrummet ca. kl. 7-8) og når eleverne får fri (i tidsrummet ca. kl. 11-16).
- Efter kontraktindgåelsen skal der laves en samarbejdsplan mellem Herning Kommune, skolerne, busselskabet og Midttrafik. Planen skal primært understøtte det daglige samarbejde mellem skoler, kommune og busselskab samt sikre stabil og tryk transport for eleverne.

Økonomi

Antallet af køreplantimer i den nuværende kontrakt på skolekørsel er blevet reduceret over årene, så den pt. ligger på knap 13.300 køreplantimer. Til sammenligning er der i det kommende udbud ca. 12.000 køreplantimer.

Den nuværende timepris er over 1.200 kr., hvilket bl.a. skyldes de relativt få køreplantimer pr. bus. I planlægningen af ruterne i det nye udbud har Herning Kommune fokuseret på at optimere busudnyttelsen. Forventningen er derfor, at timepriserne fra regnet optioner bliver lavere i det nye udbud, men der er tale om et usikkert skøn. Tilvælges optionerne på drift med Euronorm 6 busser, biodiesel (HVO) og videoovervågning, vil det medføre en ukendt meromkostning pr. køreplantime.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen om udbudsgrundlag for 64. udbud – Herning Skole-ruter til efterretning.

14 Midlertidig ændring af vilkår for Flextur pga. kapacitetsmangel

Resumé

Der er kapacitetsmangel i flextrafikken pga. øget aktivitet og færre vogne til rådighed. Direktionen i Midttrafik besluttede derfor i december 2022 at ændre vilkårene for Flextrafik med omgående virkning frem til midten af marts 2023.

Sagsfremstilling

Overholdelse af servicemål

Flextrafik har hen over efteråret 2022 haft tiltagende problemer med at leve op til målene for rettidighed og telefonbesvarelse.

Rettidighed på aflevering og afhentning er særligt et problem i forhold til Patientbefordringen, hvor overskridelse af afleveringen ift. "senest fremme" kan betyde aflyste undersøgelser og dermed frustrerede patienter og spild af sygehusets ressourcer. For sen afhentning kan betyde, at patienter efter endt behandling skal vente længe på at komme hjem.

Årsagen til udfordringerne

Der er flere årsager til udfordringerne:

- Kørselsomfanget i Flextrafik er nu oppe på samme niveau som før Corona.
- Kapaciteten af vogne er på ca. 90% af det normale.
 - Flexvariabelvogne stiller sig i mindre grad end hidtil til rådighed, hvilket blev forstærket i december.
 - Garantivogne er i stigende omfang ikke i stand til at leve op til kontrakterne bl.a. pga. mangel på chauffører. Omfanget af bod er støt stigende, hvilket giver Midttrafik nogle indtægter på bod, men øger ikke kapaciteten.
 - Der er også sygdom blandt chauffører, og derfor bliver nogle vogne afmeldt med kort varsel.
 - Sydtrafik og Fynbus har også problemer med kapaciteten, så selvom vi normalt kan bruge hinandens vogne, kan de ikke hjælpe os.
- Med højere kørselsomfang og lavere kapacitet, ikke mindst aflysninger/ændringer i sidste øjeblik, skal mere "håndholdes" i Midttrafiks trafikstyring, hvilket er svært at håndtere med de tilgængelige ressourcer.
- Fleksibiliteten af bestilling af kørsel er forskellig, hvilket giver trafikstyringen kort tid at reagere på, når kapaciteten er knap:
 - Handicapkørsel kan bestilles med 2 timers varsel.
 - Flextur kan bestilles med 1 times varsel.
 - Patientbefordring bestiller fremkørsel i god tid, men hjemkørsel kan bestilles med 1 times varsel.
- Op mod jul har sygehusene ofte flere patienter, der skal køres til ambulante behandlinger, og især hjemkørsel på fredage op til jul har traditionelt været travle, ikke mindst i 2022, hvor 23. december faldt på en fredag, der i forvejen er en travl dag.

Vurderingen i midten af december var derfor, at Midttrafik ville have svært ved at leve op til sine servicemål over for Patientbefordringen pga. de nævnte udfordringer.

Løsninger på udfordringerne

Lang sigt

På lang sigt er løsningen større kapacitet. Det kommer først med de nye kontrakter 1. marts 2023, og reelt nok først omkring medio marts 2023, når de nye kontrakter er kørt ind.

Kort sigt

Kørselstyperne i Flextrafik prioriteres på flg. måde:

1. Patientbefordring
2. Institutionskørsel
3. Handicapkørsel
4. Anden kørsel, herunder Flextur, Flexbus og Plustur

I kategorien "anden kørsel", er det især Flextur, der har et volumen, hvor det kan gøre en forskel at ændre.

Direktionen besluttede derfor to tiltag:

1. Flextur blev lukket 16. og 23. december, så kunderne ikke kunne bestille tur til disse dage. Allerede bestilte ture blev gennemført.

Dette frigjorde kapaciteten til patientbefordring.

2. Forlængede bestillingsfristen fra en til to timer, som det også er for handicapkørsel. Dette er ændret til midten af marts 2023, hvor de nye kontrakter er indkørt. Det giver disse fordele:

- Flere patientkørsler kan blive planlagt, inden Flextur lægger beslag på kapaciteten
- Flere Flexture vil alt andet lige blive bestilt dagen før, så hele dagen ved aftenplanlægningen kan planlægges bedre.
- Medarbejderne i trafikstyringen har bedre tid til at løse problemer, når det er med to timers varsel i stedet for én ift. Flextur.

Direktionen er meget opmærksom på, at disse tiltag gør Flextur mindre attraktivt end ellers, og beslutningen er kun truffet for at kunne honorere kravene til især Patientbefordring og Handicapkørsel.

Udviklingen vil blive overvåget, og måtte situationen bedre sig inden marts 2023, vil serviceniveauet blive ændret tilbage til en times bestillingsfrist.

Måtte situationen udvikle sig i negativ retning, har direktionen mulighed for også at forkorte driftsdøgnet for Flextur til fx kl. 8-20, så Flextur ikke "konkurrerer" med især Patientkørsel om morgenen og Handicapkørsel om aftenen. Et sådant tiltag vil kun blive gennemført, hvis det er strengt nødvendigt.

Øvrige tiltag

Der arbejdes sideløbende med andre tiltag:

- Der arbejdes med at prioritere Midttrafiks telefonlinjer, så især vognmænd og chauffører nemmere kan komme igennem og dermed ikke forsinkes kørslen ved problemer.
- Det undersøges, om der kan laves kortvarige aftaler med vognmænd, frem til de nye kontrakter træder i kraft i marts 2023.
- Patientbefordring ved Region Midtjylland opfordres til at bestille hjemkørsel i bedre tid, så disse ture lægges ind, inden Flexture bliver planlagt.

Opfølgning

Tiltagene blev besluttet, iværksat og kommunikeret ud i slutningen af uge 50.

Effekten har været god. Rettidigheden for afhentning og aflevering i Patientbefordringen steg den første uge med 6-9 procentpoint, og efterfølgende uger med yderligere ca. 3 procentpoint. Midttrafik lever ikke helt op til serviceniveauet på Patientbefordring, men er nu kun ca. 1-2 procentpoint under.

Rettidigheden for afhentning og aflevering i Handicapkørsel steg tilsvarende med 6-10 procentpoint i den første uge, og derefter yderligere 1-2 procentpoint.

Rettidigheden for Flextur steg også med 4-7 procentpoint i første uge og derefter yderligere 2-3 procentpoint. Antallet af rejser i Flextur er faldet i perioden, men ikke mere end forventeligt hen over jul og nytår.

Ændringen i vilkårene for Flextur har givet to kundehenvendelser, begge med klage over lukning af kørsel 16. og 23. december, og den ene klager desuden også over den forlængede bestillingsfrist.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

15 Afvikling af jule- og nytårskørsel 2022 i Flextrafik

Resumé

24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Flexbus, Flextur og Plustur er ikke åben for kørsel 24. og 31. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende Patientbefordring. Afviklingen af kørslen 24. og 31. december 2022 er forløbet planmæssigt.

Sagsfremstilling

Niveauet af handicapkørsel 24. december 2022 er steget i forhold til 2021 med ca. 80 ture, svarende til 6 %, hvor turantallet for den siddende Patientbefordring i forhold til 24. december 2021 er faldet med ca. 20 ture, svarende til 8 %.

Juledagene, 25. og 26. december, er turantallet for alle kørselstyper steget med ca. 600 ture i forhold til 2021, svarende til 33 %.

31. december 2022 er handicapkørsel steget med ca. 90 kørsler i forhold til 2021, svarende til cirka 27 %. Patientbefordringen oplevede et fald på ca. 100 ture, cirka 27 %.

Af nedenstående tabeller fremgår udviklingen og fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring 24. og 31. december, samt 25. og 26. december, i perioden fra 2020 til 2022.

Kørselstype:	Vogntype :	2020			2021			2022		
		24. dec	31. dec		24. dec	31. dec		24. dec	31. dec	
		Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24
Handicap	Liftekørsel	1399	148	30	1662	158	24	1632	176	29
Handicap	Siddende	689	120	30	815	126	24	926	181	33
Handicap i alt		2088	268	60	2477	284	48	2558	357	62
Patientbef.	Liftekørsel	57	53	0	60	67	0	44	52	0
Patientbef.	Siddende	179	333	4	196	298	5	191	193	12
Patientbef. i alt		236	386	4	256	365	5	235	245	12
Samlet for dagen		2324	718		2733	702		2793	676	
Samlet for "året"		3042			3435			3469		

Kørselstype:	2020		2021		2022	
	25. dec	26. dec	25. dec	26. dec	25. dec	26. dec
Flextur	137	183	209	8	207	255
Handicap	286	417	419	624	478	762
Patientbefordring	224	280	224	262	127	391
Flexbus	29	34	3	17	33	32
Kommunal						
Plustur		8	8	6	17	20
Samlet for dagen	676	922	863	917	862	1460
Samlet for "året"	1598		1780		2322	

Afviklingen af kørslen 24. og 31. december 2022 er forløbet planmæssigt.

Midttrafik har til dato modtaget fire kundehenvendelser vedrørende transporten 24. december 2021. Den ene drejer sig om en tur, chaufføren havde overset og som først kunne gennemføres to timer senere. En anden hvor kunden havde forventet en anden service, end handicapkørsel tilbyder. De to sidste henvendelser drejer sig om udfordringer omkring kørsler med trappetjener. Én hvor trappetjeneren ikke har virket, hvor der vil blive fulgt op over for leverandøren, en anden hvor kundens trappe samt kørestol har skabt udfordringer. Her følges der op med kunden samt visitator.

Midttrafik har anvendt 236 kørestolsvogne samt 185 små vogne 24. december 2020.

Bestilling i 2022

Kunderne har haft mulighed for at bestille handicapkørsel til 24. december 2022 ved Midttrafik fra 16. november til 15. december 2022. Ved bestilling af handicapkørsel til 24. december gælder der særlige regler, og derfor foretager bestillingsmodtagelsen et søgeinterval på maks. -2/+2 timer i forhold til kundernes ønskede afhentningstidspunkt. Kan afhentningstidspunktet ikke efterleves, tilbydes kunden en kørselskupen, og kunden får mulighed for selv at bestille en vogn ved en vognmand/taxacentral.

Der er til 24. december 2022 ikke blevet udleveret kørselskuponer til alternativ transport, da alle kunder, der henvendte sig inden for bestillingsfristen, kunne tilbydes kørsel.

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

Efter deadline 15. december var der 113 bestillinger/forespørgsler på kørsel til 24. december. Heraf kunne 111 tilbydes kørsel til 24. december 2022, to måtte afvises.

Aflysninger i 2022

Midttrafik har i 2021 indført et gebyr på 250 kr. for afbestilling af kørsel efter afbestillingsfristen, denne følger bestillingsfristen 16. december, samt for forgæves kørsel. Dette fastholdes 24. december 2022. Der er sendt ca. 325 aflysninger/forgæves kørsel af handicapkørsel til opkrævning.

I hele december 2022 har der været udført 20.895 handicapkørsler, hvilket er 6 % flere ture end i december 2021, hvor der blev udført 19.628 handicapkørsler.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

16 Forbrugerombudsmandens vurdering af kontantbetaling i Flextrafik

Resumé

På vegne af kommunens ældreråd og handicapråd bad Favrskov Kommune i 2019 Forbrugerombudsmanden vurdere, om Midttrafiks regler for kontantbetaling i Flextrafik overholder betalingsloven. Forbrugerombudsmanden har nu vurderet sagen, og denne går i Midttrafiks retning.

Sagsfremstilling

Favrskov Kommune henvendte sig i juli i 2019 med et ønske om, at Midttrafik vurdere, hvorvidt den daværende regel for at opkræve kunder i Flextrafik et lige kontantbeløb var lovligt. Kommunens anmodning skete efter opfordring fra kommunens handicapråd og ældreråd, der begge har et ønske om at kunne få byttepenge retur ved kontantbetaling i forbindelse med flex- og handicapkørsel.

I sin henvendelse henviste Favrskov Kommune til betalingslovens §81 og Forbrugerombudsmandens fortolkninger heraf. Forbrugerombudsmanden har nemlig af flere omgange pointeret, at virksomheder, der omfattes af betalingslovens §81, er forpligtede til at tilbyde byttepenge ved kontantkøb.

Midttrafik fik på den baggrund foretaget en ekstern vurdering af, om Midttrafik er omfattet af betalingslovens §81. Dette konkluderede advokaten ikke var tilfældet. For at imødekomme behovet hos en sårbar kundegruppe, ændrede Midttrafik samtidig sine retningslinjer, så kunderne fra december 2019 fik mulighed for at få byttepenge tilbage på op til nærmeste 100 kr.

Ældrerådet og Handicaprådet bad dog Favrskov Kommune videresende sagen til Forbrugerombudsmanden med henblik på at få dennes vurdering.

Forbrugerombudsmandens vurdering

Forbrugerombudsmanden har i december 2022 sendt parterne sin vurdering af sagen. Den fulde vurdering fremgår af bilag 1.

Heri skriver Forbrugerombudsmanden bl.a.:

"På den baggrund er Forbrugerombudsmanden mest tilbøjelig til at mene, at undtagelsen om fjernsalg i § 81, stk. 2, i betalingsloven ikke finder anvendelse på Midttrafiks salg af flexkur og handicapkørsel, som kan bestilles telefonisk, online eller via en app og betales med elektroniske betalingsinstrumenter via en hjemmeside eller en app eller kontant til vognens chauffør".

Og videre:

"Under hensyn til, at spørgsmålet om, hvorvidt kontantreglen finder anvendelse, kan give anledning til tvivl, og da Midttrafik har indført en praksis ultimo 2019, hvorefter chaufførerne kan give byttepenge tilbage op til nærmeste hundrede kroner, foretager Forbrugerombudsmanden sig ikke mere i sagen, idet Forbrugerombudsmanden antager, at Midttrafik drager omsorg for, at Midttrafiks chauffører fremover altid giver byttepenge tilbage op til i hvert fald nærmeste hundrede kroner."

I relation til Forbrugerombudsmandens antagelser, pointeres det, at Midttrafik fortsat opretholder kundernes mulighed for at få byttepenge op til nærmeste hundrede kroner.

Betydning for kunderne

Der er flere årsager til, at Midttrafik umiddelbart ikke kan imødekomme ønsket om, at kunderne kan få byttepenge uden en beløbsgrænse. Hovedargumenterne er for det første, at en sådan ændring vurderes at medføre en øget administration, både hos Midttrafik og blandt de mange leverandører, der udfører flexkørsel. Af dette følger også en forventet udgiftsstigning.

For det andet er Midttrafiks flextrafik bundet op på et samarbejde mellem flere trafik-selskaber. Dette medfører, at en leverandør godt kan udføre kørsel i Midttrafiks område, selvom leverandøren er kontrakt-haver hos Fynbus. Kundernes mulighed for byttepenge vil således afhænge af, hvilken kontrakt den pågældende leverandør er underlagt, og der vil derfor ikke kunne garanteres et ensartet serviceniveau.

Betydning for økonomi

Sagen har ikke økonomisk betydning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 16.a Bilag 1 - Orientering om afgørelse i sag hos Forbrugerombudsmanden

17 DPO tilsynsrapport 2022

Resumé

Midttrafiks databeskyttelsesrådgiver, DPO Danmark, har i 4. kvartal 2022 gennemført det årlige tilsyn vedrørende GDPR-compliance hos Midttrafik. Tilsynet føres som en del af DPO Danmarks lovpligtige opgave som DPO for Midttrafik.

Resultaterne fra tilsynet er afrapporteret i en ledelsesrapport som samlet set viser, at organisationens gennemsnitlige GDPR-complianceniiveau er steget med 1,0 i løbet af det seneste år. Niveaulet ligger nu på 3,3 ud af 4,0.

Midttrafik har sammen med DPO Danmark fastsat et mål om at øge complianceniiveauet til 3,6 frem mod tilsynet i 2023.

Sagsfremstilling

Status på GDPR-compliance i 2022

DPO Danmarks årlige tilsyn vedrørende Midttrafiks GDPR-compliance viser, at niveauet i løbet af 2022 er bragt op på et gennemsnit på 3,3 med en stigning på 1,0 siden tilsynet i november 2021.

Gennemsnittet for 2022 afspejler dog en stor spredning, hvor 69% af kontrollerne på tidspunktet for tilsynet lå på niveau 3 og 4, imens de resterende 31 % lå på niveau 1 og 2 (se figur 1). De kontroller, som lå på niveau 1 + 2, har, ligesom de øvrige kontroller, stor betydning for Midttrafiks informationssikkerhed og beskyttelse af persondata.

I tilsynsrapporten udpeger DPO Danmark en række prioritet 1 og 2-kontroller som Midttrafik med fordel kan fokusere indsatsen på. Som det fremgår af figur 2 - Model af fordelingen af prioriteter på tværs af kontroller, er andelen af prioritet 1- og 2-kontroller reduceret med 30% siden tilsynet i 2021.

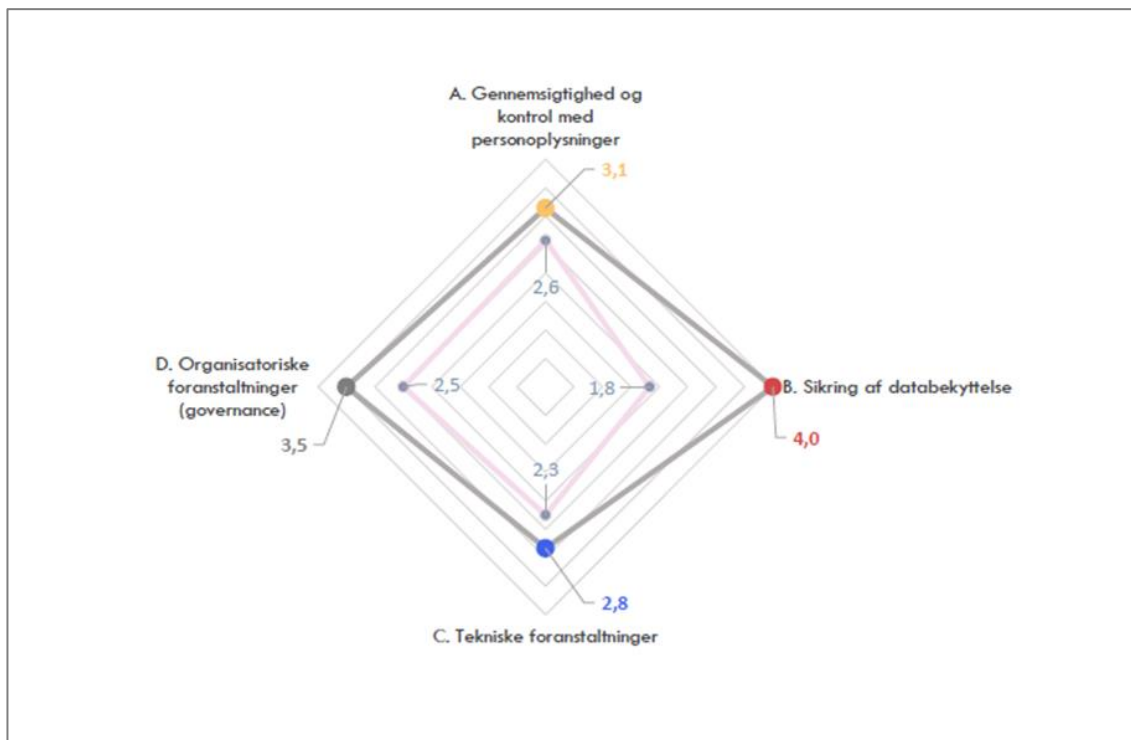
Det svarer til, at syv kontroller er udpeget som særligt prioriterede i 2022 (se figur 3).

Prioritering og mål for GDPR-compliance i 2023

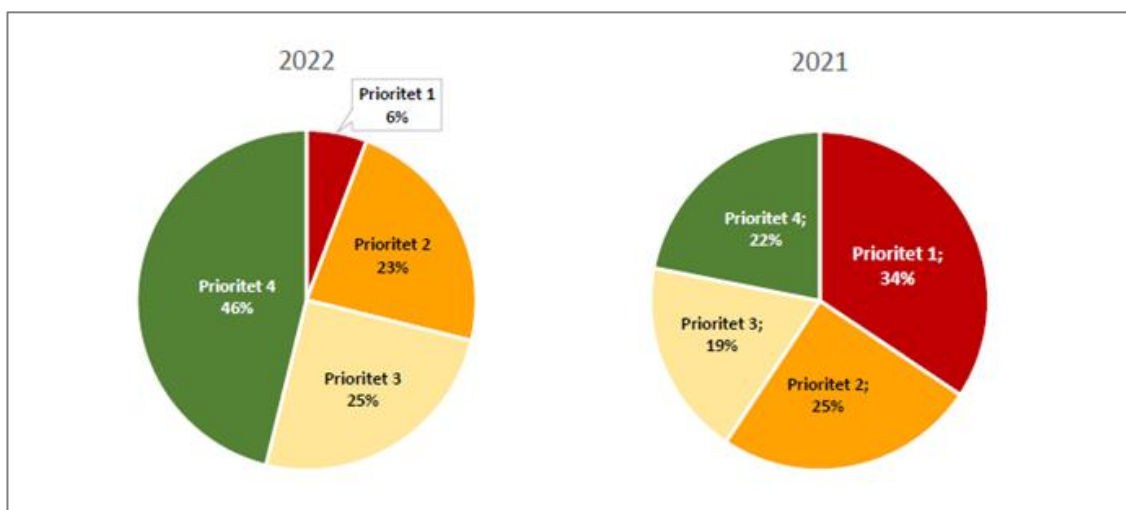
DPO Danmark og Midttrafik har fastsat et fælles mål om, at Midttrafik ved næste årlige tilsyn opnår en gennemsnitlig score på 3,6. For at nå dette mål, har Midttrafik ultimo januar planlagt en workshop med deltagelse fra DPO Danmark. På workshoppen vil der blive udarbejdet en konkret handlingsplan for, hvordan organisationen øger niveauet for de syv prioritet 1 og 2-kontroller.

Seks af kontrollerne ligger inden for område C. Tekniske foranstaltninger. Midttrafiks IT-afdeling og -ledelse vil som følge heraf spille en særlig rolle under og efter

workshoppen ift. planlægning og eksekvering frem mod målet ved næste tilsyn ultimo 2023.



Figur 1:
Midttrafiks GDPR-complianceniveau, 2022 vs. 2021 (s. 5 Tilsynsrapport Midttrafik – december 2022).
4 = Overholdelse (compliance)
3 = Mindre væsentlig mangel
2 = Væsentlige mangel
1 = Kritisk mangel



Figur 2:
Model af fordeling af prioriteter på tværs af kontroller (s. 10 i Tilsynsrapport Midttrafik – december 2022).

Prioritet 1-kontroller

A7. Overførsel til usikre tredjelande s. 21

Midttrafik har ophørt samarbejdet med to (under)leverandører i usikre tredjelande. Dog anvendes Microsoft Azure som hostingleverandør, uden at der ses at være udført fornøden transfer impact assessment og implementeret tilstrækkelige supplerende foranstaltninger, som sikrer et passende beskyttelsesniveau for persondata.

Det anbefales at organisationen, som dataeksportør, implementerer passende sikkerhedsforanstaltninger, som følger det Europæiske Databeskyttelsesråds Henstilling af 2020 og Datatilsynets Cloudvejledning af 2022.

C9. Sårbarhedsscanninger og penetrationstest s. 36

Det vurderes ikke at være påvist, at der er udført sårbarhedsscanninger eller penetrationstest.

Det anbefales, at der kommer sårbarhedsscanninger og/eller penetrations-tests i stand for at klarlægge eventuelle afvigelser og svagheder ved de implementerede sikkerhedsforanstaltninger. Organisationen er i proces med at få styr på dette og har indhentet tilbud.

C10. Opdateringer og patches s. 37

Det vurderes, at der er proces for opdatering og patching på OS-niveau på klienter. Organisationens har dog ikke det fulde overblik over software-programmer.

Det anbefales, at der laves en procedure og årlige stikprøvekontroller for patching og opdatering af IOT device-software på klienter. Det anbefales, at der følges op med databehandlere, som har instruks om at opdatere fagsystemer.

Prioritet 2-kontroller

C5. Logning s. 32

Der vurderes, at findes logs fra forskellige systemer hos organisationen men det vurderes, at der mangler et fuldstændigt overblik over samtlige systemer og logning af persondata heri.

Det anbefales, at sikre beskyttelse af logning af brugeraktiviteter i it-systemer mod manipulation og sletning samt at sikre opsætning af logfiler på en måde, som giver et systematiseret overblik og sikre opfølgning og håndtering af sikkerhedshændelser. Det anbefales desuden, at organisationen skaber overblik over alle systemer, som anvendes til behandling af persondata med fokus på, hvilke systemer, som endnu ikke logges.

C8. Kryptering ved overførsel via internettet s. 35

Det vurderes, at persondata krypteres ved overførsel via internettet gennem HTTPS, men at organisationen ikke på nuværende tidspunkt har en politik for kryptering.

Det anbefales, at organisationen først udarbejder en politik for kryptering af transmission over netværk. Dernæst anbefales det, at organisationen udarbejder en krydsreference mellem den af organisationen etablerede systemoversigt og organisationens risikovurdering, for at sikre, at krypteringen tjener som passende teknisk foranstaltning.

C11. Multi faktor autentifikation (MFA) s. 38

Det vurderes, at der foreligger MFA på alle vigtige systemer.

Det anbefales, at organisationen udarbejder en procedure med kriterier for, hvornår det er relevant at etablere MFA. Det anbefales også, at denne proces automatiseres og kontrolleres.

D8. Fysisk sikkerhed s. 47

Det vurderes, at organisationen på nuværende tidspunkt har etableret fysisk adgangssikkerhed på hovedkontoret ved at aflåse døre i de perioder, hvor receptionen er ubemandet.

Det anbefales, at organisationen efter vurdering af, hvilke foranstaltninger, der er tilstrækkelige, etablerer en procedure for fysisk sikkerhed, som indeholder en oversigt over etablerede fysiske tiltag, en frekvens for kontrol med den fysiske adgang samt overvejelser om alarmering og monitorering.

Figur 3:

Oversigt over prioriterede kontrolområder (s. 10 i Tilsynsrapport Midttrafik – december 2022).

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 17.a Bilag 1 - Tilsynsrapport Midttrafik 2022

18 Afsluttet tilbudsindhentning på bankforretning

Resumé

Midttrafik har i november gennemført en tilbudsindhentning på bankforretningen fra 1. januar 2023 for AarBus og Midttrafik. Der er tale om en fireårig kontrakt med mulighed for forlængelse i 2 x 12 måneder. Der orienteres her om tilbuddet og afgørelsen.

Sagsfremstilling

Midttrafik er ikke udbudspligtig på bankforretningen, og administrationen har i stedet gennemført en tilbudsindhentning hvor Jyske Bank, som den nuværende bankforbindelse, blev inviteret sammen med Danske Bank og Nykredit til at afgive tilbud.

I henhold til finanspolitikken kan der kun indgås kontrakt med SIFI-godkendte pengeinstitutter, som der i 2022 er udpeget 8 af. Midttrafik og AarBus har samme bankforbindelse, men to helt adskilte pengekrede, som også afregnes separat.

Ved tilbudsfristens udløb havde Midttrafik modtaget tilbud fra Jyske Bank og Nykredit. Afgørelsen om tildelingen af kontrakt på bankforretningen fra 1. januar 2023 træffes på baggrund af det økonomisk mest fordelagtige tilbud, og dermed vurderes der kvalitative aspekter såvel som prisen.

Det er Midttrafiks vurdering, at begge tilbud er fyldestgørende og gode på alle kvalitetskriterierne, og det er marginaler der giver forskelle i de tildelte point, som for begge tilbud kan siges at være indenfor topkaraktererne. Det udslagsgivende i den samlede vurdering er en væsentlig forskel i pris mellem de to tilbud.

På baggrund af evalueringen har Midttrafik derfor til hensigt at tildele kontrakten til Jyske Bank, der har afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om valg af bankforbindelse til Midttrafik og AarBus fra 1. januar 2023 tages til efterretning.

19 Siden sidst

TiD har budt ny Transportminister velkommen

Trafikselskaberne i Danmark v. formand Steen Vindum, sendte lige før jul et velkomstbrev til den nye Transportminister, Thomas Danielsen (V).

I brevet udtrykker TiD bl.a. forhåbninger om at fortsætte det hidtidigt gode samarbejde med og lægger vægt på trafikselskabernes opgave med at sikre borgeres og virksomheders transportbehov, sin rolle i den grønne omstilling, og de nuværende økonomiske udfordringer i trafikselskaberne forårsaget af primært energiprisstigningerne.

I sit svar til trafikselskaberne udtrykker Transportministeren på lige fod med trafikselskaberne ønske om et møde, hvor bl.a. busdækningen uden for byerne og den nuværende energikrise kan drøftes.

Formandskabets møde med Passagerrådet

Tirsdag 24. januar 2023 mødtes formandskabet for Midttrafiks bestyrelse med formandskabet for Passagerrådet i Region Midtjylland.

Der var enighed om, at det giver god mening at samarbejde om at fortælle de gode historier om den kollektive trafik, at Passagerrådet kan give Midttrafik og bestyrelsen nyttige input set fra kundernes synsvinkel, kundernes behov for et netværk af kollektiv trafik over hele landet, og ikke kun byerne, og at man fx kan samarbejde om at udvide den nye model for åben flextrafik, når den træder i kraft til sommer. Passagerrådets formandskab blev ligeledes orienteret om den økonomiske situation for Midttrafik og ejerne, energikrisen og de deraf afledte merudgifter.

Familiebillet i vinterferien

I forbindelse med vinterferien i uge 7 lancerer Midttrafik en familiebillet, hvor to voksne og fire børn under 12 år kan rejse frit i Aarhus Kommune en hel dag i uge 7 for 98 kr. og i hele Region Midtjylland for 198 kr.

Familiebilletten skal tiltrække lejlighedsvis rejsende, udnytte ledig kapacitet og give børn erfaringer med og gode oplevelser i den kollektive trafik sammen med forældre eller bedsteforældre.

Prismæssigt matcher familiebilletten Midttrafiks dagsbilletter. Det betyder, at familien kan opnå samme rabat ved at købe to dagsbilletter. Ved at samle det i én billet gør vi købet lettere og kommunikationen mere målrettet mod familierne.

Familiebilletten bliver markedsført til alle børnefamilier og bedsteforældre, der skal på tur med børnebørnene i vinterferien via følgende medier:

- Infoskærme
- Film på sociale medier
- Annonce i JP og JP Aarhus i uge 6
- Push besked i Midttrafik app
- Pressemeddelelse
- Infoside på midttrafik.dk

Familiebilletten er kun gyldig i vinterferien i uge 7. Midttrafik vil efterfølgende evaluere familiebilletten med henblik på, at den kan lanceres i andre skoleferier.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 19.a Bilag 1 – TID Velkomstbrev Thomas Danielsen
- 19.b Bilag 2 – Svar til Trafikselskaberne i Danmark TID

20 Eventuelt