



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
24. marts 2023 kl. 09:30  
Midttrafik Kundecenter,  
Aarhus Rutebilstation,  
Fredensgade 45,  
8000 Aarhus C**

## Indholdsfortegnelse

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Ændringer i indtægtsmodel for regnskab 2022 og tilpasninger af afregningsmodel for budget 2023 .....	3
2	Godkendelse Mobilitetsplan for Midttrafik 2023-26 .....	6
3	Anmodning om at fjerne billetautomaterne i Aarhus bybusser .....	11
4	Digitalisering og salg uden for Aarhus .....	14
5	Orientering om Midttrafiks passagertælling 2022 .....	16
6	Status på planlægning af bestyrelsens studietur til Groningen, Holland.....	19
7	Orientering om henvendelse til Forligskredsen for Infrastrukturplan 2035 .....	22
8	DI Transport – Fremtidens takster og billetprodukter i den kollektive trafik .....	24
9	Orientering om kommunernes valg af serviceniveau i Flextur og Plustur .....	26
10	Orientering om resultat af 8. fælles udbud af FlexVariabel.....	29
11	Orientering om henvendelse fra Silkeborg Kommunes seniorråd vedr. prisstigningen på handicapkørsel .....	33
12	Præsentation af Midttrafiks nøgletal 2022 .....	35
13	Siden sidst .....	36
14	Eventuelt .....	39
15	Rundvisning på Kundecenteret.....	40

# 1 Ændringer i indtægtsmodel for regnskab 2022 og tilpasninger af afregningsmodel for budget 2023

## Resumé

*Midttrafik modtog i 2022 Covid-19 kompensation for januar og februar samt et yderligere tilskud i efteråret, hvilket betyder at indtægtsdelingsmodellen for 2022 bør ændres. Behovet for forskudt afregning er blevet aktuelt i 2023 på grund af de stigende brændstofpriser. Samtidig ønsker administrationen en teknisk korrektion af budget 2022.*

## Sagsfremstilling

### Ændring af Indtægtsmodel for regnskab 2022

Bestyrelsen besluttede i 2017, at igangsætte arbejdet med at udvikle en ny indtægtsdelingsmodel. Den nye indtægtsdelingsmodel baserer sig på et særligt udviklet program, som behandler alle Midttrafiks salgsdata med henblik på at sikre en fordeling af indtægter, der er tro mod det reelle salg af kort og billetter i Midttrafiks busser, på Rejsekort, Midttrafiks mobilapp samt øvrige salgskanaler.

Selve modellen indføres gradvist, hvor der udarbejdes en fordelingsnøgle baseret delvist på sidste års resultat, og delvist på indtægtsdelingsmodellen. Fordelingsnøglen skal over en 3-årig periode gå fra at være 50 % datadrevet i 2022, til 100 % datadrevet i 2024, hvilket vil sige at alle indtægter udelukkende fordeles efter salgsdata.

Hvis denne beslutning fastholdes i regnskab 2022, hvor staten dækker indtægtsnedgang relateret til Covid-19, vil det få utilsigtede konsekvenser. De bestillere, som står til få større indtægter end budgetteret, ville skulle betale deres Covid-19 kompensation tilbage, da de ikke må tjene på den statslige kompensation, mens de bestillere som står til at få færre indtægter end budgetteret, ikke vil kunne få dækket hele deres indtægststab. Med andre ord, vil afregning efter vedtagne afregningsmodel pga. særlige eksterne omstændigheder, føre til færre indtægter at fordele til Midttrafiks bestillere.

Derfor anbefales det, at der undtagelsesvist i 2022 fraviges fra den vedtagne afregningsmodel, for i stedet at afregne efter budget, så alle bestillere får dækket deres indtægtsnedgang relateret til Covid-19. Dette vil sikre, at ingen bestillere skal tilbagebetale den statslige kompensation, og at alle bestillere samlet set får mest mulig gavn af kompensationen.

### Teknisk rettelse af budget 2022

I forbindelse med 2. behandling af budget 2022, blev budgettet for busindtægter nedjusteret med 20,2 mio. kr., da Midttrafik havde modtaget en efterregulering vedrørende Uddannelseskort fra DSB og Arriva. Justeringen med de 20,2 mio. kr. i indtægtsbudgettet er dels 6 mio. kr., der skønnes som mindreindtægt til Midttrafik i 2022 og fremover, mens 14,2 mio. kr. er regulering for 2018 og 2019. Bestyrelsen besluttede i december 2021, at de 14,2 mio.kr. skulle finansieres af bestillerne i 2022.

Ved endelig afregning af byrdefordelingen opgøres de faktiske nettoudgifter i forhold til årets indbetalte aconto, og dette sker inden for hvert af Midttrafiks bevillingsområder. Justeringen af budget 2022 med de 14,2 mio. kr. vedrører ikke busdriften i 2022, da

udgiften var indregnet i regnskab 2021, men er alene en ekstra byrdefordeling som følge af forskudt finansiering.

Af hensyn til en korrekt afregning af byrdefordelingen på busområdet i 2022 er der brug for en teknisk regulering mellem budgettets bevillingsområder, således indtægtsbudgettet opjusteres med 14,2 mio. kr., og budgetterede nettoudgifter på busområdet dermed bliver 14,2 mio. kr. mindre. Samtidigt opjusteres budgettet for forskudt finansiering med 14,2 mio. kr.

Ændringen har ingen likvid betydning for bestillerne og indebærer ingen ekstra opkrævninger, men er grundlaget for en korrekt byrdefordeling i 2022.

### **Midlertidig ændring af afregningsmodel**

Bestyrelsen vedtog i juni 2022, for at undgå likviditetsmæssige udfordringer, at Midttrafik fra og med regnskab 2022 afregner kommunerne og regionen foreløbigt i januar 2023 efter resultatet af forventet regnskab i årets sidste kvartal og endeligt i maj 2023, efter godkendt regnskab.

Administrationen ønsker beslutningen ændret, således foreløbig afregning sker senest ved opkrævning af årets sidste acontorate, der har forfald 1. december, hvorved den foreløbige afregning umiddelbart indregnes i regnskabsårets finansiering.

### **Forskudt afregning**

Midttrafik har i efteråret 2022 spurgt ejerkredsen, om de har behov for forskudt afregning af budget 2023, da indeksstigningen har været meget drastisk i forhold til budget 2022.

Ejerkredsen fik en deadline for indmelding af deres behov, for at Midttrafik kunne danne sig et overblik over behovet inden for den ramme, Midttrafik har vurderet at kunne disponere over i tilbuddet. På baggrund af det nuværende indeksniveau og den generelle udvikling i økonomien, har Midttrafik vurderet, at der maksimalt kan disponeres over 50 mio. kr. til forskudt afregning.

Skive Kommune og Region Midtjylland har meldt tilbage om et behov på henholdsvis 1,3 mio.kr og 15,5 mio.kr.

Den forskudte finansiering skal afdrages indenfor regnskabsåret 2024 og 2025. Rent praktisk vil den forskudte afregning blive reduceret fra acontobetalingen i 2023, og afregnet med 50 % i forbindelse med foreløbig afregning af regnskab 2024, og 50 % i forbindelse med den foreløbige afregning af regnskab 2025

Ovenstående anbefalinger er alle godkendt af EY, som er Midttrafiks revisor

### **Direktøren indstiller,**

**at** regnskab 2022 for indtægter på bus, tog og letbane afregnes efter budgettet.

**at** budgettet for bevillingsområderne bus og forskudt finansiering justeres med 14,2 mio. kr. med henblik på korrekt afregning af byrdefordeling

**at** foreløbig afregning sker senest ved opkrævning af årets sidste acontorate, der har forfald 1. december.

- 
- at** Skive Kommune og Region Midtjylland kan få forskudt finansiering af de indmeldte beløb med 50 % i 2024 og 50 % i 2025 under forudsætning af, at likviditeten ikke bliver udfordret væsentligt.
- at** andre ejere kan indmelde ønsker om forskudt afregning, så længe at rammen ikke overstiger 50 mio. kr. og at likviditeten fortsat kan holde.

## 2 Godkendelse Mobilitetsplan for Midttrafik 2023-26

### Resumé

*Administrationen har med bred inddragelse af ejerkredsen udarbejdet et udkast til en ny 4-årig mobilitetsplan for Midttrafik. Planen været i høring hos ejerkredsen, som overvejende har haft positive tilbagemeldinger og kun mindre ønsker til ændringer. Planen er nu opdateret i forhold til høringsudkastet og er nu efter administrationens vurdering klar til endelig godkendelse af bestyrelsen.*

### Sagsfremstilling

Administrationen har i løbet af 2022 arbejdet med Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026. Et høringsudkast blev slutningen af året godkendt af bestyrelsen og sendt i høring hos ejerne.

Planen er vedlagt i revideret udgave til godkendelse som bilag 1.

Planen er bygget op omkring tre perspektiver; et mobilitetsperspektiv, et kunde perspektiv og et geografisk perspektiv, der sammen sætter den overordnede ramme for hele planen. Mobilitetsplanen har desuden tre temaer, "Midttrafiks kerneprodukter", "Rejsens fysiske rammer" og "Samarbejde, information og kommunikation", hvor der under hvert tema beskrives en række indsats, som Midttrafik vil arbejde med i planperioden.

Med mobilitetsplanen tager Midttrafik fat i temaer, der har været efterspurgt af ejerne. Ejerne har bl.a. ønsket, at Midttrafik i højere grad tager initiativ til og kan rådgive i forbindelse med mobilitetsprojekter og dermed favne bredere end vores egne kerneprodukter. Dette forudsætter naturligvis, at Midttrafiks administration har ressourcerne hertil.

#### Planen er blevet til i samarbejde med ejerne

Mobilitetsplanen er blevet til i tæt samarbejde med ejerne, de midtjyske kommuner og Region Midtjylland. Ejerne har været involveret af flere omgange på hhv. administrativt niveau gennem netværket Fagligt Forum og i nedsatte følgegrupper, på ledelsesniveau i styregruppen for mobilitetsplanen og på politisk niveau i form af Midttrafiks bestyrelse. Ejerne har således været inviteret med i hele processen omkring udarbejdelsen af mobilitetsplanen, først til at sætte rammen for planens indhold og senere i forhold til at idéudvikle, konkretisere og kommentere denne. Det har bidraget til en stærk plan, der favner bredt, og har skabt et solidt grundlag for det fremtidige samarbejde om realiseringen af planen.

#### Høringsprocessen og resultatet

I høringsprocessen har Midttrafik modtaget hørings svar fra Region Midtjylland, 10 kommuner samt fra 8-kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland (KTMV). Svarene er vedlagt i bilag 2.

Hørings svarene har overvejende været positive over for den nye mobilitetsplan. I særlig grad høster processen og planens bredere perspektiv på temaerne grøn mobilitet, samarbejde, fysiske forhold og kommunikation anerkendelse i mange af svarene.

Dette kommer også til udtryk i, at mange af svarene kredser om ønsker til fokusområder i implementeringen af planen, snarere end ændringsønsker til selve planen. Administrationen tager disse perspektiver til efterretning og vil i det videre arbejde med implementeringen bruge dem som springbræt til at komme i gang med konkrete projekter. Implementeringsønskerne samler sig bl.a. om følgende temaer:

- God implementering og evaluering af harmoniseret løsning for flextrafik (Viborg, Norddjurs, Syddjurs, KTMV)
- Samarbejder med private aktører og mobilitetsudbydere (Norddjurs, Syddjurs, Viborg, Randers, Silkeborg, Region Midt)
- Udfordre lovgivningen og tage nye mobilitetsformer ind (Holstebro, Norddjurs, KTMV)
- Fokus på kommunikation/marketing (Norddjurs, Syddjurs, Viborg, Randers)
- Løsninger for mobilitet i yderområder (Norddjurs, Syddjurs, Viborg, KTMV)
- Knudepunkter og sammenhænge (Norddjurs, Syddjurs, Silkeborg)
- Hovednet og trafikplansamarbejder (Norddjurs, Syddjurs, KTMV, Region Midt)

Herudover kommer de enkelte svar med konkrete samarbejdsforslag som administrationen vil følge op på med de enkelte ejere.

### **Bekymringer og forslag til ændringer**

Høringssvarene nævner dog også enkelte bekymringspunkter og ændringsønsker.

- Tydeligst er her, at en række af kommunerne er bekymrede for kvaliteten af den kollektive trafik set i lyset af kommende besparelser særligt på de regionale ruter og den påvirkning, det får på hovednettet, hvor grundtanken netop var kontinuitet og solidt serviceniveau. Flere kommuner anerkender de økonomiske vanskeligheder, men er bekymrede for, at udgifter ifm. besparelser blot flyttes til kommunerne. Dette forhold er vanskeligt for mobilitetsplanen at adressere konkret, da det i sidste ende er den enkelte ejer, der beslutter serviceniveau, men med planen forsøger administrationen at holde fast i de grundlæggende principper for god planlægning, så strukturerne er på plads, også hvis markedsvilkårene for den kollektive trafik bedres i de kommende år.
- Silkeborg Kommune har fremsat ønske om, at strækningen Silkeborg-Horsens kommer på hovednettet. Administrationen har som i tilfældet ovenfor vurderet, at ønsket strider mod principperne for fastsættelsen af hovednettet, da der er togforbindelse med acceptabel rejsetid på strækningen, men anerkender, at der er et transportbehov på strækningen, som kan retfærdiggøre busforbindelse. Ruten opretholdes da også som regional rute efter sommerens besparelser dog med færre afgang. Ruten fremgik ved en fejl ikke som regional rute på mobilitetsplanens kort, hvilket nu er rettet.
- Norddjurs kommune har i den forbindelse ønsket en konkret rute (Auning-Hornslet) kunne tilføjes det foreslåede hovednet. Administrationen har vurderet forslaget og finder ikke, at der er belæg for dette, da det vil være et brud med de principper, der er lagt til grund for resten af hovednettet, men anerkender, at det forsat er et transportbehov at dække i korridoren for at understøtte forbindelsen fra Auning mod Aarhus.
- Region Midtjylland pegede på, at tilgængelighed som tema gerne må fylde mere i planen. Tilgængelighed for alle er et vigtigt tema i vores daglige arbejde med både planlægning, busindretning, flextrafik, fysisk indretning af stoppestederne og kommunikation. Af samme grund har vi et tilgængelighedsforum med bred repræsentation fra både handicap- og ældreorganisationer. Dette arbejde vil vi fortsætte med, og det er derfor skrevet tydeligere ind i planen.

- Flere af høringssvarene pegede på vigtigheden af en god implementering af harmoniseringen af flextrafik. Bl.a. pegede de 8 midt- og vestjyske kommuner i deres fælles høringssvar på behovet for overordnet rådgivning fra Midttrafik, så flextrafikens knudepunkter skaber bedst mulig sammenhæng i den kollektive trafik. Administrationen er enig i vigtigheden af en god implementering og opfølgning – herunder også på knudepunktsstrukturen. De nævnte forhold er uddybet i mobilitetsplanen og vil have vores klare fokus i implementeringen af flex-harmoniseringen.

Administrationen har på baggrund af høringssvarene skærpet teksten nogle steder og tilføjet tekst, som afspejler nogle af ønskerne, som beskrevet ovenfor.

Udover ændringerne som følge af høringssvarene har administrationen opdateret en række mindre faktuelle forhold i planen, som enten har ændret sig siden eller hvor nye oplysninger er blevet kendt.

### **Implementering og de næste skridt**

Med planen er der skabt en fælles forståelse mellem Midttrafik og ejerne om en række initiativer der er vigtige for de kommende år. Midttrafik arbejder naturligvis selvstændigt på at implementere planen, men en række af emnerne vil kræve tæt samarbejde med både ejerne og eksterne aktører.

Midttrafik er derfor også sammen med ejerne gået i gang med at afklare, hvordan vi bedst kan udnytte de organisatoriske rammer og mulige samarbejdsfora til at understøtte planen.

På ledelsesniveau gælder det bl.a. Trafikstyregruppen, Mobilitetssamarbejdet og Styregruppen for KTMV, som alle er eksempler på, hvordan projekter kan forankres på tværs af geografien.

Tilsvarende vil Fagligt Forum kunne spille en vigtig rolle i at løfte relevante temaer og udfordringer fra et bestillerperspektiv.

### **Mobilitetsplanens indhold**

Følgende giver et kort overblik af mobilitetsplanens indhold. Planen er vedlagt som bilag.

#### Midttrafikens kerneprodukter

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafik hvert fjerde år udarbejde en plan, der, med udgangspunkt i Statens Trafikplan, udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil udvikle den kollektive trafik i planperioden. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet. I mobilitetsplanens første tema behandles Midttrafikens produkthierarki, fra den overordnede sammenhæng, til bybetjening og betjening i landdistrikter.

I Region Midtjylland er det 'det midtjyske hovednet', der udgør ryggraden i den kollektive trafik. Hovednettet binder de store byer og vigtige funktioner sammen og sikrer betjeningen i de store rejserelationer. I Midttrafikens seneste trafikplan, Trafikplan 2019-2022 blev kriterierne for hovednetsstrækninger defineret, og der blev opstillet et mål for serviceniveau med et minimum på timedrift i dagtimerne på hverdage og to-timedrift aften og weekend. Administrationen er sammen med ejerne nået langt med at implementere dette net, og der er nu kun enkelte ruter, der ikke helt lever op til planens servicemål.



Siden udarbejdelsen af den seneste trafikplan, har forudsætningerne for den kollektive trafik imidlertid ændret sig. Kunderne er stadig på vej tilbage efter Corona-pandemien, og den igangværende energikrise udhuler økonomien i den kollektive trafik. Mulighederne for at udvikle hovednettet i denne mobilitetsplan er dermed begrænset af de økonomiske realiteter. Region Midtjylland realiserer store besparelser, som også vil komme til at gå ud over servicen på hovednettet nogle steder. Udsigt til store besparelser i den kollektive trafik begrænser dermed muligheden for at videreudvikle hovednettet og fastholde en garanti om minimumsbetjening.

Midttrafik ønsker dog fortsat at fastholde grundprincipperne for hovednettet som et enkelt net, der knytter byer sammen. Mobilitetsplanen fastholder derfor, med små tilpasninger, det grundlæggende hovednet, som et vigtigt værktøj for, hvor den kollektive trafik bør fastholdes og prioriteres. Planen fastlægger ikke et mål for minimumsserviceniveau, men lader i højere grad serviceniveauet på nettets ruter følge den faktiske efterspørgsel.

### Bybetjening

I de store byer er et vigtigt formål for den kollektive trafik at modvirke trængsel. Her er efterspørgslen så høj, at tilbuddet kan have en kvalitet, der gør den til et reelt alternativ til bil. I byerne ønsker Midttrafik derfor fortsat at arbejde med højklassede kollektive løsninger, der hvor det giver mening, for at tiltrække flere kunder.

Et andet vigtigt greb i byerne er synergi ruterne imellem. Byerne serviceres også af lokale og regionale ruter, og hvor det giver mening, bør by-, lokal- og regionalruter koordineres, så ressourcerne udnyttes bedst muligt, og så nettet fremstår sammenhængende for kunderne.

I Aarhus - regionens klart største by - spiller den kollektive trafik en særligt vigtig rolle i at bidrage til det gode bymiljø og aflaste vejene for biltrafik. Her vil et fortsat fokus på udvikling af byens hovednet med letbane, A-busser og på sigt BRT være et vigtigt fokusområde. Samtidig skal infrastrukturen styrkes og kommune har opsat tydelige mål for styrkelse af både fremkommelighed og knudepunkter. Dette arbejde vil Midttrafik bidrage til gennem rådgivning i planperioden.

### Lokalbetjening

I mindre byer og landdistrikter med begrænset efterspørgsel på kollektiv trafik, skal Midttrafik tænke i fleksible løsninger. Der vil fortsat være behov for store busser på tidspunkter og ruter, hvor der er mange, der har behov for kørsel, f.eks. i forbindelse med skole- og uddannelseskørsel, mens mobiliteten herudover skal sikres gennem Midttrafiks flextrafik-produkter.

Midttrafik ønsker desuden at arbejde med forsøg i planperioden for, hvordan andre mobilitetsudbud kan være med til at supplere de kollektive produkter.

### Rejsens fysiske rammer

En rejse med kollektiv trafik er mere end selve transporten fra A til B. Også de fysiske forhold, der omgiver rejsen, har betydning for kundernes rejseoplevelse. En rejse med kollektiv trafik starter og slutter som regel ved et af Midttrafiks stoppesteder, og stoppestederne er dermed både det første og sidste, kunderne møder. I mobilitetsplanens andet tema behandles Midttrafiks mål for stoppestedforhold og fremkommelighed.

Midttrafik er allerede godt i gang med stoppestedsarbejdet, og har i seneste

planperiode både udgivet en stoppestedshåndbog, oprettet en stoppestedspulje og taget hul på arbejdet med at fastlægge en strategi for hubs i vores region. Stoppesteder og knudepunkter er blevet sat på den politiske dagsorden, og i mange kommuner arbejder man nu med at forbedre forholdene. Der er dog stadig et stort arbejde i at forbedre stoppestedsforholdene i hele regionen, og Midttrafik vil derfor fortsætte sin rådgivningsindsats på området.

Dårlig busfremkommelighed er direkte styrende for økonomien til den kollektive trafik, da forsinkelser afregnes med busoperatøren. Derudover udhuler dårlig fremkommelighed kundernes tillid til den kollektive trafik. Midttrafik vil i planperioden øge sin rådgivning af ejerne ift. identifikation og løsninger på fremkommelighedsproblemer.

#### Samarbejde, information og kommunikation

Samarbejde, information og kommunikation er helt essentiel for, at kunderne kan benytte Midttrafiks produkter. Kunderne må nødvendigvis vide, hvilke tilbud der findes, og hvordan de anvendes, for at kunne benytte dem. Ligeledes er Midttrafiks samarbejde med både nuværende samarbejdspartnere og potentielle nye samarbejdspartnere afgørende ift. at skabe ét samlet mobilitets tilbud for kunderne.

Midttrafik har ikke tidligere behandlet samarbejde, information og kommunikation som en del af en trafikplan, men da vi med mobilitetsplanen forsøger at sigte bredere end egne løsninger, peger planens sidste tema bl.a. på, hvordan vi i forsøg kan afprøve samarbejde med nye partnere.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen godkender Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026.

### **Bilag**

- 2.a Bilag 1 - revideret udkast til Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026
- 2.b Bilag 2 - Samlede hørings svar til mobilitetsplanen

## 3 Anmodning om at fjerne billetautomaterne i Aarhus bybusser

### Resumé

*Aarhus Kommune har anmodet Midttrafik om at fjerne billetautomaterne i Aarhus bybusser senest 1. januar 2024, uden at der sættes nye automater op.*

*Dette fordrer at betalingsmiljøet i Aarhus bybusser kan kategoriseres som værende "et ubemandet selvbetjeningsmiljø". For at kunne opfylde dette krav, er det nødvendigt først at fjerne chaufførernes vekselpenge, hvorfor dette servicetiltag indstilles til at op-høre, inden billetautomaterne fjernes fra Aarhus bybusser.*

### Sagsfremstilling

Billetautomaterne i Aarhus bybusser er slidte. Der er stigende vedligeholdelsesomkostninger, reservedele er dyre og svære at anskaffe, samtidig med at salget af kontantbilletter i bybusserne er faldet fra 29 mio. kr. i 2017, til 8 mio. kr. i 2022. Midttrafik havde samlet set busindtægter for 626,8 mio. kr. i 2022.

Automaternes software er baseret på en ældre platform, som ikke længere kan opdateres, hvilket gør det vanskeligt at overholde gældende krav til it-sikkerhed. Leverandøren af billetautomaterne har få specialister med viden om automaterne og Midttrafiks opsætning. Det er derfor en vanskelig, langsommelig og bekostelig proces at få supporteret automaterne. Dertil er det ikke muligt at få leveret automatiske salgsdata, hvorfor der er iværksat manuelle optællinger og ekstra tømninger af automaterne, for at sikre overblik over omsætningen.

Midttrafiks administration bad i foråret 2022, af hensyn til rettidig omhu, Aarhus Kommune om at tage stilling til, hvad de ønskede, der fremadrettet skulle ske med billetautomaterne i Aarhus bybusser, da funktionsniveauet var drastisk faldende.

Aarhus Byråd vedtog 12. oktober 2022, budgettet for 2023-2026, der indeholdt en beslutning om at der skal gennemføres besparelser i respektive magistratsafdelinger. I spareforslaget fra magistratsafdelingen Miljø og Teknik, var der under punktet Kollektiv trafik, bl.a. indmeldt et spareforslag om at nedlægge billetautomaterne i Aarhus bybusser fra 1. januar 2024. Dette ville give Aarhus Kommune en besparelse på samlet set 6,3 mio. kr. (deltag.aarhus.dk/hoering/sparekatalog-teknik-og-miljoe).

9. februar 2023 fremsendte Aarhus Kommune en officiel anmodning til Midttrafik, om at de ønskede billetautomaterne i Aarhus bybusser fjernet senest 1. januar 2024, og at de ikke ønsker nye billetautomater opsat, hvorved muligheden for kontantbetaling i Aarhus bybusser vil forsvinde.

Jævnfør lov om trafikkselskaber § 5, stk. 1, nr. 2 ([www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/323](http://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/323)), er det trafikkselskabet, som har takstkompetencen, herunder fastsættelsen af takster og billetteringssystemer. Det er derfor op til Midttrafiks bestyrelse at træffe afgørelse om, hvorvidt billetautomaternes skal fjernes fra Aarhus bybusser.

### **Juridiske implikationer - Kontantreglen**

De juridiske implikationer er belyst i bilag 1 - Kontantreglen - betalingslovens § 81. Hovedessensen er at Midttrafik kun kan fravige kravet om at modtage betaling med kontanter, hvis salget af billetter foregår i et "ubemandet selvbetjeningsmiljø", hvilket det med få ændringer gør i Aarhus bybusser.

I Aarhus bybusser er det kun muligt at købe en billet kontant, ved at benytte billetautomaten i bussens flexrum. Billetautomaterne accepterer kun mønter som betaling, så i tilfælde af at kunden kun har sedler på sig, har Midttrafik indført det servicetiltag, at chaufføren skal have et mindre beløb med på turen, så der kan tilbydes veksling af sedler til mønter.

Afgørende for at afvise kontanter og tage billetautomaterne ud af bybusserne i Aarhus er herefter, at chaufføren ikke medvirker ved kundernes betaling for rejsen, altså at der foreligger et ubemandet selvbetjeningsmiljø. For at kunne gennemføre dette, vil det være nødvendigt, at servicetiltaget, hvor chaufføren kan tilbyde veksling af sedler til mønter, ophører.

### **Betalingsmuligheder fremadrettet**

I Aarhus bybusser, vil kunder efter 1. januar 2024 kunne billettere på følgende vis:

- Rejsekort ved check in, check ud
- Midttrafik billetapp
- Midttrafik webshop
- Omstigningsbilletter fra tog (eksklusive særbilletter som Orangebillet m.m.)

Det forventes at stort set alle betalingerne kan ske via øvrige løsninger (app eller Rejsekort), hvilket vil bringe serviceniveauet i bybusserne på niveau med betalingsmulighederne i Letbanen og ved kommunale parkeringsanlæg.

Rejsekort med tank op-aftale vil være et godt alternativ til kontanter for ikke-digitale medborgere. Turister og udlandsdanskere på hjemmebesøg er andre grupper, der kan være udfordret af ikke at kunne betale kontant. De pågældende må henvises til at installere en billetapp.

### **Kunderettede tiltag**

Det skal nævnes, at fjernelsen af billetautomaterne og derved muligheden for kontantbetaling i Aarhus bybusser, kan forventes at skabe en del reaktioner fra både kunder og interessenter. Det er derfor essentielt, at reaktionerne forgribes på den rigtige måde.

Midttrafik vil i perioden op til fjernelsen af billetautomaterne være meget proaktive ift. at sikre en glidende overgang væk fra kontantbetaling i Aarhus bybusser. Konkret vil Midttrafik efter sommeren 2023 søsætte en større informationskampagne, der både har til formål at varsle århusianerne om denne ændring, men især sikre at ikke digitaliserede borgere har god tid til at få bestilt enten et Rejsekort eller pensionistkort.

Aarhus Kommune har ifm. forslaget om "Fjernelse af billetautomater i busser" afsat op til 2 mio. kr. i 2023, til en ekstra indsats i forhold til at få ikke digitaliserede borgere over på Rejsekort med tank op-aftale. Midttrafik er inddraget i denne proces, og vil bl.a. bidrage med pop-up salgssteder rundt omkring i Aarhus Kommune i perioden op til fjernelsen af billetautomaterne, hvor ikke digitaliserede borgere kan få hjælp til at et Rejsekort eller et pensionistkort. Alt efter behov kan dette også rumme en

midlertidig opnormering af Midttrafiks kundecenter i måneder før og efter fjernelsen af billetautomaterne, så der er ekstra ressourcer til at hjælpe de ikke digitaliserede borgere.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen godkender fjernelsen af de eksisterende billetautomater i Aarhus bybusser inden 1. januar 2024, uden at der opsættes nye billetautomater.

**at** bestyrelsen godkender, at servicetiltaget med vekselpenge hos chaufføren i Aarhus bybusser, ophører inden 1. januar 2024.

### **Bilag**

- 3.a Bilag 1 - Kontantreglen - betalingslovens § 81

## 4 Digitalisering og salg uden for Aarhus

### Resumé

*Bestyrelsen er tidligere blevet præsenteret for Passagerpulsens rapport om digitalisering, som anslår at 23-35 % af danskerne er digitalt udfordrede. De digitalt udfordrede kan have begrænsninger i at bruge den kollektive trafik, som gennem årene har fået flere og flere digitale produkter og services.*

*Administrationen giver en status for digitalisering og fremsætter samtidig forslag til, at flere borgere uden for Aarhus Kommune skal have nemmere adgang til personlig service.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik ønsker, at alle borgere uanset it-kvalifikationer og adgang til it-udstyr, skal have lige adgang til den kollektive trafik. Bestyrelsen har vedtaget en strategi, som betyder, at administrationen på den ene side skal digitalisere så mange serviceydelser som muligt for den del af kunderne, som efterspørger selvbetjeningsprodukter, og på den anden side fastholde et analogt spor der giver mulighed for personlig og telefonisk betjening for kunder, som ikke er digitalt orienterede.

Midttrafik har forskellige kanaler, hvor kunderne kan få hjælp til rejsen. De digitale kan bruge Facebook, hjemmeside eller apps til at få information og personlig betjening. De ikke-digitale kan ringe til Midttrafiks kundecenter eller besøge Midttrafik på Aarhus Rutebilstation for personlig betjening. Som en særlig service tilbyder Midttrafik at sende printede køreplaner til kunder, som ikke råder over printer eller mobiltelefon.

Midttrafik har derudover et mobilt kundecenter, som deltager i arrangementer ude i kommunerne. Senest har det mobile kundecenter deltaget i arrangementer, for både unge og ældre kunder, i Herning, Randers, Skanderborg, Silkeborg og Skive. Det mobile kundecenter tilbyder samme services som kundecentret på Aarhus rutebilstation, fx udstedelse af pensionistkort, rejsevejledning mv.

Administrationen har konstant fokus på at sikre, at prisen for at rejse skal være den samme, uanset om borgeren er digital eller ikke-digital. Digitale kunder kan betale rejsen med rejsekort eller Midttrafik app. De ikke-digitale kan vælge et pensionistkort, som udstedes i en pap-version eller et rejsekort med tank-op aftale.

Midttrafik har gode erfaringer med det mobile kundecenter. Udover at tilbyde hjælp til ikke-digitale kunder, så skaber det mobile kundecenter også større synlighed omkring Midttrafik og den kollektive trafik.

Administrationen foreslår en model, hvor Midttrafiks Mobile Kundecenter i en fast tur-  
nus besøger byer i regionen, som ikke i forvejen har personlig betjening. Administrationen foreslår, at Midttrafiks Mobile Kundecenter, som en forsøgsordning, har fast besøgstid én gang pr. måned i følgende byer: Skive, Viborg, Ringkøbing og Grenaa.

Midttrafiks Kundecenter kan udstede pensionistkort, bestille rejsekort, hjælpe med installation af Midttrafik apps, give rejsevejledning mv. Fra sommeren 2023 vil Midttrafiks Mobile Kundecenter også kunne vejlede kunder i den opdaterede nye Flextrafik.

Holstebro, Herning, Silkeborg, Randers, Horsens og Skanderborg har i forvejen personlig betjening via DSB salgssteder, og Midttrafik har aftaler med en række kommuner, hvor borgerservice hjælper borgerne med bestilling af pensionistkort, det er: Holstebro, Lemvig, Randers, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skanderborg, Struer og Viborg.

Midttrafiks Mobile Kundecenter vil fortsat deltage i 5-10 arrangementer pr. år - på skoler, på ungdomsuddannelser, i ældreklubber, til byfester mv.

### **Økonomi**

Forudsætningen for, at planen kan realiseres med nuværende bemanning er, at der skæres en anelse i åbningstiden for personlig betjening på Midttrafiks Kundecenter på Aarhus Rutebilstation, hvor der i dag er åbnet 24 timer pr. uge for personlig betjening, den vil i fremtiden blive 20 timer pr. uge. Den telefoniske service vil stadig udgå fra Aarhus med en åbningstid på 44 timer pr. uge.

En anden forudsætning for at udvide salget inden for nuværende budget er, at kommunerne vil stille plads til rådighed, fx et lille salgsareal på det lokale bibliotek eller borgerservice.

Hvis kommunerne medvirker, vil Midttrafik alene have udgifter til kommunikation, løn og kørsel.

### **Direktøren indstiller,**

**at** personlig betjening, i fire andre byer end Aarhus, indføres som en forsøgsordning i to år med start september 2023.

**at** personlig betjening indføres i de nævnte kommuner, hvis de vil medvirke i forsøget.

**at** bestyrelsen forelægges besøgstal inden beslutning om at nedlægge eller fastholde forsøget.

### **Bilag**

- 4.a Bilag 1 - Midttrafiks salgssteder

## 5 Orientering om Midttrafiks passagertælling 2022

### Resumé

*Midttrafik har opgjort passagertal for Midttrafiks ruter for 2022. Administrationen orienterer om baggrund og vilkår for årstælling af Midttrafiks passagerer 2022. Tællingen er baseret på automatiske tællinger i bybusser, lokal- og regionalruter, Aarhus Letbane og Midtjyske jernbaner. Tællingen viser en stor fremgang på 32 % i forhold til det stærkt Corona-ramte 2021, og et fald på 13 % sammenlignet med 2019 som seneste normalår før Corona. Faldet vurderes overvejende at skyldes eftervirkningerne af Corona-restriktionerne.*

### Sagsfremstilling

#### **Resultatet af passagertælling 2022 sammenlignet med 2019 og 2021**

Med automatisk tælleudstyr i langt de fleste busser og tog samler Midttrafik detaljeret viden om passagertallet på de enkelte ruter i vores område. Dette giver et stærkt vidensgrundlag for planlægningen af den kollektiv og har givet stor værdi under Coronaen, bl.a. til at kunne følge kapacitetsbelastningen.

Tællingerne ligger også til grund for den årlige opgørelse af passagertal, som netop er afsluttet for 2022. Passagertælling 2022 bygger grundlæggende videre på samme model som de seneste tællinger i 2019 og 2020, og det gør det nu muligt at medtage begge år i sammenligningerne.

Resultatet af opgørelsen er et samlet passagertal for Midttrafiks område på ca. 52,6 mio. påstigere i 2022. 2022 har været en kamp for at vinde kunderne tilbage efter Corona-restriktionerne blev hævet i årets første måneder.

En del af passagererne er vendt tilbage - resultatet er 32 % flere passagerer end i 2021. Sammenlignet med 2019, som seneste normalår før Corona, ligger 2022 dog forsat ca. 13 % lavere. Opgørelsen af passagertallene pr. måned viser her, at passagertallene første halvår af 2022 var stærkt påvirket af Corona. Tallet var direkte påvirket af nedlukninger i januar, hvorefter det langsomt er steget over året.

Faldet har været særligt udtalt på bus som lå 17 % under 2019 niveau. Her har der været en overvægt i tab bybuskunder, mens de øvrige busruter – her særligt de regionale forbindelser har klaret sig bedre og kun ligger 11 % under 2019 niveau.

Natbus og arrangementskørsel er vendt tilbage efter stort set at have været lukket under Corona, og på arrangementskørslen er der faktisk lykkedes at skabe en passagerfremgang bl.a. gennem styrket indsats omkring Smukfest.

Letbanen har i perioden oplevet en markant passagervækst og satte passagerrekord i 2022 med ca. 5,5 mio. rejsende – 20 % flere end i 2019, som var Letbanens første hele år med normaldrift.

Lemvigbanen og Holstebro-Skjern indgik for første gang i årstællingen i 2021 og er kategoriseret samlet under "tog" med 434.000 passagerer. Passagertallet skal således ikke ses som en fremgang men alene mangel på viden om 2019 og 2020.



Passagerer Trafikart	År			Udvikling	
	2019	2021	2022	2019-2022	2021-2022
Bus	16.104.040	10.429.333	14.315.939	-11%	37%
Bybus	39.726.700	24.912.608	32.096.176	-19%	29%
Natbus	351.741	44.743	204.697	-42%	357%
Arrangementskørse	39.703		62.569	58%	
<b>Bus i alt</b>	<b>56.222.184</b>	<b>35.386.684</b>	<b>46.679.381</b>	<b>-17%</b>	<b>32%</b>
Letbane	4.547.843	4.063.085	5.474.520	20%	35%
Tog		343.834	434.246		26%
<b>Hovedtotal</b>	<b>60.770.027</b>	<b>39.793.603</b>	<b>52.588.147</b>	<b>-13%</b>	<b>32%</b>

### Passagertælling opsplittet på bestiller

Som et nyt element i Årstællingen har vi anvendt en model for opsplittning af passagertal for de enkelte bestillere i stedet for som tidligere at opgøre tal for bestiller-kombinationer.

På kommunalt finansierede ruter er fordelingen baseret på påstigere inden for den enkelte kommunes geografi. På ruter, hvor finansieringen deles af regionen og kommunerne, er regionens andel af påstigere fastsat ud fra finansieringsandel.

Opgørelsen giver den enkelte ejer et godt grundlag for fremadrettet at følge udviklingen i benyttelsen af deres kollektive trafik.

Opgørelsen viser også sammenligning med 2019, men her skal man dog være opmærksom på, at tællekvaliteten i 2019 ikke var ens på tværs af geografien, da Midttrafiks automatiske tælleudstyr ikke var fuldt udrullet alle steder.

Opgørelsen viser en relativt stor variation i passagerudviklingen, med følgende overordnede tendenser:

- Region Midtjyllands ruter (ekskl. Letbanen) ligger kun få procent under 2019-niveua. Her skal man bemærke at tog med 430.000 passagerer indgår i 2022, men ikke er medregnet i 2019. Selv renset for dette forhold ligger passagertallet kun ca. 6 % under 2019 niveau. De regionale ruter har dermed klaret sig væsentligt bedre end gennemsnittet. Her viser passagertal pr. rute, at det særligt er de transporttunge strækninger og hovednettet, der klarer sig bedre end gennemsnittet.
- Aarhus Kommune (ekskl. Letbane) har oplevet et fald på ca. 18 % sammenholdt med 2019. Dette skal dog ses i sammenhæng med Letbanens passagertilvækst i perioden.
- De øvrige kommuner ligger samlet ca. 23 % under 2019 niveau. Dette dækker over store variationer, hvoraf nogle som nævnt kan være af teknisk art (dårlig kvalitet af tællingerne i 2019), mens andre kan skyldes implementering af nye transportplaner, ændring i finansiering af ruter eller omlægelse til skolekørsel.

Passagerer	År			Udvikling	
	2019	2021	2022	2019-2022	2021-2022
Bestiller					
Favrskov	143.378	103.221	105.151	-27%	2%
Hedensted	255.263	151.635	196.046	-23%	29%
Herning	1.166.495	710.062	926.183	-21%	30%
Holstebro	488.142	301.578	375.533	-23%	25%
Horsens	1.843.394	1.218.875	1.616.692	-12%	33%
Ikast-Brande	260.635	129.858	161.836	-38%	25%
Norrdjurs	62.327	47.071	58.485	-6%	24%
Odder	180.198	100.968	120.778	-33%	20%
Randers	3.759.930	2.036.178	2.742.196	-27%	35%
Ringkøbing-Skjern	501.779	258.940	323.577	-36%	25%
Silkeborg	1.885.421	1.208.669	1.607.539	-15%	33%
Skanderborg	516.692	240.101	394.129	-24%	64%
Skive	588.086	345.149	438.219	-25%	27%
Struer	175.930	70.231	77.812	-56%	11%
Syddjurs	253.356	170.403	215.316	-15%	26%
Viborg	1.415.608	755.552	978.417	-31%	29%
Aarhus	31.070.994	19.701.198	25.411.044	-18%	29%
Aarhus Letbane	4.547.843	4.063.085	5.474.520	20%	35%
Region Midtjylland	11.512.713	8.072.903	11.221.022	-3%	39%
Region Syddanmark	94.530	59.097	87.987	-7%	49%
Region Nordjylland	47.313	48.829	55.666	18%	14%
<b>Total</b>	<b>60.770.027</b>	<b>39.793.602</b>	<b>52.588.147</b>	<b>-13%</b>	<b>32%</b>

### Tælle- og opgørelsesmetode

Indsamlingen af passagertal er ligesom tidligere år foretaget ved hjælp af automatisk tælleudstyr i Midttrafiks busser med meget få undtagelser. Der er installeret automatisk tællesystem i mere end 99 procent af busserne, samtlige tog hos Midtjyske jernbaner og i 15 ud af 26 togsæt hos Aarhus Letbane.

For at kvalificere passagertællingen bedst muligt, har vi implementeret en række kvalitetskrav, der skal opfyldes, for at den enkelte tur indgår i passagertællingen. Her har vi benyttet en række standard kvalitetskrav. Ved manglende eller fejlbehæftede tællinger på en afgang estimeres tallet ud fra de øvrige gange samme afgang blev talt.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

## 6 Status på planlægning af bestyrelsens studietur til Groningen, Holland

### Resumé

*Administrationen har i samarbejde med en hollandsk samarbejdspartner fået et foreløbigt program på plads for turen, som vil byde på introduktion til en række forhold omkring den kollektive trafik i området. Bus og hotel er booket, og de faglige rammer er på plads for en god tur.*

### Sagsfremstilling

Som en del af aktiviteterne i en valgperiode har bestyrelsen tidligere været på studietur med det formål at opnå ny viden inden for ét eller flere områder af kollektiv transport og derved hente inspiration til bestyrelsesarbejdet fremadrettet.

#### Studietur til Holland - Groningen

Den sidste studietur i 2019 gik til Groningen i Holland og var meget udbytterig for bestyrelsen. Bl.a. gav turen inspiration til udvikling af hubs i midtjysk sammenhæng og vakte tanker om både brugen af flextrafik i relation til hubs og indretning af byer på den kollektive trafiks og de bløde trafikanters præmisser.

Følg evt. nedenstående link for nyhedsbrevet om studieturen for 2019:

Holland inspirerer til midtjyske initiativer - Midttrafik (<https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/nyhedsbrev-nyt-fra-midttrafik/oktober-2019/holland-inspirerer-til-midtjyske-initiativer/>)

Bestyrelsens nye sammensætning betyder, at der kun er et enkelt nuværende medlem, som deltog på turen i 2019. Derfor besluttede bestyrelsen på mødet i juni 2022 at bede administration planlægge en tilsvarende tur i 2023. Det vil også give muligheden for at komme et spadestik dybere i forståelsen af nogle af de elementer, som bestyrelsen har særligt fokus på – fx hubs og følge op på nye perspektiver – fx hvordan man i Groningen har arbejdet med tilpasning af den kollektive trafik til den nye normal.

#### Praktisk information

Administrationen har efter ønske fra bestyrelsen booket bus til transport fra Aarhus til Groningen og retur.

Følgende praktiske forhold er i den forbindelse værd at kende:

#### Afgang / ankomst:

- 23. april kl. 11.00 afgang fra Midttrafiks kontor, Søren Nymarks vej 3 (opsamling undervejs kan aftales)
- 23. april kl. 20.00 ankomst til hotellet i Groningen
- 25. april kl. 15.00 afgang fra Groningen
- 25. april kl. ca. 00.00 ankomst i Aarhus

Overnatning:

Hotel Schimmelpennick Huys, <http://www.schimmelpenninckhuys.nl>  
Oosterstraat 53, 9711NR Groningen Netherlands

**Fagligt indhold**

Administrationen har på baggrund af bestyrelsens tilbagemeldinger sammensat et program for turen. Rob van der Bijl, professor ved Ghent Universitet, bidrager med planlægning og afvikling af turen. Rob deltog i en tilsvarende rolle på sidste studietur og vil være en god indgangsvinkel til at sikre de rette kontakter hos myndighederne.

Rob har lagt følgende foreløbige program, som dog stadig mangler bekræftelse fra enkelte af oplægsholderne.

Monday, April 24

- 09.00-10.00 Welcome + short city walk inc. explanation of redevelopment Grote Markt
- 10.00-11.00 By bus to Qbuzz busdepot Peizerweg + short coffee break
- 11.00-12.00 Meeting and presentations at Peizerweg busdepot on Regional Transport Authority 'Groningen Drenthe' (OV Bureau) by general director Rosalinde Hoorweg and Peter Mul
- 12.00-13.00 Site visit busdepot and short talk on sustainability + transfer by Aarhus bus to Van der Valk Hoogkerk
- 13.00-13.45 Lunch at Van der Valk
- 13:45-14.30 Short talk on hubs by Martin Courtz, Programme manager Hubs, Province of Drenthe + Site visit Hub P+R Hoogkerk
- 14.30-15.00 Transfer by bus to ROEZ (Municipality of Groningen)
- 15.00-16.00 Presentation on Groningen (bicycle policy, shared mobility, P+R, spatial planning, The Next City) by Natascha Agricola, Programme Manager Mobility, Municipality of Groningen
- 16.00-17.00 Walk through city centre + visit Forum Groningen
- From 18.00 Informal meeting, including drinks at local venue

Tuesday, April 25

- 8.45-9.15 Walk to Groningen Hoofdstation/ gather at Groningen Hoofdstation
- 9.15-10.00 Presentation on Groningen Station redevelopment by Andre Buikhuizen, Policy Officer, Province of Groningen
- 10.00-10:30 Bus Q-link 15 to Zernike Campus
- 10:30-11:30 Site visit EnTranCe (hyperloop-model, automated vehicles)
- 11:30-13:00 Round table discussion with scientific and practical experts from University of Groningen and Hive.Mobility (based on prepared discussion points)

Programmet kommer således godt omkring en række forskellige emner med relation til den kollektive trafik - både angående planlægning, mobilitet, stoppestedforhold og hubs, stationsnær byudvikling samt grøn omstilling og teknologisk udvikling. Samtidig møder vi en række nøgleaktører, herunder repræsentanter for trafikselskabet, kommunen, projektlederen for deres arbejde med hubs og repræsentanter fra universitetsmiljøet.

Administrationen vil i løbet af busturen til Groningen give en nærmere introduktion til programmet samt fakta omkring området og de projekter og steder, vi skal se.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## 7 Orientering om henvendelse til Forligskredsen for Infrastrukturplan 2035

### Resumé

*Rejsekort & Rejseplan A/S har orienteret Folketinget, Forligskredsen for Infrastrukturplan 2035, om strategi og implementering af ny national trafikinformation- og mobilitetstjeneste. Administrationen giver en status for lånefinansiering af Midttrafiks andel af udgifterne.*

### Sagsfremstilling

#### Notat til forligskredsen for Infrastrukturplan 2035

I revision af lov om trafikelskaber (L 206) fra 2019, besluttede Folketinget at sammenlægge Rejsekort og Rejseplan til et nyt samlet selskab med henblik på at udvikle en landsdækkende trafikinformation- og mobilitetstjeneste. Det sker for at tilbyde kunderne med den kollektive trafik en rejsebillet- og rejseplan app på mobiltelefonen til erstatning af det fysiske rejsekort. Rejsekort & Rejseplan selskabet ejes af DSB, Metro og trafikelskaberne i Danmark.

I 2021 indgik Folketinget en aftale om Infrastrukturplan 2035, hvor der blev afsat 40 mio. kr. til at fremme en hurtigere udvikling af den nye billet- og rejseplan app. Rejsekort & Rejseplan A/S har rettet henvendelse til forligskredsen med en status for strategi og implementeringsplan:

- Lancering af landsdækkende rejsebillet app med enkeltbilletter og periodekort 1. kvartal 2023. Ungdomskort og trafikelskabernes særbilletter kan tilføjes fra 2/3. kvartal 2023.
- Rejsebillet app'en udvides med check ind/ud i 2024.
- En landsdækkende billetløsning for ikke-digitale borgere lanceres i 2025.
- Integration til flextrafik og forbedret rejseplan/realtidstrafikinformation i 2025.
- Det nuværende rejsekortsystem udfases fra 2026.

Bestyrelsesformand og direktør for Rejsekort & Rejseplan har ligeledes haft mulighed for at fremlægge strategien på et møde med forligskredsen 22. februar 2023. Herefter skal det besluttes, hvornår de 40 mio. kr. frigives.

#### Økonomi - lånefinansiering

Regeringen, KL og Danske Regioner har aftalt mulighed for at trafikelskaberne kan lånefinansiere udgifterne til udvikling af den nye rejsebillet og rejseplan app. Samlet er der afsat en ramme på 550 mio. kr., hvoraf Midttrafiks andel er på 89 mio. kr.

Ifølge business-casen kan Midttrafik forvente reduktioner af driftsudgifterne til Rejsekortet fra 2028. Det foreslås derfor at tilbagebetaling af lån sker fra 2028, og med en så hurtig tilbagebetaling som muligt.

Sagen blev behandlet og godkendt i Midttrafiks bestyrelse 4. november 2022. Midttrafik har 16. december 2022 indsendt ansøgning om lånedispensation til ny national rejsebillet og rejseplan app i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S til Indenrigs- og Boligministeriet for Midttrafiks andel af lånerammen.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet Midttrafik dispensation til i perioden 2023-2025 at kunne foretage låneoptag for op til 40 mio. kr. I 2025 skal der søges dispensation vedr. 2026-2028 og i 2028 søges for perioden 2029-2031 afhængig af trækket på den afsatte lånepulje på 550 mio. kr.

Midttrafik er påbegyndt låneprocessen og indhenter låntilbud. Første rate forfalder 31. marts 2023 og er på 7.257.725 kr.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- 7.a Bilag 1 - Notat til forligskredsen for Infrastrukturplanen 2035

## 8 DI Transport – Fremtidens takster og billetprodukter i den kollektive trafik

### Resumé

*Dansk Industri Transport har fået udarbejdet et diskussionsoplæg om fremtidens takster og billetprodukter i den kollektive trafik. Der opfordres især til at der kigges nærmere på en forenkling af takstsystemet, både ift. udbudte billetprodukter og zonesystemet, samt enten en generel eller målrettet takstnedsættelse, med henblik på at skabe en passagerfremgang på 10 pct.*

### Sagsfremstilling

Dansk Industri har bedt Incentive om at udarbejde et oplæg til en takstreform i den kollektive trafik: "Fremtidens takster og billetprodukter i den kollektive trafik". Udgangspunktet for oplægget er, at det nuværende takssystem er for kompliceret, og at kompleksiteten får færre til at bruge den kollektive trafik. Rapporten foreslår at:

- Det nuværende zonesystem skal erstattes med færre og større zoner, og der skal betales same pris i alle zoner.
- Der skal være tre takstsæt i DK: Østdanmark, Vestdanmark og rejser mellem Øst og Vest.
- Der skal som udgangspunkt kun være tre billettyper: enkeltbilletter, periodekort og dynamiske priser (f.eks. DSB Orange-billetter). Børn skal have 50 pct. rabat og unge og pensionister skal 25 pct. rabat.
- Taksterne skal sættes ned med 20 pct., alternativt målrettet nedsættelse med 12 pct.
- Rapporten anslår, at deres forslag til forenkling kombineret med en takstnedsættelse på 20 pct. vil føre til en øgning i passagertallet på 10 pct.

Det skal bemærkes, at rapporten er udarbejdet med input fra togoperatørerne DSB og Arriva, og ikke fra trafikelskaberne.

### Bekymringspunkter

Midttrafiks administration har nogle bekymringspunkter ift. DI Transports debatoplæg.

Der er ikke dokumenteret belæg for antagelsen om, at lavere takster giver flere kunder. Flexibilitet, hyppighed og tilgængelighed er vigtigere. Takstsystemet er tidligere blevet væsentligt forenklet med Takst Sjælland og Takst Vest, uden at det medførte flere passagerer.

Reformer af denne art har hidtil taget lang tid at gennemføre, effekterne har peget i forskellige retninger, og det har været svært at fastlægge målbare succeskriterier. DI vurderer selv, at passagerfremgangen på 10 pct. kan tage op til 4 år, før den slår fuldt igennem.

Hvis rapportens forslag gennemføres, kan det blive svært at kommunikere til kunderne, at priserne falder, mens den samtidig kan ske at stige for nogen, når zonerne bliver større. Omvendt kan generelle prisfald være med til at afbøde de største stigninger ved større zoner.



Det skal bemærkes at DI diskussionsoplæg har været drøftet i TID, og at Trafikselskabernes bemærkninger hertil, kan findes i bilag 2.

Midttrafik er positivt indstillet overfor at deltage i et samarbejde om at få reformeret det nuværende takstsystem.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen drøfter oplægget

### **Bilag**

- 8.a Bilag 1 - DI Transport - Fremtidens takster i den kollektive trafik
- 8.b Bilag 2 - Trafikselskabernes bemærkninger til DI's rapport

## 9 Orientering om kommunernes valg af serviceniveau i Flextur og Plustur

### Resumé

Bestyrelsen besluttede 4. november 2022 harmonisering af Flextur, Plustur og Flexbus. Inden for rammerne af harmoniseringen, kan kommunerne fastlægge det lokale serviceniveau ved at udpege byzoner samt knudepunkter til Flextur og Plustur. Kommunerne blev bedt om at fastlægge det lokale serviceniveau inden 1. marts 2023, så harmoniseringen kan gennemføres 25. juni 2023. Administrationen orienterer om status herpå.

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

Bestyrelsen besluttede på sit møde 4. november 2022 at harmonisere den åbne flextrafik, dvs. Flextur, Plustur og Flexbus, så tilbuddet bliver bedre og nemmere at forstå for kunderne. Især Flextur bliver gjort væsentligt nemmere for kunderne at forstå og bruge, end den nuværende ordning, hvor Flextur kan være meget forskellig fra kommune til kommune, og hvor kørsel hen over kommunegrænsen ofte betyder en anden pris end kørsel inden for kommunegrænsen.

Kommunerne har fortsat god mulighed for at fastlægge det lokale serviceniveau:

- Kommunen kan fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik, for at undgå konkurrence med kollektiv trafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur og Plustur:
  - Flextur: taksten for Flextur er normalt 7 kr./km (min. 35 kr.), men hvis kommunen udpeger et sted som et knudepunkt, kan kunden køre dertil for 3 kr./km (min. 22 kr.) for de første 20 km, derefter 7 kr./km. Kommunen kan dermed gøre det billigere for kunderne at komme til fx borgerservice, lægehuse eller hvor kommunen måtte ønske at støtte kørslen ekstra ved at udpege knudepunkter i Flextur.
  - Plustur: taksten for Plustur til/fra et knudepunkt, hvor kunderne kan rejse videre med eller ankomme med den kollektive trafik, er 3 kr./km (min. 22 kr.). Kunden kan også betale med sin billet fra den kollektive trafik. Kommunen kan dermed gøre det nemt for kunderne at komme til/fra den kollektive trafik ved at udpege knudepunkter til Plustur.

Efter bestyrelsens beslutning i november 2022 bad administrationen kommunerne om at afgive sin bestilling om byzoner og knudepunkter senest 1. marts 2023, så det nye serviceniveau kan implementeres inden overgangen 25. juni 2023.

#### Status

På nuværende tidspunkt (17. marts 2023) har Midttrafik modtaget følgende bestillinger:

- 16 kommuner har sendt politisk godkendte bestillinger.
- 2 kommuner har sendt administrationens indstilling til politisk godkendelse, hvor den politiske godkendelse forventes i marts.

Bestillingerne fra de 18 kommuner indikerer, at harmoniseringen er blevet taget godt imod i kommunerne, og både Flextur og Plustur kommer til at få væsentligt mere fokus i mobilitetstilbuddet i kommunerne. Baseret på de nuværende bestillinger ser det således ud:

- Flextur
  - Antallet af byzoner i Flextur er uændret.
  - Antallet af kommuner med Flextur-knudepunkter stiger fra 6 til 13.
  - Antallet af Flextur-knudepunkter stiger fra 25 til 158.
- Plustur
  - Antallet af kommuner med Plustur-knudepunkter stiger fra 5 til 16.
  - Antallet af Plustur-knudepunkter stiger fra 26 til 104.

Kommunerne har ikke skullet lave nye bestillinger på Flexbus på dette tidspunkt, da Flexbus bestillinger følger fristerne for køreplanlægning af busser.

### **Videre arbejde**

Administrationen fortsætter dialogen med alle 18 kommuner for at få præciseret bestillingerne. Arbejdet består især i at sikre den nøjagtige placering af de enkelte knudepunkter, så kunderne kan søge på dem og chaufførerne kan finde dem. Desuden skal knudepunkterne placeres, så chaufførerne kan holde der lovligt, og der er gode faciliteter for kunderne.

Herning Kommune har udpeget tre Plustur-knudepunkter på betingelse af, at Region Midtjylland opretholder uændret regional betjening af de tre knudepunkter. Det gør regionen ikke, så administrationen er i dialog med Herning Kommune, om de tre knudepunkter så ikke skal etableres.

### **Særligt om sygehuse**

På bestyrelsesmødet 4. november 2022 og på repræsentantskabsmødet 9. december 2022 blev spørgsmål om Flextur-knudepunkter på sygehuse drøftet.

Status er for nuværende, at kommunerne har bestilt Flextur-knudepunkter på:

- Aarhus Universitetshospital
- Regionshospitalet Gødstrup
- Regionshospitalet Randers
- Regionshospitalet Horsens
- Hospitalsenhed Midt, Viborg
- Hospitalsenhed Midt, Skive

Silkeborg Kommune har ikke udpeget Hospitalsenhed Midts lokation i Silkeborg som Flextur-knudepunkter. Silkeborg Kommune har orienteret om, at der kommer særskilt sag på Plan- og Vejudvalget, formentlig 11. april 2023, hvor man skal drøfte, hvorvidt Silkeborg Regionshospital skal være et knudepunkt eller ej.

Herning Kommune har betinget sin udpegning af Regionshospitalet Gødstrup som et Flextur-knudepunkt på betingelse af, at øvrige sygehuse også udpeges som knudepunkter. Administrationen er i dialog med Herning Kommune om fortolkningen af denne bestilling, herunder om det også er et krav, at Hospitalsenhed Midts lokation i Silkeborg udpeges til knudepunkt.

Randers Kommune har i sin bestilling af et knudepunkt på Regionshospitalet bemærket, at udpegningen foreløbig er for ét år, og at de foreslår, at Midttrafik i løbet af det første år undersøger de øvrige kommuners opbakning til en anden finansieringsmodel af Flextur-knudepunkter på sygehuse, jf. notatet på mødet i repræsentantskabet 9. december 2022. Administrationen forventer, at dette vil være en naturlig del af den opfølgning der vil være på flexharmoniseringen efter første år. Administrationen vil løbende det første år orientere formandskabet om status på anvendelsen af Flextur og Plustur, herunder kørslen til sygehusene.

### **Markedsføring**

Administrationen har planlagt en informations- og markedsføringskampagne i tre faser:

- Op til skiftet i juni 2023 vil det primære fokus være på at give god information til nuværende kunder, så de bliver hjulpet godt over i de nye muligheder. Der etableres en FAQ-hjemmeside fra starten af maj, som løbende udbygges. Fra juni vises egentlig informationsmateriale, vejledninger etc. Midttrafik tilgængelighedsforum inddrages.
- Efter sommerferien laves en markedsføring for Flextur. Kampagnen vil være bygget op på samme måde som "Få mere ud af turen" kampagnen, som Midttrafik gennemførte for kollektiv trafik i efteråret 2022. Kampagnen vil blive ført på forskellige medier over hele regionen.
- Derefter tilbydes kommunerne at køre lokale kampagner bygget op på samme måde men med lokale budskaber. Midttrafik hjælper med at lave materialet, og kommunen vælger selv kanaler og betaler for annoncering i de valgte kanaler. Midttrafik vil desuden informere via normale kanaler som hjemmeside, mobilt kundecenter, hvor Flextur, Plustur og Flexbus vil blive integreret og indgå som en del af den kollektive trafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

## 10 Orientering om resultat af 8. fælles udbud af FlexVariabel

### Resumé

*Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik gennemført udbud af FlexVariabel. Det drejer sig om udbud af variable vogne.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har gennemført sit 8. udbud af variable vogne, FV8 - Flexvariabel. Midttrafik har i en årrække gennemført udbud af flextrafik i samarbejde med FynBus og Sydtrafik, der også indbefatter et efterfølgende driftssamarbejde.

Vognmænd i Flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flextur og Flexbus.

#### FV8 - FlexVariabel

Udbuddet af variable vogne er foregået forskudt for udbuddet af garantivogne (FG8). Dette gøres for at give deltagerne i udbuddet af garantivogne viden om de er tildelt, eller ikke tildelt, kørsel med garantivogne, inden de afgiver tilbud variabel kørsel.

I den variable kørsel tilbyder vognmanden at stille sin vogn til rådighed for trafikelskabet for en fast timepris og et fast hjemsted efter eget valg. Vognmanden kan også vælge at benytte sin vogn til andre formål, hvormed den ikke står til rådighed for trafikelskabet. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikelskabernes driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel. De tre trafikelskaber indgår tilsammen rammeaftaler for op til 3.600 vogne fordelt på forskellige seks vogntyper.

Rammeaftaler i FlexVariabel tildeles de vognmænd, der tilbyder den laveste timepris. Således frasorteres de dyreste tilbud.

Ved tilbudsfristens udløb 23. november 2022 havde trafikelskaberne modtaget 7.963 tilbud, heraf 680 tilbud på vogngrupper fra 323 tilbudsgivere. Der er således i gennemsnit modtaget ca. 25 tilbud pr. tilbudsgiver.

Af de indsendte tilbud er 2.565 tilbud indgivet med hjemsted i Midttrafiks område, heraf 106 tilbud på vogngrupper. Til sammenligning modtog Midttrafik i FV7 i 2020 1.339 tilbud, heraf 44 tilbud på vogngrupper. Antal af tilbud er altså steget markant (48 %) siden seneste udbud i 2020. Der ses således en stor stigning i interessen i branchen for trafikelskabernes udbud af flexvariabel.

#### Udbudte vogntyper

Der er i udbuddet indhentet tilbud på kørsel med seks forskellige vogntyper:

0. Nulemissions-personbil (elbil) med plads til tre kunder
2. Personbil med plads til fire kunder
3. Personbil med plads til fem kunder. Ofte af typen MPV.

4. Personbil med plads til fire kunder og én kørestol.
5. Liftvogn med plads til fem kunder og to kørestole
6. Som vogntype 5, plus trappemaskine
7. Som vogntype 5, hvor to enkeltsæder erstattes af ét dobbeltsæde til overvægtige kunder

Vognmænd har kunnet tilbyde elbiler. I dag tilbyder markedet primært elbiler i personbilstørrelsen. Det har derfor kun været muligt for vognmænd at tilbyde elbiler i personbilstørrelsen (vogntype 0). Trafikselskaberne har tilsammen udbudt 100 elbiler og 2.000 diesel- eller benzinbiler i personbilstørrelsen. Dermed blev 2 % af vogne i personbilstørrelsen udbudt som elbiler. Af de 100 elbiler, har de 28 vogne udgangspunkt i Midttrafiks område. I FlexVariabel får elbiler en prismæssig planlægningsfordel i forhold til diesel- eller benzinbiler.

### **Ændringer i forhold til sidste udbud**

Udbudsprocessen og udbudsmaterialet er blevet optimeret i forhold til tidligere udbud med henblik på at sikre gennemsigtighed for tilbudsgivere og tydeliggøre kontraktkrav. Det er bl.a. sket ved bistand fra ekstern advokat. Herudover har udbudsmaterialet været i høring hos vognmænd, brancheorganisationer og faglige organisationer.

Af væsentlige ændringer fremhæves:

- Den maksimale vognalder er hævet fra 8 til 10 år. Det lempede alderskrav skal imødekomme vognmændenes udfordringer med at få leveret fabriksnye biler.
- Vogntype 5-7 (liftvogne) kan køres af biler med takograf. Takografen registrerer chaufførens køre-hviletid.
- Mulighed for skift af hjemsted hver tredje måned indenfor trafikelskabets område. Det giver øget fleksibilitet for vognmanden, der således kan tilpasse sit hjemsted efter kørselsudbuddet.
- Timepriserne prisreguleres fremadrettet kvartalsvis i stedet for årligt. Kvartalsvis regulering skal reducere vognmændenes risiko, hvis der sker udsving i brændstofpriserne.
- Alle vogne udstyres med kontaktløs betalingsterminal, så kunderne kan betale med kreditkort. Kravet er indført som en del af Midttrafiks harmoniseringsprojekt.
- Midttrafik øger krav til uddannelse, så alle chauffører skal gennemføre fire BAB-kurser (Befordring af bevægelseshæmmede), hvor kravet nu kun omfatter BAB-3 for chauffører, der kører med liftvogne.

Der er herudover sket en revision af tildelingsmodellen i forhold til forrige udbud (FV7), således tildelingskriteriet "pris" medfører, at der er sket frasortering af de dyreste tilbud indtil Trafikselskabernes samlede antal af ønskede rammeaftaler oplyst i udbudsbetingelserne (i alt 3.600) er opnået.

### **Kontroller inden aftaleindgåelse og driftsstart**

Tilbudsgivere i FV8 kontrolleres grundigt, inden der indgås rammeaftale.

Alle tilbudsgivere har ved tilbudsafgivelse udfyldt et fælles europæisk udbudsdokument (ESPD), hvor de blandt andet erklærer, at de overholder forpligtelser på det arbejdsretlige område, fx taxilovens krav om løn- og arbejdsvilkår. Midttrafik kontrollerer oplysningernes rigtighed ved indhente en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen.

Tilbudsgiverne skal indsende oplysninger om en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Tilladelsen udstedes af Færdselsstyrelsen.

Unormalt lave bud sendes til Færdselsstyrelsen, der kan kontrollere, om det unormalt lave bud skyldes, at vognmanden ikke overholder sine vilkår for tilladelsen.

Herudover skal leverandørerne med chauffører oplyse, hvilken overenskomst de har indgået eller følger. Midttrafik kan forlange, at selskaberne dokumenterer, at de lever op til overenskomsternes vilkår. Om nødvendigt kan Midttrafik trække på ekspertise hos arbejdsmarkedets parter.

### Økonomi

FlexVariabel udbydes ikke med faste kørselsmængder, hvormed de tilbudte timepriser kun indikerer, om den afviklede kørsel bliver dyrere eller billigere for trafiksselskaberne.

Da kørsel efter tilbud på FlexVariabel er rammeaftaler uden nogen garanti for den udbudte kørselsmængde, fortæller tilbuddene ikke om den reelle omsætning efter tilbuddene.

Administrationen har foretaget en sammenligning af priserne fra forrige udbud af variabel kørsel.

Ud af de 3.600 udbudte rammeaftaler er 1.505 rammeaftaler indgået med Midttrafik fordelt på 166 leverandører. Priserne er hverdags-timepriser for henholdsvis enkeltvogne og vogngrupper.

### Enkeltvogne - Midttrafik

Vogntype	Antal	Mindstepris FV8 (2022)	Gennemsnit FV8 (2022)	Gennemsnit FV7 (2020)	Udvikling i gns. timepris fra FV7 (2020) til FV8 (2022)
Type 0	42	295 kr.	354 kr.	261 kr.	26,2%
Type 2	780	260 kr.	332 kr.	262 kr.	21,1%
Type 3	87	305 kr.	405 kr.	331 kr.	18,3%
Type 4	20	319 kr.	324 kr.	256 kr.	21,0%
Type 5	412	320 kr.	368 kr.	348 kr.	5,4%
Type 6	119	349 kr.	451 kr.	296 kr.	34,4%
Type 7	13	409 kr.	435 kr.	294 kr.	32,4%

### Vogngrupper – Midttrafik

Vogntype	Antal grupper	Antal vogne	Mindstepris FV8 (2022)	Gennemsnit FV8 (2022)	Gennemsnit FV7 (2020)	Udvikling i gns. timepris fra FV7 (2020) til FV8 (2022)
Type 2	21	212	325 kr.	488 kr.	289 kr.	40,80%
Type 3	11	60	470 kr.	404 kr.	365 kr.	9,60%

Som det fremgår, er der sket markante prisstigninger på samtlige vogntyper, svingende fra 5,4 % på vogntype 5 til den største gennemsnitlige prisstigning på vogntype 2 i vogngrupper, der udgør 40,8 % sammenlignet med den gennemsnitlige tilbudte timepris i FV7.

Udviklingen i markedet, særligt de stigende omkostninger til brændstof og den generelle stigning i inflationen afspejles tydeligt i de tilbudte priser, der således er markant højere end ved forrige udbud.

### **Betydning for kunderne**

Muligheden for skift af hjemsted inden for trafikskabet forventes at give den fleksibilitet, at kørselsbehovet kan imødekommes, og dermed sikre rettidig kørsel af kunder.

Muligheden for kortbetaling i bilerne, forbedrer desuden kundernes betalingsmuligheder.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- 10.a Bilag 1 - Orientering om resultat af udbud af Flextrafik FV8 Flexvariabel - Tildelte rammeaftaler FV8 - Flexvariabel - Enkeltvogne
- 10.b Bilag 2 - Orientering om resultat af udbud af Flextrafik FV8 Flexvariabel - Tildelte rammeaftaler FV8 - Flexvariabel - Vogngrupper



## 11 Orientering om henvendelse fra Silkeborg Kommunes seniorråd vedr. prisstigningen på handicapkørsel

### Resumé

*Administrationen har 24. februar 2023 modtaget en henvendelse fra seniorrådet i Silkeborg Kommune vedrørende prisstigningen på handicapkørsel.*

*Administrationen redegør nedenfor for baggrunden for prisstigningen, hvordan den implementeres og hvordan det i fremtiden sikres, at handicapkunderne ikke oplever en større prisstigning gennem en årlig regulering af prisen.*

### Sagsfremstilling

Seniorrådets henvendelse omhandler en bekymring over den prisstigning, som Midttrafikks bestyrelse har godkendt på handicapkørsel. Seniorrådet finder, at den hhv. 16,66 % prisstigning fra 2022 – 2023 og 50 % prisstigning i perioden 2023 – 2025 er overvældende. Seniorrådets bekymring er, at der er tale om en større faktisk egenbetaling end tidligere, hvilket de finder uhensigtsmæssigt, da brugerne af handicapkørsel er en svagere borgergruppe.

Henvendelsen slutter af med, at seniorrådet oplyser, at de læser beslutningen om prisstigningen som kun være gældende for 2023 og opfordrer til, at bestyrelsen genovervejer beslutningen.

### Administrationens kommentarer til henvendelsen

Baggrunden for indstillingen om prisstigningen på handicapkørsel er, at prisen ikke er blevet ændret i mere end 10 år og derfor ikke fulgt med i den generelle prisstigning i samfundet. På baggrund af de særligt høje prisstigninger i samfundet det seneste år, har administrationen set et behov for hhv. at hæve prisen, samt sikre en ensretning med prisen på handicapkørsel i forhold til de andre trafikkselskaber i Danmark.

Administrationen modtog i januar 2023 en henvendelse fra Aarhus Kommune, som tilkendegav en bekymring for en straksimplementering af prisstigningen pr. 1. marts 2023, hvilket var bestyrelsens første beslutning. På den baggrund besluttede bestyrelsen i februar 2023, at implementere prisstigningen gradvist over tre år.

I forhold til seniorrådets forståelse af, at beslutningen om prisstigningen kun gælder for 2023, er dette således ikke korrekt. Bestyrelsen har endeligt godkendt, at prisstigningen skal implementeres, således prisen stiger med hhv. 50 øre på kilometerprisen og 5 kr. på minimumsprisen hvert år i perioden 2023 – 2025:

	2023	2024	2025
Minimumspris	35 kr.	40 kr.	45 kr.
Kilometerpris v. rejser u. 100 km	3,5 kr.	4,00 kr.	4,50 kr.

For ture fra 101 km stiger prisen en gang fra 9 kr. pr. km til 12 kr. pr. km pr. 1. marts 2023.

Medrejsende (maks. to) vil fortsat få 50 % rabat på rejsen, mens to børn under 12 år eller en visiteret ledsager kan rejse med gratis.

Seniorrådet forholder sig ikke til, at bestyrelsen også har godkendt en årlig regulering af prisen fra 2024. Formålet med reguleringen er at sikre, at handicap kunderne i fremtiden ikke oplever en større prisstigning.

Administrationen anbefaler, at bestyrelsen fastholder beslutningen på bestyrelsesmødet 3. februar 2023.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- 11.a Bilag 1 - Henvendelse fra Silkeborg Kommunes seniorråd vedr. prisstigning på handicapkørsel

## 12 Præsentation af Midttrafiks nøgletal 2022

### Resumé

*På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge Midttrafiks nøgletal for 2022.*

### Sagsfremstilling

Hver måned udarbejdes i Midttrafik en nøgletalsrapport til intern brug og målopfølgning.

På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge nøgletallene for 2022 og komme ind på såvel indtægtssiden, billetprodukter, kundeservice, boder med flere.

Nogle områder var i 2022 stadig påvirket af eftervirkningerne af Covid-19 bl.a. som følge af manglende indtægter, dog er billetmedier som Midttrafik app og Rejsekort blevet mere populære end de var i 2019.

Derudover har chaufførmangel og megen sygdom i befolkning givet anledning til en del udgåede ture og henvendelser herom.

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen tager orienteringen og oplægget til efterretning.

### Bilag

- 12.a Bilag 1 - Nøgletal i Midttrafik 2022

## 13 Siden sidst

### Møde med Transportministeren

24. februar 2023 mødtes Trafikselskaberne i Danmark med Transportminister Thomas Danielsen.

På mødet blev mulighederne for udvidet låneadgang for trafikselskaberne samt fremrykning af takststigninger drøftet. Ministeren udtrykte forståelse for trafikselskabernes ønsker og forslag og fastslog, at beslutningen herom hører under finansministeren. Trafikselskaberne, KL og Danske Regioner har stillet forslagene til finansministeren.

Transportministeren var positivt stemt over for trafikselskabernes forslag til nyt Ungdomskort med priser og rabatstruktur samt nemmere bestilling, og vil tage forslaget op med øvrige relevante ministerier.

Mødedeltagerne drøftede også den kollektive trafiks rammevilkår, herunder at trafikselskaberne ikke kan deltage i tilgrænsende opgaver som fx samkørsel. Det vil ministeren se positivt på. Midttrafik har bl.a. givet input om, at det især kunne være godt at deltage i udviklingen af hubs, selvom kommunerne har ansvaret for publikumsfaciliteter.

Ministeren orienterede desuden om, at regeringsgrundlagets ekspertudvalg for den kollektive trafik vil blive nedsat med en bred kreds, inkl. trafikselskaber. Kommissoriet er bredt, således der udover takster osv. også bliver set på ejerstruktur og øvrige forhold omkring kollektiv trafik.

### Donation af brugte busser til Ukraine

Ved hjælp en privat sponsor donerer Aarhus Kommune 20 brugte busser til byen Lviv i Ukraine. Lviv har normalt ca. 725.000 indbyggere, men pga. krigen fungerer byen også som transitsted og opholdssted for internt fordrevne flygtninge. Lviv er nu på vej til at blive aarhusiansk venskabsby. Donationen er kommet i stand på baggrund af møder, som repræsentanter for byerne har afholdt, hvor netop busser er blevet efterspurgt. Aarhus Kommune har herefter kontaktet Midttrafik for at få kontakt til busselskaber, der har aftjente, funktionsdygtige busser samt tilhørende reservedele til salg. Her har Midttrafik formidlet kontakten samt hjulpet med afklarende spørgsmål i processen. Busserne skal nu overdrages fra busselskaberne til Aarhus Kommune, hvorefter konsulforeningen i Aarhus er ansvarlig for transporten af busserne til Ukraine.

### Midler til styrket fremkommelighed til Aarhus og Viborg

Statens fremkommelighedspuljes første 50 mio. kr. ud af i alt 100 mio. kr. er nu udmøntet, og der er bevilliget midler til begge de spændende projekter i det midtjyske, som Midttrafik har deltaget i ansøgningen for. Puljen medfinansierer med op til 50 % og har samlet bevilliget ca. 12 mio. kr. til de to projekter. Midttrafik har bidraget i ansøgningsprocessen med viden og idéudvikling og følger projekterne tæt sammen med de respektive kommuner.

Aarhus Kommune arbejder med implementering af ambitiøse mål for at forbedre fremkommelighed for bustrafikken. Som del af arbejdet har kommunen søgt og fået midler til at implementere første pakke af fremkommelighedstiltag. Tiltagene vil i særlig grad

gavne linje 6A på Ringvejen. Ruten er en af de mest passagertunge, men også en af dem, der i dag forsinkes mest i biltrafikken. Derfor overvejer kommunen også at bygge BRT på strækningen på sigt – fremkommelighedstiltagene her kan ses som et første skridt i den retning.

Projekterne består bl.a. af en busbane langs Brendstrupgårdsvej fra Hedeager og frem til 100 meter før krydset ved Randersvej. I syd etableres der både en busbane langs Skanderborgvej ved Viby Torv og på østsiden af Viby Ringvej fra Damagervej og frem til motorvejsbroen. Fremkommelighedspuljen støtter projektet med 9,1 mio. kr.

Viborg Kommune har vedtaget en ny plan for den kollektive trafik med driftsstart i 2024. Bybusnettet tænkes radikalt anderledes og ressourcerne prioriteres på de strækninger, hvor potentialet er størst efter samme princip, som det kendes fra A-busserne i Aarhus og Randers. Et centralt greb er at flytte bybusterminalen fra det nuværende Trappetorvet, som kræver store omvejskørsler, til en gadeterminale i Jernbanegade, hvor alle busserne alligevel naturligt passerer igennem. Denne omlægning kræver at Jernbanegade bygges om, så den giver bedst mulig fremkommelighed for busserne og samtidig sikrer gode ventefaciliteter for de mange rejsende, der passerer her. Fremkommelighedspuljen støtter projektet med 2,9 mio. kr.

1. september 2023 er der frist for endnu en ansøgningsrunde, og administrationen vurderer, at der vil være gode muligheder for at opnå tilskud til andre projekter, der måtte være undervejs i det midtjyske. Konkret afsøger administrationen pt. mulighederne for at styrke fremkommeligheden på de tunge regionale ruter 100 og 200. Puljen kan dog også være relevant i andre bybusbyer, og administrationen støtter gerne udvikling af projekter og ansøgning sammen med kommunerne her.

### **TiD kommer med anbefalinger til at styrke mobiliteten i landområder**

Trafikselskaberne i Danmark har udgivet fire anbefalinger til at styrke mobiliteten i landområder.

Anbefalingerne er udarbejdet på baggrund af ønsker på tværs af de politiske partier om at skabe sammenhængskraft på tværs af land og by, hvor den kollektive trafik kan spille en helt central rolle. På samme måde har offentlig transport også en nøglerolle i den grønne omstilling. Skal mobiliteten styrkes i landområderne kræver det nytænkning og en mere fleksibel lovramme for trafikselskaberne. Derfor er de regionale trafikselskaber gået sammen om at udgive vedlagte pjece med fire anbefalinger til nye mulige løsningsforslag. De fire anbefalinger lyder:

- Samkørsel – udnyt de tomme bilsæder
- Fleksibel offentlig transport – gør bussen mere fleksibel
- Frivilligbussen – aktivér de lokale kræfter
- Trafikknudepunkter/HUB's – styrker sammenhængen mellem transportformer

### **Formandskabets møde med Tilgængelighedsforum**

Tirsdag 14. marts 2023 deltog næstformand i Midttrafiks bestyrelse, Anders Bøge, i møde med Midttrafiks Tilgængelighedsforum.

På mødet orienterede Anders Bøge bl.a. om bestyrelsens arbejde med harmonisering af de åbne kørselsordninger i flextrafik, tilgængelighed i busserne, herunder ramper som krav i udbud og arbejdet mod større flexareal i busserne, Solsikkesnoren, Bistå-nålen samt digitale produkter og billetprodukter til ikke-digitale. Efterfølgende drøftede forummet og næstformanden bl.a. spørgsmål vedr. brug af forskellige trappelifte,

tilgængelighed på stationer og ramper i tog. Både næstformand og Tilgængelighedsforum takkede for et godt og konstruktivt møde.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- 13.a Bilag 1 - Styrk mobiliteten i landområderne - trafikskaberne bud på løsninger

## 14 Eventuelt

## 15 Rundvisning på Kundecenteret

Administrationen viser rundt på Kundecenteret på Aarhus Rutebilstation.