



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
23. juni 2023 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Revideret budget 2023 samt forventet regnskab 1. 2023	3
2	Budget 2024 1. behandling	5
3	Reduktion i Midttrafiks budget for 2023 og årene frem	7
4	Bedre information til flextrafik-kunder	10
5	Længere leveringstider for elbusser	13
6	Cykelmedtagning i åben flextrafik	15
7	Bedste Busselskab 2022/2023	17
8	ChaufførNet – chaufførernes online læringsportal	20
9	Holstebro Kommune nedlægger bybusser	23
10	Forbrugerombudsmandens vurdering af byttepenge i forbindelse med kontantbetaling i bus og flextrafik	24
11	Forslag til møderække i bestyrelsen i 2024	26
12	Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik	27
13	Siden sidst	28
14	Eventuelt	30

1 Revideret budget 2023 samt forventet regnskab 1. 2023

Resumé

Grundet væsentlige besparelser, øvrige tilpasninger samt ændring i indeks tilpasses det godkendte budget for 2023, og det revideret budget for 2023 fremlægges for bestyrelsen.

Forventet regnskab 1. 2023 opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskabsåret 2023. Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er det reviderede budget for 2023.

Sagsfremstilling

Revideret budget

Som følge af væsentlige ændringer i buskørslen (primært reduktioner) er der foretaget en tilpasning af det godkendte budget 2023 – revideret budget 2023 – som fremlægges for bestyrelsen til godkendelse. Det reviderede budget indeholder for busdriftens operatørudgifter en opdatering af indeks (nedskrivning på ca. 8 %) samt væsentlige aktivitetsændringer gældende fra køreplansskiftet 2023. Derudover har Region Midtjylland besluttet helt at ophøre med at give et regionalt tilskud til den øvrige ejerkreds. Sammenlignet med det oprindelige budgetgrundlag er kørslen for Midttrafiks ejere reduceret med ca. 64.000 timer i 2023. Det svarer til en reduktion på ca. 4 %. Helårseffekten anslås at være en reduktion på 114.000 timer svarende til 7 %.

Kørselsreduktionerne giver nettobesparelser på 35,6 mio. kr. for Midttrafiks ejere, mens der i det oprindelige budget var der indregnet nettosparekrav for 13,6 mio. kr. Reduktionerne udløser compensation til en række vognmænd, som skønnes at beløbe sig til 5,7 mio. kr. Opdateringen af indeks giver Midttrafiks ejere en mindreudgift på 34,4 mio. kr. Sammen med øvrige, mindre bevægelser samt ændringer for bestillere uden for ejerkredsen, nedskrives budget 2023 i alt med 42,7 mio. kr. hvoraf 40,8 mio. kr. vedrører Midttrafiks ejerkreds.

Ændringerne til det reviderede budget fremlægges til godkendelse som tillægsbevilling til budget 2023. Bestillernes acotobetaling til Midttrafik vil således blive justeret på baggrund heraf efter bestyrelsen godkendelse.

Forventet regnskab 1. 2023

Grundet udarbejdelsen af det revideret budget 2023, så er mange af afvigelse fra forventet regnskab medtaget i det revideret budget. Den samlede afvigelse til det revideret budget er derfor et merforbrug på 3,4 mio. kr.

For busdrift forventes der et mindreforbrug på 4,4 mio. kr. i forhold til revideret budget 2023, hvilket primært kan tilskrives lavere operatørudgifter samt lavere driftsudgifter til rejsekort samt billetautomater.

Nettoudgifterne forbundet med flextrafik er øget med 7,5 mio. kr., som overvejende kan tilskrives vognmandsudbud, som er blevet dyrere end forventet. Her kan blandt

nævnes specialkørsel i Skive, som er endt med væsentligt dyrere vognmandskontrakter end tidligere. De tilbudte timepriser i den nye kontrakt afspejler den samfundsmæssige udvikling på tidspunktet for tilbudsgivningen, som var maj 2022, herunder den store usikkerhed i stigende inflation og ikke mindst stigende brændstofpriser.

Direktøren indstiller,

at det reviderede budget 2023 godkendes

at det forventede regnskab 2023 tages til efterretning

Bilag

- 1.a Bilag 1 - FR1 2023 - Hovednotat
- 1.c Bilag 3 - FR1 2023 - Bestillermateriale
- 1.b Bilag 2 - FR1 2023 - Byrdefordeling pr. område

2 Budget 2024 1. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 1. behandling af budgettet for 2024 samt budgetoverslagsårene 2025-2027 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget vil efterfølgende blive sendt i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2024 – 1. behandling

Grundlaget for budget 2024 er regnskabet for 2022, budget 2023 samt kendte ændringer i 2024.

Busindtægterne er budgetteret til 712,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 56,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Der er indregnet en indtægtsnedgang i 2023 på 16,5 mio. kr. grundet langtidseffekter af covid-19, svarende til 2,5 % af de passagerdrevne indtægter. Der forventes ingen covid-19-kompensation fra staten i 2024.

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2024, skal det nævnes, at der er indregnet effekt af takststigninger på 10,3 %, svarende til 44,4 mio. kr., da Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at det udmeldte takststigningsloft fra Trafikstyrelsen skal udnyttes fuldt ud. Der er desuden indregnet den sidste indfasning af den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel, så 100 % af indtægterne fordeles baseret på en datadreven opgørelse over fordelingen af indtægter i 2., 3. og 4. kvartal af 2022, samt 1. kvartal af 2023. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2022 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2024, vil data fra 2024 blive anvendt til fordelingen.

For busdriftens operatørudgifter er budget 2024 opskrevet til 1.571,4 mio. kr., en stigning på 41,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2023. Merudgiften består af en indekseffekt på 63 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der samlet giver en besparelse på 52,4 mio. kr. – bl.a. forventes et fald på ca. 67.000 køreplantimer.

For Flextrafik er det samlede budget i 2024 forøget med 32,9 mio. kr. (eksklusiv de andre trafikselskaber) i forhold til budget 2023. Indeksstigninger forklarer 8,2 mio. kr., mens den resterende stigning skyldes øget aktivitet.

Letbanens budget er i 2024 forøget med 21,8 mio. kr. i forhold til budget 2023. Det skyldes indeksstigninger på 2,3 mio. kr. samt generelt øgede operatørudgifter på yderligere 25,5 mio. kr. Der er desuden øgede indtægter for 4,6 mio. kr.

På togdriften er budget 2024 reduceret med 0,6 mio. kr. i forhold til budget 2023. Faldet skyldes en kombination af højere driftsudgifter til togdrift på 3,1 mio. kr., 2,8 mio. kr. i stigende indtægter, samt et mindreforbrug på øvrige togrelaterede udgifter på 1 mio. kr., hvilket skyldes en lavere pristalsregulering til efterbetaling af Lemvigbanen end anvendt ved betalingen til selskabet i 2023.

For billetkontrollen er budget 2024 steget med 1 mio. kr. i forhold til budget 2023, det består primært af fremskrivning med PL på 5 %. Indtægtsbudgettet fra kontrolafgifter

er uændret ift. budget 2023, mens gebyrindtægter er opskrevet som følge af den større succes med inddrivelse af gebyrindtægter efter skiftet til det nye inddrivelsessystem.

Indekseffekten forventes i budget 2024 at medføre en merudgift sammenlignet med budget 2023 på 44,3 mio. kr. Det skyldes overvejende stigninger i P&L indeks, hvilket gør, at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2024.

Midttrafiks likviditet er i 2023 i balance og kassekreditte anvendes kun i yderst begrænset og kortvarigt omfang. Det månedlige cashflow følger et stabilt mønster i forhold til indtægter, vognmandsbetalinger samt finansiering fra bestillerne, og i det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil likviditeten være på et stabilt niveau også i 2024.

Trafikselskabets budget for 2024, vil blive nedjusteret med 6 mio. kr. som følge af bestyrelsens beslutning om besparelser, på grund af en nedgang i køreplantimer. Opdateret materiale til bestillere, vil følge efter bestyrelsens behandling af budgettet.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige områder er budget 2024 samlet opskrevet med 66,2 mio. kr. sammenholdt med budget 2023, hvoraf de 17,4 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling på flexområdet for Fynbus og Sydtrafik, som Midttrafik varetager på deres vegne.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2024 1. behandling godkendes.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Budget 2024 1. behandling Hovednotat
- 2.b Bilag 2 - Budget 2024 1. behandling bestilleroversigter og overslagsår
- 2.c Bilag 3 - Budget 2024 1. behandling bestillermateriale

3 Reduktion i Midttrafiks budget for 2023 og årene frem

Resumé

Som led i at kørselsomfanget i bustrafikken reduceres, fremsætter administrationen forslag til tilpasning af Midttrafiks budget. Forslaget sikrer, at Midttrafik fortsat er Danmarks billigste trafikselskab, også i årene frem.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har bedt direktionen om at udarbejde plan for en tilpasning af Midttrafiks budget 2023 og fremefter, når kørselsomfanget i bustrafikken reduceres.

Vi ved nu, at ejerne har besluttet at reducere antal køreplantimer med ca. 70.000 i 2023 og ca. 130.000 i 2024 ud af et samlet antal på ca. 1.832.000. Det svarer til 3,8 procent i 2023 og 6,8 procent i 2024. Region Midtjylland har reduceret med 65.000 timer.

Det skal understreges, at der ikke er en 1-1 relation mellem færre opgaver og færre køreplantimer. Langt de fleste besparelser handler om færre ture på eksisterende ruter, og det giver ikke færre opgaver i køreplanlægning, afregning eller kontraktopfølgning på sigt, og det reducerer heller ikke arbejdsmængden i andre funktioner i Midttrafik.

Det er dog naturligt at se på de "administrative udgifter", når kørselsomfanget reduceres.

Ifølge Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel har Midttrafik altid haft landet billigste administrationsudgifter ift. kørselsudgifter og aktivitet sammenlignet med øvrige trafikselskaber. I 2021 udgjorde Midttrafiks administrationsudgifter 3,7 procent af de samlede udgifter, hvor gennemsnittet lå på 4,7 procent, og administrationsudgifterne pr. køreplantime på 32 kr. mod et landsgennemsnit på 42 kr. Det er en selvstændig målsætning for bestyrelsen og direktionen, at denne position fastholdes.

Det bemærkes, at nogle ejere ifm. budgetbehandlingerne altid opfordrer Midttrafik til at reducere i vores administration og fællesudgifter; andre ejere ønsker, at Midttrafik skal arbejde mere med andre former for mobilitet end "almindelig kollektiv trafik"; det kræver også ressourcer, og er adresseret i følgende plan.

Midttrafiks budget til administration af bus- og letbanetrafik for 2023 udgør pt. 112,2 mio. kr.

Herudover er der til administration af handicapkørsel, regionens patienttransport, kommunal institutionskørsel og åben flextrafik afsat 16,2 mio. kr. Dette budget, der bl.a. bruges til drift af et landsdækkende og fælles samarbejde i FlexDanmark, IT-system, personale til modtagelse og bestilling og styring af trafikken, påvirkes ikke af reduktioner i buskørsel, og er ikke en del af denne spareplan.

De 112 mio. kr. anvendes til:

Aflønning inkl. efteruddannelse og diverse personalegoder	62 mio. kr.
Husleje, el, varme, rengøring, vedligehold, forsikring mv.	16 mio. kr.
Information, markedsføring, efteruddannelse af chauffører mv.	10 mio. kr.
Deltagelse i eksterne samarbejder, rejsekort, ankenævn mv.	6 mio. kr.
Undersøgelser, takst vest, DPO, juridisk- og konsulentbistand	5 mio. kr.
Drift af IT-systemer, Titsam og outsourcing af visse opgaver	15 mio. kr.
Indtægter fra bod	-2 mio. kr.
I alt	112 mio. kr.

Herfra skal trækkes 5,8 mio. kr., som vedrører særftaler med enkelte bestillere – Letbanen (Aarhus Kommune og Region Midtjylland), letbanesamarbejdet, Midtjyske Jernbaner (Region Midtjylland) og køreplanlægning i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Det budget, der skal rationaliseres i, udgør således 106,2 mio. kr. i 2023.

Direktionen har gennemgået budgettet og udarbejdet en spareplan ud fra følgende forudsætninger:

- Midttrafik vil fortsat være landets billigste på administrationsudgifter.
- Besparelsen gennemføres med halvårsvirkning i 2023 og helårsvirkning fra 2024, da vi har brug for nuværende ressourcer til at eksekvere ændringer på over 100 busruter og håndtere de mange kundehenvendelser.
- Kun bestyrelsen kan beslutte, om det fortsat kan overføres mindreforbrug og til hvilke formål i trafikselskabet fra et regnskabsår til et andet.
- Kun bestyrelsen og direktionen kan disponere over ressourcer og aktiviteter i Midttrafik.
- At der gennemføres afbalancerede besparelser, som fortsat sikrer et passende mix mellem drift og udvikling, at opgaverne løses med ordentlig faglig kvalitet og med overholdelse af servicemål og som sikrer, at Midttrafik fortsat er en attraktiv arbejdsplads.

Budgettet på 106,2 mio. kr. reduceres med 3 mio. kr. i 2023 og 6 mio. kr. i 2024 og fremefter – svarende til en besparelse på 5,6 %. En række udgifter er faste og faktisk voldsomt stigende fx alt vedr. bygning. For at finansiere disse merudgifter skal der findes besparelser på 1,6 mio. kr.

Følgende besparelser anbefales:

- Reduktion i brug af ekstern bistand med 1 mio. kr
- Reduktion i udgifter til IT med ca. 1,5 mio. kr.
- Reduktion i udgifter til personale m.v. med ca. 3 mio. kr.
- Mange bække små med 0,5 mio. kr. (bl.a. på grund af justering af en række personalegoder)

Der vil derfor blive nedlagt minimum 6-8 stillinger. I efteråret 2022 indførte direktionen ansættelsesstop, hvorefter ledige stillinger kun kan genbesættes efter konkret godkendelse.

Stillinger, der skal nedlægges, vil først og fremmest ske i backoffice funktioner. Nogle stillinger vil blive fundet gennem nedsat arbejdstid og omplacering.

Måtte der blive behov for afskedigelser, vil udpegning af personer ske ud fra kriteriet relativt mest undværlig.

LMU har behandlet sagen og har afgivet vedlagte hørings svar

Det er vigtigt, at ledelsen sikrer den nødvendige omprioritering af opgaver, omlægning af arbejdsgange m.v., som muliggør nedlæggelse af de 6-8 stillinger og fastholder overholdelse af servicemål og høj tilfredshed.

Herudover vil direktionen sikre, at nye opgaver som fx flere opgaver til Midttrafiks mobile kundecenter og arbejdet med minimobilitet løses med nuværende ressourcer.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks budget for 2023 reduceres med 3 mio. kr., og med 6 mio. kr. for 2024 og fremefter ud fra ovennævnte plan og forudsætninger.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - LMUs hørings svar vedr. besparelser 2023-2024

4 Bedre information til flextrafik-kunder

Resumé

På baggrund af en forespørgsel fra et bestyrelsesmedlem om Midttrafik Live kan anvendes inden for flextrafik, og dermed give flextrafik-kunderne viden om, hvornår de hentes på lige fod med buskunderne, er der foretaget en analyse af forbedringsmulighederne inden for kommunikation og information til Midttrafiks kunder i flextrafik.

Sagsfremstilling

På baggrund af forespørgslen er det indledningsvist blevet undersøgt, om Midttrafiks flexprodukter egner sig til en løsning i lighed med Midttrafik Live.

På grund af GDPR-hensyn er det ikke muligt at lave en GPS-baseret visning af flexvogne på et kort. Dette skyldes i høj grad start- og slutdestinationer, som kan afsløre en kundes rejse fra sin hjemadresse til en specifik afdeling på et sygehus.

Selv på de mere "anonyme produkter" som Flexbus (fra stoppested til stoppested), vil en visning af Flexbussens kørsel på et kort ikke give værdi til andre end den eller de kunder, som har bestilt turen. Dette skyldes, at Flexbussen ikke tager andre passagerer med, som måtte stå ved køreplanens normale stoppesteder.

Det vurderes derfor, at en GPS-baseret visning af flexvogne på et kort, ikke er den rette løsning for at give flexkunder god og rettidig information om deres rejse.

Administrationen har derfor kigget på andre alternative løsninger og flere kommunikative forbedringspotentialer er identificeret. Derfor har Midttrafik startet en dialog med FlexDanmark om vores ønske om at gennemføre følgende tre optimeringsforslag.

Løsningerne overlapper til dels hinanden, men de befinder sig på forskellige platforme, og derfor retter løsningerne sig til forskellige målgrupper.

Forslag 1 og 2 henvender sig til de mindst selvhjulpne kunder, mens forslag 3 retter sig mod de kunder, som selv kan og vil opsøge relevant information.

Forslag 1: Skriftlig bekræftelse ved bestilling af et flexprodukt

Overordnet set er der tre måder at bestille et flexprodukt på. Gennem en webbrowser, gennem Flextrafik-app og telefonisk. Ved bestilling gennem webbrowser og flextrafik-app får kunden en skriftlig bekræftelse i både bestillingsflowet og efterfølgende på mail. Ved telefonisk bestilling modtager kunden ikke nogen skriftlig bekræftelse. Flextrafikafdelingen beretter om en tendens, hvor kunder glemmer, hvornår deres vogn kommer, hvilket resulterer i flere opkald og missede ture.

Derfor er Midttrafik indgået i dialog med FlexDanmark om, at vi ønsker at udsende en sms-bekræftelse med afhentningstidspunkt til de kunder, som bestiller deres flexvogn telefonisk. Det vil give kunderne tryghed og en visuel bekræftelse, som de altid kan vende tilbage til.

Forslag 2: Bedre kommunikation om den konkrete tur

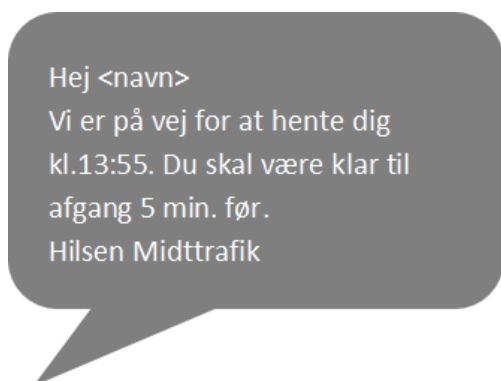
Der findes flere forskellige serviceniveauer på flexprodukterne. Her skelnes der som hovedregel mellem kørsler fra dør til dør (visiteret kørsel) eller fra kantsten til

kantsten (flexitur). Derudover er der også afsat faste tidsintervaller til at medtage hjælpemidler som fx rollator, kørestole mm.

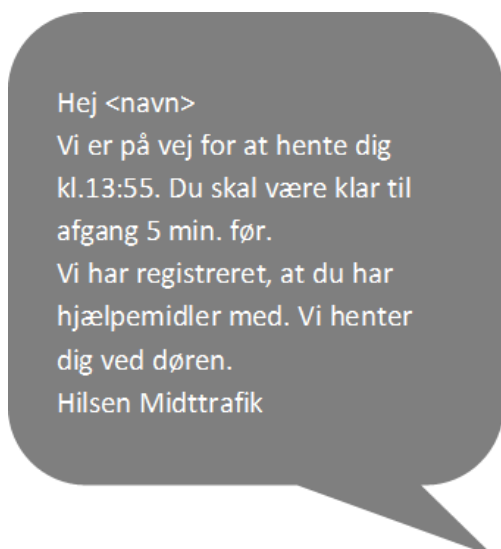
Når der opstår misforståelser omkring serviceniveauet mellem kunden og Flextrafik, kan det skabe forsinkelser gennem et helt vognløb. Det vurderes, at der især opstår misforståelser, når eksempelvis en kommune eller plejepersonale bestiller for en kunde.

Foruden den forrige nævnte løsning med en sms-bekræftelse ved telefonisk bestilling, sender Midttrafik allerede sms-adviseringer ud til kunden henholdsvis 24 timer og 15 min. før afhentningstidspunkt.

Det er derfor oplagt at optimere kommunikationen inden for det allerede eksisterende sms-medie. De nuværende sms'er er meget generiske og udsendes på tværs af alle trafikskelskaber. På baggrund af den data vi har, er det muligt at gøre sms'erne mere konkrete i forhold til serviceniveauet på den enkelte tur. Det kan eksempel være en tilføjelse af: "Vi har registreret, at du har hjælpemidler med" eller "Vi henter dig ved døren"



Figur 1 - nuværende SMS



Figur 2 - fremtidig SMS

På den måde vil kunden have bedre mulighed for at opdage og reagere på evt. fejl eller misforståelser.

Forslag 3: Selvbetjeningsløsning til at følge sit bestilte flexprodukt

Planlægningssystemet 'Planet' giver Midttrafik god og løbende opdateret information om hver rejse. Bl.a. forventet afhentningstidspunkt, forventet rejsetid, forventet ankomst, pris, hjælpemidler mm. Informationerne bliver opdateret ca. en gang i minutet.

Informationen kan i dag tilgås af Midttrafiks bestillere, trafikstyrere og delvist af chaufførerne.

På samme måde som ovenstående information bliver præsenteret for bestillere, trafikstyrere og chauffører, kan udvalgt information også præsenteres for kunden.

Princippet kendes allerede fra diverse webshops og fragtvirksomheder, der giver deres kunder mulighed for at 'Følg din pakke' fra afsendelse til levering.

Løsningen kan placeres i en webbrowser, som er tilgængelig fra både computer, tablet eller smartphone. Samtidig kan information udvælges og anonymiseres, så den giver værdi for kunden uden at skabe problemer med GDPR.



Figur 3 - eksempel på selvbetjeningsløsning, hvor tidspunkter bliver løbende opdateret

Dialog med FlexDanmark

Administrationen har haft en indledende dialog med FlexDanmark, som dog endnu ikke har tilkendegivet, om en realisering af forslagene er mulig, samt hvilke økonomiske og tidsmæssige perspektiver forslagene har.

FlexDanmark har en fast governance-model for, hvordan nye forslag bliver kvalificeret. Derfor er forslagene netop indsendt til det månedlige møde for Flextrafikcheferne. Hvis Flextrafikcheferne godkender forslagene, vil de efterfølgende blive estimeret af FlexDanmarks medarbejdere. Herefter sendes forslagene til godkendelse hos næstkommende møde hos Flextrafikcheferne eller FlexDanmarks bestyrelse alt efter forslagernes størrelse.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

5 Længere leveringstider for elbusser

Resumé

Leveringstiden på fabriksnye elbusser forøges i stigende grad. Det medfører flere udfordringer for Midttrafik; både ved opstart af nye kontrakter og i planlægningen en nye udbud. Bestyrelsen orienteres om problematikken.

Sagsfremstilling

Flere busproducenter har udfordringer med rettidig levering af elbusser til busselskaberne. Udfordringerne skyldes først følgerne af Covid-pandemien og dernæst krigen i Ukraine.

Under Covid-pandemien blev dele af produktionerne lukket ned, både som følge af smitte og nedgang i nye ordre. Efter pandemien, da producenterne igen modtog nye ordre, er der opstået et pres på leveringen af komponenter til produktionen, bl.a. som følge af krigen i Ukraine. Således har flere busproducenter i første omgang måttet nedskalere i sin produktion for dernæst at opleve en stor efterspørgsel på nye busser. Det samme gælder producenternes underleverandører. Dette har skabt betydelige flaskehalse gennem hele værdikæden, og er den grundlæggende årsag.

Udfordringen rammer nu Midttrafik, når trafikselskabet gennem sine udbud indkøber fabriksnye elbusser på vegne af bestillerne.

Fremskyndet udbudsproces

Når Midttrafik gennemfører udbud, skal processen tage højde for den længere leveringstid. Hvor Midttrafik tidligere har indregnet ca. 12 måneder fra underskrivelse af en kontrakt til levering af elbusserne, afsættes der nu ca. 14 måneder. Tidshorisonten er samtidig usikker, da de globale forhold hurtigt ændrer sig.

Til sammenligning har Midttrafik i sine tidligere udbud af dieselbusser forventet leveringstider på 6-7 måneder. Den længere leveringstid på elbusserne har dermed stor betydning for, hvor tidligt dialogen med bestillerne skal påbegyndes, og de politiske beslutninger skal træffes. I dag varer en udbudsproces således cirka tre år fra den første dialog med bestillerne, og frem til at kontrakten træder i kraft.

Forsinket levering

De længere leveringstider på elbusser udfordrer også, efter at udbuddet er gennemført. Dette skyldes, at der samtidig opstår forsinkelser i produktionen, efter at elbusserne er bestilt.

Fra køreplansskiftet i juni 2023 skulle Midttrafik således have indsat i alt 29 elbusser i Horsens, Lemvig, Struer og Grenaa. I alle fire kontrakter forsinkes indsættelsen af elbusser, og dermed udskydes den grønne omstilling, besluttet af bestillerne.

De 29 elbusser leveres af tre forskellige busproducenter. Forsinkelserne spænder fra en enkelt måned og helt op til et år.

Økonomi

Hvis elbusser ikke indsættes til kontraktstart, reduceres betalingen til busselskabet, hvormed den finansierende bestiller kompenseres økonomisk. Graden af kompensation

afhænger af længden på forsinkelsen. Busselskaberne kan rette deres tab mod busproducenterne.

Betydning for kunderne

I de fire kontrakter, som skulle skifte til elbusser fra køreplansskiftet 2023, har Midttrafik i samarbejde med busselskabet sikret kørsel med dieselbusser i den mellemliggende periode. Dermed får forsinkelsen ikke driftsmæssige konsekvenser for kunderne. Dieselbusserne er dog af ældre dato, hvormed kunderne ikke opnår samme komfort.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

6 Cykelmedtagning i åben flextrafik

Resumé

Administrationen har undersøgt mulighederne for at tilbyde kunderne mulighed for cykelmedtagning i den åbne flextrafik. Det sker på baggrund af forespørgsel fra et bestyrelsesmedlem, og kan ses i naturlig forlængelse af arbejdet med at harmonisere og integrere flextrafikken i den øvrige kollektive trafik.

Pga. særligt kontraktlige begrænsninger, kan muligheden ikke indføres på kort sigt, ligesom der er store økonomiske usikkerheder forbundet med indførelse af et pilotforsøg. I stedet følger administrationen efterspørgslen tæt i året efter harmoniseringen af åben flextrafik.

Sagsfremstilling

Administrationen har ikke oplevet, at kunderne efterspørger muligheden for at medbringe cykler. Siden 2019 er der registreret to kundehenvendelser, hvor muligheden efterspørges. Det er dog særdeles relevant at følge efterspørgslen i tiden efter harmoniseringen af flextur, flexbus og plustur, som træder i kraft 26. juni 2023.

Ingen af de fem trafikelskaber i Danmark tilbyder mulighed for cykelmedtagning i flextrafikken i dag, og Midttrafik kan ikke på kort sigt indføre muligheden. Det vil kræve, at der stilles krav til vognene i kommende udbud om velegnet udstyr, så leverandørerne kontraktligt bliver forpligtet til at kunne medtage cykler. Muligheden kan først træde i kraft ifm. udbud 2027, da der er tale om en substantiel ændring af udbudskravene, hvorfor det skal varsles.

Hvis vognene fremover skal medbringe udstyr til cykelmedtagning, bliver muligheden for at koordinere kørslen ved at sikre samkørsel med andre kunder mindre, da det vil betyde, at der er mindre plads til hjælpemidler (fx rollatorer, kørestole mv.) og bagage i øvrigt. Mindskes muligheden for at koordinere kørsel, stiger bestillernes udgifter til kørslen.

Muligheder for pilotforsøg

Administrationen har også afsøgt mulighederne for at iværksætte et pilotforsøg. Midttrafik har knap 1.500 variable kontrakter, som dækker over vogne, der selv skal tilmelde sig, når og hvis de ønsker at køre for Midttrafik. Af de 1.500 variable kontrakter hører 349 til taxacentraler, der i sine private forretninger tilbyder mulighed for cykelmedtagning (disse kører i Aarhus, Horsens, Skanderborg, Skive, Holstebro, Randers samt Silkeborg og Viborg i begrænset omfang). Det vil dog ikke være attraktivt for disse vogne at modtage kørsler med cykler for Midttrafik, da disse kan begrænse deres kørsler uden for Midttrafiks forretning, hvorved vognens daglige indtjening vil være mindre. Midttrafik vil derfor ikke reelt kunne garantere, at der er vogne til, at kunderne kan medtage cykler.

I et pilotforsøg vil Midttrafik derfor skulle indgå tillægskontrakter med garantivogne, som Midttrafik råder over i hele åbningstiden og er dedikeret til ture bestilt med cykler.

Pga. vognmangel indgik Midttrafik i januar/februar 2023 tillægskontrakter med liftvogne til en timepris på 625 kr. Får kunderne mulighed for cykelmedtagning i en forsøgsperiode på et halvt år, er prisen på én vogn ca. 900.000 kr. (baseret på prisen for

tillægskontrakterne af januar/februar 2023). For at afdække regionen geografisk, vurderer administrationen, at der er behov for tillægskontrakter med 2-3 vogne.

Iværksættes et pilotforsøg i én kommune, kan kun kunder i den pågældende kommune tilbydes mulighed for cykelmedtagning. Dermed genintroduceres kommunegrænser i den åbne flextrafik de facto.

Efterspørgsel på cykelmedtagning efter harmoniseringen

Når harmoniseringen af den åbne flextrafik træder i kraft 26. juni, er det Midttrafiks forventning, at Flextrafik får en ny kundegruppe, som muligvis vil efterspørge cykelmedtagning, da særligt yngre kunder ikke medbringer pladskrævende hjælpemidler.

Harmoniseringen introducerer også en lang række knudepunkter i både byer og landområder, hvilket betyder, at der for mange kunder kun er kort afstand til det nærmeste. Det er derfor muligt, at behovet for og efterspørgslen efter cykelmedtagning i den åbne flextrafik kan være dækket af muligheden for kørsel til knudepunkt til en billigere takst (3 kr./km, min. 22 kr. mod 7 kr./km, min. 35 kr.)

Administrationen følger derfor efterspørgslen efter cykelmedtagning tæt i året efter harmoniseringen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

7 Bedste Busselskab 2022/2023

Resumé

I uge 24 blev resultatet af Bedste Busselskab 2022/2023 offentliggjort og vinderne er kåret. Bedste Busselskab er en årlig tilbagevendende begivenhed. I sagsfremstillingen beskrives formålet, resultatet og kåringen af vinderne.

Sagsfremstilling

Bedste Busselskab er et incitamentsprogram for busselskaberne. Det er en kollektiv bonusordning, hvor busselskaberne med den højeste kundetilfredshed tildes en bonus.

Formålet er at sætte fokus på god kundeservice hos busselskaberne ved at fremhæve, at forhold som chaufførens service og kørsel har stor betydning for kundernes samlede tilfredshed. Herudover er det en anerkendelse til de busselskaber, der leverer et højt serviceniveau over for Midttrafiks kunder.

Bedste Busselskab har kørt siden 2015.

Metode

Busselskaberne inddeles i to puljer: én med små ruter, der kører under 15.000 køreplantimer, og én med store ruter, der kører over 15.000 køreplantimer. Opdelingen er lavet for at skabe en mere lige konkurrence mellem busselskaberne.

Bedste Busselskab 2022/2023 er gennemført som to kundetilfredshedsmålinger: én der var kendt for busselskaberne i uge 40 i 2022, og én der var ukendt for busselskaberne i uge 10 i 2023. Her svarer kunderne på syv spørgsmål, på en skala fra 1-7:

- Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?

Modellen indeholder ud over tilfredshedsmålingerne en kvalitetsmodel, hvor der tages højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i løbet af året. Her inddrages følgende:

- Indberettede kundeklager med årsagerne: Betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning.
- Kvalitetskontroller målt på baggrund af gennemsnitligt antal registrerede kvalitetsbrister.

Kundetilfredshedsmålingen udgør hovedelementet i kåringen.

Venø Bussen vinder prisen for små ruter

Venø Bussen ender med et flot resultat på alle syv parametre og er blandt andet

topscoren på den overordnede tilfredshed. Desuden har selskabet ingen kundeklager indenfor de fire kategorier.

Venø Bussen modtager en bonus på 150.000 kr., 2. pladsen på 50.000 kr. går til De Gule Busser og 3. pladsen på 25.000 kr. går til Faarup Rute- og Turistbusser.

De Grønne Busser vinder prisen for store ruter

I puljen med store ruter vinder De Grønne Busser. Selskabet klarer sig generelt flot på alle syv parametre, og deres reduktion fra kvalitetsmodellen er lav.

De Grønne Busser modtager en bonus på 150.000 kr. 2. pladsen på 50.000 kr. går til Umove og 3. pladsen på 25.000 kr. går til Herning Turist/Brande Buslinier.

Ekstra bonus for høj tilfredshed med chaufførens kørsel og service

Der uddeles også en bonus til de to busselskaber, der leverer den flotteste præstation på chaufførens kørsel og service. Kåringen er et skulderklap til de chaufførgrupper, som giver kunderne en god oplevelse, når de kører med Midttrafiks busser.

Der gives mellem 10.000 og 50.000 kr. afhængigt af hvor mange chauffører, der er ansat i busselskabet. I begge puljer er det samme vinder som i den overordnede model, og det betyder, at Venø Bussen og de Grønne Busser hver får 25.000 kr.

Kåring og besøg hos vinderne

Kåringen af de bedst placerede busselskaber foregik i uge 24 ude hos busselskaberne. I år deltog bestyrelsesformand Steen Vindum i kåringen af De Grønne Busser, og næstformand Arne Lægaard deltog i kåringen af Venø Bussen. Midttrafiks administration besøgte 2. og 3. pladserne i begge puljer i samme uge.



Ud over pengepræmien fik busselskaberne diplomer, og der er en gave til alle chauffører, som er et skulderklap for den store indsats, de leverer.

Både busselskaber og chauffører er glade for incitamentsmodellen. De sætter pris på at blive målt direkte på den kundeservice, de leverer i busserne. Kundetilfredshedsmålingerne gør resultatet meget konkret for det enkelte busselskab, da det tydeligt viser, hvordan de præsterer - set med kundernes øjne.

Alle busselskaber modtager en elektronisk adgang til deres eget resultat, hvor det sammenholdes med gennemsnittet for alle busselskaber.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

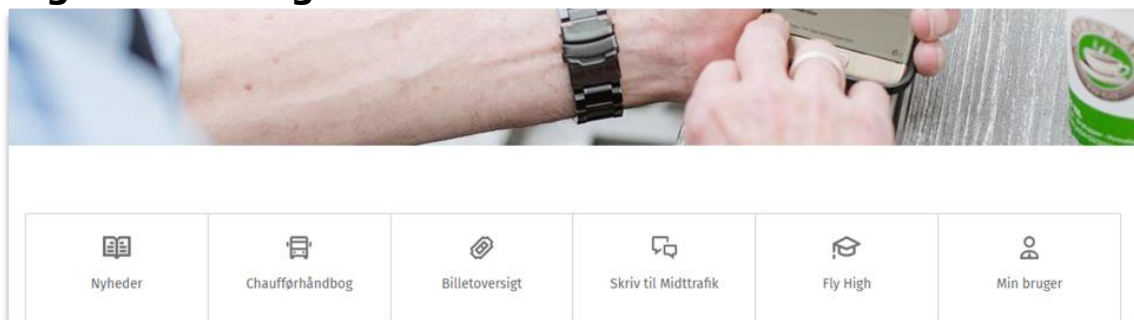
- 7.a Bilag 1 - Midttrafik - Bedste Busselskab 2022-2023

8 ChaufførNet – chaufførernes online læringsportal

Resumé

ChaufførNet blev lanceret i 2017 og er en online læringsportal for de chauffører, der kører under Midttrafiks retningslinjer. Her kan chaufførerne holde sig opdaterede på alt fra rejseregler til systemmanualer og de mange forskellige billettyper, der findes i den kollektive transport i Midttrafiks område.

Sagsfremstilling



ChaufførNet blev udviklet for at Midttrafik kunne nå hurtigere og mere effektivt ud med nyheder til chaufførerne. Indtil da blev chaufførinformation sendt i papirform, men det blev for ufleksibelt i en verden, hvor vilkårene er under konstant forandring.

I dag er næsten 2.000 chauffører oprettet på ChaufførNet. Hvis chaufføren ikke er oprettet, er det busselskabets ansvar at viderebringe den information, der publiceres på ChaufførNet.

Pushbeskeder med nyheder

Når Midttrafik har brug for at informere chaufførerne, udarbejdes nyheden på ChaufførNet og herefter sendes et direkte link til nyheden med mail eller SMS til brugerne. Busselskabernes administrationer er også tilmeldt, så de ved, hvilke informationer chaufførerne modtager. Midttrafik har indtil videre sendt 423 nyheder ud via ChaufførNet.

Mulighed for at stille spørgsmål til Midttrafik

Før ChaufførNet oplevede en del chauffører, at Midttrafik var langt væk. Havde de spørgsmål, skulle det gå gennem driftslederen, som så skulle kontakte Midttrafik og viderebringe svar. På ChaufførNet kan chaufførerne skrive direkte med Midttrafiks administration, der samtidig får et opdateret billede af, hvilke emner fylder hos chaufførerne.

Hej, i har tidligere annonceret med , at man skal huske tjekke ud med rejsekortet inden bussen stopper ved stoppestedet i det gule busser i Aarhus. Kan i ikke gøre det igen???, mange passagerer venter til sidste sekund og det tager noget af vores køretid. Det hjælp der i kørte med annonseren. Tak på forhånd. Mvh. [redacted]

Skjul svar

Jesper Fogh Gottlieb
2023-05-08 09:35:34

Hej [redacted]

Det er bare super godt, at du skriver til os. Beskeden kører igen nu - tak! :)

Vh Jesper

Eksempel på dialog mellem chauffør og Midttrafik

Dynamisk billetoversigt

Et af de væsentligste elementer på ChaufførNet er billetoversigten. Her kan chaufførerne lynhurtigt slå en billet op, se hvordan den ser ud og hvordan den skal kontrolleres. Hvis der er kendte former for snyd med billetypen, fremgår det også.

Træk ned for at lukke ▾

Midttrafik (72 timer)

Passagerer
1 voksen 3 dage tilbage

Billetten er købt klokken kl. 08:55:07

Billet ID
+721504301+

Billet er ikke gyldig i DSB og Arriva tog.
Gyldig til Midttrafiks busser, Letbanen og Midtjyske Jernbaner.

Gyldighed +

Kontrol +

Snyd/misbrug +

Læs mere +

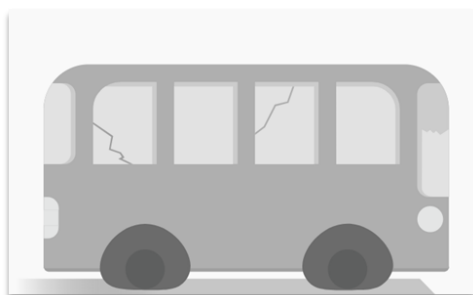
Billet fra billetoversigten

Gamification skal styrke og fastholde chaufførernes viden

Det seneste tiltag på ChaufførNet er et quiz-modul. Her kan chaufførerne teste deres viden om alle de emner, der er relevante for dem i hverdagen. Baggrunden for tiltaget er, at det skal være sjovere og lettere at oparbejde og fastholde sin viden – både som ny og erfaren chauffør. Hver gang man har gennemført en quiz, får man en certificering. Certificeringerne kan så bruges på at opgradere en virtuel bus, der er tilknyttet chaufførens profil.



Certificering efter gennemført quiz



Bus man starter med



Bus man slutter med

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

9 Holstebro Kommune nedlægger bybusser

Resumé

Byrådet i Holstebro Kommune har 30. maj 2023 besluttet, at bybusserne nedlægges fra køreplansskiftet i juni 2024. Nedlæggelsen skyldes kommunens økonomiske udfordringer, blandt andet som følge af forøgede udgifter til brændstof og færre billetindtægter. Kommunen oplyser, at den kollektive trafik i Holstebro nu skal gentænkes.

Sagsfremstilling

Holstebro Kommune nedlægger sine bybusser fra køreplansskiftet i 2024. Dette skyldes, at kommunen fra 2024 skal spare 6,5 mio.kr.

Beslutningen betyder, at al bybuskørsel indstilles, når den nuværende kontrakt med Arriva udløber ultimo juni 2024. Kontrakten omfatter ca. 20.000 køreplantimer fordelt på otte busser.

Samtidig fortsætter Holstebro Turistbusser indtil videre sine to kontrakter om lokalruter. Disse to kontrakter udgør tilsammen ca. 5.000 timer fordelt på tre busser

Beslutningen betyder også, at Midttrafik må annullere tildelingen af en kontrakt i det igangværende 65. udbud. Kontrakten omfattede kørsel på både by- og lokalruter i Holstebro Kommune. Midttrafik har i forbindelse med udbuddet arbejdet med en ny trafikplan for Holstebro, samt gennemført en forhandlingsproces med fire busselskaber. Kontrakten skulle være tildelt medio juni 2023.

Det er fortsat hensigten, at den anden udbudte kontrakt i Midttrafiks 65. udbud, der omfatter by- og lokalruter i Viborg Kommune, tildeles medio juni 2023, så et nyt busselskab kan opstarte kørslen i Viborg Kommune til køreplansskiftet 2024. Bestyrelsen orienteres om resultatet heraf på næste møde.

Økonomi

Værdien af den nuværende bybuskontrakt udgør ca. 13 mio. kr. årligt, ud af kommunens samlede udgift til bustrafik på ca. 18 mio.kr.

Da kørslen i Holstebro by betjenes med gasbusser, hvor kommunen stiller gassen gratis til rådighed for busselskabet, har kommunen desuden en ukendt udgift til gas og gastankstation.

Betydning for kunderne

I en pressemeddelelse oplyser kommunen, at den fortsat vil sikre kørsel til ungdomsuddannelser. Der planlægges i forbindelse en snarlig dialog med mellem kommunen og Midttrafik. Derudover stiller Holstebro Kommune fortsat flextrafik til rådighed for borgerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

10 Forbrugerombudsmandens vurdering af byttepenge i forbindelse med kontantbetaling i bus og flextrafik

Resumé

Forbrugerombudsmanden har vurderet, at trafikselskabernes rejseregler om, at byttepenge kun gives tilbage op til nærmeste hele 100 kr. ved køb af kontantbilletter, er i strid med kontantreglen i betalingsloven.

Trafikselskaberne har derfor pr. 7. juni ændret de fælles landsdækkende rejseregler, således, der ikke længere er nogen begrænsning for, hvor mange byttepenge en kunde kan få tilbage i bussen.

Sagsfremstilling

Forbrugerombudsmanden oplyste i december 2022 til trafikselskabet FynBus, at Fynbus overtræder betalingslovens § 81, stk. 1, ved kun at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner ved køb af billet i busserne, idet denne praksis udgør en generel begrænsning af forbrugernes mulighed for at betale med kontanter i busserne, hvilket indebærer en ulovlig forskelsbehandling af en kontantbetalende kunde i strid med kontantreglens formål.

Da Forbrugerombudsmanden var opmærksom på, at FynBus blot fulgte de fælles landsdækkende rejseregler ved sin praksis, gjorde Forbrugerombudsmanden alle trafikselskaberne opmærksomme på sin vurdering og inviterede samtidig til et møde for en uddybende drøftelse af sin vurdering.

På mødet i januar 2023 deltog repræsentanter fra trafikselskaberne Movia og Midttrafik. Forbrugerombudsmanden tilkendegav sin anerkendelse af baggrunden for reglen om begrænsede byttepenge, men fastholdt sin vurdering i forhold til kontantreglen i betalingsloven.

Trafikselskaberne har siden mødet været i en fælles proces med den praktiske håndtering i forhold til leverandører og kunder, som fjernelse af begrænsningen af byttepenge medfører.

Trafikselskaberne i Danmark har meddelt Forbrugerombudsmanden, at alle selskaber har besluttet at rette ind efter Forbrugerombudsmandens vurdering. Det betyder, at den relevante bestemmelse udgår fra de fælles landsdækkende rejseregler med virkning fra den 7. juni 2023.

Betydning for leverandører

Både busselskaber og flexvognmænd er orienteret om den ændrede praksis for byttepenge, og der er udsendt forslag til, hvordan chaufførerne kan håndtere situationer i bussen/flexvognen.

At ændringen også får betydning i flextrafik skyldes, at der siden 1. marts 2023 har været kontraktkrav om betalingskortløsning i flexbilerne. Derved er betaling i flexvognen også omfattet af kontantreglen i betalingsloven.

Ændringen betyder konkret, at fra og med 7. juni 2023 skal kunderne kunne betale med store sedler i bussen/flexvognen, og chaufførerne skal give kunderne byttepenge tilbage, uanset hvilken størrelse seddel, kunden betaler med.

I praksis forventes det ikke, at ændringerne får store konsekvenser for chaufførerne, da kontantsalget har været stærkt nedadgående de seneste år.

Midttrafik stiller ikke krav om, at der ændres på kontantbeholdningen i bussen/flexvognen, selv om der er en større sandsynlighed for, at beholdningen slipper hurtigere op.

Hvis chaufføren er løbet tør for byttepenge, skal han bede kunden om at billettere på anden vis. I bus kan f.eks. anvendes rejsekort, billetapp eller MobilePay. I flexvognen kan anvendes betalingskort eller billetapp. Såfremt det ikke er muligt for kunden, må chaufføren fortælle kunde, at han/hun ikke kan komme med.

Betydning for kunderne

Kunderne vil opleve en større tilgængelighed for anvendelse af store sedler. Dog kan kunderne også opleve at chaufføren er løbet tør for byttepenge og der dermed ikke kan købes kontantbillet i bussen. Kunderne er adviseret på Midttrafiks hjemmeside med en opfordring til at medbringe lige penge ved køb af kontantbilletter.

Betydning for økonomi

Sagen forventes ingen økonomisk betydning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 10.a Bilag 1 - Pressemeddelelse fra Forbrugerombudsmanden

11 Forslag til møderække i bestyrelsen i 2024

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2024.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2024 fremlægges med syv bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til syv formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Møde	Dato
Formandskabsmøde BESTYRELSESMØDE	Tirsdag den 23. januar Fredag den 2. februar
Formandskabsmøde BESTYRELSESMØDE	Tirsdag den 5. marts Fredag den 15. marts
Formandskabsmøde BESTYRELSESMØDE	Tirsdag den 7. maj Fredag den 17. maj
Formandskabsmøde BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABS- MØDE	Tirsdag den 11. juni Fredag den 21. juni
Formandskabsmøde BESTYRELSESMØDE	Tirsdag den 3. september Fredag den 13. september
Formandskabsmøde BESTYRELSESMØDE	Tirsdag den 22. oktober Fredag den 1. november
Formandskabsmøde BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABS- MØDE	Tirsdag den 3. december Fredag den 13. december

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2024.

12 Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik

Resumé

Bestyrelsen har besluttet to årlige evalueringer af administrationens indsats.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 12. maj 2022 besluttede bestyrelsen at gennemføre to årlige evalueringer af administrationens performance i Midttrafik – en uformel drøftelse på bestyrelsesmødet i juni og en mere formel evaluering på bestyrelsesmødet i december.

Administrationen lægger hermed op til, at bestyrelsen drøfter administrationens indsats uden administrationens tilstedeværelse under punktet på mødet 23. juni 2023.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen gennemfører en uformel drøftelse af administrationens performance.

13 Siden sidst

Formandsskabsmødet med regional udvikling

17. maj 2023 holdt formandskabet for Midttrafik's bestyrelse et møde med formandskabet for regional udvikling ved Region Midtjylland. På mødet gav næstformand for Midttrafik's bestyrelse, Anders Bøge, en status på den økonomiske situation og samarbejdet om implementering af Midttrafik's Mobilitetsplan 2023-2026 blev drøftet, ligesom samarbejdet mellem Region Midtjylland, Midttrafik og de midt- og vestjyske kommuner. Midttrafik's administration havde udarbejdet en beskrivelse af kommissorium for regeringens ekspertudvalg om kollektiv mobilitet, og en status på flexharmonisering i kommunerne var også på dagsordenen.

Konference i forbindelse med flextrafikens 30-års jubilæum

Det er 30 år siden, at man i Danmark begyndte at koordinere forskellige kørselsformer i flextrafik. Det blev markeret med en konference 30. maj 2023 i Aalborg. Til konferencen var inviteret politikere, embedsmænd, leverandører og andre med tilknytning til flextrafikken. Der var to timers faglige indlæg om perspektiverne for flextrafik, vognmændenes betydning og ejernes, dvs. trafikelskaberne og dermed kommuner og regioners, muligheder. Der var desuden mulighed for netværk på tværs af trafikelskaberne. Transportministeren deltog ikke men havde sendt et videoindlæg, hvor han anerkendte trafikelskaberne og FlexDanmark for den indsats og de resultater, der er opnået gennem årene for at højne mobiliteten for borgerne. I alt deltog ca. 100 personer i arrangementet. Fra Midttrafik deltog direktøren og enkelte andre embedsmænd.

Opfølgning på APV og trivselsmåling

På bestyrelsesmødet 12. maj 2023 blev bestyrelsen orienteret om resultaterne af Midttrafik's APV og trivselsmåling. Siden da har resultaterne været drøftet i de enkelte afdelinger og i ledergruppen. Desuden har arbejdsmiljøgruppen haft en gennemgang af lokalerne for at se på evt. problematiske arbejdsmiljøforhold. Der er nogle få emner, der udestår, som der er lavet handleplan for i afdelingerne. På mødet i LMU 6. juni 2023 blev APV og trivselsmåling 2023 drøftet, og processen er dermed afsluttet. LMU var generelt tilfredse med forløbet, dog er der nogle forbedringsforslag til det anvendte spørgeskema. LMU konstaterede, at en del medarbejdere har syntes, at det var for koldt på kontorerne i den forgangne vinter, men da det har været en statslig beslutning at skruer ned for varmen i offentlige bygninger, kan Midttrafik ikke selv gøre noget herved.

Møde 2. juni hos Midtjyske Jernbaner med Transportministeren

2. juni 2023 var der første spadestik til nyt transformer- og ladeanlæg til batteritog hos Midtjyske Jernbaner i Lemvig. Her deltog bl.a. formand for Midtjyske Jernbaner, direktør for Midttrafik Jens Erik Sørensen og Transportministeren.

Regeringens ekspertudvalg

25. maj 2023 fremlagde Transportminister Thomas Danielsen sammensætningen af ekspertudvalget, som skal arbejde med kommissoriet om kollektiv mobilitet. Transportministeren meddelte, at de ni personer tilsammen har bred, faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold samt strategisk planlægning og grøn omstilling. Udvalget skal give anbefalinger til den kollektive transport i Danmark. Både i forhold til at håndtere udfordringerne med færre passagerer og få

afgange i landdistrikterne samt i forhold til at få en mere økonomisk bæredygtig kollektiv transport i Danmark.

Udvalget er nedsat med en formand og otte medlemmer og skal afrapportere deres samlede anbefalinger til ministeren ved udgangen af 2024.

Udvalgets ni medlemmer er:

- Helga Theil Thomsen (formand), trafik- og plandirektør (indtil 31. maj 2023), Vejdirektoratet
- Alexander Høst Frederiksen, Vice President of Commercial Development og medstifter, Donkey Republic
- Carsten Hyldborg Jensen, konsulent, pensioneret direktør i FynBus (2008-2022)
- Ditte Bendix Lanng, lektor ved Institut for Arkitektur og Medieteknologi, Aalborg Universitet
- Eskil Thuesen, resourcedirektør, Movia
- Liselotte Lyngsø, fremtidsforsker og stifter, Future Navigator
- Maria Wass-Danielsen, partner og seniorrådgiver, Urban Creators
- Mogens Fosgerau, professor ved Økonomisk Institut, Københavns Universitet
- Nicolai Bernt Sørensen, underdirektør, flextrafik og ny mobilitet, Nordjyllands Trafikselskab

Bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark

23. maj 2023 var der bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark (TiD). I formandens beretning var der fokus på, at trafikselskabernes økonomi fortsat er et opmærksomheds- og bekymringspunkt. Kunderne er ikke vendt tilbage som før corona-pandemien, da nye vaner med hjemmearbejde, on-linemøder og flere bilkøb har påvirket passagertallene på tværs af trafikselskaberne. Dertil kommer et endnu større økonomisk pres som følge af prisstigningerne, som rammer trafikselskaberne særligt på brændstofpriserne. De økonomiske udfordringer består på trods af corona-kompensation fra regeringen med et underskud på samlet 1,35 mia. kr. som følge af meromkostninger. Trafikselskaberne, KL og Danske Regioner har peget på to løsninger, som kunne hjælpe med at afværge de værste serviceforringelser: 1) Give adgang til øget lånefinansiering af driften i 2023-2025 ved at fordoble trafikselskabernes kassekredit. 2) Give mulighed for at fremrykke de planlagte takststigninger fra januar 2024 til forsommeren 2023.

Transportministeren har ikke ønsket at fremrykke takststigningen, men fra 1. juni øges låneadgangen. Både KL og Danske Regioner har bragt trafikselskabernes økonomi ind i økonomiforhandlingerne.

Udover de økonomiske udfordringer er trafikselskaberne i det forgangne år er TiD også kommet med forslag til nyt ungdomskort, forslag til styrket mobilitet i landområderne, holdt møder med transportordførere, holdt møde med transportministeren og danske handicaporganisationer, budt ny transportminister velkommen og kommet med input til kommissoriet til arbejdet i ekspertudvalg om den kollektive transport.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

14 Eventuelt