



Fagligt forum

Tid	26. oktober 2023 kl. 09:30 – 13:00 (Kaffe fra kl. 09:00)
Sted	Scandic, Udgaardsvej 2, 8600 Silkeborg
Deltagere	Simon Wind, Aarhus Kommune Kim Josefsen, Aarhus Kommune Lars Oksbjerg, Hedensted Kommune Morten M. Hansen, Horsens kommune Jan Ingebrigtsen, Skanderborg Kommune Klaus Dannemare, Syddjurs Kommune Nana Andersen, Randers Kommune Ellen Merete Due, Struer Kommune Pia Andersen, Lemvig Kommune Karen Dalsgaard, Silkeborg Kommune Troels T. Hansen, Skanderborg Kommune Christian Brædder, Favrskov Kommune Rene Meyer, Norddjurs Kommune Britt B. Odgaard, Viborg Kommune Anette Thesbjerg, Ringkøbing-Skjern Kommune Jens Dalby, Skive Kommune Annette Johansen, Lemvig Kommune (online på Teams) Thomas Olesen, Region Midt Henning Salling, Region Midt Allan Holst, Region Midt Claus Meldgaard, Region Midt Peter Hermansen, Region Midt Lene B. Jørgensen, Region Midt Henrik Vestergaard, Midttrafik Henning Nielsen, Midttrafik Tobias Grønbæk Andersen, Midttrafik Christina N. Justesen, Midttrafik Mai Engbo Boas, Midttrafik Per Elbæk, Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

06. november 2023

Journalnr.:
5.5.2-05264-2021

Kontaktperson:
Mai Engbo Boas

E-mail:
mab@midttrafik.dk

Punkter på dagsorden

1. Tværfagligt nyt (Henrik Vestergaard)

- Status på økonomien – nye budgetter og udvikling i index, passagerantal og indtægter

Henrik Vestergaard viste, at index-udviklingen går bedre end budgetteret, især fordi der er budgetteret med højere brændstofpriser.

Han orienterede om at Midttrafik har gennemført administrative besparelser for 6 mio. kr. svarende til ca. 6%.

På passagersiden ses at kunderne på de længere ture tyder på at være tilbage til 2019-niveau, hvori mod det kniber med de kortere ruter.

Værd at bemærke, at vi på trods af besparelser ligger med højere passagerantal end i august 2022, selvom der er sparet 6-7% af køreplanterne i både Region Midt og i en række kommuner. Besparelserne har ikke givet anledning til større driftsproblemer, og der har været relativt få kundeservicehenvendelser vedrørende serviceniveauet.

Der forventes til K24 besparelser/tilpasninger i Randers, Horsens, Silkeborg, Favrskov og Holstebro, mens Viborg gennemfører ny trafikplan.

2. MOVE (deltagerne i projektet giver status og orienterer om aktiviteter frem til sommer 2024.)

Per Elbæk, Midttrafik fortalte, at MOVE-Projektet er godkendt i EU. Målet er at projekterne i MOVE skal leve efter projektet, og at viden og produkter fra MOVE udbredes og kan anvendes af alle fremover.

På tværs af temaerne er der gennemgående emner om samarbejde og viden om adfærd. Der er fire temaer:

Tema 1: Børn i 5., 6. og 7. klasse – tager udgangspunkt i svensk projekt 'på egne ben'. Her udvikles en app, der fremover tilbydes og kan anvendes af kommuner og skoler. Regionen deltager sammen med Midttrafik.

Tema 2: Unge – her arbejdes med de fysiske barrierer på skolerne, for at de unge ikke kører i egne biler. Regionen og Viborg deltager sammen med Midttrafik.

Tema 3: Knudepunkter – her udvælges 20 knudepunkter hvor der blandt andet skal arbejdes med realtid og lys, derudover skal der vælges 3 steder der skal opgraderes yderligere. Der skal også arbejdes med cykelstativer, hvor der er sat midler af til at de skal udvikles til forskellige cykeltyper. Regionen, Herning Kommune og Midttrafik deltager.

Tema 4: Pendling – handler om at få medarbejdere til at transportere sig grønnere (med samkørsel, cykel eller kollektiv transport). Der skal

laves materiale til virksomheder, hvor vi håber vi kan tilbyde billig transport i en periode. Regionen og Midttrafik deltager. Regionen laver forsøg med El-cykler og samkørsel for ansatte på Regionshuset og Gødstrup.

Karen Dalsgaard foreslog at Grundfos i Bjerringbro tilbydes at deltage.

Der er mulighed for at følge projekterne løbende på en hjemmeside, hvor et link sendes til medlemmer af fagligt forum, når siden ligger klar. Man kan abonnere på et nyhedsbrev, ved at skrive til Lene Bek Jørgensen på mail: lene.bek.joergensen@ru.rm.dk

3. Ny i bussen (Per Elbæk)

Nyt koncept, der er udviklet til 0. og 1. klasse, hvor børnene bliver ofte kørt, derfor skal de møde bussen, så den store (farlige) bus bliver et trygt sted.

Midttrafik har gennemprøvet og færdigudviklet konceptet, og det skal nu bæres over i skoleforvaltningen eller lignende og det er håbet at medlemmer af Faglig forum bidrager dertil. Det blev foreslået at Midttrafik udsender en teaser, medlemmerne kan videresende til relevante personer i deres organisation. Materiale med; information, undervisningspakke, kontaktoplysninger til et af de seks busselskaber, der har uddannede chauffører i konceptet og afregningsaftaler ligger på Midttrafiks hjemmeside. Bemærk at kommunerne skal selv afregne med busselskabet. Hjemmesidelink: [NY I BUSSEN - Skoleprojekt - Midttrafik](#)

Der er også lavet et særligt forløb for specialklassebørn og efterfølgende fulgt op på at det er tiltænkt elever i 4.-9. klasse.

Jan Ingebrigtsen, spurgte til hvem specialskeleforløbet er udarbejdet med? Det er Aarhus Kommune.

Peter Hermansen, spurgte, om man kan give en billet med til familien, når børnene har deltaget i forløbet?

Per Elbæk, Midttrafik svarede, at det gjorde vi i starten, men de blev ikke benyttet.

Troels Tofte, fortalte om deres koncept 'bus for begyndere', som er en forløber for 'Ny i bussen'. Skanderborg fik midler til projektet fra en klimapulje, for at bruge den begejstring børn har for busser, for at de i fremtiden er mere tilbøjelige til at benytte bussen senere i livet. Projektet er lavet til børnehavebørn, og består af to besøg, hvor børnene ved sidste besøg fik et rejsekort med penge på.

Efterfølgende prøvede Skanderborg projektet med en 0. klasse, også med to besøg. Oplevelsen er generelt at børnene er meget begejstrede for især deres diplomer, som er en del af det materiale der bliver udleveret, som er det samme koncept med tegninger mv. som 'Ny i bussen' pakken.

Troels Tofte, opfordrede til at man tænker over hvem i kommunen der har bolden – er det mobilitet, børn og unge, skolen?

I Skanderborg kommunes koncept tilkøbte de rejsekort til børnene og ca. halvdelen har brugt deres rejsekort – så et ønske om, at der er mulighed for tilkøb af billetter eller rejsekort - det er også en god historie flere lokale aviser skriver om projektet.

Troels Tofte anbefalede, at man prøver det af. Og det er opløftende at være sammen med børn og deres begejstring for bussen.

Per Elbæk, Midttrafik supplerer, at vi alle skal overveje, hvor 'Ny i bussen' skal ligge henne, for vi vil gerne have det ud at leve? Midttrafik leverer den her hos faglig forum, men konceptet skal måske præsenteres for skoleforvaltningen?

Christian Brædder oplyste at det hos Favrskov er hos skoleforvaltningen opgaven forankres.

Britt Odgaard, Viborg Kommune ønsker at få en mail om konceptet, der er udformet, så man kan videre sende den til børn og unge. Det skal være en salgsmail, som supplement for hjemmesiden, hvor vi også skriver hvorfor har vi lavet projektet.

4. Flexharmonisering (Christina Nysten, Per Elbæk)

- Udvikling i brugen af flextur / plustur

Christina Nysten orienterede om, at der kommer orientering på Midttrafiks bestyrelsesmøde til december.

Plustur er steget markant fordi flere kommuner er kommet med. Midttrafik er ved at sætte en BI-rapport op, der indeholder informationer om flex- og plusture. Der vil komme besked ud, når den er klar. I forhold til den vejledning kunder modtager om knudepunkter ved telefonbestilling, er det vigtigt at der sker en forventningsafstemning. I Midttrafik er antallet af knudepunkter steget fra 30 til 250 stk., og callcenteret har ikke normering eller lokalkendskab alle steder, hvorfor de desværre ikke kan vejlede kunder i, hvor knudepunkter ligger, så de ikke bestiller fra dør til dør.

Jan Ingebrigtsen fortalte, at han har opfordret til at der kan lave et opslag, der kan vise nærheden af knudepunkter til kundens pågældende placering. Det er en dårlig pressehistorie, hvis man betaler dobbelt fra en adresse, i stedet fra et knudepunkt der måske kun er 50 meter væk. Christina Nysten svarede, at det er der ikke ressourcer til med det nuværende budget på callcenteret.

På udfordringen med eksempler på at chaufførerne er uvidende om kørslen fortalte Christina Nysten, at Midttrafik sender nyhedsbreve og laver kurser ved udbudsopstart, for at være sikker på chaufføren har den ønskede viden.

Christina Nysten viste hvordan en køreordre ser ud, hvor deltagerne kan se hvilke informationer chaufføren har, men oplyser også at chaufføren skal se alle dataene på en lille skærm - så det kan gå galt, når der er meget information på den lille skærm.

Pia Andersen, Lemvig fortalte, at det ikke har fungeret hos dem, så der ligger en opgave i at chaufførerne ved hvad der skal ske. Christina Nysten var enig og svarede, at generelt fungerer det godt - set på regionsniveau.

Peter Hermansen opfordrede til at hente erfaringer om chaufføroplæring hos andre trafikskoler, hvilket Christina Nysten var enig i og hun oplyste det allerede sker, men også kunne gøres i højere grad.

Karen Dalsgaard fortalte, at når knudepunktsskilte benyttes både til plus- og flexturnodepunkter, gør det det svært for kunderne at orientere sig. Christina Nysten opfordrede til at man sætter kassetter under skiltene med tekst, der fortæller om det er flexturnode eller plustur, skiltet kan bruges til. Midttrafiks markedsføringsfolk har udarbejdet en sådan tekst, som alle kommunerne kan bruge.

Per Elbæk tilføjede, at det ikke giver mening/værdi med to forskellige skilte.

Kendskabet til knudepunktsskiltet er endnu ikke særlig udbredt, men Midttrafik har nu fået information om det på vores hjemmeside, de andre trafikskoler bruger det også på plustur og skiltet indgår nu som en officiel færdselstavle i lovgivningen.

- Videre proces for harmoniseringen

Per Elbæk, Midttrafik orienterede om at aftalte ændringer og tilpasninger kommer med fra 1. november, og nye ændringer meldes senest 15. november og de implementeres fra nytår. Fremadrettet skal nye ændringer sendes til Midttrafik senest d. 15. april, som bliver en fast årlig deadline, hvor ændringer implementeres ved køreplansskifte.

Trafikselskaberne har sendt fælles skrivelse til Trafikministeriet med ønske om at Flexvogne må holde i buslommer, på Taxapladser og stationer.

Jens Dalby ønsker mere markedsføringsmateriale for +65 år, der er en stor brugergruppe med særlige behov.

Christina Nysten svarede, at Midttrafiks marketingsafdeling har lavet et indstik med information om prisreglerne, der kan bruges til den ældre målgruppe. Formatet er sådan, at det kan benyttes af alle kommuner, men skal der udvikles noget nyt målrettet til +65 år, skal kommunerne tage teten herpå. Midttrafiks marketingafdeling hjælper gerne med sparring og design/layout.

- Hver kommune orienterer om baggrunden for deres valg af knudepunkter

Herning kommune (Per Elbæk) har opsat flexkurs-knudepunkterne hvor der er lægehuse. De havde også en overvejelse om at have i alle byer med min. 200 indbyggere.

Skive kommune har fem flexkurs-knudepunkter. De er placeret ved sundhedshuse og ældrecentre. Der er nu politisk ønske om at lave knudepunkter i alle byer med over 200 indbyggere. Plustursknudepunkterne ligger hvor der er muligheder for at rejse med tog.

Viborg kommune har tre udvalgte punkter i Viborg; Tinghallen, Regionshospitalet og Domkirken. Plustursknudepunkterne er placeret ved togstationer og byer med regionale busruter.

Norddjurs kommune har fastholdt de knudepunkter de havde før flexharmoniseringen. Politikkerne fik ni mulige ekstra lokationer og politikkerne tilvalgte to, bl.a. én ved Anholtfærgen, der har også været en tanke med at fordele punkterne geografisk. Der er nu et ønske om at oprette flere flexkursknudepunkter.

Favrskov kommune har valgt fire knudepunkter ved stationerne i byer med togdrift. Nu har de lavet beregninger på hvis der kommer 16 yderligere knudepunkter. Her er det planen at borgerne bliver inddraget, så de kan ønske et knudepunkt og begrunde hvor og hvorfor.

Skanderborg kommune har 30 knudepunkter, heraf er fem kombineret flex- og plustursknudepunkter. Der var 3 scenarier, og her blev valgt scenariet med knudepunkter i alle landsbyer med over 200 indbyggere, derudover tilføjedes Himmelbjerget og endnu én by der dog var under 200 indbyggere. Det er lokale repræsentanter fra landsbyerne har placeret knudepunktsskiltene.

Silkeborg kommune har ikke flexkursknudepunkter, men de syv pluskursknudepunkter, som de har haft hidtil. Ingen af knudepunkterne er i Silkeborg by, da det her er tanken af man benytter bybusserne.

Lemvig kommune har seks knudepunkter. De gamle pluskursknudepunkter er også blevet til flexkursknudepunkter. De tilføjer to nye flexkursknudepunkter ved hhv. Sundhedshuset og ungdomsklubben.

Struer kommune har syv flexkursknudepunkter. Fem af knudepunkterne ligger i forbindelse med stationer og to ligger byer der ikke har station, og de har fået knudepunktet ved den lokale skole. De har ikke pluskurs, men kun flexkurs, og det er valgt for at gøre det simpelt for kunder.

Randers kommune har valgt at have 48 flexkursknudepunkter. De havde tidligere den lave takst, derfor har de valgt at have mange knudepunkter. De har knudepunkter i alle byer med 100 eller flere borgere. Pluskurs er nyt i Randers, og der har de valgt at placere knudepunkterne ved togstationer, samt i fire de største byer.

Syddjurs kommune har 52 flexkursknudepunkter og 7 pluskursknudepunkter. For at undgå forvirring har de valgt, at pluskursknudepunkterne også gælder som flexkursknudepunkter. De ønsker at den billige flextrafik skal være til rådighed for så mange som muligt, og de havde billig takst før. De har bl.a. knudepunkter ved alle idrætscentre, ved en skole, og ved nogle lægehuse.

Ringkøbing-Skjern kommune har fravalgt flexkursknudepunkter pga. økonomien og de har pluskursknudepunkter på alle stationer og på fire andre stop.

Horsens kommune har fire flexkursknudepunkter som hidtil. De ønsker at se effekten af pluskurs, og se hvilke erfaringer der er at trække på, inden der tilføjes flere flexkursknudepunkter.

Hedensted kommune valgt at byer over 250 indbyggere, lægehuse og ældrecentre har knudepunkter. Kommunalbestyrelsen har givet 200.000 kr. til nye knudepunkter, om end 2/3 af de nuværende ikke har været benyttet. 100.000 kr. skal bruges til informationsmateriale. Der er mange pluskure til Horsens station - derfor vil de lave pluskursknudepunkter, så kunderne kan komme til et lokalt knudepunkt i stedet.

Aarhus kommune har seks flexkursknudepunkter, der er også pluskursknudepunkter. Så er man inde på Aarhus' bybusnet. I arbejdet med en ny mobilitetsplan vil Aarhus kigge mod Randers.

Jan Ingebrigtsen mindede om, at vi skal huske den positive historie i, at der er flere der bruger plustur - og at kunderne bruger vores produkt.

Christian Brædder fremhævede en specifik problemstilling i, at når man søger fra adresse til sygehus, f.eks. Randers sygehus, så får kunden en pris til indgang A og en anden til indgang B, og der er en stor forskel i prisen. Han foreslog at sygehuset er et stort knudepunkt.

Per Elbæk svarede, at det kommer han ind på i næste punkt.

- Erfaringer fra de første måneder

Per Elbæk fortalte, at implementeringen af flexharmoniseringen rent teknisk er gået godt. Knudepunktsskiltene er kommet op, og det har givet opmærksomhed i pressen og hos kunderne.

Simon Wind fremhævede, at knudepunktsskiltet ikke er selvforklarende, og det kan give problemer. Når skiltet betyder 'her kan du transportere dig' ved man ikke hvilke produkter skiltet repræsenterer. Det vil hjælpe hvis Rejseplanen også integrerer det, og hvis rejseplanen viste prisen. Per Elbæk, svarede at prisen på Rejseplanen er på vej tilbage, og skulle være der igen til nytår og at knudepunktsskiltet bliver indarbejdet i Rejseplanen som symbol.

Der er enkelte knudepunkter der ikke fungerer, men de bliver fanget og rettet efterhånden. Midttrafik har fået mange eksempler på 'hvorfor får jeg denne plustur tilbudt / ikke denne?'. Rejseplanen gør som vi har bedt den om, så vi kan godt forklare hvorfor. Det kan være vi skal kigge på at ændre parametrene, men der skal ske i forbindelse med vi får samlet erfaringer og har mere data. Medlemmerne blev opfordret til at sende eksempler, så vi kan blive klogere på hvordan det virker i virkeligheden.

Per Elbæk fulgte op det tidligere ønske om en større zone på f.eks. sygehus knudepunkter, hvilket vi ikke kan nu, men der arbejdes med forskellige veje, til at man få vist et knudepunkt, hvis man søger en adresse i nærheden, hvilket prioriteres højest nu.

Christina Nysten tilføjede at bilerne kører efter gps, så bilerne skal køre efter én lokation - løsningen kan være flere knudepunkter på et sygehus.

Britt Odgaard fremhævede, hvis man søger en adresse ved siden af knudepunkt, så tilbyder den ikke knudepunktet, så får vi den dårlige historie.

Christian Brædder foreslog, at hvis en kunde ikke kan huske at hun skal skrive knudepunkt, kan man måske lave en rullemenu med forskellige indgange.

5. Sidste nyt fra Flex (Christina Nysten)

- Driften – hvordan går det?
- Ophør af månedsfakturering for flexkurs kunder
- Nye priser 2024

Christina Nysten fortalte, at der fremadrettet ikke er månedsfakturering for flex, da der er betalingsautomater i bilerne nu. Priserne for flextrafik skal reguleres som med almindelige busser, og i 2024 opjusteres startprisen og byzoneprisen.

Troels Tofte mindede om, at når der ændres priser, så skal det ændres på markedsføringsmaterialet.

Christina Nysten mente, at der ikke skrevet meget om minimumspriser i markedsføringsmaterialet, så det burde ikke give anledning til problemer, men det vil blive tjekket.

Midttrafik har aftaler med enkelte kommuner i Region Syd, og her er der også sket en takstændring og der er lavet nye aftaler for taksten med Region Nordjylland.

6. Puljer

- Eksempler fra støttede stoppestedprojekter til inspiration (Henrik Vestergaard)

Henrik Vestergaard orienterede om at Midttrafik har modtaget syv ansøgninger til årets stoppestedpulje, og der er i alt ansøgt for mere end puljens ramme på ca. 1,2 mio. kr. Der må derfor prioriteres.

Tidligere projekter i stoppestedspuljen har givet rigtig meget god omtale som en ekstra gevinst ud over de forbedrede forhold.

Det er uvist om der fremadrettet kan tilføres flere midler til puljen, men Henrik Vestergaard fremhævede stoppestedprojektet i MOVE-projektet som en alternativ kilde til stoppestedsforbedringer i de kommende år.

- TS fremkommelighedspuljen (Mai Engbo Boas)

Mai Engbo Boas fortalte at Midttrafik, Aarhus Kommune og Region Midt i samarbejde har lavet en ansøgning til 'Puljen for bedre busfremkommelighed' til de regionale ruter 100 og 200. Puljen dækker 50% af udgifterne på 4,8 mio. kr., og Aarhus kommune og Region Midt bidrager hver med 1,2mio. kr. til medfinansieringen. Puljen er på over 50 mio. kr. og der er ansøgt for 39,9 mio.

Christian Brædder spurgte om de kan nå at komme med i ansøgningen? Mai Engbo Boas svarede, at det er for sent da ansøgningen er sendt. Hvis der kommer en ny pulje, er det en mulighed at søge den.

7. Hvordan tænker vi kollektiv trafik ind i den fysiske planlægning?

(Simon Wind)

Simon Wind præsenterede et screeningsværktøj, som har til formål at sikre, at man i Aarhus Kommune er på forkant med at integrere den kollektive trafik i den fysiske planlægning og i anlægsprojekter. Herefter tager vi en kort runde: hvordan knytter andre kommuner kollektiv trafik og fysisk planlægning sammen? Og vi drøfter: hvordan kan Midttrafik bidrage i dette arbejde?

Simon Wind fortalte, at Aarhus kommune havde overvejelser omkring, hvordan man får tænkt kollektiv trafik ind i den fysiske planlægning. Simon Wind startede selv i planlægningsafdelingen, men han nu overvejende arbejder med kollektiv trafik. Her oplever han at den kollektive trafik bliver glemt i planlægningen – Det er forskelligt fra kommune til kommune hvor den kollektive trafik er forankret, det er ikke altid i mobilitetsafdelingen eller i den afdeling med fysisk planlægning, og det kan medvirke til at den kollektive trafik bliver endnu mere glemt eller nedprioriteret. Hvis man ikke tager hensyn til den kollektive trafik i planlægningsarbejdet, kan det have økonomiske konsekvenser, og det er ærgerligt og dyrt. Derfor har de i Aarhus udarbejdet otte tiltag. De har bl.a. lavet procedure, screeningsværktøj, en fællespostkasse og et beslutningsdiagram (se præsentations ppt). Disse tiltag er lavet, så hans kollegaer ikke "bare" fjerner en buslomme, så de kommer ind på bagkant. I Aarhus har de arbejdet på at få procedurerne ud og leve, i stedet for bare at ligge i en skuffe.

Henrik Vestergaard tilføjede, at der nok er mindre udvikling i andre kommuner, men andre kommuner kender også til projekter, hvor busen ikke er tænkt ind, og man derfor kun kan ramme yderområder i nye boligprojekter.

Simon Wind fortalte at de også bruger at Midttrafik deltager i møder med kollegaer, da de bidrager med erfaringer fra andre projekter og data. Dataene hjælper med at skubbe beslutninger, så det ikke blot er en kollega der har et andet synspunkt eller fokus, man lytter til dataene. Og er det godt med sparring, da vi ikke er så mange der arbejder indenfor feltet kollektiv trafik.

Rene Meyer fortalte, at de også har et screeningskema, men de har stadig problemer med at få det løftet helt op til lokalplanerne i starten af projekterne. De oplever at det er developere, der udarbejder planerne, og deres mål er at bygge så meget som muligt, og de ikke arbejder den kollektive transport ind i projektet. Han overvejer at de måske også bruge Midttrafik mere aktivt, for at blive hørt.

Christian Brædder ønsker sparring med Aarhus kommune, da de har en del specialister de ønsker at tage ved lære af.

8. Lidt fagligt input

a) Effekter af ændringer i serviceniveauet. (Henning Nielsen)

Henning Nielsen fortalte, at Midttrafik har lavet en evaluering af omlægningen fra et tidligere system med parallelle x-busser og standsende ruter til et nyt enklere setup der som udgangspunkt har én rute på én strækning med fast frekvens.

For at læse resultaterne skal man se bort fra det generelle fald i passagerer pga. corona. Det fald ligger på 8-10 %, så derfor kan alle ruter, der har mindre fald, betegnes som have en fremgang.

Se de enkelte strækninger i præsentationen.

Strækningen Silkeborg-Viborg (Aalborg) – har et lille fald - dog mindre end det generelle corona-fald. Her kan data snyde, da der er omstigning i Viborg og her tæller kunderne til Aalborg så to gange.

Den samlede konklusion er, når vi ser bort fra corona, at det giver flere kunder ved at fjerne parallelkørsel og give en mere reglmæssig og stabil frekvens.

Peter Hermansen tilføjede at der er sat lysbusafgange ind, og at der er vækst i hovednetsruterne.

b) Nyheder i data

Tobias Grønbæk fortalte, at der nu er lavet en Power BI rapport som er todelt, én med passagerer på stopniveau og én med passagerer på ruteniveau.

Der er lavet nyt layout i WebGIS, men funktionerne er ikke ændret væsentligt, der er dog kommet mulighed for at gå direkte i Google Streetview fra WebGIS. Hvis der ønskes et brushup på WebGIS eller Power BI, kan man henvende sig til Tobias Grønbæk, og have ½ times teams-møde. Kommunerne er også velkomne til at skrive hvis der ønskes hjælp til en større analyse – det sker ved at skrive til data-postkassen. mtdata@midttrafik.dk

Kim Josefsen spurgte om der er mulighed for at se, hvor meget plads i bus der er i bussen på et givent tidspunkt.

Tobias Grønbæk svarede at det kan man og han gerne vil hjælpe med det.