



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

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Den økonomiske situation	3
2 Opdateret takststigning 2024 - Udmøntning	7
3 Afrapportering på likviditetsdepot	12
4 Arbejdsprogram for planlægning K24	13
5 Strategi for Rejsekort og Rejseplan A/S – ny Rejsebillet app	16
6 Resultat af Midttrafiks 65. udbud – Viborg bybusser og lokalruter	20
7 Renovering af chaufførfaciliteter	22
8 Status på det arbejde med de publikumsvendte faciliteter	25
9 Midttrafik app - kunder logger ud	28
10 Forbedret rejsegaranti i flextrafik	30
11 Forbedrede rejsemuligheder med flextur over grænsen mellem Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik	32
12 Udfasning af mulighed for at betale med månedsfakturering for flextur-kunder...	36
13 Status på lancering af flexharmonisering	38
14 Siden sidst	41
15 Eventuelt	42

1 Den økonomiske situation

Resumé

Sammenlignet med forventet regnskab 2023 forventes en samlet mindreudgift på 41,5 mio. kr. som følge af indeksskøn og ændringer i indeksreguleringen for AarBus. Indtægterne ligger aktuelt 1 % under budgetteret.

Sagsfremstilling

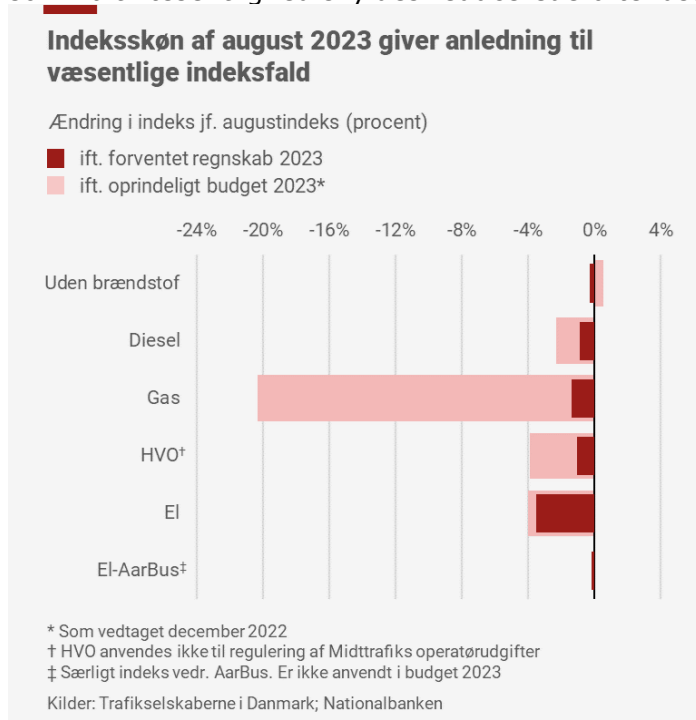
Indeksregulering af operatørudgifter

Det oprindelige budgetforslag for 2023 blev lavet i maj 2022. Frem mod 2. behandling af budgettet i december 2022 steg indeksene, som bruges til prisregulering af kontrakter for bus og Flextrafik, markant. Af hensyn til Midttrafiks cash flow blev indeksene opdateret til nye og højere skøn. Indeksene har siden sat sig igen.

Indeksene er sammensat af 5 underindeks - løn, brændstof, forbrug, maskiner og rente - der indgår med forskellige vægte. Løn vægtes ca. 60 %. Indeksskønnet fra Trafikselskaberne i Danmark forudsætter en fremskrivning af lønnen for 2023 og 2024 på ca. 3 %. Dette ligger et stykke under det forventede lønløft bl.a. som følge af årets overenskomstforhandlinger. Nationalbanken skønner en lønfremgang på 4,7 % i 2023 og 5,3% i 2024 (www.nationalbanken.dk/da/publikationer/Sider/2023/03/Udsigter-for-dansk-oekonomi-%E2%80%93-Faldende-men-fortsat-hoej-inflation.aspx).

Til det forventede regnskab 2023 - samt revideret budget 2023 og budgetforslag 2024 - blev indeks korrigeret med nationalbankens prognose for lønudvikling. Dette var for at sikre et robust cash flow. Den aktuelle lønudvikling for 1. kvartal 2023 er 3,3 % sammenlignet med 1. kvartal 2022 (www.statistikbanken.dk/ILON12). Korrektionen har derfor indtil videre været en smule for høj, hvilket dog var forventet givet tidspunktet for overenskomstforhandlingerne.

Udviklingen i indeks har fulgt de seneste måneders tendens. Vi ser derfor fortsat fald, som i alt væsentlighed skyldes reducerede brændstofpriser.



På bestyrelsesmødet i juni blev et revideret budget 2023 samt forventet regnskab 2023 fremlagt. Sammenlagt for de to materialer var der en negativ indeksregulering på 29,1 mio. kr. sammenlignet med det oprindelige budget 2023. Med skønnet for august forventes yderligere en mindreudgift på 20,1 mio. kr. fra indeksfald.

Det er vigtigt at understrege, at indeksskøn altid er et øjebliksbillede. Der er ikke indarbejdet skøn på brændstofpriser, så disse er alle fastsat til senest kendte værdier – og med 2 måneders forsinkelse. Dvs. at indeksskøn for august er baseret på brændstofstatistikker for juni. Skønnet er derfor skrøbeligt, og situationen kan hurtigt ændre sig. Bl.a. er prisen på råolie let stigende, hvorfor vi i løbet af de kommende måneder må forvente et lidt højere dieselindeks.

Særligt elindekset har været ramt af store udsving. Det har afstedkommet en revision af indeksreguleringen for afregningen med AarBus. Kontrakten med AarBus er siden juni 2022 blevet reguleret med elindeks til trods for at størstedelen af kørslen fortsat foretages med dieselbusser. Dertil køber AarBus el gennem Aarhus Kommunes indkøbsaftale, hvor en stor del af prisen er fast. Fra køreplansskiftet juni 2023 er betalingen delt op i to, som svarer til fordelingen mellem diesel- og elbusser. Til formålet er der lavet et særligt elindeks, som er baseret på AarBus' faktiske kontraktpris for elindkøb. Omstruktureringen forventes af give en mindreudgift til Aarhus Kommune på 21,4 mio. kr. i 2023.

Samlet forventes en mindreudgift på 41,5 mio. kr. sammenlignet med forventet regnskab og 78,9 mio. kr. sammenlignet med det oprindelige budget 2023. Ovenstående bevægelser fremgår af følgende tabel.

Indeksskøn for august giver en forventning om betydelige mindreudgifter ift. forventet regnskab 2023

Forventet regnskab 2023 opdateret med nye indeksskøn (mio. kr.)

	Forventet regnskab 2023				Indekseffekt jf. augustindeks [†]	Øvrig regulering	Forventet tilskudsbehov 2023
	Tilskudsbehov Budget 2023*	Indeks-effekt [†]	Øvrig aktivitet [‡]	Tilskudsbehov forventet regnskab 2023			
Favrskov	31,0	-0,5	0,7	31,3	-0,3	-	31,0
Hedensted	11,7	-0,2	-0,1	11,4	-0,1	-	11,3
Heming	59,6	-0,6	-2,3	56,7	-1,3	-	55,4
Holstebro	21,8	-0,0	0,0	21,8	-0,1	-	21,7
Horsens	65,5	-0,9	0,2	64,8	-1,6	-	63,2
Ikast-Brande	19,9	-0,3	-0,4	19,2	-0,2	-	19,1
Lemvig	13,0	-0,2	-0,2	12,6	-0,1	-	12,5
Norddjurs	37,2	-0,5	-0,5	36,2	-0,4	-	35,7
Odder	12,3	-0,1	-0,2	12,0	-0,3	-	11,6
Randers	98,9	-1,7	1,6	98,8	-1,1	-	97,7
Ringkøbing-Skjern	28,8	-0,5	0,2	28,6	-0,3	-	28,3
Silkeborg	66,4	-9,2	-1,1	56,1	-0,7	-	55,4
Skanderborg	33,1	-0,5	-1,2	31,4	-0,5	-	30,9
Skive	43,4	-0,3	6,2	49,2	-0,4	-	48,9
Struer	7,9	-0,1	0,5	8,3	-0,3	-	8,0
Syddjurs	31,8	-0,5	-0,6	30,7	-0,3	-	30,4
Viborg	52,7	-0,9	4,9	56,6	-0,6	-	56,0
Aarhus	426,1	-3,2	8,5	431,4	-3,8	-21,4	406,3
Region Midtjylland	687,4	-9,1	-24,3	654,0	-7,6	-	646,4
Midttrafiks ejere i alt	1.748,6	-29,1	-8,3	1.711,2	-20,1	-21,4	1.669,7

* Som vedtaget december 2022

† Sammenlignet med oprindeligt budget 2023

‡ Sammenlignet med forventet regnskab 2023

Statsligt forsyningstilskud

Staten yder i 2023 et forsyningstilskud til Trafikselskaberne på samlet 140 mio. kr., hvoraf Midttrafiks andel udgør 31,5 mio. kr. Forsyningstilskuddet er tilgået ejerkredsen sammen med aconto-opkrævningen for september. Beløbet er fordelt mellem Trafikselskaber og bestillere efter en aconto-model ud fra operatørudgifterne i budget 2023 og vil blive reguleret når regnskaberne for 2023 foreligger. Den foreløbige fordeling mellem ejerne ses af følgende tabel.

Midttrafiks andel af statsligt forsyningstilskud forventes at udgøre 31,5 mio. kr.

Effekt af forsyningstilskud 2023 (mio. kr.)

	Forventet tilskudsbehov 2023	Forsyningstilskud 2023	Til finansiering af Midttrafiks ejere
Favrskov	31,0	0,4	30,5
Hedensted	11,3	0,2	11,1
Herning	55,4	0,9	54,5
Holstebro	21,7	0,3	21,4
Horsens	63,2	1,1	62,1
Ikast-Brande	19,1	0,3	18,8
Lemvig	12,5	0,2	12,3
Norrdjurs	35,7	0,5	35,2
Odder	11,6	0,2	11,5
Randers	97,7	1,7	96,0
Ringkøbing-Skjern	28,3	0,5	27,8
Silkeborg	55,4	1,1	54,3
Skanderborg	30,9	0,5	30,4
Skive	48,9	0,6	48,2
Struer	8,0	0,1	7,9
Syddjurs	30,4	0,5	29,9
Viborg	56,0	0,9	55,1
Aarhus	406,3	9,5	396,8
Region Midtjylland	646,4	12,2	634,2
Midttrafiks ejere i alt	1.669,7	31,5	1.638,2

Status på indtægtsopfølgning

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 1 % under de budgetterede 2023-indtægter. I budgettet for 2023 er der både indregnet den implementerede takststigning fra januar 2023, med en provenuøgning på ca. 25 mio. kr., samt en negativ covid-19 effekt (5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år. Isoleres man de passagerdrevne indtægter (fratrækker diverse kompensationsordninger og offentlige tilskud) er de 1 % højere end budgetteret.

Passagerantallet er stadigvæk lavere end før nedlukningerne af samfundet. For årets første halve år ligger indekset på 92 % ift. 2019 passagertal mod en målsætning for hele året på 95 %. Der er således stadig et efterslæb efter covid-19, hvilket især skyldes ændrede transportvaner og en større udbredelse af hjemmearbejde. Fra køreplansskiftet sommeren 2023 er en række besparelser samtidig trådt i kraft, hvilket også må forventes at få en negativ effekt på passagerantallet og dermed gør det vanskeligt at nå målet om 95 %.

For 2024 ventes også besparelser – konkret er der bl.a. udarbejdet forslag til besparelser for Randers, Holstebro, Favrskov og Aarhus kommuner som ventes behandlet i løbet af efteråret typisk som del af budgetforhandlingerne.

Udvikling mod at salget i endnu højere grad er rykket over på digitale platforme fortsætter. Siden 2019 er det fysiske billetsalg faldet 68 %, mens det er steget med henholdsvis 24 % for Rejsekort og 16 % for Midttrafik App. Denne udvikling forventes at fortsætte i løbet af 2023, især i takt med at både DSB og Rejsekort udgiver en landsdækkende digital version af Rejse-kort med swipe-in funktion.

Status på besparelser

Kombinationen af det seneste halvandet års høje operatørudgifter, navnlig grundet de høje energiudgifter, og de afledte langtidseffekter af covid-19 på indtægterne, har tvunget en række bestillere til at gennemføre besparelser på den lokale kollektive transport.

Der har i K23 været besparelser hos følgende bestillere: Herning, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Viborg og Aarhus kommuner samt Region Midtjylland. Favrskov overtager noget af den nedlagte kørsel fra Region Midtjylland. De samlede økonomiske konsekvenser beløber sig til en reduktion 40,8 mio. kr. for Midttrafiks ejere. Ydermere skal der betales en compensation til vognmænd på samlet set 5,7 mio. kr.

Status fra forventet regnskab er at vi har reduceret kørslen med 64.000 timer i 2023, svarende til en reduktion på 4 %. Helårseffekten af disse besparelser anslås at være en reduktion på ca. 130.000 timer svarende til 7 %. Det forventes at give en yderlig besparelser hos Midttrafiks bestillere, på samlet set 52,4 mio. kr. for 2024.

Dertil er der stadig en håndfuld bestillere som kæmper med ubalance i budgettet:

- Favrskov: 1-2 mio. kr., endnu ikke vedtaget.
- Holstebro har netop aflyst deres bybusudbud, men er fortsat usikre på hvad og hvor meget de i stedet vil køre.
- Randers har senest opgjort en ubalance på 8 mio. kr. – den indgår i deres budgetforhandlinger, sammen med et sparekatalog som Midttrafik har været med til at udarbejde, det er usikkert hvor stort det konkrete spareønske ender med at blive.
- Silkeborg planlægger fra K24 at hjemtage en stor del af deres lokaleruter til eget regi som skolebusser, svarende til 2,5 – 3 mio. kr. årligt.
- Aarhus har gennemført besparelser i 2023, der er dog stadig en strukturel ubalance i budgettet for 2024 og frem.

Slutteligt skal det nævnes, at Region Midtjylland har gennemført sine besparelser, og med den nuværende udvikling i indeks og indtægter, ikke har planer om gennemførelsen af yderligere besparelser.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

2 Opdateret takststigning 2024 - Udmøntning

Resumé

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 10,3 % for 2024. Takststigningsloftet fastlægger grænsen for, hvor meget Trafikselskaberne må hæve taksterne. Administrationen fremlægger forslag til ændrede takster fra 21. januar 2024. I budgetforslaget for 2024 er forudsat, at det fulde takststigningsloft udnyttes.

På bestyrelsesmødet 12. maj blev det besluttet, at bestyrelsen gerne ville genbesøge den konkrete udmøntning af takststigning 2024. Der er tilføjet et nyt afsnit i forlængelse af afsnittet "Udmøntningen af takststigningen", som italesætter de bekymringer, der blev luftet i forbindelse med den første behandling af takststigning 2024.

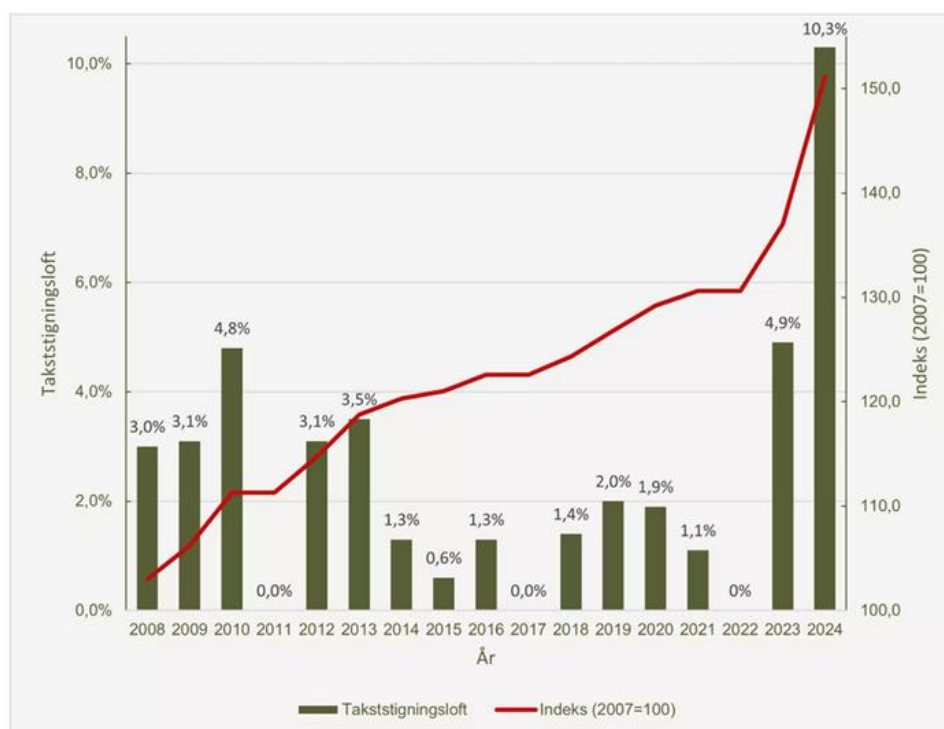
Administrationen genindstiller det samme takstforslag, som også blev behandlet på bestyrelsesmødet i maj 2023.

Sagsfremstilling

Takststigningsloftet er fastsat som udvikling i det omkostningsbaserede indeks, som er defineret i bekendtgørelsen om takstændringer i offentlig servicetrafik. Det omkostningsbaserede indeks er sammensat af:

- nettoprisindekset, der vægtes med 20 %,
- nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 %,
- lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 % og
- den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 %.

Det omkostningsbaserede indeks for 2024 er 10,3 %.



Takststigningsloftet fra 2008-2024

Som overstående graf viser, er der tale om en historisk høj takststigning siden ordningen trådte i kraft i 2008. Det afspejles dog også generelt i samfundet, hvor det er ikke gået manges næser forbi, at det er blevet historisk dyrt at handle ind, hvilket også kendetegner de vilkår som Midttrafik opererer under. Det har aldrig været billigt at drive offentlig transport, og alene i 2023 er der indregnet en indekseffekt på 314 mio. kr. sammenlignet med budget 2022.

Udmøntningen af takststigningen

Midttrafik er en del af Takst-Vest samarbejdet, hvor det er aftalt, at trafikselskaberne samt togoperatørerne, DSB og ARRIVA, skal have fælles Pendlerkort, og harmoniserede takster for disse. Det fremlagte takstforslag er derfor afstemt med Trafikselskaberne og DSB/ARRIVA. Der er udvist en vis mådeholdenhed med udmøntningen af takststigningen, når det gælder pendlerprodukter, og de stiger med i alt 6,5 %.

Enkeltbilletterne har i mange år været holdt på samme niveau, men er i år indstillet til at alle zoneafstande stiger med 2 kr., hvilket vil sige at en 2-zoners billet stiger fra 22 kr. til 24 kr. og at en 6-zoners billet stiger fra 62 kr. til 64 kr., hvilket samlet set fører til en takststigning på 8 %.

Øvrige takststigninger foreslås lagt på Rejsekortrejser. Det hænger primært sammen med en forventet udvikling om, at Rejsekortet på sigt overføres til mobile enheder. Dermed gøres det lettere tilgængeligt for kunder, der i dag anvender kontantbilletter, og det vil derfor kunne medføre et fremadrettet indtægtstab, hvis der er for stor forskel på prisen på kontantbilletter og prisen på Rejsekortrejser. Med de foreslåede takster minimeres dette gab til ca. 5 %, og det fremadrettede indtægtsgrundlag sikres bedst muligt.

Taksterne på Rejsekort stiger samlet med 14,4 %. Det samme er tilfældet for Midttrafiks klippekort på App'en, som følger taksterne på Rejsekort. Grundtaksten for en rejsekortrejse på 2 zoner stiger fra 19,5 kr. til 22,50, mens 4 zoners taksten stiger fra 38 kr. til 44 kr.

Kontantbilletten stiger væsentlig mindre end Rejsekort pga. et ønske om at tilnærme Rejsekorttakster til kontanttakster, da Rejsekort på sigt forventes at kunne anvendes i trafikselskabernes app's. Dermed bliver Rejsekort lettere tilgængeligt for kunder, der i dag køber kontantbilletter. Man må derfor antage at flere app-kunder vil skifte fra kontantbillet til Rejsekort, og et for stort gab mellem taksterne på de 2 produkter vil kunne udfordre Midttrafiks indtægtsgrundlag fremadrettet. Samme strategi for takster anvendes i flere andre selskaber og hos togoperatørerne.

Grundtaksten er ikke altid den takst kunden betaler, idet en stor del af kunderne får mængderabat afhængig af hvor meget man rejser. Disse mængderabatter er aftalt i Takst Vest og fortsætter uændret. Rejser man mere end 4 gange pr. måned får man rabat på 10 %, mere end 16 rejser giver 25 % rabat og ved mere end 34 rejser pr. måned er rabatten på 40 %. Ligeledes får børn 50 % rabat og pensionister 25 % rabat.

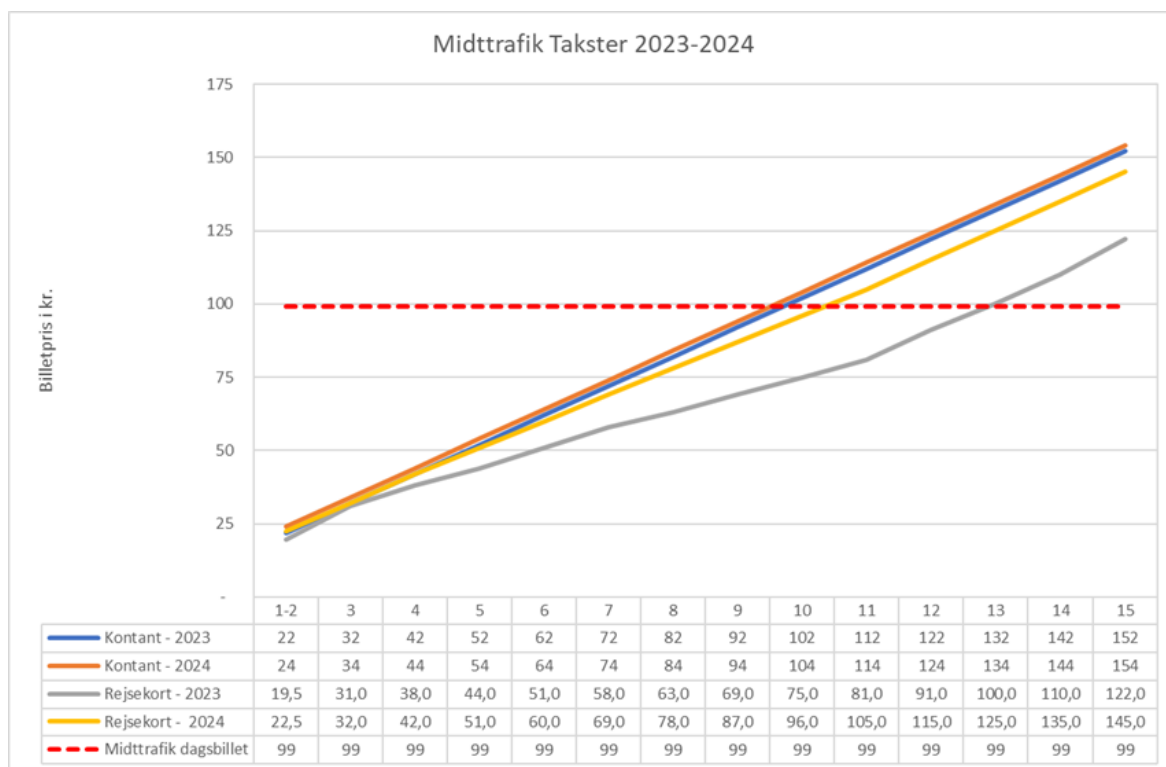
Det samlede forslag til takster for 2024 fremgår af bilag.

Opdateret afsnit om takststigninger 2024

På bestyrelsesmødet i maj blev der nikked til en fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 10,3 %, men med et ønske om at genbesøge den konkrete udmøntning efter sommeren. Det handlede især om, at fordelingen virkede skæv på Rejsekorttakster, og at det potentielt kunne ramme ekstra hårdt i udkantsområderne.

Som baggrundsviden skal det nævnes, at 87 % af rejser i Midttrafiks busser og tog, udgøres af rejser på fire zoner eller mindre, og at 98 % af rejserne har en rejse-længde på ti zoner eller kortere.

Nedenstående figur viser en grafisk afbildning af både de nuværende 2023 takster for henholdsvis enkeltbilletter og rejsekortrejser, samt tilsvarende for 2024 takster. Endelig repræsenterer den røde linje Midttrafiks dagsbillet, som for 99 kr. giver ubegrænset adgang i et døgn (til kl. 23.59), til alle Midttrafiks busser, tog og Letbanen.



Midttrafiks dagsbillet fremhæves, da den effektivt set tilbyder vores kunder et prisvenligt alternativ på de lange rejser, allerede relevant for rejser på 10 zoner sammenlignet med enkeltbilletten og 11 zoner ift. Rejsekort. Skal kunden frem og tilbage samme dag, er dagsbilletten et prisvenligt alternativ allerede ved 6 zoners rejser for enkeltbilletten og 5 zoners rejser med Rejsekort. Der er selvfølgelig nogle begrænsninger på dagsbilletten, herunder, at den skal købes i Midttrafik App eller via Midttrafiks webshop, samt at den kun gælder den pågældende dag frem til kl. 23.59.

Overstående tabel viser også, at Rejsekorttaksten for 2023 afviger meget fra taksten for enkeltbilletter i 2023, hvilket langt overvejende skyldes, at da Rejsekort i sin tid blev lanceret, kom det med en rabat på 40 % ift. enkeltbilletten. Denne prisforskel har Midttrafik hen over flere år været i gang med at reducere, delvist fordi det var en gavmild rabat, men også fordi der er en klar forventning om at fremtidens digitale billetprodukter overvejende er baseret på taksten for rejser med Rejsekort.

Her skal det understreges, at hvis denne prisforskel på taksterne for kontantbilletter og rejsekortrejser ikke reduceres, kan det betyde at Midttrafik vil opleve et fald i indtægter i den nærmere fremtid. Det skyldes forventningen om, at når den næste generation af billetprodukter lanceres, herunder det kommende digitale Rejsekort, kommer muligheden for digitalt at "swipe-ind/ud" på rejsen (rejsekort takst), hvilket i høj grad forventes at ville kannibalisere salget af enkeltbilletter.

Særprodukter

Ud over forslagene til nye takster på kontantbilletter, Rejsekort og Pendlerkort fremlægges også forslag til justeringer af takster for særlige billettyper.

Midttrafik sælger også særlige pensionistkort, der kun er gyldige i busser. Det indstilles, at prisen fastholdes på disse produkter, da de allerede så store stigninger i forbindelse med takststigningen 2023. Det vil betyde, at særlige årskort til pensionister, der tilbydes i udvalgte kommuner, fortsat vil koste 385 kr., mens et deltidspensionistkort fastholdes til 195 kr. pr. måned.

Det særlige PendlerKlip-kort i Midttrafiks app følger taksterne for Pendlerkort for en måned, og stiger derfor tilsvarende.

Dagsbilletter og forskellige turisttilbud indstilles til, at de holdes takstmæssigt i ro. Det samme gør sig gældende for de særlige tillæg, der er på billetter til hhv. Billund og Aarhus Lufthavn.

Et samlet forslag til takster for 2024 fremgår af vedlagte bilag. Samtidig er forskellen til nuværende takster beregnet. Ligeledes er udarbejdet en opgørelse, der viser udvikling i takster fra 2017 og til det fremlagte takstforslag.

Den samlede provenu-gevinst ved takstforslaget er på busområdet beregnet til knap 42 mio. kr., på letbanen 7,4 mio. kr. og på togdrift (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern) til 1,5 mio. kr.

Ændring af takster i Flextrafik

Fra 2024 vil der årligt komme takst forslag på den brugerbetalte del af den åbne flextrafik samt handicapkørsel. Dette for at følge inflationen i samfundet.

Handicapkørsel har foråret 2023 påbegyndt en væsentlig takststigning for at imødegå den lange årrække forud, hvor prisen ikke har været reguleret. Dette betyder, at fra at have en takst på 3 kr. pr. km og minimum 30 kr. for en tur i 2022 vil taksten ende på 4,5 kr. pr. km og min. 45 kr. pr. tur i 2025 (ekskl. takstændringer).

Takstændringen på handicapkørsel blev godkendt til implementering fra 1. marts 2023. Bestyrelsen besluttede også, at der fremover skal ske en årlig indeksregulering af prisen. Første indeksregulering udover den allerede besluttede takststigning sker januar 2024. Prisen pr. km er i 2024 sat til 4 kr. ekskl. indeksregulering, men eftersom en indeksregulering på 10,3 % vil give en pris på 4,4 kr. rundes der ned til hele kr. og reguleringen vil i stedet kunne tillægges prisen efterfølgende år.

Flexbus følger de samme zonetakster som i busserne og indgår derfor ikke i nedenstående.

Takststigningerne følger indeksreguleringen på busområdet og vil derfor i 2024 blive reguleret med maksimalt 10,3% dog afrundet ned til nærmeste hele krone. Ikke forbrugt takststigning, som følge af afrunding, vil kunne blive overført til efterfølgende år.

	Pris 2023		Pris 2024	
	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr. km.
Handicap	35	3,5	41	4
Plustur	22	3	24	3
Flextur, adresse -til-adresse	35	7	38	7
Flextur, adresse -til-knudepunkt	22	3	24	3
Flextur, adresse-til-knudepunkt over 21 km	0	7	0	7
Flextur, byzone	100	14	110	15

Direktøren indstiller,

at forslag til takster for 2024 godkendes.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Midttrafik takster 2024
- 2.b Bilag 2 - Takstsammenligning 2017-2024

3 Afrapportering på likviditetsdepot

Resumé

Bestyrelsen gives hermed en kort orientering om ændret rapportering til formandskabet af status på likviditetsdepot. Der er ikke ændret i investeringerne, og depotet forvaltes i henhold til finanspolitikken.

Sagsfremstilling

Formandskabet for Midttrafiks bestyrelse gives på hvert møde en status på likviditetsdepoterne. Status omfatter årets afkast på depoterne, sammenligning til alternativ placering, forventet fremtidigt afkast i en 6 måneders horisont samt bankens fortælling om det aktuelle marked og forventninger til kommende periode.

Pengemarkedet er tilbage ved normalen, og renteudgiften ved den månedlige repo-forretning har en negativ indvirkning på depotets afkast. Fokus rettes derfor mod kontant indlån og kassekredit, som er alternativet til likviditetsdepotet. Det er billigere at lave en repo-forretning end at trække på kassekrediten, og denne har ikke været anvendt i 2023.

Værdien af depotet er ca. 218 mio. kr., og samme værdi har hidtil været anvendt til sammenligning med afkast ved kontant indlån. Hvis depotet lukkes, er Midttrafik dog ikke reelt formuende med 218 mio. kr., da ca. 150 mio. kr. heraf vil blive brugt ved førstkomende vognmandsbetaling.

Midttrafiks bank har korrigeret banksaldo i 2023 for midler fremskaffet via repo-forretning og har opgjort den gennemsnitlige saldo til 76 mio. kr. Dette beløb vil fremover være sammenligningsgrundlaget til depotets afkast. Samtidigt har administrationen fået opmærksomhed på ikke at lave repo-forretningen for stor, da det kan være billigere at anvende kassekrediten i få dage end at udtage 10 mio. kr. for meget i repo-forretning i 21 dage.

Formandskabet vil fremover stadig modtage status med samme grundlæggende informationer som hidtil, blot sammenlignes afkastet fremover med et kontant indlån på 76 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

4 Arbejdsprogram for planlægning K24

Resumé

Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram, der beskriver planopgaver for det kommende køreplanår. Der er både tale planlægningsopgaver, som forventes implementeret til kommende køreplansskifte juni 2024 (K24), men også planprocesser, som strækker sig over en længere periode, hvor processen vil have opstart i køreplanåret 2023/24.

Administrationen orienterer hermed om arbejdsprogrammet for planlægning frem mod køreplansskiftet juni 2024.

Sagsfremstilling

Midttrafiks arbejdsprogram for planlægning K24 vedlægges. Det indeholder hovedsageligt kendte planopgaver, som allerede er aftalt mellem Midttrafik og bestillerne.

Arbejdsprogrammet udgør et centralt overblik over den samlede planlægningsmæssige indsats, som både skal medvirke til en afstemning mellem ressourcer og ønsker/krav til opgaver og ikke mindst sikre en målrettet indsats i opgaveløsningen med fokus på størst mulig sammenhæng med den overordnede strategiske retning fastlagt i strategiplanen for Midttrafik.

I det seneste køreplanår har Midttrafik arbejdet med større ændringer med væsentlig betydning for kunders oplevelse af serviceniveauet i flere områder på tværs af regionen.

På grund af stigende energipriser og lavere indtægter har flere af Midttrafiks bestillere valgt at reducere udgiftsniveauet for kollektive trafik for at skabe balance i budgetterne. De største reduktioner er sket på de regionale ruter i hele Region Midtjylland, men også enkelte kommuner har valgt at reducere den lokale trafik. Her er de væsentligste ændringer sket i Silkeborg, Herning, Horsens samt i Viborg Kommune.

På baggrund af ovenstående ønsker om reduktioner i kørslen fra flere bestillere, indeholdt en lang række af de nye køreplaner, som trådte i kraft til køreplansskiftet 25. juni 2023, reduceret kørselsomfang, som naturligvis vil have betydning for nogle kunders daglige rejser. Reduktionen i kørslen er sket på forskellig vis – fra nedlæggelse af svagt benyttede afgange til generel reduktion af betjeningsfrekvensen (fx fra timesdrift til 2 timesdrift) og reduktion af betjeningen til uddannelsesniveau med kun 2 afgang om morgenen og 3 om eftermiddagen. Kun få bybuslinjer og ruter er helt nedlagt.

For kunderne i de berørte områder betyder ændringerne forringede rejsemuligheder. Mange ændringer vil medføre både længere rejsetid, dårlige korrespondancemulighed samt generelt større ventetid i forbindelse med fx møde- og gåtider på skoler, uddannelsessteder og arbejdspladser.

Midttrafik vil naturligvis følge op på reaktionerne i de nye køreplaner, og særligt efter opstart af det nye skoleår i august vil der være en særlig fokus på kapaciteten på de

enkelte linjer/ruter, hvor der i videst muligt omfang skal sikres, at der fortsat er kapacitet på trods af reduceret frekvens.

Frem mod køreplansskiftet juni 2024 er der fortsat enkelte bestillere, som varsler reduktioner i den ordinære kollektive trafik med henblik på at skabe balance i deres økonomi. Indtil videre er Midttrafik bekendt med ønsker fra både Randers Kommune og Holstebro Kommune samt tilpasninger i Favrskov Kommune.

Som øvrige bestillere i regionen har både Holstebro Kommune og Randers Kommune oplevet påvirkningen af stigende omkostningsindeks og faldende indtægter, men havde begge valgt ikke at indarbejde reduktioner i kørselsomfanget til køreplansskiftet 2023.

I Randers Kommune er det besluttet, at den gældende kollektive trafikplan fra 2020 skal evalueres, og det er ønsket, at evalueringen skal ses i sammenhæng med den økonomiske ubalance. Som en del af trafikplanen fra 2020 blev der opstillet servicemål for minimumsbetjening af de enkelte byer i kommunen ud fra by størrelser. De regionale besparelser i kommunen har allerede haft konsekvenser for de gældende servicemål, og yderligere lokale tilpasninger for at sikre økonomisk balance vil medføre flere reduktioner i serviceniveauet. Det kan betyde at servicemålene må revideres.

Holstebro Kommune har besluttet ikke at gennemføre et nyt udbud af lokal busbetjening. Det betyder konkret, at den nuværende bybusbetjening af Holstebro by nedlægges fra K24. Af hensyn til uddannelsessøgende ønsker Holstebro Kommune i et vist omfang fortsat ordinær busbetjening til enkelte af byens uddannelsessteder, mens betjeningen af Holstebro by i øvrigt skal ske med alternative løsninger.

Favrskov Kommune ønsker at genfinde balancen i budgettet, efter de ved K23 overtog kørsel som følge af regionens besparelser. Midttrafik har udarbejdet et mulighedskatalog.

I løbet af efteråret 2023 vil Midttrafik arbejde med administrationen i henholdsvis Randers Kommune og Holstebro Kommune om oplæg til nye løsninger, som danner grundlaget for beslutningsprocesserne i kommunerne.

Samtidig har Syddjurs Kommune besluttet at gennemføre et servicetjek af den kollektive trafik i kommunen. Dette tjek skal evaluere på trafikplanen for Djursland som trådte i kraft i 2020 og vurdere om ressourcerne samlet set kan udnyttes bedre og give borgerne mere mobilitet for pengene, bl.a. set i lyset af, at regionens besparelser har forringet serviceniveauet nogle steder samt at den harmoniserede flextrafik giver nye muligheder. Projektet vil samtidig have fokus på mobiliteten i landdistrikterne. Syddjurs Kommune, region Midtjylland og Midttrafik indgår i projektet. Kommune og region har hyret rådgivningsfirmaet Niras til at lede undersøgelsen.

Også Aarhus Kommune ønsker en større servicetjek af den kollektive trafik med en ny trafikplan til ikrafttrædelse i 2026. Planen skal evaluere på effekterne af den sidste trafikplan, der trådte i kraft i forlængelse af åbningen af letbanen og skal sikre, at ressourcerne så effektivt som muligt understøtter bæredygtig mobilitet i Aarhus.

Skive Kommune står også overfor en trafikplan med driftsstart i 2026, afstemt med forventet udbud, som skal sendes ud i efteråret 2024. Også her bliver det et

fokuspunkt, hvordan trafikken kan optimeres, så der sikres bedst mulig mobilitet for ressourcerne.

I Viborg Kommune skal en ny trafikplan implementeres med driftsstart i 2024. I kommunens trafikplan er der udarbejdet ny bybusstruktur og lokalrutestruktur, hvor bybusressourcer er fokuseret til områder med flest kunder, mens eksisterende lokale ressourcer er fokuseret på mere ensartet og simple rutestrukturer, hvor enkelte lokale ruter er integreret i den samlede betjening af Viborg by.

En meget stor del af den regionale og lokale kørsel i Østjylland skal i udbud med driftsstart i 2026. Som grundlag for udbuddet skal der udarbejdes et køreplanoplæg, hvor udbudssituationen giver friere rammer til tilpasning af rutestruktur og driftsniveau i de enkelte områder, da planen ikke er bundet af gældende kontrakter. Det er derfor en god anledning til at lave en samlet plan for rutestruktur og driftsoplæg, så tilbuddet matcher behovet, og hvor ressourcerne udnyttes bedst muligt. Midttrafik forventer at starte et planlægningsarbejde op i tæt dialog med Region Midtjylland og relevante kommuner.

Samtidig med de konkrete planlægningsopgaver har Midttrafik taget hul på at implementere

- Mobilitetsplan for Midttrafik 2023-26. Planen har en række aktionspunkter som administrationen vil arbejde med i løbet af det kommende år og frem mod 2026. Blandt dem kan nævnes:
- Implementering og opfølgning på harmonisering af flextrafik
- Projektudvikling og vidensdeling for stoppesteder og mobilitetshubs
- Målrettet indsat for flere børn og unge i kollektiv trafik
- Arbejde med styrket fremkommelighed i Aarhus og evt. øvrige bybusbyer.
- Etablere samarbejder med virksomheder for at styrke medarbejdernes valg af bæredygtig mobilitet.
- Afdække potentialerne i samarbejde med øvrige mobilitetsudbydere.

I den forbindelse af det værd at nævne at Midttrafik, sammen med Region Midtjylland og flere kommuner har fået tilsagn om EU-støtte til projektet MOVE. Her deltager Midttrafik netop i flere konkrete handlinger til gennemførelse frem mod 2026, inden for bl.a. børn/unge, knudepunkter og pendling/virksomhedssamarbejde.

Det vedlagte samlede arbejdsprogram sendes til orientering til kommuner og region sammen med en tidsplan for køreplanprocessen K24 ultimo august 2023. Arbejdsprogrammet indeholder allerede kendte projekter, hvor kommuner og Region Midtjylland i en høringsperiode til medio oktober 2023 har mulighed for at komme med bemærkninger, herunder særligt ønsker og bemærkninger til mindre konkrete køreplanlægningsopgaver.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning K24 tages til efterretning.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Midttrafiks arbejdsprogram K24

5 Strategi for Rejsekort og Rejseplan A/S – ny Rejsebillet app

Resumé

Administrationen orienterer om realiseringen af Rejsekort & Rejseplan A/S' strategi for udvikling af en national trafikinformation- og mobilitetstjeneste, og herunder om lancering af ny Rejsebillet app, som kan bruges af kunder i alle busser, letbane og lokal-tog samt Metro, DSB og Arriva.

Sagsfremstilling

Indledning

Med baggrund i lov om trafikselskaber (L206, marts 2019) står Rejsekort & Rejseplan A/S for udviklingen af en national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Der er tale om en digital service, som både samler og bygger ovenpå Rejsekort og Rejseplanen, og hvor kunderne med en app kan planlægge, bestille, betale og få information om deres rejse. Ud over kollektiv trafik og flextrafik, kan der indgå rejser med fx delebiler, samkørsel, taxi og fly. Det skal på sigt erstatte det nuværende Rejsekort (de blå punkter). Rejsekort og Rejseplan A/S står også for udviklingen af en billet/betalingsløsning til en mindre målgruppe, som ikke kan eller ønsker at benytte digitale tjenester. Rejsekort & Rejseplan A/S ejes af DSB, Metro og Trafikselskaberne i Danmark. Midttrafiks ejerandel er 9%.

Strategi

Rejsekort & Rejseplan A/S har udarbejdet en strategi for udvikling af den nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Der er fire hovedmål. Antallet af rejser med kollektiv trafik skal øges, ved at gøre det nemmere at bruge kollektiv trafik gennem personlig trafikinformation og ved enkel og sammenhængende rejse på tværs af mobilitetsformer. Tilgængeligheden skal øges ved bedre integration af flextrafik, som herved øger det samlede antal kombinationsrejser med kollektiv transport, flextrafik samt øvrig mobilitet. Løsningen skal være billigere i drift gennem bl.a. brug af standardteknologi. Det vil på sigt reducere trafikselskabernes udgifter til Rejsekort & Rejseplan i forhold til det nuværende niveau. Der skal være en målrettet dataindsamling, som skal give en bedre indsigt og mulighed for analyser hos trafikselskaberne.

Som det fremgår af Bilag 1, forventes den nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeret i fire hovedfaser frem til 2027.

- Fase 0 (2022 – 2023) - Udvikling og implementering af en basis rejsebillet app med periodekort og enkeltbilletter. Rejsebillet lanceres august 2023.
- Fase 1 (2022 – medio 2025) - Rejsekort kommer på appen med swipe in – swipe out. Implementering af den ny ikke-digital løsning medio 2025.
- Fase 2 (primo 2024 – ultimo 2025) - Integration til flextrafik og øvrig mobilitet. Alle Rejsekortprodukter forventes udrullet i fase 2.
- Fase 3 (2025 – ultimo 2027) - Personaliseret trafik- og rejseinformation i realtid implementeres i appen. Det eksisterende Rejsekortsystem udfases.

Planen skal sikre, at de nye services er indført og er funktionsduelige, før det nuværende Rejsekort system lukkes.

Aktuelle initiativer

Rejsebillet

Som led i strategiens fase 0 er der indgået aftale med IT-leverandør om udvikling af ny landsdækkende billet app (Rejsebillet). Rejsebillet var planlagt til at komme i første halvdel af 2023, men bliver endeligt lanceret august 2023, hvor kunderne kan købe pendlerkort og enkeltbilletter til bus og togrejser i hele Danmark – inkl. Midttrafiks område. I sidste halvdel af 2023 er det forventningen at Rejsebillet udvides med Ungdomskort og trafiksekskabernes særbilletter.

Pilottest swipe in/out

I forhold til fase 1 er der gennemført en pilottest i Nordjylland med over 2.000 testbrugere med en swipe in/out løsning, svarende til Rejsekort på app. Pilottesten viste en høj brugertilfredshed, men viste også behovet for et serviceberedskab for at hjælpe borgere som er usikre ved brug af digitale løsninger.

IT rammeudbud

Der er i foråret 2023 gennemført et IT rammeudbud, og hvor der er indgået aftale med flere IT-leverandører, som sammen med Rejsekort & Rejseplan, skal sikre realiseringen af strategiens fase 1-3.

Ikke digital løsning

Der er igangsat et arbejde omkring udvikling af en landsdækkende billetteringsløsning med mulighed for rabat til ikke-digitale borgere og borgere som ønsker at forblive anonyme. Der ses i øjeblikket på forskellige løsningsscenarier - fra papirbaserede billetter og kort, til løsninger omkring eksisterende kredit/chipkort, samt andre kortløsninger som forudsætter udstyr til billetkontrol/validering i busser og tog. De løsnings-scenarier, som forudsætter udstyr i busser og til kontrol, vil være dyrere i anlæg og drift, men vurderes til at tilbyde rabattilbud til en bredere gruppe af borgere. I arbejdet indgår ligeledes en landsdækkende løsning til fortsat salg af zonebilletter i bus og evt. automater.

En funktionsduelig ikke digital billetløsning er en forudsætning for en senere udfasning af det nuværende Rejsekort med de blå punkter. Når der foreligger et konkret oplæg til en ikke-digital løsning, vil det blive forelagt for Midttrafiks bestyrelse.

Fremtid for Midttrafik app

Midttrafik app er kundernes foretrukne kanal for køb af enkeltbilletter, pendlerkort og Ungdomskort i Midttrafiks område. Ligeledes er det den eneste kanal for køb af klippekort, pendlerklip og ikke mindst specialbilletter som dagsbilletter og eventbilletter. App-plattformen indeholder også den webshop, der håndterer salget af Midttrafiks pensionistkort, ligesom Midttrafiks frikort udstedes her. App-plattformen havde i 2022 en årlig omsætning på ca. 270 mio. kr. og ca. 500.000 registrerede brugerprofiler. Til sammenligning var der i hele Region Midtjylland en i omsætning på Rejsekort på 267 mio. kr. og ca. 400.000 brugere med et aktivt Rejsekort.

På sigt vil de nye apps fra Rejsekort & Rejseplanen samt initiativer fra f.eks. DSB (Check ind) medføre, at nogle kunder vælger at flytte fra Midttrafik app til andre tilbud – primært på pendlerkort, Ungdomskort og enkeltbilletter. Derfor vil administrationen løbende vurdere, hvorvidt (og hvor længe) det giver mening at opretholde Midttrafik app som salgskanal for Midttrafiks bagvedliggende app-plattform.

Administrationen vil på månedsbasis opgøre antallet af oprettede brugere, omsætning og antal salg for hhv. Midttrafik app og Rejsebillet (i Midttrafiks område). Derudover får nyligt lancerede produkter i Rejsebillet særlig opmærksomhed for at spore eventuel overflytning af brugere fra Midttrafik app til Rejsebillet. Dette forudsætter, at der kan foretages en meningsfuld opsplitting og indtægtsdeling i Rejsebillet fra starten. Administrationen vil derudover løbende vurdere de overordnede økonomiske konsekvenser

ved kundernes migrering, da Midttrafik kan risikere et indtægtstab, hvis kunderne flytter fra enkeltbilletter i Midttrafik app til Rejsekortlignende app løsninger med lavere takster.

Udfasning af det bagvedliggende system i app-plattformen vurderes ikke at være realistisk på kort eller mellemlangt sigt. Dette skyldes, at Midttrafik så ikke vil have mulighed for pensionistkortsalg, kundecentersalg, frikort eller webshop. Det vurderes ikke, at disse produkter vil blive understøttet af nationale løsninger.

Måtte udviklingen i brugernes anvendelse af Midttrafik app medføre, at der skal ske væsentlige reduktioner af Midttrafiks apps funktionalitet, vil det blive indstillet til bestyrelsen.

Økonomi - lånefinansiering

Ifølge seneste vurdering af økonomien er finansieringsbehovet fra Rejsekort & Rejseplan på samlet 361 mio. kr. hvoraf Midttrafiks andel er på ca. 28 mio. kr. for alle faser. Regeringen, KL og Danske Regioner har aftalt mulighed for, at trafiksselskaberne 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 forventes at blive ca. 62,4 mio. kr.

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. Finansieringen er opdelt i 3 faser, hvoraf Midttrafik har betalt første rate i den igangværende fase 1 på ca. 7 mio. kr. i marts 2023 uden at optage lån. De 2 resterende rater i fase 1 (i alt ca. 11 mio. kr.) forventes begge betalt i 2024. Finansieringsbehovet i fase 1 kan ændre sig i forhold bestyrelsens beslutning vedr. den ikke digitale løsning. Foreløbig forventer Midttrafik at kunne klare finansieringen over likviditeten uden at optage lån.

Foreløbige tal baseret på den oprindelige business case suppleret med nyt estimat over pris- og lønudviklingen er, at Midttrafiks andel af fase 2 og 3 finansieringen er ca. 10 mio. kr. Det forventes, at udbetaling af hele lånet for begge faser sker i 2025.

Udgifter til fjernelse af "blå punkter" i busser og på perroner skal ligeledes finansieres af Midttrafik, og udgifterne hertil er meget usikre. Administration har lavet et overordnet overslag, der viser en udgift i størrelsesorden 8-12 mio. kr. inkl. moms, men det afhænger meget af, hvordan det praktisk bliver muligt at gennemføre opgaven.

Ifølge business casen fra Rejsekort kan Midttrafik forvente reduktioner af driftsudgifterne til Rejsekortet fra 2028. Gevinsten opnås ved nedlukning af den nuværende løsning med fysisk check ind/check ud på "blå punkter", og fremkommer når den nye app løsning er etableret og i sikker drift. Dette forventes at ske fra 2028, hvorefter ejernes samlede bidrag til drift af Rejsekortselskabet i Business-casen vurderes at kunne reduceres med ca. 250 mio. kr. årligt. Med samme fordeling som udgifter vil det betyde en besparelse på 19 mio. kr. pr. år for Midttrafik.

Som det fremgår i nedenstående skema, vil den årlige mindre betaling for Midttrafik fra 2028 betyde, at investeringen er tjent ind på 2 år. Efter 2030 forventes en netto-besparelse til drift af Rejsekort, men businesscasen er stadig usikker, da der endnu ikke er valgt en løsning til de ikke digitale borgere.

Sidst nye opdaterede vurdering af økonomien:	År	Udgift mio. kr.	Besparelse mio. kr.	Nettoudgift Midttrafik
Fase 1, rate 1	2023	7		7
Fase 1, rate 2 & 3	2024	11		11
Fase 2 & 3	2025	10		10
Afledte omkostninger hos Midttrafik	2028	12	2	10
Forventet besparelse i 2029	2029		19	-19
Forventet besparelse i 2030	2030		19	-19
I alt	2030	40	40	0

Midttrafik finansierer udgifterne til faserne i projektet enten via Midttrafiks egen likviditet, eller ved hjælp af optagelse af lån ved Kommunekredit. Midttrafik forventer at tilbagebetale lånene når de forventede driftsøkonomiske besparelser effektueres. På den måde kan bestillerne holdes økonomisk skadesløse i en i øvrigt udfordrende økonomisk periode.

Der vil i 2028 være en yderligere besparelse på udgifter til den oprindelige Rejsekort-investering, da lånet bliver delvist færdigbetalt. Der er, i forbindelse med investeringen, optaget tre lån, som afdrages hvert år med ca. 11,7 mio. kr. + renter på knap 1 mio. kr. I 2028 betales sidste afdrag på det oprindelige lån og dermed falder ydelsen med ca. 50%. Herefter betales til de to resterende lån i 2029 og 2030 med ca. 0,5 mio. kr. og 0,2 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Fase 0 – 3 Rejsekort & Rejseplan AS strategi for udvikling af national trafikinformations- og mobilitetstjeneste

6 Resultat af Midttrafiks 65. udbud – Viborg bybusser og lokalruter

Resumé

Bestyrelsen godkendte i november 2022 udbudsgrundlaget for 65. udbud, som på daværende tidspunkt omfattede bybus- og lokalrutekørsel i Viborg og Holstebro Kommuner. Holstebro Kommune valgte efterfølgende at nedlægge sine bybusser, så Midttrafik måtte annullere Holstebros andel i udbuddet.

Viborgs andel omfatter ca. 56.000 køreplantimer pr. år og træder i kraft ved køreplansskiftet i sommeren 2024. Busselskabet Umove har vundet kontrakten, og driften bliver med elbusser.

Sagsfremstilling

Udbuddet for Viborg omfatter 15 ruter, som vil blive betjent med 27 kontraktbusser og mindst 3 reservebusser. Udbuddet er gennemført som et udbud med forhandling, og følgende busselskaber afgav endeligt tilbud på kontrakten:

- Nobina
- Tide Bus
- Umove

Den nuværende bybuskontrakt varetages af Arriva, og lokalruterne varetages af TK Bus og Midtbus Jylland.

I henhold til tildelingsmodellen, der vægtede pris og kvalitet med hver 50 %, afgav Umove det bedste tilbud. Kontrakten blev indgået 12. juli 2023 efter udløbet af standstill perioden og indsendelse af garanti fra selskabet.

Fakta om udbuddet

Køreplantimer (pr. år)	55.905
Antal ruter	15
Antal kontraktbusser	27
Antal reservebusser	Mindst 3
Driftsstart	30. juni 2024
Kontraktløbetid (driftsperiode)	10 år
Forlængelsesperiode	Op til 2+2 år
Bonus for kundetilfredshed	Max. 1.110.000 kr. pr. køreplanår

Kontrakten blev udbudt med krav om nulemission med udgangspunkt i den standard A-kontrakt, som Midttrafik gennem de seneste udbud har udviklet for udbud med krav om nulemissionsbusser. Det betyder, at kontrakten på en række områder indeholder betingelser, der fremmer muligheden for at opnå gode tilbud på nulemissionsbusser. Det gælder fx kompensationsmodel ved tilkøb og reduktion i antal busser samt kompensation ved ændring i elafgift.

Udbuddet er blevet gennemført som udbud med forhandling med prækvalifikation af 4 ansøgere til pakke 1 (Viborg), hvor selskaberne blev prækvalificeret på baggrund af

mindstekrav til økonomi og erfaring med lignende buskørsel og indførsel af alternative drivmidler. Ud over de 3 selskaber, der afgav endelige tilbud, blev også Arriva prækvalificeret, men de valgte ikke at afgive endeligt bud.

Udbuddet blev oprindeligt udbudt som bybus- og lokalrutekørsel i Viborg og Holstebro Kommuner, hvor Viborgs andel var pakke 1 og Holstebros andel var pakke 2. Der blev i starten af april afholdt forhandlingsmøder med de selskaber, der havde budt på en eller begge af pakkerne. 30. april besluttede Holstebro Kommune, at der ikke skal køre bybusser i Holstebro fra køreplansskiftet 2024, og at det aktuelle udbud skulle annulleres. Det betød, at Midttrafik måtte annullere pakke 2 og kun tildele kontrakten for pakke 1.

Kontrakten blev tildelt på baggrund af følgende kriterier:

Underkriterier	Vægtning i procent
Pris	50 %
Driftskvalitet	25 %
Implementeringsplan	10 %
Materielkvalitet	10 %
Arbejdsmiljø	5 %

Betydning for kunderne

Busserne bliver produceret af det kinesiske selskab Yutong. Der er tale om modellerne E12 og U12, som begge er 12,2 m lange, har lav entré, henholdsvis 35 og 39 siddepladser samt henholdsvis 35 og 36 ståpladser. Til glæde for kunderne leveres busserne med elektrisk kørestolsrampe, trådløst 5G-internet og USB-stik ved sæderne til opladning.

Elbusserne har ingen udledning ved kørsel, og opvarmningen af busserne vil udelukkende ske via energi fra bussernes batterier, så der ikke kommer udledning fra et oliefyr. Elbusserne er støjsvage, så kunderne vil opleve en betydelig støjreduktion i forhold til dieselbusser.

Umove har planlagt, at driften kommer til at ske via det eksisterende depot i den vestlige del af Viborg by, hvor der bliver etableret ladeplads til hver enkelt bus.

Økonomi

Viborg Kommune har fravalgt option på automatisk fastspænding af kørestole, som var den eneste option i udbuddet.

Kontraktbetalingen pr. år er ca. 46.600.000 kr., hvilket er indenfor den økonomiske ramme, som Viborg Kommune på forhånd havde opstillet. Timeprisen er 818 kr., hvilket Midttrafik vurderer er en god pris i det nuværende marked.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

7 Renovering af chaufførfaciliteter

Resumé

Igennem kontrakter med busselskaberne sørger Midttrafik for, at busselskaberne skal afsætte et årligt beløb til vedligehold af faciliteter på de endestationer, deres busser anløber. Busselskaberne sørger således selv for at opretholde en ordentlig standard for pausefaciliteterne for deres chauffører. I byer med bybuskørsel anløber mange forskellige selskaber, og der er større slitage på faciliteterne. Derfor ønskede direktionen, at der blev lavet en gennemgang af faciliteterne i de byer, hvor der er fælles pausefaciliteter. Administrationen har gennemgået faciliteterne i de byer, hvor der er fælles pausefaciliteter.

Sagsfremstilling

Direktionen har besluttet en gennemgang af faciliteterne i de byer, hvor der er fælles pausefaciliteter. Betegnelsen "fælles" dækker over en endestation, hvor flere selskaber benytter samme pausefaciliteter. Hvis gennemgangen viste, at der var behov for et løft af faciliteter, ønskede direktionen at afsætte midler til at bringe standen af pausefaciliteter op på et passende niveau. Årsagerne til ønsket om ordentlige pausefaciliteter bunder bl.a. i et ønske om at gøre det mere attraktivt at være buschauffør og derigennem bidrage til at lette rekrutteringsopgaven for busselskaberne.

I efteråret 2022 havde administrationen en fysisk gennemgang af fælles chaufførfaciliteter i bybusbyerne i Midttrafiks område. Vi konstaterede, at standarden var tilfredsstillende de fleste steder. Fx Herning og Silkeborgs pausefaciliteter var inden for få år renoveret og fortsat i fin stand.

Tre steder fandt vi faciliteterne værende under standard: Skanderborg, Horsens og Skive. På de tre endestationer var pausefaciliteter slidte og toiletfaciliteterne trængte til et løft. Da der var tale om tre større opgaver, lavede administrationen aftale med Sinding & Co. om entreprise på renoveringsprojekterne. Sinding & Co. har tidligere stået for projekter på rutebilstationen i Aarhus.

Under gennemgangen af nuværende lokaler havde vi en god dialog med mange chauffører på de forskellige endestationer. I Randers ønskede chaufførerne, at man ikke kunne se ind til deres pauserum efter mørkets frembrud samt tilkendegav, at deres spiseborde var klistrede. Kort efter var der sat persiener op i vinduerne, indgangsdøren (glasdør) havde fået påsat matteret folie og deres borde var blevet høvlet og genlakeret. Flere sagde, at især ordentlige toiletfaciliteter er vigtige. Efterfølgende har flere chauffører udtrykt, at de er meget glade for, at de har fået forbedret deres faciliteter.

Renoveringsarbejdet i Horsens og Skanderborg startede i uge 13, og arbejdet var afsluttet i uge 20. Under arbejdet har chaufførerne kunnet benytte tilstødende lokaler under pauser. I Skanderborg havde chaufførerne ikke andre muligheder for pausefaciliteter, derfor blev der i perioden opstillet en skurvogn med toiletfaciliteter. I Skive opstartede man arbejdet i uge 20 og afsluttede i uge 26. Administrationen og Sinding & Co. har endelig gennemgang af faciliteterne efter sommerferien 2023.

Der blev afsat 1,8 mio. kr. til projekterne i Skanderborg, Skive og Horsens. Budgettet forventes at blive brugt, uden overskridelser.

Rutebilstationen i Aarhus

Vi har ændret åbningstiderne på Kundecenteret, så der nu er åbent for personlig betjening mandag og fredag kl. 10 – 16, onsdag kl. 10 – 18. Samtidig starter en forsøgsordning, hvor Midttrafiks mobile kundecenter vil besøge, Norddjurs, Ringkøbing-Skjern, Viborg og Skive kommuner på månedlig basis. Personalet der tidligere sad fast på Kundecenteret/Rutebilstationen er blevet flyttet til Søren Nymarks Vej for bl.a. at skabe en bedre dynamik imellem løsning af kundevendte opgaver imellem Kundeservice og Kundecenter. Denne omrokering har skabt ledige lokaler på Rutebilstationen. Det betyder, at chaufførerne også her får forbedret deres faciliteter. Chaufførerne får bl.a. nyt køkken og et nyt lokale, hvor de kan slappe af ved længere ophold. Herudover får de resterende lokaler på Rutebilstationen også en gennemgang, hvilket betyder, at der bliver lavet stort mødelokale samt personale-/køkkenfaciliteter bliver opfrisket.

Administrationen har derudover lavet aftale med G4S, der fra 1. september 2023 lejer tre kontorlokaler på 1. sal. Lokalerne vil blive benyttet af billetkontrollørerne til pause-, kontor- og mødefaciliteter. Billetkontrollørerne vil dele fællesrum og køkken med Midttrafiks medarbejdere. Administrationen håber, at G4S' tilstedeværelse vil have en dæmpende effekt på utilpasset opførsel i det offentlige venterum og generelt omkring Rutebilstationen. G4S ser frem til at få så central en lokation, og Midttrafiks medarbejdere glæder sig til de nye beboere i bygningen ankommer.

Eksempler på forbedringer

Nedenfor ses eksempler på forbedringer af chaufførfaciliteter:

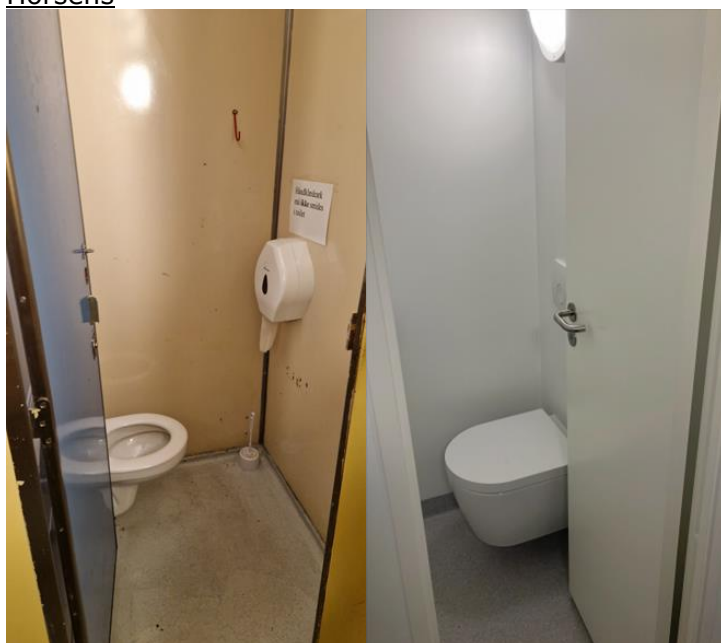
Skive



Skanderborg



Horsens



Direktøren indstiller,
at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

8 Status på det arbejdet med de publikums- vendte faciliteter

Resumé

Midttrafik arbejder sammen med kommunerne og andre aktører om at styrke stoppestedsfaciliteter og knudepunkter i en række projekter. Midttrafik støtter indsatsen for bedre stoppesteder økonomisk gennem stoppestedspuljen og yder løbende rådgivning til kommunerne om det gode stoppested. Samtidig har vi igangsat en række projekter, som sikrer viden og understøtter området. Gennem indsatser som stoppestedspuljen, udvikling af koncept for mobilitetshubs samt EU-projektet MOVE, er det lykkedes at skabe mere opmærksomhed om de fysiske rammer om den kollektive trafik.

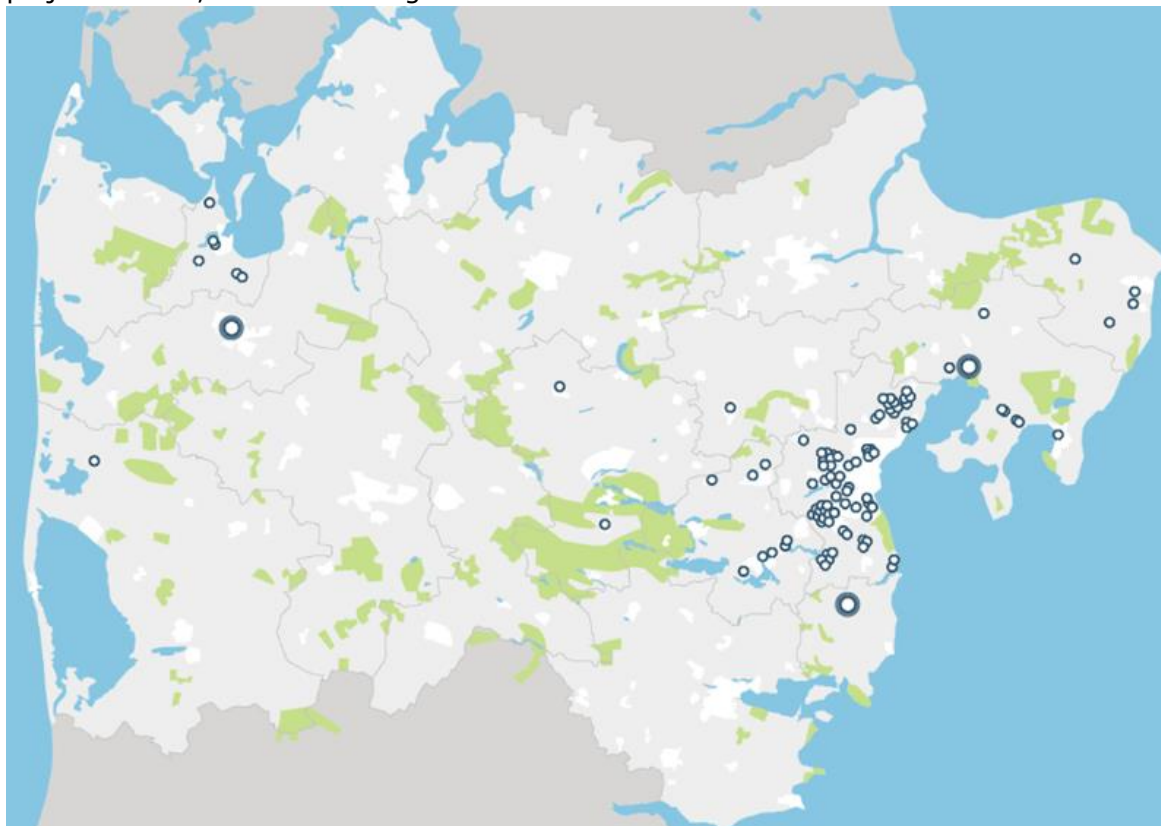
Sagsfremstilling

Stoppestedspuljen

Midttrafik stoppestedspulje støtter i alt 17 projekter i 8 kommuner med en samlet anlægssum på 9.708.000 mio. kr., hvoraf stoppestedspuljen støtter med 3.854.000 kr.

Godt halvdelen af projekterne, støttet gennem stoppestedspuljen, er gennemført og Midttrafik venter endelig afrapportering for yderligere 4 projekter inden årsskiftet.

I alt har 99 stop/terminaler/stationer fået et kvalitetsløft med hjælp fra stoppestedspuljens midler, stederne fremgår af kortet herunder:



Figur 1: På kortet vises lokationer som har opnået støtte gennem stoppestedspuljen. De tre større udpegninger viser lokaliteten for de tre mobilitetshubs der gennemføres visionsprojekter for.

Et vigtigt formål med stoppestedspuljen er at understøtte udvikling af og vidensdeling om best case practice på stoppestedsområdet. Derfor arbejder administrationen på en platform for deling af de gode erfaringer, så det bliver let for kommunernes mobilitetsmedarbejdere at finde inspiration og viden om, hvordan de styrker publikumsfaciliteterne.

Puljen er endnu en gang åben for nye ansøgninger med ansøgningsfrist 23. oktober. Der er 1,1 mio. kr. tilbage i puljen, og bestillerne viser forsat stor interesse for puljen og dens resultater fra bestillerne.

Mobilitetshubs

Over det seneste år har administrationen arbejdet med at samle erfaringer og viden til etablering af et netværk af mobilitetshubs i Midttrafiks område.

To visionsprojekter for udvalgte cases i hhv. busterminalen i Rønde samt trafikterminalen i Holstebro, har dannet grundlag for vidensindsamlingen, og konturerne af et egentligt koncept er så småt ved at tegne sig.

Administrationen arbejder over efteråret sammen med Odder Kommune om udvikling af en mobilitetshub i Odder, hvor området omkring stationen står overfor en større byudvikling.

Herefter er det hensigten, at et egentligt koncept for mobilitetshubs præsenteres og behandles af bestyrelsen, som grundlag for en revideret udgave af stoppestedshåndbogen i løbet af 2024.

MOVE

I juni i år, fik Midttrafik tilsagn om EU-midler som del af projektet MOVE til at styrke knudepunkter i yderområder med et særligt fokus på knudepunkter for flextrafikken og på afprøvning af mere moderne løsninger for cykelparkering. Over de kommende 4 år skal Midttrafik i samarbejde med kommunerne opgradere/etablere omkring 25-30 knudepunkter af varierende størrelse og tilbud af udstyr.

I skrivende stund arbejder administrationen med screening af egnede lokationer samt etablering af samarbejdsaftaler med bestillerne.

Projektet har modtaget 1,15 mio. kr. i medfinansiering fra EU. Herudover finansieres projektet af Midttrafiks stoppestedspulje, arbejdsindsats fra Midttrafiks medarbejdere samt medfinansiering fra de pågældende kommuner.

Samarbejde med Vejdirektoratet

Administrationen arbejder ligeledes med at forbedre stoppestedsforholdene på statsvejnettet, hvor Vejdirektoratet har ansvaret for stoppestedsforholdene. Administrationen har løbende været i dialog med Vejdirektoratet og forsynet dem med konkrete handlingsplaner og ønsker til forbedringer af stoppesteder. Derved er det lykkedes at opnå forbedringer på en række af statsvejnettets busstoppesteder. I 2022 er følgende projekter gennemført:

- Udskiftning af læskærm, cykelparkering, Mønsted
- Udskiftning af læskærm, cykelparkering, Brejning
- Udskiftning af læskærme, Cykelparkering, Videbæk
- Opsætning af læskærm, platform, cykelparkering ved Grundvad, Viborg
- Opsætning af læskærm ved Viborgvej, Hammershøj
- Opsætning af læskærm Ringboulevarden, Randers

- Opsætning af læskærm, Sti og cykelparkering, Læsten
- Overdækket cykelparkering, topskilt, skraldespand Karup.
- Cykelparkering, topskilt, skraldespand, Voldby

I skrivende stund påbegyndes etablering af buslommer og stoppested ved Holstebro, Viborgvej udfor Mejrup samkørselsplads. Projektet forventes afsluttet inden årsskiftet.

Løbende rådgivning

Administrationen er ligeledes løbende involveret i anlægsprojekter af forskellig art. bl.a. ombygningen af Skanderborg Station i 2022 samt den kommende etablering af en ny bybusterminal i Jernbanegade i Viborg i 2024.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

9 Midttrafik app - kunder logget ud

Resumé

I forbindelse med flytning af Midttrafik app til nye servere blev det nødvendigt for kunder at logge ud af appen og ind igen manuelt.

Sagsfremstilling

Natten til onsdag 21. juni blev Midttrafik app flyttet til nye servere. Baggrunden for flytningen var et ønske om en mere stabil drift og et mere robust setup, der blandt andet kan opdateres uden nedetid. Det nye setup er redundant – dvs. at der kører to servere samtidig. Hvis den ene går ned, kan Midttrafik app køre videre på den anden. Flytningen blev gennemført efter grundig dialog med hostingleverandøren.

Datamigreringen forløb uden problemer og tests foretaget af Midttrafik og appleverandøren viste ingen fejl. Om morgenen ved 05.00 tiden begyndte vi dog, at få meldinger fra chauffører om, at nogle kunder var logget ud. Det viste sig, at login data for en betydelig del af kunderne var knyttet til de gamle servere. Derfor skulle alle kunder logge ud og ind igen for at kunne benytte Midttrafik app. Derefter var login data igen knyttet til de rigtige servere.

Kl. 05.00 onsdag morgen ville det stadig have været muligt at rulle tilbage, men alt data genereret siden kl. 01.00, da serverflytningen blev gennemført, ville i så fald være tabt, og et større oprydningsarbejde skulle i gang. Derudover ville tilbagerulningen tage op mod 1 time, hvor appen ville være utilgængelig. Vi valgte - i samråd med appleverandøren - at "falde fremad" dvs. at køre videre og håndtere situationen.

Denne øvelse gav en del kundehenvendelser, da mange kunder havde glemt adgangskode, havde glemt hvilket telefonnummer de var registreret med osv. Hurtigt fik vi etableret beskeder i appen, samt foretaget opdateringer af begge apps, så problemets omfang forblev relativt overskueligt. Stigningen i kundehenvendelser var på ca. 650 stk. i perioden omkring opdateringen, hvilket mestendels kan tilskrives kundernes problemer med at logge ud og ind.

Samtidig blev chauffører og kontrollører instrueret i at udvise konduite og medtage kunder, der af den ene eller anden grund ikke kunne vise deres billet/pendlerkort eller ungdomskort. Det vigtigste var at få kunderne med – derefter kunne de logge ind mens de sad i bussen og købe billetten, mens de var på vej. Det estimerede indtægts-tab som følge af konduite osv. er estimeret til ca. 100.000 kr. – hvilket fremgår af tabellen. Dette er det direkte indtægstab "alt andet lige" i Midttrafik app.

Ugedag	2023	Antal	Omsætning	Ugedag	2022	Antal	Omsætning	Andel	Beløb
Søndag	18-jun	7307	407362,5	Søndag	19-jun	6.626	410.121	99%	
Mandag	19-jun	13317	675748,27	Mandag	20-jun	12.183	667.216	101%	
Tirsdag	20-jun	13962	637630,25	Tirsdag	21-jun	12.314	587.463	109%	
Onsdag	21-jun	10.979	577.029	Onsdag	22-jun	13.874	655.021	88%	77.992
Torsdag	22-jun	11.601	558.093	Torsdag	23-jun	13.081	585.374	95%	27.281
Fredag	23-jun	13.624	631.277	Fredag	24-jun	14.707	625.678	101%	
Lørdag	24-jun	10.066	457.175	Lørdag	25-jun	9.757	434.777	105%	
Søndag	25-jun	6.497	355.283	Søndag	26-jun	6.637	373.267	95%	
Mandag	26-jun	10.206	565.987	Mandag	27-jun	10.839	545.160	104%	
Tirsdag	27-jun	10.977	520.457	Tirsdag	28-jun	11.285	604.984	86%	
Onsdag	28-jun	11.416	605.318	Onsdag	29-jun	11.531	622.314	97%	

Der er ikke taget hensyn til eventuelle merindtægter på Rejsekort, i billetmaskiner, hos chaufføren ligesom eventuelle ydre forhold (vejr, events osv.) ikke er indregnet.

Ved eventuelle fremtidige serverflyt er der taget hensyn til ovenstående problemstilling der på forhånd hverken var forudset af hostingleverandøren, af Midttrafik eller vores appleverandør.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

10 Forbedret rejsegaranti i flextrafik

Resumé

Administrationen igangsatte ifm. harmoniseringen af de åbne flextrafik-produkter et arbejde med at harmonisere/ensrette rejsegarantien i flextrafik. Oplægget til dette blev godkendt af direktionen i juni 2023 med implementering fra 26. juni 2023.

Baggrunden for dette arbejde var, at den hidtidige rejsegaranti havde mangler, som administrationen ønskede udbedret. Derudover var ønsket også at sikre en ensretning af reglerne mellem både flextrafik-produkter og ift. rejsegarantien på bussiden.

Sagsfremstilling

I forbindelse med harmoniseringen af Flextrafiks åbne produkter; flextur, flexbus og plustur, har administrationen også arbejdet med harmonisering/ensretning af rejsegarantien i Flextrafik, som direktionen godkendte i juni 2023. Den forbedrede rejsegaranti blev implementeret sammen med resten af harmoniseringen 26. juni 2023.

Hvorfor forbedret rejsegaranti?

Inden den forbedrede rejsegaranti i Flextrafik, var der mangler ift. dækning på rejser med flextrafik og skift til/fra Midttrafiks busser, Midtjyske Jernbaner og Letbanen. Samtidig har den forbedrede rejsegaranti sikret, at kunderne kan få rejsegaranti på deres ture, uanset om de er bestilt med fokus på afhentningstidspunktet og eller som 'senest fremme'.

Den forbedrede rejsegaranti i Flextrafik er udarbejdet med henblik på sammenhæng med reglerne for rejsegaranti i Midttrafiks busser, Midtjyske Jernbaner og Letbanen. Igen for at sikre en ensretning for især de åbne ordninger, da de sidestilles med alm. kollektiv trafik.

Den forbedrede rejsegaranti i Flextrafik

Overordnet vil kunderne, ligesom tidligere, kun være berettiget til rejsegaranti i flextrafikken, hvis de aftaler det med Midttrafik.

De kan få refusion for en tur i taxa, eller hvis de får en til at køre sig. Der dækkes kørselsudgifter op til 75 km i taxa og 75 km hver vej, hvis der køres i privatbil, og rejsegarantien gælder kun for den tur, der var planlagt/bestilt. Dette er også reglen på bussiden.

For handicapkunderne tilbydes der ekstra service, da der ikke er nogen begrænsning for antallet af km ifm. dækning af kørselsudgifterne og de får også muligheden for at få nulstillet egenbetalingen, hvis de vælger at vente på bilen. Handicapkunderne tilbydes den ekstra service, da de er en borgergruppe, som har svært ved at finde alternative transportmuligheder og har særlige behov ifm. kørslen fx for ekstra hjælp til at komme til/fra hjemmet og bilen.

Den forbedrede rejsegaranti i Flextrafik bygger også på en synliggørelse og inkludering af servicevinduet for afhentningen på -5/+20 min. for flextur, plustur og handicapkørsel. Formålet hermed er at sikre, at kunderne bliver vidende om og tager højde for, at

deres oplyste afhentningstidspunkt kan ændre sig med op til 20 min. og der kommer tid oveni dette, inden rejsegarantien træder i kraft.

For flexbus er servicevinduet på 0/+15 min. ikke medtaget, da flexbussen er en erstatning for den alm. bus med fast køreplan. Rejsegarantien for flexbus træder dermed i kraft ved 20 min. forsinkelse ligesom den alm. bus, selvom Flextrafik kan komme op til 15 min. efter det aftalte afhentningstidspunkt.

Følgende er de væsentligste ændringer med den forbedrede rejsegaranti:

- Rejsegaranti på ture bestilt med fokus på afhentningstidspunkt
- Rejsegaranti på samlet rejse med Midttrafik-produkter
- Ensretning og konkretisering af, hvornår en flextrafik-bil er forsinket
- Opdeling mellem rejsegarantireglerne for åben flextrafik og handicapkørsel

Det samlede oplæg til rejsegaranti fremgår af bilag 1.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 10.a Bilag 1 - Oplæg til rejsegaranti i flextrafik

11 Forbedrede rejsemuligheder med flexstur over grænsen mellem Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik

Resumé

Midttrafik har med harmoniseringen af bl.a. flexstur gjort det nemmere for kunderne at rejse på tværs af kommunegrænser. I forlængelse heraf indstiller administrationen, at mulighederne for at bruge flexstur over grænsen til Nordjylland også forbedres.

Sagsfremstilling

Nuværende tilbud

I dag har Midttrafik en aftale med Nordjyllands Trafikselskab (NT) om, at man kan bruge flexstur på tværs af regionsgrænsen.

Tilbuddet er:

- Flexstur kan bestilles til/fra alle kommuner i Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskabs områder.
- Prisen for at køre over regionsgrænsen er 14 kr. pr. km, minimum 70 kr.
- Turen skal bestilles telefonisk.
- Kunden kan bestille både tur/retur hos det ene trafikselskab, hvis returrejsen bestilles samtidig med udrejsen. Hvis kunden kun bestiller en udrejse, skal den bestilles ved det trafikselskab, hvorfra man rejser, og returrejsen bestilles hos det andet trafikselskab.

Bortset fra ensartede priser, er det serviceniveauet hos det trafikselskab, man bestiller ved, der gælder. Derfor er der fx forskellige regler for antal medrejsende, bestillingsfrist og en række andre parametre, afhængig af, om man bestiller ved Midttrafik eller NT.

Ordningen har ikke været brugt særligt meget. I 2022 var der således 104 ture fra Midttrafik til NT, og 32 ture fra NT til Midttrafik.

Foreslåede forbedringsmuligheder

Både NT og Midttrafik har de seneste år arbejdet med at forbedre mulighederne i flexstur, herunder at harmonisere priserne inden for eget område.

De to selskabers administration har derefter arbejdet med at forbedre tilbuddet til kunderne, så flexstur også bliver et bedre supplement til den øvrige kollektive trafik hen over regionsgrænserne.

Foreslåede takster

Det er især priserne, vi har set på, da 14 kr./km ikke er en attraktiv løsning for kunderne.

Midttrafik har pt. tre prisniveauer:

- Standardtakst: 7 kr./km, min. 35. kr.
- Knudepunkt: 3 kr./km, min 22. kr., efter 20 km 7 kr./km.
- Byzone: 14 kr./km, min 100. kr. Ture ind og ud af byzonen er til høj takst.

NT har to prisniveauer:

- Lav takst: 6 kr./km, min. 60 kr.
- Høj takst: 12 kr./km, min. 145 kr. Ture mellem områder med lav takst og høj takst er til lav takst.

Begge selskaber har besluttet, at taksterne i flextur indeksreguleres med taksterne i den øvrige kollektive trafik i januar måned. Ovenstående priser er således 2023-niveau.

Administrationen i de to selskaber anbefaler, at de to selskabers bestyrelse beslutter, at der hen over regionsgrænsen indføres to niveauer, således der ikke gives rabat til knudepunkter, idet knudepunkter ikke er et begreb, der anvendes i NT's område.

For ikke at skulle træffe beslutning om takster hvert år, anbefaler administrationen i de to selskaber, at der træffes en principbeslutning om at bruge den højeste takst på hhv. km-takst og minimumstakst fra hvert af de to selskaber, når prisen fastlægges. Når et af selskaberne ændrer sine priser, vil prisen på ture over regionsgrænsen således automatisk blive justeret.

Med dette princip ville de nuværende takster se således ud for ture over regionsgrænsen i 2023:

- Lav takst: 7 kr./km, min. 60 kr.
- Høj takst: 14 kr./km, min. 145 kr.

Den høje takst vil gælde for al kørsel til/fra byzoner i Midttrafiks område, uanset om det et knudepunkt eller ej. Prisen er uafhængig af, om kørslen er til/fra et område med høj takst i NT, da NT i modsætning til Midttrafik bruger den lave takst for kørsel ind i disse områder fra andre kommuner/områder.

I januar 2024 stiger taksterne. Prisen vil i 2024 være:

- Lav takst: 7 kr./km, min. 60 kr.
- Høj takst: 15 kr./km, min. 145 kr.

Da taksterne således vil blive reguleret i januar 2024, anbefales det, at den nye mulighed for kørsel over regionsgrænsen indføres i januar 2024, så den ikke lanceres i efteråret 2023 til én pris, og et par måneder senere skal prisen så reguleres.

Øvrige servicevilkår

Da den tilbudte kørsel med flextur over regionsgrænsen er en hybrid mellem de to trafikalselskabers løsninger, kan vi ikke tilbyde kørslen på Rejseplanen eller FlexDanmarks selvbetjeningsplatform. Turen kan kun bestilles via telefonisk betjening. Som det har været hidtil, kan man bestille tur/retur ved samme selskab, eller bestille hver del af turen hos det selskab, den del af turen køres fra.

Der er ingen rabat til medrejsende på flextur over regionsgrænsen.

Driftsdøgnet er kl. 6-23. Midttrafiks driftsdøgn er normalt til kl. 24, men NT har kun driftsdøgn til kl. 23, så dette anbefales at blive det fælles niveau.

De to trafikalselskaber har truffet forskellige valg omkring serviceniveau på en række parametre, som ikke umiddelbart kan harmoniseres med dette forslag pga. tekniske

begrænsninger i det system, der bruges til at administrere kørslen. Der vil derfor fortsat være forskel på en række parametre, bl.a:

- Antal medrejsende: 3 ved Midttrafik, 5 ved NT
- Bestillingsfrist/afbestillingsfrist: 1 time ved Midttrafik, 2 timer ved NT
- Accepteret afvigelse af ønsket afhentningstidspunkt: -15/+45 minutter ved Midttrafik, -15/+60 minutter ved NT
- Kørsel 24/12 og 31/12: ikke ved Midttrafik, NT tilbyder kørsel disse dage
- Børnerabat: ikke ved Midttrafik, NT tilbyder dette.

Økonomisk betydning

Det forbedrede tilbud forventes især at være relevant for kunder, der bor tæt på regionsgrænsen. Vi har bl.a. hørt om ønsket om bedre muligheder mellem Thy/Salling og Thy/Mors og mellem den nordlige del af Viborg Kommune og Hobro. Som nævnt anvendes muligheden ikke meget i dag, og vi har ikke nogen forudsætninger for at vurdere, hvor meget de foreslåede forbedringer vil ændre efterspørgslen.

Som ved al anden kørsel med flextur, betales nettoomkostningen for turen af den kommune, hvor turen starter. Dermed vil det være kommuner i Midtjylland, der betaler for hele turen fra Midtjylland til Nordjylland, og den nordjyske kommune vil betale for returkørslen.

Kørsel til Sydtrafik

Borgerne i Midttrafiks område har også i nogle tilfælde mulighed for at køre med flextur til Sydtrafik. I modsætning til den generelle aftale med NT, som gælder alle kommuner i de to trafikselskabers område, er aftalen med Sydtrafik bundet op på bilaterale aftaler mellem kommuner.

Der er således pt. flg. aftaler om kørsel med flextur:

- Mellem Hedensted Kommune og Vejle Kommune
- Mellem Herning Kommune og Billund Kommune
- Mellem Ringkøbing-Skjern Kommune og Varde og Billund kommuner

Der kan ikke køres flextur mellem kommuner i Midtjylland og andre kommuner i Region Syddanmark.

Prisen for at køre over regionsgrænsen er 7 kr. pr. km, minimum 45 kr.

Sydtrafik har andre regler for kørsel mellem kommuner, og har ikke pt. mulighed for at indgå en generel aftale om kørsel over regionsgrænsen i stil med den, Midttrafik har med NT.

Direktøren indstiller,

at taksten for kørsel med flextur over regionsgrænsen mellem Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab fastsættes til at være i to niveauer – en lav takst for kørsel til/fra alle områder i Midttrafik uden for byzone og til/fra et hvilket som helst sted i NT, og en høj takst for kørsel til/fra byzoner i Midttrafik og til/fra et hvilket som helst sted i NT.

at de nye takster indføres i januar 2024 sammen med prisreguleringen af takster.

at taksten fastsættes og reguleres efter et princip om, at højeste takst anvendes, så lav takst i 2024 vil blive 7 kr./km, min. 60 kr., og høj takst vil blive 15 kr./km, min 145. kr.

at serviceniveauet på øvrige forhold bliver som beskrevet.

12 Udfasning af mulighed for at betale med månedsfakturering for flextur-kunder

Resumé

Administrationen ønsker at udfase muligheden for månedsfakturering for flextur-kunder til 31. december 2023, da flextur sidestilles med alm. kollektiv trafik, hvor der ikke kan køres på kredit, og kunderne siden april 2023 har haft mulighed for at betale med Visa og MasterCard i flextrafik-bilerne.

Handicapkørsel med månedsfakturering vil blive bibeholdt, da dette er visiteret kørsel, og dermed en anden kundegruppe.

Sagsfremstilling

Administrationen ønsker at udfase muligheden for månedsfakturering for flextur-kunder til 31. december 2023.

Baggrunden herfor er, at flextur-ordningen sidestilles med alm. kollektiv trafik, hvor kunderne ikke kan køre på kredit. Samtidig har kunderne fået mulighed for at betale med Visa og MasterCard ude i Flextrafik-bilerne siden april 2023.

Handicapkørsel med månedsfakturering ønskes bibeholdt, da der er tale om en svagere, visiteret kundegruppe, som ikke nødvendigvis har et betalingskort og som kan have svært ved at skaffe kontanter. Det vil ikke være muligt som handicapkunde at betale med månedsfakturering på en flextur efter 31. december 2023.

Månedsfakturerings historie

Tilbuddet om månedsfakturering til flextur- og handicapkunder blev opstartet i februar 2021. Tilbuddet om månedsfakturering kom til med afsæt i Covid-19, hvor muligheden for kontant betaling ophørte for en periode, samt en efterspørgsel fra handicaporganisationer.

Pr. 10. august 2023 er 7.211 unikke kunder tilmeldt månedsfakturering. Heraf er 3.147 tilmeldt månedsfakturering på handicapkørsel, 2.909 tilmeldt på flextur og 1.155 tilmeldt månedsfakturering på både handicapkørsel og flextur. Ud af de 7.211 kunder har 4.956 kunder betalt med månedsfakturering siden 1. januar 2023.

Hvad betyder det for kunderne?

Hvis bestyrelsen godkender, at tilbuddet om månedsfakturering for flextur-kunder udfases til 31. december 2023, vil kunderne have følgende muligheder for at betale for deres flexture:

- Med kontanter ved indstigning i bilen
- Med Visa eller MasterCard ved indstigning i bilen
- Med et tilmeldt betalingskort ved bestilling (gælder kun ved online bestilling)

Fra 1. januar tom. 31. juli 2023 er 39 % af udførte flexture bestilt online. 98 % af disse er bestilt via midttrafik.flextrafik.dk og Flextrafik app'en og 2 % er bestilt via Rejseplanen. Bestilling via Rejseplanen er først blevet mulig pr. 26. juni 2023.

Planen for udfasningen

Administrationen vil løbende fra ultimo september 2023 fjerne informationen om månedsfakturerings på Midttrafiks hjemmeside og andre steder hvor dette i dag fremgår.

Kunderne vil ikke længere tilbydes muligheden for at blive oprettet til ordningen frem til den endelige lukning 31. december 2023.

Nuværende flextur-kunder, der er tilmeldt månedsfakturering, og bestillere vil også blive orienteret om udfasningen i løbet af oktober og november 2023.

Direktøren indstiller,

at tilbuddet om månedsfakturering for flextur-kunder udfases til 31. december 2023

at tilbuddet om månedsfakturering for handicapkunder bibeholdes

13 Status på lancering af flexharmonisering

Resumé

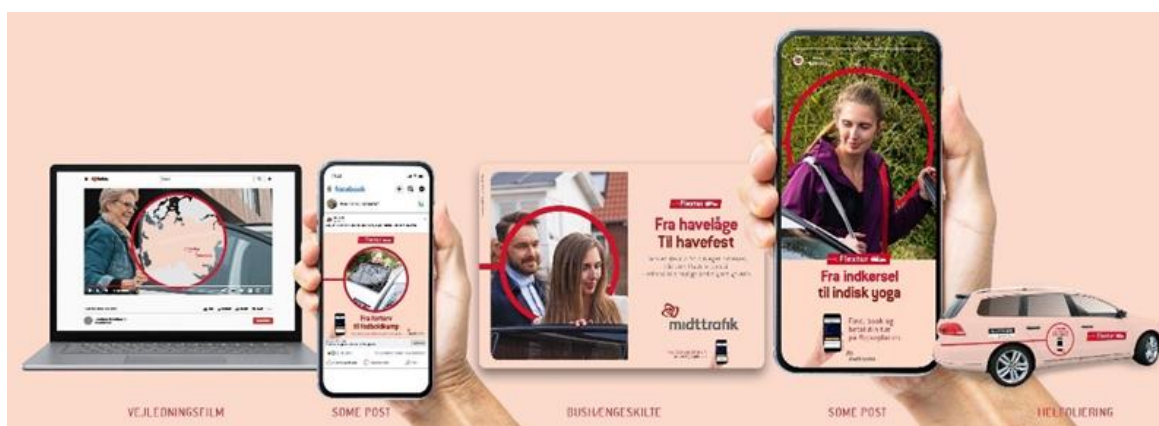
Administrationen orienterer om de første erfaringer efter harmoniseringen af flextur, plustur og flexbus.

Sagsfremstilling

Overgangen 26. juni 2023

Midttrafikks harmoniserede ordning for flextur, plustur og flexbus blev som planlagt implementeret mandag 26. juni 2023. Den tekniske implementering blev gennemført natten inden, så vi ved normal driftsdøgnet begyndelse mandag morgen kl. 6.00 kunne modtage bestillinger via midttrafik.flextrafik.dk og Flextrafik app'en som hidtil. Kl. 7.30 var flextur, plustur og flexbus også alle tilgængelige på Rejseplanen, og Midttrafik kunne dermed tilbyde kunderne at finde alle Midttrafikks åbne mobilitetstilbud (bus, tog, letbane, flextur, plustur og flexbus) på Rejseplanen, hvilket var et af hovedformålene med harmoniseringen. Kl. 8.00, da den telefoniske bestillingsmodtagelse åbnede, var harmoniseringen af alle ordninger således gennemført.

Tirsdag 27. juni begyndte den planlagte markedsføring på bl.a. hjemmeside, sociale medier, og i de efterfølgende dage begyndte flexvogne med folie at køre på landevejene.



Fra 26. juni og i perioden herefter har Midttrafik testet funktionaliteten af mulighederne for at søge og bestille flextur, plustur og flexbus på Rejseplanen.

Flere af vores samarbejdspartnere ved kommunerne har også bidraget til testen – både ved at teste på Rejseplanen og ved at undersøge nogle af de konkrete ture, der er blevet udført for at sikre, at de tilbudte ture også burde tilbydes. Det giver stor værdi for Midttrafik, når kommunerne bidrager til test med konkrete eksempler, der skal undersøges nærmere.

Generelt er billedet, at løsningen fungerer som ønsket.

Nogle knudepunkter i Plustur bliver ikke tilbudt helt så ofte som ønsket, så der arbejdes på at finjustere parametrene for, hvornår Rejseplanen tilbyder en plustur.

Rejseplanen har desværre – uafhængigt af Midttrafiks harmonisering – fjernet priserne på oversigten over søgeresultater, når kunden søger i Rejseplanen. Kunderne skal nu klikke på hver enkelt foreslåede kørselsmulighed for at se prisen. Ændringen skyldes lovkrav om at kunne give fyldestgørende prisinformation, som Rejseplanen ikke vurderer at kunne give i søgeoversigten. Midttrafik finder, at det er ærgerligt, at Rejseplanen har lavet denne ændring og er i dialog med Rejseplanen om en anden løsning, så kunderne kan se prisforskellene på fx tog, bus og flextur også i søgeoversigten.

Kundernes modtagelse af de nye muligheder

De harmoniserede ordninger har været i gang i ca. 10 uger, hvoraf de fleste uger har været hen over sommerferien. Det er derfor for tidligt at konkludere på, om ordningerne er modtaget godt.

Midttrafik arbejder desuden på at sikre, at data for bestillinger via Rejseplanen kan konsolideres fuldstændigt med data fra bestillinger på midttrafik.flextrafik.dk, Flextrafik app'en og telefoniske bestillinger. Der kan derfor kun trækkes overordnede tal for nuværende.

Antallet af ture

- Flextur er den største af de tre ordninger og er blevet harmoniseret både i forhold til pris og muligheden for at køre over kommunegrænser.
 - I 2023 har der inden harmoniseringen været ca. 3.100 ture i gennemsnit om ugen.
 - Efter harmoniseringen har der været ca. 2.700 ture i gennemsnit om ugen, dog med en stigning de seneste uger, så turantallet nærmer sig 3.100 ture om ugen. I de samme uger var der i gennemsnit ca. 2.600 ture om ugen i 2022.
 - Andelen af ture, der bestilles ved selvbetjening, er faldet fra ca. 40% til ca. 33%. Dette bekræftes af Midttrafiks bestillingsmodtagelse, hvor antallet af opkald er stort set uforandret over ferieperioden, selvom turantallet er faldet, og samtalerne varer lidt længere, da kunderne ofte efterspørger hjælp til at bruge Rejseplanen. Det er forhåbentlig en investering i, at kunderne på sigt i højere grad betjener sig selv på Rejseplanen.
 - Ca. 23% af turene i flextur er til og/eller fra et knudepunkt.
 - Ca. 20% af turene er over en kommunegrænse.
- Plustur er den ordning, som relativt er blevet udvidet mest, idet antallet af kommuner med plustur er steget fra 5 til 16.
 - I 2023 har der inden harmoniseringen været ca. 138 ture i gennemsnit om ugen i de fem kommuner.
 - Efter harmoniseringen er tallet steget til 296 i gennemsnit, og over 300 om ugen hver af de seneste fire uger.
 - Plustur kan kun bestilles over Rejseplanen.
- Flexbus er den mindste ordning, og den er stort set uforandret i harmoniseringen.
 - I 2023 har der inden harmoniseringen været ca. 570 ugentlige ture.
 - Efter harmoniseringen er tallet faldet til 436 ugentlige ture, hvilket sandsynligvis alene skyldes ferieperioden. I 2022 var der ca. 455 ture om ugen i samme periode. De seneste to uger har vi dog ligget på samme niveau som i tilsvarende uger i 2022.
 - Selvbetjeningsgraden på flexbus er uforandret før og efter harmoniseringen.

Kundehenvendelser

Midttrafik registrerer alle kundehenvendelser og kategoriserer disse. Midttrafik har modtaget henvendelser, der vedrører harmoniseringen af flextrafikordningerne, men det har været i et overkommeligt omfang.

Før harmoniseringen fik vi ca. 20 henvendelser om ugen vedr. flextur, plustur eller flexbus, og det niveau har vi holdt efter harmoniseringen. Dog er ca. halvdelen af henvendelserne nu enten direkte vedrørende harmoniseringen eller generelle henvendelser om flextur, plustur eller flexbus. Antallet af henvendelser ville normalt have været faldet hen over sommeren, så der er tale om en stigning.

Hjemmesiden

Midttrafiks markedsføring har især haft fokus på flextur. På de to sider, www.midttrafik.dk/flextur og kampagnesiden www.midttrafik.dk/flextur-fa-mere-ud-af-turen/. Begge sider har haft en del besøg siden lanceringen – førstnævnte ca. 37.000 unikke besøg og sidstnævnte ca. 20.000 unikke besøg. Det er ca. dobbelt så mange besøg på flextur's hjemmeside i forhold til en sammenlignelig periode op til harmoniseringen.

Det videre arbejde

Nøgletal

Administrationen vil løbende følge ovenstående nøgletal efterhånden, som kundernes aktivitetsniveau må forventes at stige efter sommerferien. Måtte der vise sig problemer, tages disse op.

Administrationen arbejder desuden videre på at få bedre nøgletal, efterhånden som datasættet får et omfang, hvor der kan laves meningsfuld statistik.

Formandskabet vil på kommende møder bliver orienteret om status.

Justeringer i kommunerne

Nogle kommuner har ønsket at ændre i deres lokale valg af knudepunkter, herunder tilføje knudepunkter osv. Kommunerne er blevet bedt om at give Midttrafik besked herom senest 15. september, hvorefter ændringerne gennemføres i en samlet pulje, der kan implementeres på vores testmiljø og testet, inden de bliver frigivet til drift.

Der er to kommuner, der ikke har valgt at indføre plustur. Da kommunegrænserne principielt er fjernet med harmoniseringen, kan man også fra disse kommuner fremsøge og bestille plustur til et knudepunkt i nabokommunen, hvis den samlede tur i øvrigt lever op til kravene for plustur. Som med alle andre ture i flextur, plustur eller flexbus, betales nettoudgiften af den kommune, hvor turen starter. Dermed kan en kommune, der ikke selv har indført knudepunkter i plustur, risikere at komme til at betale for en plustur til en nabokommune. Det er aftalt med kommunerne, at vi følger denne kørsel nøje og tager det op i evalueringen af harmoniseringen efter et år, om det er et problem.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

14 Siden sidst

Midttrafiks bestyrelsesformands indlæg i Altinget

Under overskriften "Trafikselskaberne: Uden økonomisk støtte risikerer busserne at blive fortid", bringer Altinget Transport 21. august 2023 et debatindlæg fra bestyrelsesformand Steen Vindum, hvori han argumenterer for den vigtige rolle, den kollektive transport har for samfundet og den grønne omstilling, men også påpeger, at den lige nu står overfor historisk høje besparelser. Bestyrelsesformanden peger i indlægget på tre store ønsker fra trafikselskaberne:

- En ny forsøgsbestemmelse, så selskaberne hurtigt kan lave storskala-samkørselsforsøg,
- En ny ungdomsrabat
- Trafikselskaberne kompenseres økonomisk for de store udgifter som de stigende brændstofpriser og Covid-19 har efterladt, så besparelser kan undgås.

Støtte til kollektiv transport

Torsdag 17. august 2023 offentliggjorde Mobilitywatch et interview med Troels Lund Poulsen, på daværende tidspunkt Økonomiminister, som i forbindelse med Venstres sommergruppemøde lover støtte til den kollektive transport, herunder støtte til pilotforsøg, der kan køre parallelt med ekspertudvalgets arbejde.

Udmeldingen sker i forbindelse med, at SVM-regeringen som en del af finansloven vil afsætte 200 mio. kr. til landdistrikterne. Det fremgår dog ikke, hvor mange af disse, der vil blive øremærket den kollektive trafik.

Møde med 3F og STAR

Onsdag 23. august 2023 holdt administrationen møde med 3F og Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) vedr. rekrutteringsindsatsen til chauffør-erhvervet.

Parterne drøftede muligheden for samarbejde om at rekruttere nye medarbejdere til at arbejde som buschauffører, målrettede indsatser til forskellige aldersgrupper og samarbejder mellem busselskaber, STAR, 3F, jobcentre, uddannelsesinstitutioner m.fl. Midttrafik vil indgå i allerede etablerede dialogmøder mellem de forskellige interessenter med henblik på at etablere et bredere samarbejde om chaufførrekruttering.

Klage til Ligebehandlingsnævnet

Midttrafik er blevet indbragt for Ligebehandlingsnævnet med påstand om forskelsbehandling på grund af race eller etnisk oprindelse. Klager, der er af anden etnisk oprindelse end dansk, kunne ikke påstige Aarhus Letbane, da dørene ikke åbnede sig for ham. Han mener, at det forhold skyldes hans race eller etniske oprindelse.

Midttrafiks administration udarbejder svarskrift til nævntes videre sagsbehandling.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

15 Eventuelt