



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
13. september 2024 kl. 09:00**

**Gl. Skovridergaard,
Marienlundsvej 36,
8600 Silkeborg,
Mødelokalet "Panelen"**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Udmøntning af takststigning 2025.....	3
2 Beslutning: Herning Kommune ønsker forsøg for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv	7
3 Beslutning: Infotainmentskærme i busser	9
4 Beslutning: Forlængelse af revisionsaftale i henhold til option i nuværende kontrakt	13
5 Beslutning: Proces for Strategiplan 2025-2028.....	14
6 Beslutning: Ændret frekvens for tilpasninger af flex- og plusturknudepunkter og byzoner og mulighed for gratis flextur ifm. arrangementer	16
TEMADRØFTELSE	
7 Temadrøftelse: Evaluering af harmoniseringen af åben flextrafik og næste skridt..	18
ORIENTERINGSPUNKTER	
8 Orientering: Arbejdsprogram for planlægning K25	25
9 Orientering: Perspektiver for fremtidens drivmidler	27
10 Orientering: Resultater for chauffør-rekrutteringskampagnen	30
11 Siden sidst	32
12 Eventuelt	33

1 Beslutning: Udmøntning af takststigning 2025

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at forslag til takster for 2025 godkendes.

at der gennemføres forsøg med bruttoerhvervskort.

Resumé

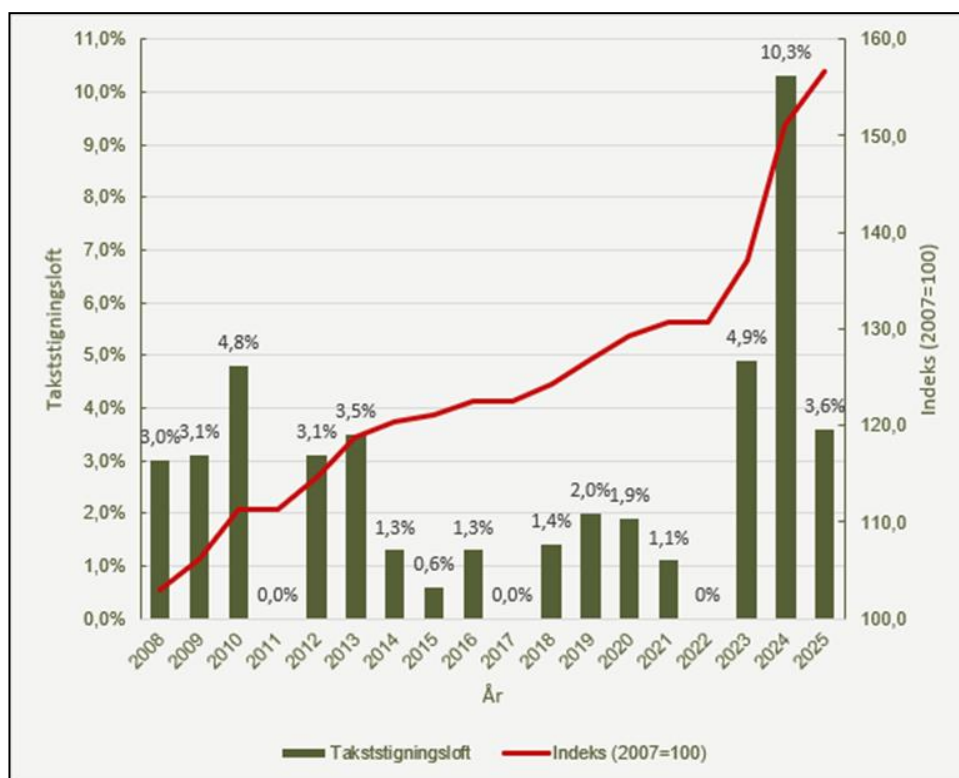
Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 3,6 % for 2025. Takststigningsloftet fastlægger grænsen for, hvor meget Trafikselskaberne må hæve taksterne. Administrationen fremlægger forslag til ændrede takster fra 19. januar 2025. I budgetforslaget for 2025 er forudsat, at det fulde takststigningsloft udnyttes. Administrationen fremlægger desuden forslag om forsøg med bruttoerhvervskort.

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 2025 er 3,6 %.



Takststigningsloftet fra 2008-2025

Som overstående graf viser, er der tale om en mindre takststigning end i de to foregående år, men der er stadig tale om en takststigning i den højere ende, siden ordningen trådte i kraft i 2008.

Udmøntningen af takststigningen

Midttrafik er en del af Takst-Vest samarbejdet, hvor det er aftalt, at trafikselskaberne samt togoperatørerne, DSB og GoCollective, skal have fælles Pendlerkort og harmoniserede takster for disse. Det fremlagte takstforslag er derfor afstemt med de øvrige vstdanske trafikselskaber og togoperatørerne. Der er udvist en vis mådeholdenhed med udmøntningen af takststigningen, når det gælder pendlerprodukter, som udgør 1,5 %-point af årets takststigningsloft.

Enkeltbilletterne er i år indstillet til, at alle zoneafstande stiger med 2 kr., lige undtaget prisen på 14 zoner, som pt. fastholdes, og i stedet bliver behandlet i en særskilt indstilling til bestyrelsesmødet i november. Det vil i praksis betyde at en 2-zoners billet stiger fra 24 kr. til 26 kr., hvor takststigningen på kontantbilletter samlet set udgør 0,8 %-point af den årlige takststigning på 3,6 %.

Det resterende af årets takststigning foreslås udmøntet 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 fastholdes prisforskellen på kontantbilletter og rejsekortrejser på ca. 5 %, og det fremadrettede indtægtsgrundlag sikres bedst muligt.

Taksterne på Rejsekort udgør 1,3 %-point af takststigningsloftet på 3,6 %. Det samme er tilfældet for Midttrafiks klippekort på App'en, som følger taksterne på

Rejsekort. Grundtaksten for en rejsekortrejse på 2 zoner stiger fra 22,5 kr. til 23 kr., mens 4 zoners taksten stiger fra 42 kr. til 44 kr.

Grundtaksten er dog ikke altid den takst, kunden betaler, idet en stor del af kunderne får mængderabat afhængig af, hvor meget de 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 altid 50 % rabat og pensionister 25 % rabat.

Det samlede forslag til takster for 2024 fremgår af bilag 1.

Særprodukter

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

Midttrafik sælger særlige pensionistkort, der kun er gyldige i busser og inden for én kommune. Det indstilles, at prisen fastholdes på disse produkter, da de allerede havde store stigninger i forbindelse med takststigningen i 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 anbefales, at Midttrafiks dagsbillet fastholder prisen på 99 kr., og at den særlige Aarhus dagsbillet fastholdes på 49 kr., da begge er populære produkter for lejlighedsvis rejsende og danner grundlag for Midttrafiks prisstruktur for arrangementskørsel, som fx busser til SmukFest, Northside og Grøn Koncert.

Den samlede provenu-gevinst ved takstforslaget er på busområdet beregnet til 17,1 mio. kr., på letbanen 2,3 mio. kr. og på togdrift (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern) til 0,5 mio. kr. Samlet set forventes takststigningen at medføre et øget indtægtsprovenu for bus og bane på 19,9 mio. kr. i 2025.

Ændring af takster i Flextrafik

I 2024 blev det besluttet, at der årligt vil komme et takstforslag på den brugerbetalte del af den åbne Flexkørsel samt handicapkørsel for at følge inflationen i samfundet.

Startprisen blev reguleret med 10,3 % i 2024, og i år anbefales taksten reguleret med 3,6 %. Prisen pr. km. blev ikke opreguleret, da sidste års takststigning på 10,3 % ikke var stor nok til at kunne runde en hel krone op. Derfor er de 10,3 % blevet tillagt i år sammen med de 3,6 % og medfører nedenstående stigning på de forskellige områder.

Udover takstforslaget er der stadig et efterslæb på handicapkørslen, som i 2025 er sat til en startpris eksklusive takstændringen på min. 45 kr. og pris pr. km. på 4,5 kr. Når takstændringen tillægges denne pris, bliver startprisen 46 kr. og prisen pr. km er 5 kr.

Samlet set forventes takststigningen at medføre et øget indtægtsprovenu for flextrafik på 1 mio. kr. i 2025.

	Pris 2024		Pris 2025, afrundet	
	Startpris	Pris pr. km.	Startpris	Pris pr. km.
Handicap	41	4	46	5
Handicap + 100 km	41	13	46	15
Plustur	24	3	25	3
Flextur, adresse-til-adresse	38	7	39	8
Flextur, adresse-til-knudepunkt	24	3	25	3
Flextur, adresse-til-knudepunkt over 21 km	0	7	0	8
Flextur, byzone	110	15	114	17

Forsøg med bruttoerhvervskort

Midttrafik deltager i EU-projektet MOVE, hvor der samarbejdes med regioner, kommuner og trafikelskaber fra Danmark, Norge og Sverige om at fremme bæredygtige transportvaner. Som en del af dette projekt, indstiller administrationen at gennemføre et forsøg med bruttoerhvervskort, hvor tre udvalgte virksomheder og Region Midtjylland kan tilbyde deres ansatte et særligt medarbejderpendlerkort.

Vilkårene for bruttoerhvervskortet vil være attraktive for medarbejderne, idet de køber kortet skattefrit via en bruttolønsordning, hvorved de sparer op imod 60% ift. køb af et almindeligt pendlerkort. Dette sker dog på bekostning af, at medarbejderne ikke kan modtage befodringsfradrag, og at der er en lang bindingsperiode på et år.

Forsøget vil have en prøveperiode på 1 år, og formålet vil være at få afdækket, hvorvidt der er interesse for en grønnere pendlerløsning, samt at få finpudse modellen frem mod en evt. bredere genintroduktion af tilbuddet i Midttrafik.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Takstforslag 2025
- 1.b Bilag 2 - Takstsammenligning 2017-2025
- 1.c Bilag 3 - Forsøg med Bruttoerhvervskort i Midttrafik

2 Beslutning: Herning Kommune ønsker forsøg for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Herning Kommune får lov til at gennemføre et forsøg med særligt rabatterede pendlerkort til unge.

at der på forsøgsbasis tilbydes gratis befordring på udvalgte lokalruter i Herning Kommune.

Resumé

Herning Kommune ønsker at tilbyde et særligt pendlerkort til unge i alderen 16-26 år, som vil give fri befordring med bus i hele kommunen, også i de regionale busser. De ønsker også at styrke den kollektive trafik i oplandet til Herning med gratis befordring på følgende lokalruter: 140, 150, 160, 168 og 169. Forsøgene vil skulle køre fra 1. oktober 2024 og et halvt år frem.

Sagsfremstilling

Særligt pendlerkort til unge

Herning Kommune ønsker som et af indsatsområderne i deres klimaplan at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og synlig. Det skal være let for alle at bevæge sig rundt, uanset om man skal på arbejde, i skole, handle, til fritidsaktiviteter eller skal besøge familie og venner.

Som led i bedre at understøtte den kollektive trafik og samtidig få flere borgere til at blive opmærksomme på de kollektive trafiktilbud, ønsker Herning Kommune at sætte en række initiativer målrettet forskellige målgrupper.

En af de målgrupper, man særligt ønsker at nå, er de unge i alderen 16-26 år. Selvom der allerede findes forskellige billetprodukter målrettet unge, fx Ungdomskort, ønsker Herning Kommune at prøve at give alle unge under 27 år en ensartet billig adgang til den kollektive trafik.

Helt konkret ønsker Herning Kommune, at de unge i alderen 16-26 år som en del af et forsøg skal kunne købe et særligt pendlerkort, som vil have 50 % rabat ift. det gængse Midttrafik 2-zoners pendlerkort. Dette særlige ungdomspendlerkort vil give kortholderen fri befordring med bus i hele Herning Kommune, også i de regionale busser.

Dette særlige ungdomspendlerkort vil kunne udstedes omkostningsfrit i RejseBillet, så den eneste udgift til forsøget vil være eventuelle kampagnetiltag, som Herning koordinerer i samarbejde med Midttrafik, samt et estimeret indtægtstab på 0,3 mio. kr. for Herning Kommune og 0,4 mio. kr. for Region Midtjylland.

Forsøget er planlagt til at køre fra 1. oktober 2024 og et halvt år frem. Herefter vil Herning Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik i fællesskab følge op på initiativet.

Gratis befordring på udvalgte lokalruter

Herning Kommune ønsker at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og synlig, hvorved et ønske fra kommunens side om gratis befordring på lokalrute 140, 150, 160, 168 og 169 i perioden 1. oktober 2024 til 1. april 2025 skal være med til at udbrede kendskab af ruterne til kommunens borgere, og samtidig styrke den kollektive trafik.

Lokalruterne fungerer som bybuskørsel i omegnsbyer og i Herning. Da det kun er lokalruter, som ikke krydser kommunegrænser, vil det ikke påføre andre end Herning Kommune nogle økonomiske konsekvenser ved gratiskørsel i perioden.

Herning Kommune afholder tabte indtægter, som vurderes at beløbe sig til samlet ca. 0,75 mio. kr. for de planlagte 6 måneder.

3 Beslutning: Infotainmentskærme i busser

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen beslutter, at der skal stilles krav om informationskærme i A-kontrakter med kontraktstart fra køreplansskiftet 2025 og frem.
- at** bestyrelsen drøfter og beslutter, hvorvidt bestillerne skal have adgang til at vise information på skærmene, og hvorvidt der skal gives tilladelse til at der vises kommercielle reklamer.

Resumé

Midttrafik har i vinteren 2023/2024 gennemført et pilotforsøg, hvor der er opsat informationskærme i 6 busser. Forsøget er kørt problemfrit, og kunderne har stort set kun givet positiv respons på skærmene. Med baggrund i dette forsøg anbefaler administrationen nu, at Midttrafik fremover stiller krav om informationskærme i A-kontrakt busser.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik har gennemført et pilotforsøg, hvor der blev opsat skærme i tre bybusser i Aarhus og i tre regionalbusser omkring Herning. Skærmene har været installeret i busserne i tre måneder.

Det primære mål med projektet var at indsamle information om installation og drift af infotainmentskærmene, og sekundært at indsamle erfaring til hvorledes anskaffelse og drift af skærmene kan organiseres og være kompatibelt med det kommende nye realtidssystem.

Informationsskærme er kendte produkter og har været opsat i de øvrige trafikselskaber gennem flere år. Pilotforsøget var en praktisk læring for administrationen og forløb planmæssigt.

Tilbage i 2010 besluttede Midttrafiks bestyrelse, at der ikke måtte installeres infotainment med reklamer i Midttrafiks busser. Denne beslutning bedes drøftet og evt. ændret.

Informationsskærme

De foreslåede informationsskærme er i princippet to skærme i samme ramme/skærm, der opsættes i bussens loft, så indholdet kan læses af kunderne. Derfor opstilles der krav til skærmens størrelse og klarhed.

Den højre del af skærmen viser online trafikinformation og den venstre side er til kundesrettet information.



Informationsskærmens højre side (trafikinformationen)

Alle kundeundersøgelser viser, at kunderne oplever en tryghed i rejsen, hvis de får information undervejs. Det er derfor ikke overraskende, at der i pilotforsøget stort set kun er positive kommentarer fra kunderne.

På skærmen kan kunderne fx se, hvilken retning bussen kører (endestation), hvor på ruten bussen er (geografiske kort vises jævnlige) og de næste tre stop, med en tidsangivelse for ankomst (fx 2 minutter) ved de enkelte stoppesteder. Kunderne kan også se skiftemuligheder til andre busser mm. ved de næste tre stop. Oplysningerne hentes online fra Rejseplanen og bussens øvrige IT-udstyr. Indholdet kræver derfor ikke vedligehold.

Informationsskærmens venstre side (information fra Midttrafik)

I den højre side af skærmen, har Midttrafik fuld kontrol over skærmen, da Midttrafik sender informationen til skærmen, der ikke kan modtage fra andre.

På denne skærmdel har Midttrafik mulighed for at informere om fx nye køreplaner, vis hensyn-kampagner, muligheder for dagsbilletter mm., som Midttrafik i dag udstiller til kunderne via hængeskilte og plakater i bussen.

Informationsskærmens venstre side (information fra andre end Midttrafik)

Det er også muligt at Midttrafik tilbyder andre at få vist noget på skærmen. De øvrige trafikskaber tilbyder dels, at bestillerne kan få vist information, og dels at busselskaberne kan sælge kommercielle reklamer, der vises på skærmen. I begge forhold skal indholdet godkendes af Midttrafik.

Bestillerne kan have interesse i fx at orientere om events i kommunen, og busselskaberne kan opnå en indtægt ved at sælge kommercielle reklamer.

Hvis bestyrelsen godkender bestillerinformation og reklamer, skal der indgås en aftale om tidsforholdet for, hvor stor en del af visningen de forskellige parter råder over.

IT

Informationsskærme er i dag opsat hos de øvrige trafikskaber, og der findes derfor kendt IT på området. Informationen fra Rejseplanen på højre side sker automatisk fra Rejseplanen og styres af skærmleverandøren ud fra design krav fra Midttrafik.

For styring af informationen på den venstre side skal trafikskabet levere indholdet. Trafikskaberne bruger i dag forskellige systemer, men der pågår nu udarbejdelse af et fælles IT-system, der forventes udviklet til køreplansskiftet 2025 eller snarest derefter. Midttrafik deltager i denne udvikling gennem TITSAM. TITSAM er de vestdanske

trafikselskabers IT-samarbejde, et fælles initiativ blandt de danske trafikselskaber for at koordinere og udvikle IT-løsninger, der understøtter kollektiv trafik i hele landet.

Økonomi

I lighed med øvrige forhold omkring busserne anbefales det, at ansvaret for indkøb, drift og vedligehold af skærmene placeres hos busselskaberne. Dermed bliver ansvaret for skærmene klart, og Midttrafik skal alene have ansvaret for, hvad der bliver vist på den venstre side af skærmen - at det bliver vist, er busselskabets ansvar.

Dermed bliver omkostning ved indkøb, drift og vedligehold indregnet i timeprisen. Det er den generelle erfaring, at merprisen pr. time er marginal, set over bussens levetid. Omkostningen er afhængig af antallet der bestilles, men forventes at være omkring 30.000 kr. pr. bus samt en månedlig vedligeholdelsesomkostning på 4-500 kr.

Udgifter til opbygning og drift af software/hardware til den venstre side vil derimod medføre en udgift for Midttrafik. Udgifter til opbygning af et IT-system vil formodentlig kunne deles med de øvrige trafikselskaber i TITSAM.

Proces

Hvis bestyrelsen beslutter at indføre skærme i alle nye A-kontrakter, vil der i sagens natur kunne gå op til omkring 10 år, før alle A-kontrakt busser har infotainment-skærme. Derfor bør det være muligt at få installeret skærme i busser på eksisterende A-kontrakter, hvis bestilleren ønsker at betale for det, og det praktisk og teknisk kan lade sig gøre for busselskabet.

I forhold til bybusserne i Aarhus er der en særskilt proces i gang med AarBus om, hvordan infotainmentskærme bedst og hurtigst muligt kan blive udbredt i de aarhusianske bybusser.

Feedback fra kunder i pilotforsøget

For at kunderne skulle have mulighed for at give deres mening om skærmene til kende, blev der på den venstre skærm vist et link, så man kunne sende kommentarer til Midttrafik.

Fra start var fokus i mindre grad på kundernes feedback, da skærmenes værdi for kundeoplevelsen er kendt fra andre trafikselskaber. Alligevel har det været overvældende hvor mange kundehenvendelser, der er kommet om skærmene. Midttrafik modtog mere end 230 kommentarer, og med få undtagelser har de været positive. Undtagelserne har været positive kombineret med forbedringsforslag, der primært har fokuseret på grafiske ændringsønsker som størrelse på tekst mm. Samtlige kommentarer er indsat i bilag 1, men som eksempler kan nævnes:

*Det er bare superdejligt især om natten, så man kommer sikkert hjem.
Bliv endelig ved med det 😊*

Som autist er det fantastisk at kunne følge med i hvor man er, så man aldrig er i tvivl om, hvor man befinder sig og når ens stop næsten er der.

Det er på tide det kommer. Meget bedre overblik og meget mindre forvirrende for folk der kommer udenbys.

Jeg tror infoskærmene er den bedste ting Midttrafik kunne gøre ved busserne 👍

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Respons fra kunder i forbindelse med pilotforsøget

4 Beslutning: Forlængelse af revisionsaftale i henhold til option i nuværende kontrakt

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender forlængelse af revisionsaftalen med 12 måneder.

Resumé

Midttrafik har i 2020 indgået kontrakt med Revisionspartnerselskabet Ernst & Young om revision af regnskabsårene 2021-2024. Kontrakten indeholder en option på forlængelse i 2x12 måneder, som Midttrafik har til hensigt at benytte.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har ved udgangen af 2020 i henhold til vedtægternes § 23, stk. 14 godkendt valget af Revisionspartnerselskabet Ernst & Young, EY til revision af regnskabsårene 2021-2024.

Aftalen omfatter revision af årsregnskab med lovpligtig forvaltnings- og it-revision samt revision af byrdefordeling og internt regnskab for AarBus. Aftalen indeholder desuden optioner på udvidet forvaltningsrevision, rådgivning om moms og afgifter, udvidet it-sikkerhedsrevision, revision af projekter samt udvidet økonomisk rådgivning.

Midttrafik har i juni 2024 skiftet økonomisystem og arbejdet med dette skifte samt tilpasning af Kasse- og Regnskabsregulativ og Forretningsgangsbeskrivelser, hvilket forventes at være resten af kalenderåret. Som grundlag for næste tilbudsindhentning på revisionsydelse vil det være en fordel at have gennemprøvede forretningsgange samt en revisionserklæring for et almindeligt regnskabsår, og på den baggrund ønsker administrationen at udnytte optionen på første forlængelse af nuværende revisionsaftale.

Den nuværende kontraktpris er primo 2023 reguleret med 10 % på grund af ny lovpligtig revision. En forlængelse af kontrakten med 12 måneder vil indebære en regulering af prisen svarende til p/l-indeks for kommunerne.

5 Beslutning: Proces for Strategiplan 2025-2028

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender den foreslåede proces for udarbejdelse af Strategiplan 2025-2028.

Resumé

Midttrafiks nuværende strategiplan dækker årene 2021 til 2024. Administrationen foreslår derfor en proces, så bestyrelsen i første halvår af 2025 kan vedtage en strategiplan for årene 2025 til 2028.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i en årrække haft fireårige strategiplaner, der sætter rammerne og retningen for Midttrafiks virke med bl.a. virksomhedsplan, strategiske indsatsområder og mål. Den nuværende strategiplan blev vedtaget i november 2021 og dækker årene 2021 til 2024.

Næste strategiperiode er 2025 til 2028. Administrationen foreslår nedenfor en proces, hvor bestillerne inddrages med henblik på at kunne præsentere bestyrelsen for en række strategiske temaer, som bestyrelsen på en strategidag kan drøfte og prioritere med henblik på at fastlægge den endelige strategiplan.

Indhold af Strategiplan 2025-2028

Midttrafiks kommende strategiplan forventes at indeholde flg. overordnede elementer, som vil være retningsgivende for Midttrafiks arbejde de kommende fire år:

- Mission og Vision: Fastlæggelse af missionen (hvorfor er vi her) og en vision (hvor skal vi hen).
- Strategiske fokusområder: Overordnet beskrivelse af op til fem områder, som Midttrafik skal have fokus på i perioden.
- Virksomhedsværdier: Midttrafik skal fastlægge op til fire værdier, der skal støtte op om Midttrafiks vision og skal være et støttende element til helheden i den nye strategi.
- Kultur/Ledelse: For at kunne føre Strategiplanen ud i livet, beskrives de forudsætninger om kultur og ledelse, der skal være til stede for at kunne eksekvere strategien.

Foreslåede trin frem mod Strategiplan 2025-2028

Administrationen anbefaler en proces, der omfatter seks overordnede trin:

- Midttrafik besøger bestillerne, hvor vi mødes med beslutningsdygtige personer og beder dem om deres input til, hvad de syntes der er vigtigt, at Midttrafik skal have i fokus de kommende fire år. I kommuner, hvor repræsentantskabsmedlemmet ikke er medlem af bestyrelsen, foreslås disse også at blive inviteret til Midttrafiks besøg ved bestilleren, så repræsentantskabsmedlemmet på denne måde kan få indflydelse på strategiplanen.

- Bearbejdning af bestillernes input og kvalificering med faglige analyser og oplæg i Midttrafiks ledergruppe og administration.
- Strategidag for bestyrelsen, hvor oplæg til mission, vision og fokusområder præsenteres, og bestyrelsen beslutter den fremadrettede mission, vision og de tilhørende fokusområder.
- Administrationen samler resultaterne af bestyrelsens strategidag i et endeligt forslag til en strategiplan.
- Bestyrelsen får den endelige strategiplan til godkendelse.
- Administrationen iværksætter strategiplanen med bl.a.:
 - Orientering til repræsentantskabet, nyhedsbrev til bestillere samt pressemeddelelse.
 - Intern proces, hvor Strategiplanens fokusområder nedbrydes til konkrete mål og aktiviteter i de enkelte afdelinger i Midttrafik.

Tidsplan

Med bestyrelsens godkendelse af den foreslåede proces, vil administrationen tilrettelægge arbejdet således, at der vil kunne afholdes en strategidag for bestyrelsen i forlængelse af det planlagte bestyrelsesmøde 14. marts 2025 og den endelige strategiplan kan forelægges bestyrelsen til godkendelse senest på bestyrelsesmødet 20. juni 2025.

Administrationen vil løbende orientere bestyrelsen på bestyrelsesmøder om fremdriften i arbejdet med strategiplanen.

6 Beslutning: Ændret frekvens for tilpasninger af flex- og plusturknudepunkter og byzoner og mulighed for gratis flextur ifm. arrangementer

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

- at** frekvensen for tilpasninger af flex- og plusturknudepunkter og byzoner ændres til to gange årligt ifm. hhv. takstreguleringen i januar og køreplansskiftet i juni.
- at** administrationen gives mandat til at indgå aftaler med kommunerne om at tilbyde gratis flextur ifm. arrangementer, hvor den almindelige kollektive trafik også er omfattet af tilbuddet.

Resumé

På baggrund af henvendelser fra kommunerne ønsker administrationen at tilpasse praksis for administrationen af flextrafik for to konkrete forhold.

Det foreslås at tilføje en ekstra mulighed for tilpasning af flex- og plusturknudepunkter og byzoner i januar. Samtidig foreslås det, at bestyrelsen giver administrationen mandat til at godkende, at kommunerne kan tilbyde gratis flextur ifm. arrangementer, hvor anden kollektiv trafik også er gratis inden for nærmere fastsatte retningslinjer.

Sagsfremstilling

Ændring af frekvens for tilpasninger af flex- og plusturknudepunkter og byzoner for kommunerne

Flere kommuner ønsker at kunne foretage tilpasning af flex- og plusturknudepunkter og byzoner flere gange årligt end den nuværende besluttede ene gang ifm. køreplansskiftet.

Administrationen foreslår derfor, at frekvensen ændres til to gange årligt. De to gange kan med fordel kombineres med prisreguleringerne 3. søndag i januar og fortsat ifm. køreplansskiftet sidste søndag i juni. Dette vil fastholde en sammenhæng med den almindelige kollektive trafik. Ændringerne vil dog først træde i kraft den første hverdag efter de to "begivenheder", som falder på søndage, fordi flere ressourcer både internt i Midttrafik og ved eksterne samarbejdspartnere skal være tilgængelige.

Ændres frekvensen til det foreslåede, vil kommunerne skulle indmelde deres ændringsønsker senest 15. november med implementering til 3. søndag i januar og 15. april med implementering til køreplansskiftet hvert år.

Begrundelsen for ikke at øge frekvensen til fx kvartalsvis er ressourceforbruget, som er forbundet med opgaven. Hver gang der skal laves ændringer, uanset arten eller størrelsen, skal følgende systemer/ressourcer i brug, hvilket kræver en stor koordinering:

- Internt i Midttrafik inddrages personer fra; Markedsføring, Flextrafik, Data og Mobilitet og Økonomi, da data og informationer skal indlæses, opdateres og testes i forskellige systemer.

- FlexDanmark, som skal opdatere og indlæse data fire forskellige steder hos dem og her gælder en standard ekspederingstid på 28 dage.
- Rejseplanen, der skal indlæse og teste i deres system.

Gratis flextur ifm. arrangementer

Administrationen har modtaget forespørgsler fra Hedensted og Skive kommuner på muligheden for at tilbyde gratis flexture ifm. arrangementer som fx valg.

Midttrafik har hidtil godkendt en af de to henvendelser, da den pågældende kommune også tilbød gratis buskørsel samme dag.

Det er Midttrafiks bestyrelse, der har takstkompetencen og dermed også kan give dispensation til gratis kørsel. For den kollektive bustrafik har bestyrelsen givet administrationen i Midttrafik mandat til at godkende en bestillers ønske om midlertidig gratiskørsel i bestemte tilfælde. Hvis bestyrelsen ønsker, at samme mulighed skal gælde for flextur, anbefaler administrationen af hensyn til behandlingstid og administrationsressourcer, at bestyrelsen også giver administrationen mandat til at godkende forespørgsler om gratiskørsel med flextur inden for nærmere fastsatte retningslinjer.

Aftaler om gratis kørsel er mulige at gennemføre med relativt begrænset brug af administrative ressourcer, men kræver nogle fælles retningslinjer som kommunerne skal efterleve/være indforståede med:

- Den almindelige kollektive trafik skal også være omfattet af tilbuddet om gratis kørsel.
- Tilbuddet skal gælde hele dage(n) og kun inden for kommunegrænsen.
- Midttrafik skal varsles minimum 1 måned før arrangementet.
- Kommunen står selv for at informere/markedsføre muligheden.
- Midttrafik kan kun opsætte løsningen til gratis ture ved telefonisk bestilling og på midttrafik.flextrafik.dk/Flextrafik app'en. Evt. ture bestilt via Rejseplanen skal kommunen selv stå for at administrere refunderingen af.
- Kommunen faktureres et beløb svarende til 7,5 time til den aktuelle timepris for ekstra opgaver.

7 Temadrøftelse: Evaluering af harmoniseringen af åben flextrafik og næste skridt

TEMADRØFTELSE

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter evalueringens konklusioner.

at bestyrelsen drøfter den anbefalede tilgang til det videre arbejde med den åbne flextrafik.

Resumé

Administrationen har løbende fulgt udviklingen i benyttelsen og kommunernes økonomi efter harmoniseringen. Kortlægningen viser fine resultater efter et års drift, herunder at det samlede antal ture for flex- og plustur er steget og de samlede omkostninger til de to tilbud er holdt inden for kommunernes samlede ramme.

Megafon har for Midttrafik lavet en opfølgende undersøgelse af harmoniseringen for flextur og plustur. Undersøgelsen viser, at der generelt er en stor tilfredshed med det tilbud, som Midttrafik tilbyder i dag inden for flextur og plustur. Undersøgelsen peger samtidig på nogle forbedringspunkter, som Megafon anbefaler, at Midttrafik arbejder videre med.

Sagsfremstilling

Harmoniseringen af åben flextrafik fejrede 1-års fødselsdag 26. juni 2024 og derfor evalueres nu på, hvordan det er gået det første år.

Til evalueringen har Midttrafik fået bistand af Megafon, som også gennemførte forundersøgelsen af de åbne kørselsordninger i foråret 2021. Den opfølgende undersøgelse har fokus på flextur og plustur, da det var de to produkter, hvor der blev foretaget de største ændringer ifm. harmoniseringen.

Med udgangspunkt i Megafons undersøgelser, Midttrafiks statistiske materiale og de informationer og udfordringer, som kommunerne og administrationen har modtaget og oplevet i perioden, fremstilles her resultater og eksempler på yderligere tiltag til harmoniseringen af flextur og plustur.

Evalueringen viser positive effekter på en række parametre allerede i løbet af det første år og peger på, at bl.a. vidensniveauet hos borgerne om løsningerne er steget markant i takt med det fokus, der er lagt på bl.a. information og markedsføring. Harmoniseringen ændrede grundlæggende på en række forhold for flextrafikken, og der er derfor også forventeligt, at der skal mere tid til før de fulde resultater af harmonisering viser sig.

Administrationen lægger derfor op til at fortsætte arbejdet med kommunikation og optimering af den nuværende model, men peger også på muligheder for yderligere forenkling, som undersøges sideløbende i perioden.

Benyttelse og økonomi

Overordnet er harmoniseringen gået godt, når der ses på nøgletal for benyttelsen og økonomien. Tallene og udviklingen varierer meget fra kommune til kommune – bl.a. påvirket af valget af serviceniveau og lokal markedsføring, hvilket er udspecificeret i bilag 1.

Der er i alt udført ca. 184.000 flex- og plusture svarende til en stigning på ca. 13 % ift. året før.

Stigningen skyldes i høj grad udrulningen af plustur til hele Midttrafiks område (tidligere gjaldt det kun i fem kommuner). Antallet af plusture er således steget markant fra ca. 6.400 ture til ca. 25.300 ture i det forgangne år.

Der er udført ca. 124.000 flexiture til hhv. 3 og 7 kr., hvilket er ca. 7 % færre end samme periode året før. Der er derudover udført ca. 34.300 af de omkostningsneutrale flexiture (15 kr. pr. km), hvilket er en stigning på ca. 50 % ift. samme periode året før.

Kommunernes udgift til flextrafikken har været ca. 15,6 mio. kr. svarende til en stigning på ca. 16 % ift. året før. Dette er inden for det budget, som administrationen budgetterede med for harmoniseringen.

På flexitur har kommunernes samlede nettoomkostning været på ca. 12,2 mio. kr. (ca. -3 % ift. samme periode året før), mens kommunernes samlede nettoomkostning har været ca. 3,4 mio. kr. på plustur.

Et opmærksomhedspunkt ifm. harmoniseringen var udgiften for kommunerne på ture til/fra knudepunkter ved sygehuse, hvor værtskommunen for sygehuset med den nuværende model betaler tilskuddet til alle hjemture – også til andre kommuner. Da der hos nogle parter var nervøsitet over omfanget af denne udgift, blev det drøftet, om der burde laves en særlig fordeling af udgifterne her, så det i stedet blev bopælskommunen, der skulle betale både ud og hjem for disse sygehusture.

Alle sygehuse på nær Silkeborg er i forbindelse med harmoniseringen udpeget som knudepunkt. Siden harmoniseringen har der været 2.855 ture til/fra knudepunkterne ved sygehusene, svarende til en udgift på ca. 470.000 kr. Ca. 55 % af turene var kommunegrænseoverskridende ture, svingende fra 17 % i Viborg til 79 % i Horsens. I lyset af det relativt begrænsede antal ture er det administrationens anbefaling ikke at lave særordninger for disse knudepunkter.

Highlights af resultater fra den opfølgende undersøgelse

Megafons opfølgende undersøgelse viser blandt en række interessante resultater, at kunderne generelt er tilfredse med både flexitur (74 %) og plustur (73 %).

Megafons sammenfatning af undersøgelsen fremgår af bilag 2, men blandt de vigtigste forhold viser undersøgelsen, at:

- Kendskabet til flextur er øget fra 29 % til 74 %.
- 78 % på flextur og 77 % på plustur er tilfredse med selve turen.
- Der ikke er en entydig holdning til harmoniseringens ændringer blandt de adspurgte om end lidt flere er positive end negative.
- Blandt de positive ting ved harmoniseringen fremhæves særligt omfanget af knudepunkter, taksten for knudepunktskørsel og den generelle forenkling af taksterne samt muligheder for at køre over kommunegrænser, som vigtige forbedringer.
- Blandt de negative aspekter fremhæver flest de generelt stigende takster (40 % respondenterne) samt ønske om flere knudepunkter.
- 60 % af kunderne oplever, at det er let eller meget let at bestille flextur. Der er dog fortsat ca. 20 % af kunderne, som har svært ved at bestille og planlægge en tur. Samtidig giver førstegangsbrugerne i Megafon-undersøgelsen udtryk for, at det er vanskeligt.

Det fremgår også af undersøgelsen, at de kommunale repræsentanter er tilfredse med samarbejdet med Midttrafik og det markedsføringsmateriale, som Midttrafik har udarbejdet.

Megafons forundersøgelse fra 2021 gav fem anbefalinger, som harmoniseringen primært skulle forsøge at forbedre. Megafon har på baggrund af den opfølgende undersøgelse peget på fem fortsatte forbedringspunkter, der generelt anbefaler at forsætte arbejdet med forenkling af produktporteføljen, bestilling og betaling samt forsætte med at informere og markedsføre.

Herunder er resultaterne fra den opfølgende undersøgelse placeret under hver af de fem oprindelige anbefalinger. Administrationen har desuden oplistet fremtidige, mulige tiltag for at øge målopfyldelsen og tilfredsheden yderligere.

1. Forenkling – fra 3 til 1 produkt

Forundersøgelsen pegede på, at det er svært for kunderne at adskille de tre produkter; flextur, flexbus og plustur, hvorfor flere foreslog en fusionering af produkterne, så der bliver én kørselsordning, der har flere funktioner.

Ved harmoniseringen udgik Flextur Ung, men der er fortsat tre produkter. I stedet for at slå produkterne sammen har fokus været på at gøre det enklere for kunderne ved at harmonisere regler og priser og tilbyde flextur på Rejseplanen.

Harmonisering af priserne betyder, at det er blevet dyrere for nogle, og billigere for andre. Dette afspejles tydeligt i undersøgelsen, hvor knudepunkter, forenklede takster og billige rejser over kommunegrænser fremhæves som positive aspekter, mens højere priser og mangel på knudepunkter fremhæves på den negative side.

Megafonundersøgelsen peger også på, at der fortsat er behov for at forenkle produkterne – gerne til ét produkt. Det understøttes af både kunder, medarbejdere ved Midttrafik og de kommunale respondenter.

Administrationen vil arbejde på at afdække mulighederne for og konsekvenserne af yderligere forenkling, herunder at reducere antallet af produkter. Yderligere forenkling vil dog medføre, at nogle funktioner og mekanismer må falde bort, og at den lokale valgfrihed dermed begrænses.

Med baggrund i undersøgelsen og administrationens input fra kommunerne og kunderne kan der fx arbejdes videre med at integrere flextur og plustur i samme produkt, hvor særligt de to forskellige slags knudepunkter er kilde til forvirring hos en del kunder.

Plustur adskiller sig fra flextur ved at have egne knudepunkter, som giver mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel, og fx bruge sit månedskort til en kombinationsrejse med plustur og bus. Kunne man acceptere fælles priser for plustur og flextur til knudepunkt – og fx gå væk fra at øvrige rejsehjemmel kan bruges - kunne de to produkter, og de to typer af knudepunkter smeltes sammen til et.

Dette vil dog samtidig betyde, at kommunerne ikke længere kan vælge kun at tilbyde den ene funktionalitet, men både skal tilbyde billig flextrafik til rejsende, som kombinerer med anden kollektiv trafik, og rejsende, som har knudepunktet som endemål. I dag er ca. 20 % af flexturnodepunkterne også et plusturnodepunkt, hvilket viser, at kommunernes tilgang til opsætningen er meget forskellig.

2. Strømline bestilling og betaling

Forundersøgelsen anbefalende, at bestilling og betaling med fordel kunne simplificeres og strømlines på alle platforme, så alle produkter kan bestilles og betales på samme måde på alle bestillingsplatforme. Denne forenkling kunne også bidrage til en større grad i digital selvbetjening frem for den administrativt tungere telefoniske bestilling.

Ved harmoniseringen var de primære ændringer ift. dette:

- At flextur, inkl. knudepunkter, kom på Rejseplanen, så alle produkterne er tilgængelige der.
- At rabatter blev udfaset for at holde strukturen enkel.
- At plustur kunne betales med billetter fra den alm. kollektive trafik, fordi plustur altid er koblet sammen med andet kollektiv trafik.
- At det blev muligt at betale med betalingskort i flexbilerne.

Den opfølgende undersøgelse viser, at mens 60 % synes det er let at bestille, og 20 % er neutrale, så er der fortsat omkring 20 % af kunderne, og flere af de kommunalt ansatte, der synes, at det er svært at bestille en tur.

Blandt kunderne, der synes, det er svært, er det typisk udfordringer ved at finde en flextur og knudepunkter på Rejseplanen. Førstegangsbrygerne er generelt udfordret på at lave en bestilling.

Kunderne giver dog også udtryk for, at de ser det som et positivt tiltag, at flextur er kommet på Rejseplanen.

Med baggrund i undersøgelsen og administrationens input fra kommunerne og kunderne, kan der arbejdes med nedenstående tiltag for at strømline bestilling og betaling og her særligt understøtte forståelsen og brugen af digital selvbetjening via Rejseplanen. Følgende forslag – primært vedrørende online-bestilling - vil administrationen arbejde videre med at afdække:

Fokus på digital selvbetjening og én online bestillingsplatform

Rejseplanen samler hele den kollektive trafik og skal derfor være den primære platform for bestilling af flextur og plustur. Web/app markedsføres som udgangspunkt kun til bestilling af handicapkørsel, for at undgå forvirring om mange forskellige bestillingskanaler.

Med henblik på at få flere til at bestille ture digitalt og særligt via Rejseplanen, kan der arbejdes med nedenstående forslag:

A) Fjerne krav om brugeroprettelse

I dag kræves brugeroprettelse med MitID, når der bestilles på Rejseplanen første gang. Det gør den første bestillingsproces tung og vurderes at være en af grundene til, at førstegangskunderne i undersøgelsen alle finder det vanskeligt at bestille. Et forslag er derfor at arbejde for at muliggøre bestilling uden denne registrering.

B) Rabat på flextur ved bestilling online

Et incitament for at få kunderne til at bestille flextur digitalt kunne være at genindføre rabat på ture bestilt digitalt i lighed med de øvrige trafiksselskaber. Dette gør det ikke i sig selv enklere at bestille online, men kan tilskynde flere til at lære det. Bestilles en større andel digitalt, aflastes flextrafiks kundecenter, hvilket reducerer ressourceforbruget i administrationen.

C) Ændret åbningstid for telefonisk bestilling

En reduceret åbningstid for telefonisk bestilling kan også medvirke til at nudge kunderne over på de digitale platforme.

D) Gør det lettere at finde og bestille ture til flexturknudepunkterne

Midttrafik fortsætter arbejdet med at gøre det lettere at finde og bestille ture til/fra flexturknudepunkter.

E) Betaling med rejsekort i flextrafikken

Give mulighed for at betale med rejsekort på plustur. Sydtrafik har udviklet muligheden, men anbefaler Midttrafik at afvente udviklingen af Rejsekort app og Rejsekort billet-løsningerne.

Knudepunkter skaber valgfrihed, men er svære at formidle

Et af de aspekter der er sværest at formidle ifm. bestillingen er knudepunkterne. Disse udgør kommunernes håndtag til at tilbyde særlig billig transport til/fra bestemte målpunkter, men kan til gengæld være svære at finde frem til i bestillingsprocessen, hvis man ikke kender dem eller ved, hvor man skal søge.

Det til trods er benyttelsen af mange af knudepunkterne faktisk høj. Ca. 28 % af flexturene er kørt til eller fra et af de ca. 300 knudepunkter og 29 % af kunderne ser oprettelsen af knudepunkter som et af de positive elementer af harmoniseringen.

Og kendskabet til knudepunkterne ser også ud til at være stigende, selvom det stadig kan øges. 2/3 af kunderne kender som minimum lidt til knudepunkterne, og kun omkring 5 % har ikke hørt om knudepunkter.

I besvarelserne fremhæves det dog af flere, at knudepunkterne er vanskelige at finde og dermed bliver det vanskeligt at finde en flextur til den reducerede pris. Fokus på knudepunkterne i formidlingen er derfor vigtigt for at lette den samlede opfattelse af, hvor enkelt det er at bestille.

Administrationen har siden opstarten været opmærksom på denne udfordring og gennemført flere tiltag. Administrationen har bl.a. for nyligt implementeret en løsning,

hvor kunderne får tilbudt den lave pris, både hvis de søger et knudepunkt på en adresse eller på knudepunktets navn. Samtidig er knudepunkterne navngivet med reference til kommune og by, så det bliver så let som muligt at søge på. Der er samtidig lavet en videoguide til, hvordan man lettest finder sit knudepunkt digitalt.

Administrationen vil fortsætte ad dette optimeringsspor, men må konstatere efter grundigt afsøgningsarbejde, at der ikke teknisk er nogle enkle måder at gribe dette an på, samtidig med at knudepunktsfunktionaliteten fastholdes. Fortsat information og løbende optimering og forenkling ser derfor ud til at være den bedste løsning.

3) Tydeligere adskillelse mellem de lukkede og åbne kørselsordninger

Forundersøgelsen viste, at flextur og plustur ofte forveksles med de lukkede kørselsordninger fx handicapkørsel, hvilket skaber en barriere for evt. nye kunders anvendelse af de åbne kørselsordninger. De eksisterende kunder bliver forvirrede over, at de oplever forskelligt serviceniveau på de lukkede og åbne kørselsordninger.

Siden forundersøgelsen er informationen om flextur og plustur flyttet ind under samme overskrift som busser og tog, "Dine rejsemuligheder", på Midttrafiks hjemmeside. Her ved er handicapkørsel, patientbefordring og kommunal visiteret kørsel nu de eneste tilbud under "Flextrafik"-fanen. Samtidig har informationen om harmoniseringen også haft fokus på at fremhæve, at tilbuddene er for alle.

Den opfølgende undersøgelse viser dog, at der fortsat er 29 % af respondenterne, der ikke vidste, at det var muligt for dem at benytte flextur.

Administrationen vil fortsætte med at have fokus på at tydeliggøre, at de åbne flexprodukter er for alle. Et forsat fokus på dette i information og markedsføring vurderes yderligere at bidrage til forståelsen hos borgerne. Samtidig kan evt. yderligere forenkling af produkter og bestillingskanaler bidrage til denne forståelse.

4) Udbred kendskab til de åbne kørselsordninger

I forundersøgelsen fra 2021 fremgik det, at kendskabet til tilbuddene var lavt. Kun 29 % af respondenterne, kendte/havde hørt om flextur.

I forbindelse med harmoniseringen er der gennemført en massiv informationskampagne både for at informere om harmoniseringen og for at udbrede kendskabet til tilbuddene med primært fokus på flextur.

For flextur viser den opfølgende undersøgelse, at andelen af respondenter, der kender/har hørt om flextur, er steget fra 29 % til 74 %.

Undersøgelsen viser også, at 31 % svarer, at et øget kendskab til flextur kunne få dem til at bruge produktet, mens 29 % svarer, at de ikke vidste, at de kunne anvende flextur.

For plustur viser den opfølgende undersøgelse, at andelen af respondenter, der kender/har hørt om plustur, er steget fra 2 % til 10 %. Det lave kendskab fra forundersøgelsen har naturligt afsæet i, at produktet kun blev tilbudt i fem kommuner før harmoniseringen og nu til hele Midttrafiks område, men er også understøttet af markedsføring og informationsindsatsen.

Megafon anbefaler i den opfølgende undersøgelse at fortsætte det gode informationsarbejde, hvilket understøttes af administrationens input fra kommunerne og undersøgelsen, hvor kommunerne fremhæver det udarbejdede kommunikationsmateriale som værende godt.

Bestyrelsen besluttede 5. december 2023, at flextur fortsat skulle markedsføres i 2024, og administrationen anbefaler at fortsætte information og markedsføring også i 2025.

5) Fokus på enklere formidling

Forundersøgelsen viste, at kunderne bliver mødt med store mængder af information om forhold og forbehold for hvert af de tre produkter. Informationsmængden opleves af mange som overvældende og forvirrende.

I forbindelse med harmoniseringen er der sket to væsentlige ændringer:

- Tilbuddene blev ens på flere punkter og lettere at forstå. Derfor er behovet for information mindsket ligesom vejen blevet banet for ensartet kommunikation på tværs af kommunerne. Samtidig er informationen på hjemmesiden blevet justeret, således den vigtigste information nu ligger forrest og øvrig information på bagvedliggende sider.
- I den opfølgende undersøgelse anbefaler Megafon dog fortsat, at Midttrafik skal have fokus på at forenkle formidlingen, særligt i forbindelse med bestillingen. Megafon forventer dog, at en fortsættelse af den gode information, og anbefalingen om yderligere forenkling til ét produkt, kan afhjælpe udfordringen med megen information.

Administrationen forventer, at en gennemførelse af et eller flere af ovenstående mulige tiltag vil forenkle formidlingen.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Flexharmoniseringens benyttelse og økonomi
- 7.b Bilag 2 - Megafon-rapporten om den opfølgende undersøgelse

8 Orientering: Arbejdsprogram for planlægning K25

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram, der beskriver planopgaver for det kommende køreplanår. Der er både tale om planlægningsopgaver, som forventes implementeret til kommende køreplansskifte juni 2025 (K25), men også planprocesser, som strækker sig over en længere periode, hvor processen vil have opstart i køreplanåret 2024/25.

Administrationen orienterer hermed om arbejdsprogrammet for planlægning frem mod køreplansskiftet juni 2025.

Sagsfremstilling

Midttrafiks arbejdsprogram for planlægning K25 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.

Med baggrund i stigende energipriser og faldende indtægter valgte flere af Midttrafiks bestillere at reducere udgiftsniveauet for kollektive trafik for at skabe balance i budgetterne. De største reduktioner skete i Horsens, Holstebro, Randers og Viborg kommuner.

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.

I Viborg Kommune vil der være særlig fokus på den nye kollektive trafikstruktur, som blev implementeret til køreplansskiftet. Her 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. Den samlede besparelse i kørselsomfanget i Viborg Kommune er ca. 10 mio. kr., og der vil

naturligvis skulle ske en opfølgning på både driften og betjeningen af kunder i kommunen.

I Holstebro Kommune skal der også ske en særlig opfølgning. Holstebro Kommune har besluttet, at bybusbetjeningen nedlægges fra køreplansskiftet. Af hensyn til betjeningen af uddannelsessøgende har Holstebro Kommune fastholdt en minimumsbetjening af særligt uddannelsessteder og områder uden øvrig kollektiv trafik. Holstebro Kommunes lokale kørsel skal udbydes med driftsstart sommeren 2026, hvor udbudsgrundlaget skal offentliggøres i efteråret 2024.

Midttrafik og Skive Kommune har udarbejdet en trafikplan for 2026, hvor der særligt er fokus på optimering af trafikken, så der sikres bedst mulig mobilitet for ressourcerne. I den forbindelse vil de lokale og regionale busruter i videst mulig udstrækning sikre den fremtidige betjening af Skive by. Den planlagte kørsel skal sendes i udbud i efteråret 2024, hvor Midttrafik skal udarbejde en effektiv planlægning af ressourcerne med henblik på lavest mulige omkostninger for Skive Kommune.

Den lokale kørsel i Syddjurs Kommune skal i udbud med driftsstart i 2027. Som grundlag for udbuddet skal der udarbejdes et konkret køreplanoplæg, som tager udgangspunkt i resultaterne fra Syddjurs Kommunes eget arbejde med et servicetjek af den kollektive trafik i kommunen. Udbuddet forventes offentliggjort ved årsskiftet 2026.

Arbejdet med implementeringen af grøn mobilitetsplan i Aarhus Kommune forventes at blive igangsat i efteråret 2024. Et bredt flertal i Aarhus Kommunes byråd har netop indgået en aftale om en ambitiøs grøn mobilitetsaftale. Aftalen består af en lang række tiltag, der både styrker mobiliteten og de bæredygtige transportformer. Målet er at 60 % af aarhusianernes ture i 2030 sker med kollektiv trafik, cykel eller gang.

Et af de centrale greb i aftalen er en ny trafikplan for den kollektive trafik med ikrafttrædelse i 2027 - ifølge aftalen forventes den økonomiske ramme for driften i den forbindelse løftet med 50 mio. kr. og samtidig arbejdes der massivt med fremkommelighed, som ventes at frigive yderligere ressourcer til mere og bedre drift.

Aftalen rummer desuden flere tiltag som ønskes implementeret hurtigt - bl.a. forøgelse af driften på linje 3A, 4A og 6A allerede fra K25. Afklaring af dette punkt vil naturligt komme først, da det vil stille krav til både planlægning og materiel hos busselskabet AarBus allerede fra næste sommer.

Kommuner og regionen vil blive orienteret om det samlede arbejdsprogram sammen med en tidsplan for køreplanprocessen K25. Det vedlagte arbejdsprogram indeholder allerede kendte projekter, hvor kommuner og Region Midtjylland i en høringsperiode til medio oktober 2024 har mulighed for at komme med bemærkninger, herunder særligt ønsker og bemærkninger til mindre konkrete køreplanlægningsopgaver.

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Midttrafiks arbejdsprogram for planlægning K25

9 Orientering: Perspektiver for fremtidens drivmidler

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Bestyrelsen har stillet en række spørgsmål til status og udvikling på området for alternative drivmidler, samt hvordan Midttrafiks udbudsarbejde bedst muligt kan bidrage til den grønne omstilling. Vi vil derfor belyse udviklingen inden for markedet for el- og gasbusser, samt erfaringer fra andre trafikskaber. Desuden vil vi vende mulighederne for at sammensætte udbud, der fremmer grøn omstilling og fleksibilitet i kontrakterne for at imødekomme fremtidige teknologiske fremskridt og ændrede behov.

Sagsfremstilling

Markedet for elbusser

Den væsentligste faktor i, hvornår elbusser er rentable i forhold til dieselbusser, er antallet af køreplantimer, hver bus i gennemsnit har. Her er der konsensus blandt bus-selskaber og trafikskaber om, at ved mere end 2.500 køreplantimer i gennemsnit pr. bus, er elbusser rentable. Afhængigt af en række faktorer som ruteforløb, busmærke, opladningsmuligheder m.m. kan elbusser også være rentable ved ned til 2.000 køreplantimer pr. bus.

Rentabiliteten af elbusser i forhold til dieselbusser afhænger i høj grad af kontraktlængden. Kontrakter på elbusser er generelt længere end på dieselbusser, hvilket forlænger afskrivningsperioden for den højere indkøbspris, samtidig med at de lavere driftsomkostninger på en elbus kan sænke timeprisen.

I takt med at elbusser har vundet indpas på det danske marked, er der kommet fokus på, hvornår der vil opstå et reelt marked for brugte busser, som det kendes fra dieselbusser. Flere af de første store elbus-kontrakter udløber omkring 2030, og derfor er forventningen, at der vil komme en mængde brugte elbusser på markedet i starten af 2030'erne.

Efterspørgslen må dog alt andet lige forventes at overstige udbuddet på grund af en række forhold. Fra politisk side er der markante målsætninger om CO₂-reduktion i Klimasamarbejdsaftalerne om grøn kollektiv trafik i Danmark og Clean Vehicles Directive i EU. Der vil være stigende efterspørgsel efter, at skolekørsel, som hidtil primært er blevet udført med brugte dieselbusser, fremover skal udføres med brugte elbusser. Yderligere forventes det fra busselskaberne, at større busselskaber vil genanvende brugte elbusser internt i andre udbud/kontrakter.

Samlet set peger disse tendenser på, at der sandsynligvis først vil opstå et reelt marked af en tilstrækkelig størrelse for brugte elbusser nogle år efter 2030.

Elbusser er pt. den eneste reelle mulighed for emissionsfri busser, da hverken marked eller infrastruktur for brintbusser er tilstrækkeligt modent.

I dag har Midttrafik en andel af elbusser på ca. 30 % ud af det samlede antal busser, hvilket forventes at stige til ca. 50 % efter implementeringen af Midttrafiks 69. udbud.

Gasbusser

En væsentlig ulempe ved gasbusser er den forsyningsusikkerhed, der særligt siden Ruslands invasion af Ukraine har præget markedet. Prisen på naturgas har haft store udsving, og fra politisk hold har der i både Danmark og EU været fokus på at mindske afhængigheden af russisk gas. Flere bestillere i andre regioner fik således en ubehagelig overraskelse i forbindelse med de store udsving i gaspriserne, især i 2022. Da budgetsikkerhed vægtes højt hos bestillerne, har disse erfaringer mindsket efterspørgslen på gasbusser.

Brugen af gas som drivmiddel er også afhængig af en veludbygget infrastruktur. Hos nogle bestillere er en sådan infrastruktur til stede, mens det hos andre vil kræve markante investeringer i infrastrukturen, før gas kan blive en realistisk mulighed.

I forhold til den grønne omstilling har gasbusser den ulempe, at de kun er CO₂-neutrale – forudsat at der køres på biogas – mens elbusser er emissionsfrie.

Erfaringerne med gasbusser er blandede hos andre trafikelskaber. I Sydtrafik var der indtil sommeren 2023 gasbusser i Fredericia by, men de er siden blevet udskiftet med elbusser. I Sønderborg Kommune køres der med 36 gasbusser frem til sommeren 2027, men hvad der herefter skal ske, er uafklaret. Movia udbyder ikke længere drift med krav om fossilfrihed (biogas/HVO/biodiesel), da HVO er for dyrt.

Midttrafik har i dag en andel på ca. 5 % af gasbusser og ca. 1 % på busser med HVO-diesel, ud af det samlede antal busser.

Opbygning af udbud

I Midttrafik har vi udviklet og anvendt en række værktøjer til at sikre, at vores udbud fremmer den grønne omstilling og favoriserer bæredygtige løsninger.

Miljøkrav

I vores udbud indarbejder vi specifikke miljøkrav, såsom krav om emissionsfri-kørsel og krav om at der anvendes grøn strøm til opladning af elbusser og vi bruger aktivt markedsdialog til at udvide vores katalog af grønne mindstekrav og konkurrenceparametre, som vi kan præsentere for vores bestillere.

Sideordnede tilbud

Når grøn omstilling ønskes, men ikke er et direkte krav, anvender vi sideordnede tilbud. Her giver vi leverandørerne mulighed for at afgive to tilbud på samme opgave: et med en nulemissionsløsning, typisk med elbusser, og et andet med en mere traditionel løsning, som fx dieselbusser. Dette giver vores bestillere mulighed for at vælge den bæredygtige løsning, hvis den økonomisk er inden for deres rammer.

Langsigtede kontrakter med fleksibilitet

Vi har erfaret, at det ofte er en fordel at designe længerevarende kontrakter, som kan motivere leverandørerne til at investere i bæredygtige løsninger, der er rentable over tid. Selvom disse kontrakter strækker sig over en længere periode, indbygger vi

milepæle og evalueringspunkter, som tillader os at justere kontrakten i takt med teknologiske fremskridt og ændringer i markedet.

Markedsdialog

Et af vores centrale værktøjer for at fremme den grønne omstilling er en aktiv markedsdialog. Vi har en løbende og tæt dialog med busselskaber, busproducenter og andre relevante interessenter for at sikre, at vi altid er opdaterede med den nyeste udvikling og teknologi inden for bæredygtige transportløsninger.

Bilag

- 9.a Bilag 1 - Faktaark

10 Orientering: Resultater for chauffør-rekrutteringskampagnen

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Administrationen orienterer om, at Midttrafik i samarbejde med parterne i busbranchen har gennemført en kampagne for at rekruttere chauffører.

Sagsfremstilling

Oven på corona-pandemien modtog Midttrafik flere meldinger om chaufførmangel hos busselskaberne. Midttrafik ønskede at støtte op om bedre forudsætninger for busselskaberne for at rekruttere flere kompetente chauffører, og direktionen besluttede i 2023 at afsætte ressourcer til en kampagne for rekruttering af chauffører for at støtte op om busbranchen.

I september 2023 blev Midttrafik kontaktet af Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) og 3F vedr. et eksisterende branchenetværk om kollektiv trafik i Østjylland. Herigennem fik Midttrafik værdifuldt input og viden fra busbranchen, som havde samme oplevelse ift. chaufførrekruttering. Med input, viden og ikke mindst opbakning fra dette netværk, blev chauffør-rekrutteringskampagnen skabt.

Resultater

Kampagnen kørte i seks uger fra medio maj og blev godt modtaget blandt de mange aktører i netværket. Selvom kampagnens formål primært var eksternt, har mange chauffører og busselskaber reageret positivt på kampagnen. De sætter pris på den positive fortælling om chaufførfaget.

I kampagnens aktive periode på seks uger, er kampagnefilmen blevet set til ende over 40.000 gange på SoMe. Kampagnen er nået ud til flere end 330.000 personer online, som i alt har set vores annoncer 1,65 mio. gange. Over 17.000 personer har besøgt kampagnehjemmesiden www.brugfordig.dk i kampagneperioden. Heraf har over 3.000 klikket sig videre til yderligere information hos uddannelsesinstitutioner, kursuscentre og busselskaber.

Derudover har der været hængeskilte og plakater i alle busser i hele Region Midtjylland, og busselskaber udbreder budskabet ved hjælp af flyers og plakater på chaufførstuerne til hjælp for lokal rekruttering – og flere jobcentre har bestilt flyers og ekstra materialer til videreformidling blandt jobsøgende.

Kampagnehjemmesiden er online hele 2024, og kampagnen vil på den måde leve resten af året.

Hvorvidt busselskaberne i fremtiden får lettere ved at rekruttere gode chauffører vides ikke. Men forudsætningerne er styrket, hvilket var formålet med denne indsats.



VERDEN HAR BRUG FOR FLERE CHAUFFØRER

KUNNE DU TÆNKE DIG AT BLIVE BUSCHAUFFØR?

Læs mere på BrugForDig.dk



midttrafik

11 Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Skive Kommune ønsker gratis buskørsel ifm. Seniormesse

Skive Kommune har henvendt sig med en forespørgsel på at kunne tilbyde gratis buskørsel internt i kommunen ifm. Seniormesse i Kulturcenter Skive 31. oktober 2024 i tidsrummet 12:00-19:00.

Der vurderes at være et indtægtstab samlet for lokal og regionale ruter på samlet 13.000 kr.

Region Midtjylland skal kompensere for det anslåede indtægtstab for denne gratiskørsel. Der vurderes at indtægtstab ved gratis kørsel for alle passagerer inden for Skive Kommune med regionale busser udgør 6.000 kr.

Skive Kommune afholder selv den resterende del af tabte indtægter for lokalruterne, som vurderes at beløbe sig til 7.000 kr. Kommunen står selv for at kommunikere om tilbuddet.

Direktionen har godkendt forespørgslen.

Direktørens første tre måneder

På bestyrelsesmødet vil direktøren orientere om sine erfaringer fra den første tid af ansættelsen.

12 Eventuelt