

Bilag

Vognmandsmøde

12. maj 2026

BASISKORT

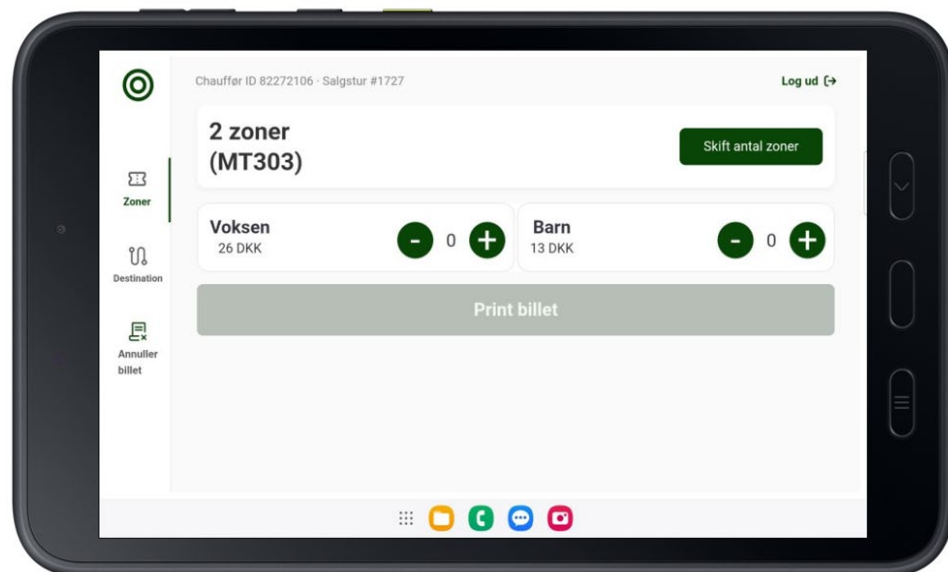
- Basiskort er idriftsat i busserne 17. februar og i Letbanen 14. april
- Erstatte Rejsekort/de blå punkter
- Der udestår montering af ekstra basiskortlæser i enkelte busser



NY TABLETLØSNING - NYE PROGRAMMER

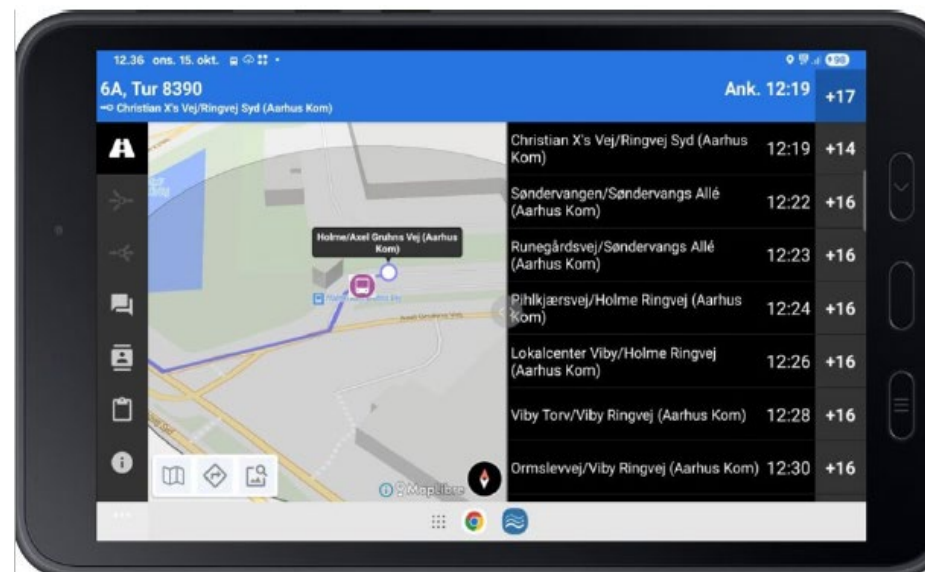
ChaufførSalg – enkeltbilletter

- Erstatte enkeltbilletløsningen integreret i Rejsekortsystemet
- Chaufføren skal logge på programmet med kode



HAFAS.fleet – realtidsløsning

- Erstatte Adibus – realtid
- Rute/tur skal vælges for alle ture (pålogging)

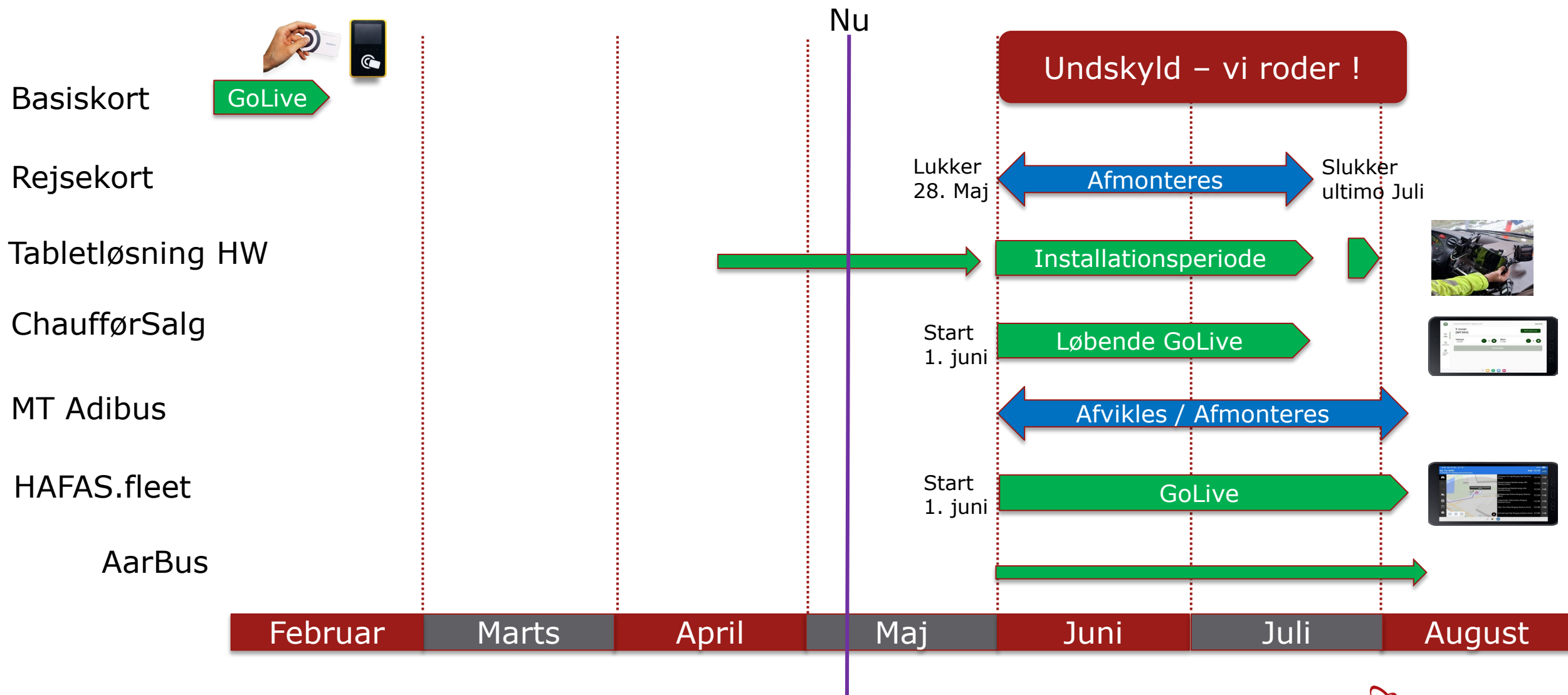


MIDTTRAFIKS TABLETLØSNING - HARDWARE

- Standard Android tablet-enhed.
GPS og dataforbindelse integreret.
- Tablet monteres hvor
Rejsekortskærmen er nu
- Billetpriater skal udskiftes –
tilsluttes tablet
- Opgaverne vedr. afmontering og
indstallation løses overvejende af
busselslabeerne i samarbejde med
Midttrafik – Tusind tak aftalerne !



TIDSPLAN – AFMONTERING OG UDRULNING



TILLÆGSAFTALER – LEVERING AF PASSAGERTÆLLEDDATA

- Vi håber at indgå aftaler snarest
- Vi har haft et konstruktivt samarbejde med DPT og (DPT)-udvalgte busselskaber
- Resultater af samarbejde med DPT
- Tidsplan og fremadrettet proces

7. STATUS PÅ KOMMENDE UDBUD + DPT'S KONTRAKTGRUPPE

v. Christina Meiner Tästensen og Lasse Repsholt, DPT

STATUS PÅ KOMMENDE UDBUD

Område og kørselstype	Nuværende køreplantimer	Nuværende kontraktbusser	Forventet offentliggørelse	Driftsstart
Smukfest - kørsel	ca. 1.000	21	December 2025	August 2026
Silkeborg bybusser, Randers Bybusser + Randers regional kørsel	ca. 153.000	58	Juni 2026	K28
Syddjurs og Norddjurs skoleruter	ca. 27.000	33	Q3 2026	K27
Ringkøbing-Skjern lokalkørsel	ca. 22.000	17	Q1 2027	K28
Ringkøbing-Skjern skoleruter og Skanderborg skoleruter	ca. 20.000	28	Q3 2027	K28
Lufthavnsruter	ca. 11.000	9	Q3 2027	K29
Regionalkørsel i Vest-, Midt- og Østjylland	ca. 180.000	68	Q3 2027	K29

STATUS PÅ KOMMENDE UDBUD

- MT74
 - Silkeborg bybusser, Randers bybusser og Randers regional kørsel
 - Er politisk behandlet i de relevante kommuner
 - I gang med udarbejdelse af udbudsmateriale
 - Forventes offentliggjort juni 2026
- MT76
 - Syddjurs og Norddjurs skoleruter
 - Dialog med bestillerne

STATUS

Manglende pålogninger

v. Christina Meiner Tästensen

MANGLENDE PÅLOGNING - STATUS

- Bod er afregnet for A-kontrakter siden oktober 2025, mål er 98 %
- TSS indmeldinger om manglende pålogninger trækkes automatisk fra i opgørelsen
- Pålogningsprocent for alle ture, opgjort pr. måned i starten 2026:

Periode	Pålognings- procent
Januar	97,92
Februar	98,03
Marts	98,35
April	97,89

MANGLENDE PÅLOGNINGER - NYT

- Fra og med d. 1. maj 2026 ændres til, at der fremover også opkræves bod for ture, hvor der helt mangler pålogning – dvs. hvor der ikke er foretaget pålogning for hele turen
 - Det betyder, at der fremover opkræves bod på følgende grundlag:
 - Manglende pålogning ved turens start (uændret praksis)
 - Ture uden nogen form for pålogning (nyt)

MANGLENDE PÅLOGNING – OVERGANG TIL NYT REALTID

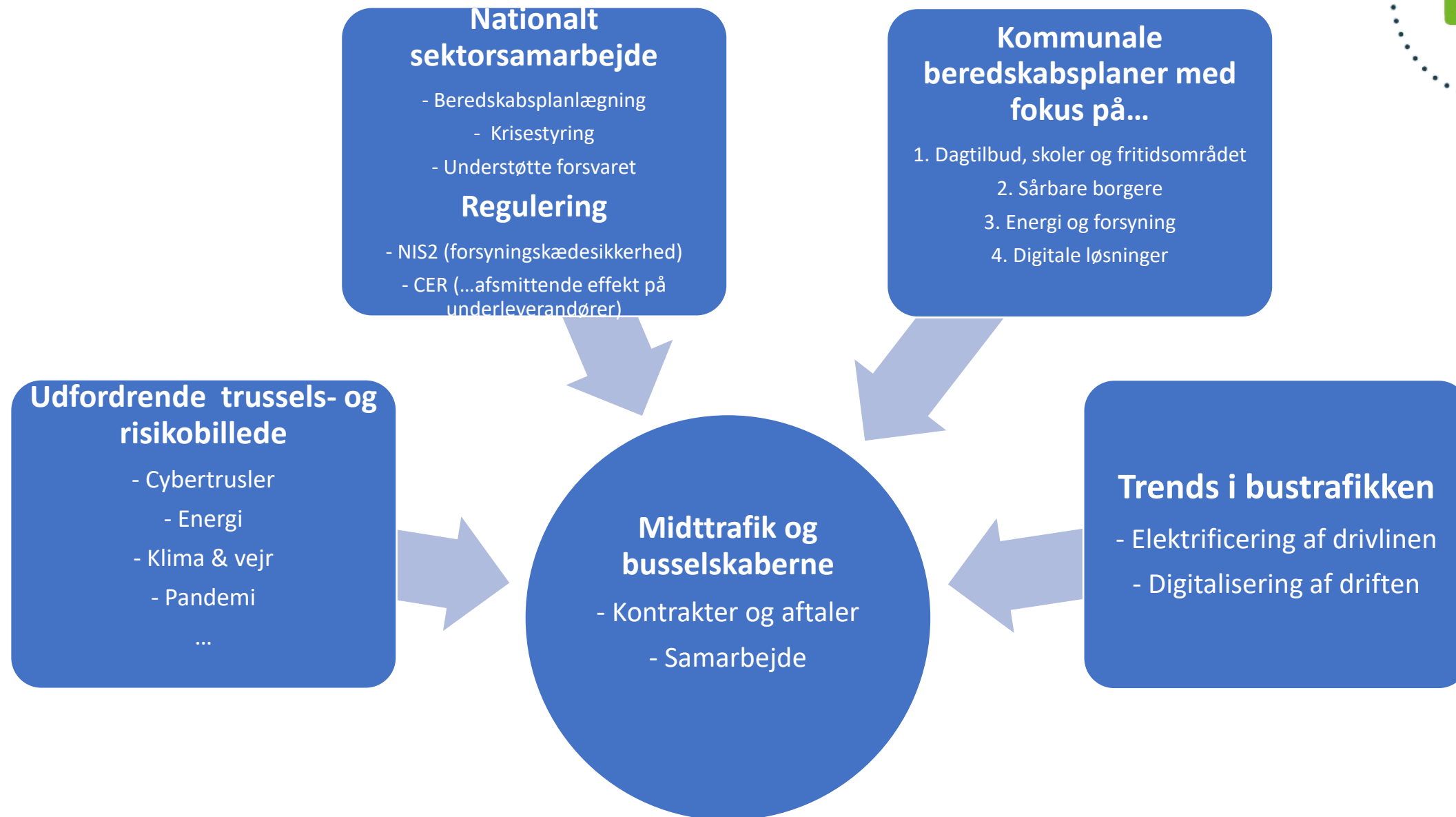
- Ved overgang til nyt realtidssystem suspenderes boden for manglende pålogning i en periode
- Perioden starter d. 28. maj 2026 og afsluttes løbende
- Ved 1. rul afsluttes perioden til udgangen af juni
- Ved 2. rul afsluttes perioden d. 10. juli
- Ved 3. rul afsluttes perioden til udgangen af juli
 - Er aftalt individuelt med busselskaberne i forhold til hvornår installationen er færdig

Dansk PersonTransport

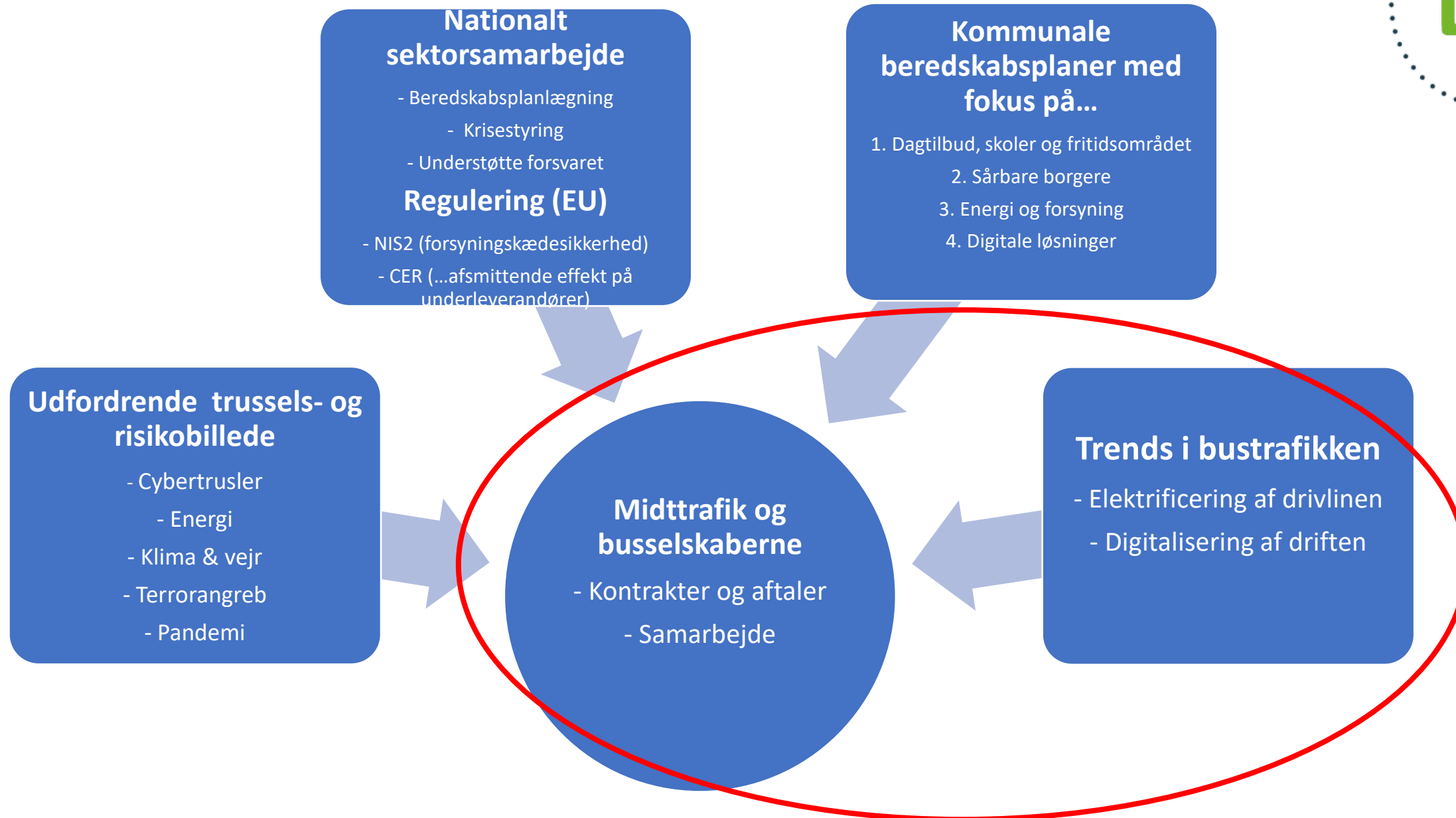


Vognmandssamarbejds møde
d. 12. maj 2026

Punkt 6. Elbustrafik i fremtidens beredskab



Punkt 6. Elbustrafik i fremtidens beredskab





Eksempel # 1: Energi

Hvordan skal bustrafikken afvikles, hvis....

- Priserne på energi (diesel og elektricitet) stiger til det dobbelte?
- Der kommer mangel og national rationering af, hvor meget energi, man må bruge?
- Elforsyningen bliver ødelagt eller gjort ustabil lokalt, regionalt eller nationalt?
- Jernbane- og letbanetrafikken sættes ud af drift?

⇒ Aftaler om...

- Prioriterede køreplaner
- Reservekøretøjer og prioritering heraf
- Håndtering af sårbar el-infrastruktur (etablering, drift og redundans)





Eksempel # 2: Digitalisering og cybersikkerhed

Hvordan skal bustrafikken afvikles, hvis....

- IT- og kommunikationssystemer sættes ud af drift hos trafikselskabet (realtid, billettering)
- IT- og kommunikationssystemer sættes ud af drift hos busselskabet (vagtplanlægning, kommunikation)

⇒ Aftaler om...

- Køreplaner på papir
- Kommunikation til passagerer
- Krav og standarder til underleverandører af busser og IT-systemer om sikkerhed
- Beskyttelse mod alle former for cybertrusler (angreb, spionage, sabotage, afpresning, databrud...)



Eksempel # 3: Klima & vejr

Hvordan skal bustrafikken afvikles, hvis....

- Sne- og frost eller andre vejrforhold hindrer planlagt drift i få dage?
- Sne- og frost eller andre vejrforhold hindrer planlagt drift i mange dage?
- Et busanlæg sættes ud af drift efter oversvømmelse eller skybrud?

⇒ Aftaler om...

- Alternative køreplaner og alternative ruter
- Prioriteringer
- Kommunikation til passagererne





Eksempel # 4: Sygdom og pandemier

Hvordan skal bustrafikken afvikles, hvis....

- En pandemi betyder omfattende nedlukning af samfundets aktiviteter?
- En pandemi betyder omfattende sygdom og fravær blandt busselskabets personale?

⇒ Aftaler om...

- Opretholdelse af drift
- Alternative køreplaner
- Afregning



Midttrafik - 07. marts 2017

Styrket beredskab i Midttrafik

Kunderne kan godt forstå, at bussen kan gå i stykker, eller at vi kan være nødt til at indstille kørslen under en storm. Men det kræver, at vi er gode til at informere dem – og det skal vi i fællesskab blive endnu bedre til.

Ny afdeling får ansvaret for beredskabet

For at sikre at vi kan imødekomme kundernes forventning om relevant og rettidig driftsinformation i kritiske situationer, har vi etableret en ny afdeling, Trafikservice, der fremover får det overordnede ansvar for Midttrafiks beredskab. Bemandingen af beredskabet deles mellem Trafikservice, Midttrafik Kundecenter og en beredskabsgruppe, der har beredskabet uden for normal kontortid.

Samme nummer – ny procedure

Vi fastholder det nuværende beredskabsnummer – **70 20 11 62** – men vi ændrer på, hvornår det skal bruges. Nummeret skal fremover kun bruges af busselskaber (ikke chauffører) og kun ved større driftsforstyrrelser eller meget alvorlige situationer, fx:

- Trussel om terror
- Strejke
- Storm/Snestorm

Beredskabsnummeret skal ikke bruges til indberetning af de daglige driftsforstyrrelser, tekniske problemer eller andre mindre alvorlige hændelser, fx:

- Udgåede ture*
- Forsinkelser *
- etc.

*Fra 1. januar 2017 skal alle driftsforstyrrelser indberettes af busselskaberne via vores online administrationssystem (TAS).

Øvrige henvendelser vedrørende drift sendes til trafikservice@midttrafik.dk

A-Kontrakt – Midttrafiks 73. udbud - Pæke 1 – Midttrafik Østjylland – Diesel

Bilag 10 – Beredskabsplan

Busselskabet skal have en beredskabsplan, som på opfordring skal præsenteres for Midttrafik. Beredskabsplanen skal som minimum forholde sig til nedenstående punkter.

1. Chaufførens opgaver,

hvis nedenstående situationer indtræffer i forbindelse med buskørslen:

Ekstreme vejr- eller vejforhold forsinker eller stopper driften:

[indsæt beskrivelse]

Ved oliespild:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med personskade:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med materiel skade:

[indsæt beskrivelse]

Ved voldsepisoder eller trusler om vold mod kunder eller chauffører:

[indsæt beskrivelse]

2. Kontoret eller driftslederens opgaver

hvis nedenstående situationer opstår i forbindelse med buskørslen:

Hvis driften indstilles på grund af ekstreme vejr- eller vejforhold:

[indsæt beskrivelse]

Hvis driften indstilles generelt:

[indsæt beskrivelse]

Ved oliespild:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med personskade:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med materiel skade:

[indsæt beskrivelse]

Ved nedbrud af bus:

[indsæt beskrivelse]

Ved voldsepisoder eller trusler om vold mod kunder eller chauffører:

[indsæt beskrivelse]



SPØRGSMÅL



Indhold

1. Start med dig selv? Hvad kan gå galt? Hvad bliver konsekvenserne? (risikobaseret tilgang) – Tag ved lære af virkelige hændelser: COVID19, oliepriser 2022 og 2026, vinterberedskab, strømsvigt, brand, oversvømmelser....)
2. Er der krav i lovgivningen (NIS2 og CER) som skal prioriteres (*forsyningskædesikkerhed*) og hvem 'rammer' CER-direktivet den 17. juli 2026? (*afsmittende effekt på underleverandører*)
3. Er der forventninger og beredskabsplaner hos kommuner og regioner?

Rammer

4. Samarbejde eller tillægsaftale?
5. Er der nogen omkostninger og hvem skal betale?
6. Er udbuds- og kontraktvilkår indrettet til en usikker fremtid? (*Tidsplaner, ledelsesstandarder, reservebusser, andet materiel, redundans, force majeure...*)



Punkt 6. Elbustrafik i fremtidens beredskab

- Alle skal starte hos sig selv –vurdere egne risici og sårbarheder
- Pluk de lavthængende frugter –små tiltag kan have stor effekt. ”Hængelåsen”
- Det bedste må ikke blive det godes værste fjende
- Truslernes art og konkrete form skifter konstant –der kan derfor løbende være behov for at justere indsatsen
- Husk (også) at tænke i redundans
- Lær af hinandens –gode og dårlige –erfaringer

=> Kort sagt – hvordan kører vi (bedst) videre, hvis noget stort og uforudset sker?

Kilde: Transportministeriet, Afdelingschef Thomas Jørgensen d. 6. oktober 2025



Punkt 7. DPT's kontraktgruppe

1. Formål: Mere bustrafik for pengene OG flere og mere tilfredse passagerer
2. Metode: Tidlig og konstruktiv dialog med trafikselskaberne om de næste udbud
3. Deltagere: Syv specialister fra DPT's rutesektorbestyrelse og Aslaug Kleve Kiertzner (DPT's jurist)
4. Temaer: En lang liste! [Næste slide]
5. Prioriteringer:
 1. Krav til busmateriel
 2. Udsvingsbånd (ændringer i køreplantimer og busser)
 3. Kontraktslængder og optioner
 4. *(+ indeksets indarbejdelse i kontrakter og overdragelse af personale ved operatørskifte)*



Punkt 7. Temaer til forbedring af udbud og kontrakter



Kontraktgruppens Temaer (Ikke prioriteret!)

1. Udbud og **markedsdialog**: Udbudsmodeller, tidsfrister, markedsdialog og koordinering på tværs af trafikselskaber.
2. **Kontraktvarighed og forlængelse**: Kontraktlængde, forlængelsesmuligheder.
3. **Fleksibilitet**, udsvingsbånd og ændringer: Udsving i timer/busser samt køreplanændringer.
4. Buskrav, **materiel** og standardisering: Standardisering, brugte busser, fabriksnye busser, busrenovering og bytte af busser på tværs.
5. **IT, data** og databaseret afregning IT-udstyr, ansvar for data, dataejerskab, databrug og databaseret afregning.
6. **Betaling**, indeksering og økonomiske modeller: Betalingsmodel, fast betaling, dubleringskørsel, omkostningsindeks og K1-faktor.
7. **Chauffører og -faciliteter**: Chaufførfaciliteter, adgangsforhold, personale, overdragelsesforpligtelser og chaufførmangel.
8. **Boder**, dokumentation og risikofordeling Bodsregulering, håndtering i drift, kameraovervågning og bevisbyrde ved kundeklager. I det hele taget bevisbyrderegler i kontrakterne.
9. **Kundetilfredshed**, passagervækst og partnerskaber: Partnerskaber, engagement, kundetilfredshedsmålinger og incitament/bonus.
10. **Reklame og infotainment**. Adgang til at fjerne reklamer samt betydning for moms- og tilbudsforudsætninger.



Prioritering # 1: Krav til busmateriel

1. Standardisering på tværs af trafikselskaber i DK (samme krav)
 1. Busser er i overskud ét TS, kan (uden videre) anvendes et andet TS.
 2. Bedre udnyttelse af reservebusser og øget forsyningssikkerhed
 3. Højere gensalgsværdi af bussen
 4. Mulighed for at udbyde muligheden for byde med brugte busser (herunder renoverede busser)
 5. Forbedring af mulighederne i elbussernes "andet liv".
2. Forenkling (færre og mindre specifikke krav)
 1. Større udbud og lavere priser ved busselskabernes indkøb
 2. Fokusér på kapacitet + ufravigelige funktionskrav



Prioritering # 1: Krav til busmateriel

STATUS
MIDTTRAFIK



Midttrafiks kravspecifikationer til busser (Bilag 7.1) i høring i marts 2027:

Kravene svarer til almindelige branchestandarder, men....

1. Husk af den grundlæggende konfiguration (dimensioner, passagerkapacitet m.m.) med fordel kan leve op til de gængse bustyper på markedet.
2. Fastspænding af udstyr (Barnevogne, cykler, løbehjul...)
3. Trindhøjde: Maksimum på 25 cm (ikke 20 cm)
4. Podesterhøjde: Et krav om en maksimal højde 35 cm vurderes som mere realistisk ift. markedets nuværende standarder
5. Bussens udstyr (ex. infotainment) kan også med fordel følge en standard ift. placering og dimensioner.

Prioritering # 2: Udsvingsbånd (busser og køreplantimer)



1. Begrænsning af adgangen til at reducere busser og køreplantimer i kontraktperioden
 1. Understøtter sektorens faglige og politiske målsætning om langsigtet planlægning og prioritering af den kollektive trafik.
 2. Gør bustrafikken påregnelig og troværdig for borgerne.
 3. Lavere omkostninger:
 1. Undgå risikotillæg for omsætningstab
 2. Styrker operatørens forhandling af kredit og finansiering
2. Forbedret håndtering når behov for justeringer (alligevel) opstår
 1. Tidsfrister og varsling
 2. Koordinering med behov for kapacitet hos andre trafikselskaber / operatører



Prioritering # 2: Udsvingsbånd (busser og køreplantimer)



Afsnit: 7.1.2 Midttrafik kan ændre kørselsomfanget med op til +/- 50 % med bibeholdelse af de kontraktlige afregningssatser, jf. *Nøgleoplysninger om kontrakten*.

Afsnit 7.2.1 Midttrafik betaler en godtgørelse til busselskabet, såfremt kørselsomfanget samlet set i kontraktperioden reduceres med mere end 20 %, eller såfremt kørselsomfanget i en køreplanperiode reduceres med mere end 7½ % i forhold til kørselsomfanget i den foregående køreplanperiode.

**STATUS
MIDTTRAFIK**

Afsnit 7.4.1 Midttrafik kan reducere antallet af kontraktbusser med op til XX kontraktbusser i Pakke []. Midttrafik kan uden godtgørelse reducere antallet af kontraktbusser således:

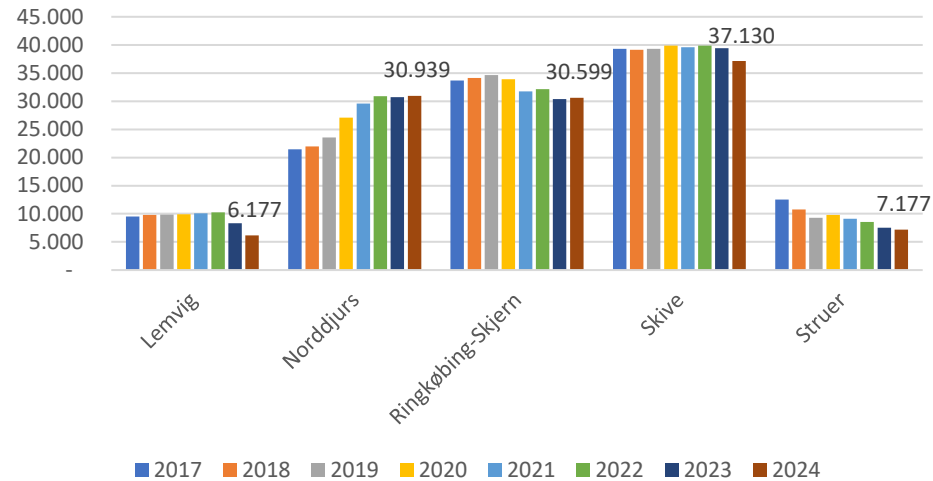
- 1-4 kontraktbusser ved kontraktstart: Ingen reduktion.
- 5-9 kontraktbusser ved kontraktstart: Reduktion med én bus.
- 10-14 kontraktbusser ved kontraktstart: Reduktion med to busser.
- 15-19 kontraktbusser ved kontraktstart: Reduktion med tre busser.
- 20-24 kontraktbusser ved kontraktstart: Reduktion med fire busser
- Osv.



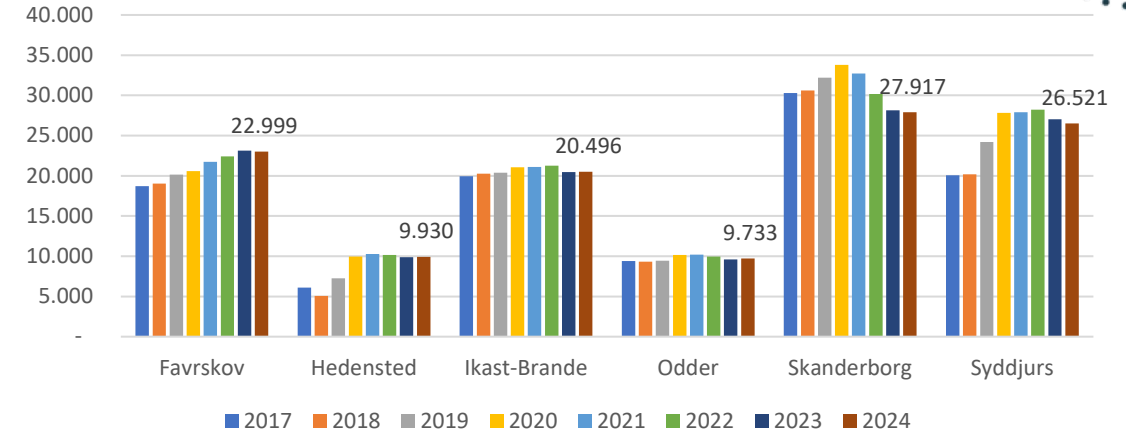
Prioritering # 2: Udsvingsbånd (busser og køreplantimer)



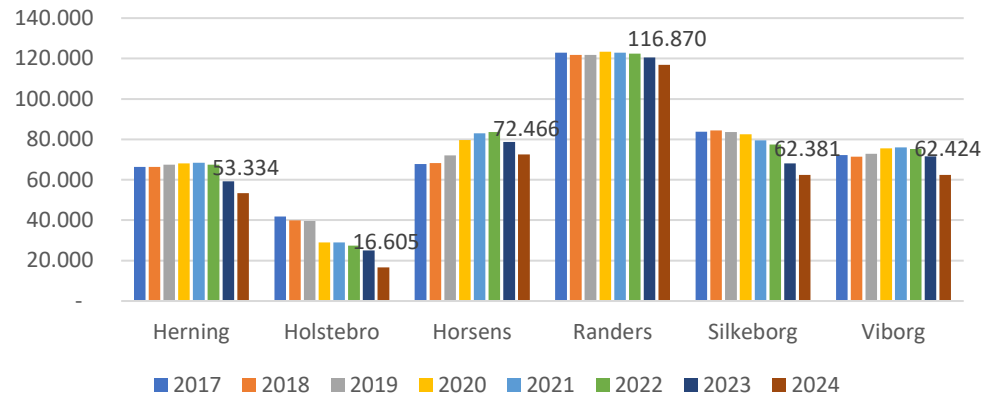
Køreplantimer i landkommuner (-3,8 %)



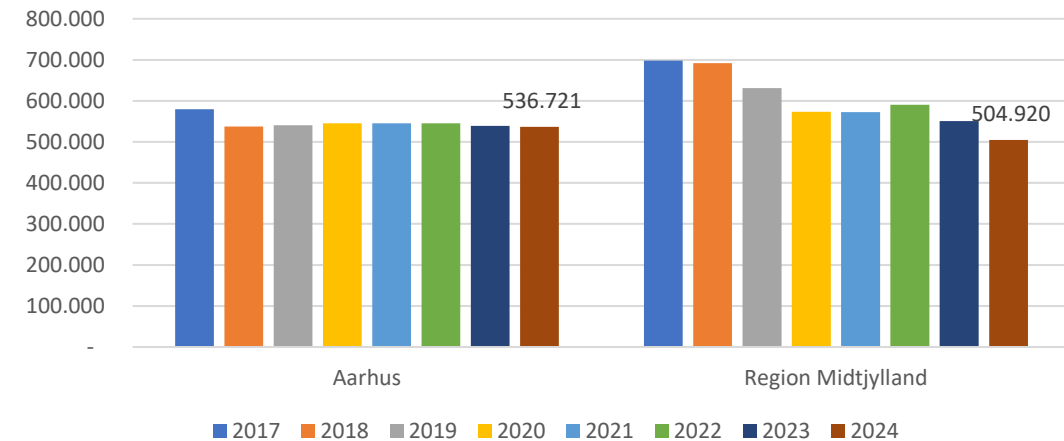
Køreplantimer i oplandskommuner (+ 12,5 %)



Køreplantimer i bykommuner (- 15,5%)



Køreplantimer i Aarhus (-7,3 %) og Region Midtjylland (-27,7 %)



Prioritering # 3: Kontraktlængde og optioner



Kontraktlængde (År)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2					8.500			7.600									
3						16.600			7.700					11.500			
4		28.900			2.600		8.500	15.200						51.000		12.000	
5		22.800	51.900	53.000	33.000	7.400		9.200	28.600								46.000
6		75.700	6.900	40.000	26.600	196.500	52.600		15.400	140.100	145.900		31.600	55.300			
7	124.000				3.400												
8		37.600		125.700	49.700	195.900	399.100	36.000		102.100	39.500	24.000	85.100	9.300			
9																45.000	
10														241.600	76.500	71.600	20.200
11													6.600				
12																	191.400

**STATUS
MIDTTRAFIK**

Prioritering # 3: Kontraktlængder og optioner



STATUS
MIDTTRAFIK

3.2 Forlængelse af kontraktperioden (ex. MT69 – Lokal og regional i Midtjylland m. 12 års kontraktløbetid)

3.2.1 Kontraktperioden kan forlænges i op til 2 x 2 år efter følgende betingelser:

3.2.1.1 Midttrafik kan forlænge kontrakten med op til to år. Forlængelse af kontrakten kan efter Midttrafiks valg ske med et år ad gangen. Meddelelse om forlængelse skal ske senest seks måneder før kontraktudløb.

3.2.1.2 Såfremt Midttrafik har forlænget kontrakten, jf. *pkt. 3.2.1.1*, kan parterne efter gensidig aftale efterfølgende forlænge kontrakten med op til yderligere to år. Forlængelse kan efter parternes gensidige aftale ske med et år ad gangen. Gensidig aftale om forlængelse skal ske senest seks måneder før kontraktudløb. Parterne kan dog aftale et kortere varsel.

3.2.2 Forlængelse jf. *pkt. 3.2.1.1* og *pkt. 3.2.1.2* sker på uændrede vilkår, dog forlænges bussernes maksimale busalder med det samme antal år, som kontrakten forlænges, og betalingen for faste busomkostninger reduceres i hele forlængelsesperioden, jf. *pkt. 19.4.4.*

Dansk PersonTransport



Vognmandssamarbejds møde
d. 12. maj 2026