



Dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
24. juni 2022 kl. 10:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent.....	3
2	Meddelelser fra formanden.....	4
3	Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?.....	5
4	Årsrapport og regnskab for 2021	7
5	Godkendelse af byrdefordelingen for 2023	8
6	Budget 2023	9
7	Eventuelt.....	11

Beslutning

1 Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Anders Bøge, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at næstformand Anders Bøge vælges som dirigent.

Orientering

2 Meddelelser fra formanden

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 21. januar 2022. Orienteringen vil primært have fokus på de økonomiske udfordringer på grund af Corona og stigende brændstofpriser.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

3 Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?

Resumé

Midttrafik arbejder på flere fronter for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for at tiltrække nye kunder som erstatning for de cirka 20 % kunder, der endnu ikke er vendt tilbage til Midttrafiks busser efter covid-19 pandemien.

Sagsfremstilling

Covid-19 pandemien ramte den kollektive trafik hårdt. Selvom pandemien officielt er afblæst, står den kollektive trafik fortsat tilbage med passagernedgang og manglende indtægtsgrundlag. I forhold til passagertallene i 2019, mangler Midttrafik cirka 20 procent af kunderne primo juni 2022.

Stigende biltrafik og trængsel på cykelstierne vidner om, at mange kunder har vendt den kollektive trafik ryggen. Utryghed er stadig et issue hos nogle kunder, mens andre har set lyset i hjemmearbejdet og derfor ikke har behov for at rejse så meget i den kollektive trafik.

Paradoksalt nok kalder klimaproblematikken og den stigende trængsel i byerne på en god kollektiv trafik og færre biler på vejene. Ligesom kollektiv trafik kan bidrage til at opfylde Danmarks klimamål om 70 % reduktion af CO₂-udslippet i 2030.

Derfor er det vigtigt, at Midttrafik kan tiltrække kunder til den kollektive trafik.

Midttrafik kan ikke vinde kunderne tilbage alene. Det kræver et godt basisprodukt og et godt samarbejde med Midttrafiks ejere. Og det kræver politisk velvilje til at investere i og prioritere den kollektive trafik.

Strategisk har Midttrafik som konsekvens af kundefrafaldet efter covid-19 ændret fokus fra at fastholde eksisterende kunder til også at fokusere på at tiltrække nye kunder. Fremadrettet fokuseres der på lejlighedsvis kunder, unge og pendlere.

Midttrafiks indsatsområder:

Markedsføringskampagner

Transportministeren satte i 2021 markedsføring af kollektiv trafik på standby for at undgå overfyldte busser under pandemien. Først i april 2022 var der igen grønt lys til eksekvering af positive budskaber om kollektiv trafik.

Siden da har Midttrafik markedsført billetprodukter massivt på de sociale medier og i busserne:

- Pendlerkort som et alternativ til stigende brændstofpriser.
- PendlerKlip som den fleksible billet, når arbejdslivet er et miks af ude og hjemmearbejde.
- Dagsbilletter som attraktive billetter til fritidssegmentet i weekender, helligdage og ferier.

- Midttrafik app som mediet, hvor man let køber billetter.

En ny kampagne for Leif fra Midttrafik live dukker op inden sommerferien. Desuden er der fokus på kørsel til sommerens arrangementer; NorthSide, Skive Festival, Grøn Koncert og Smukfest.

En stor unge-kampagne skal markedsføre Ungdomskortet for unge, der starter på enten en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse. Kampagnen vil også have et spor, der markedsfører Midttrafiks øvrige billetter til de unge, der ikke har behov for et Ungdomskort. Kampagnen har et særligt forældrespor, da forældre har stor indflydelse på unges fremtidige transportvaner.

Midttrafiks største indsats bliver en kampagne, der skal fremhæve de fordele, der er ved kollektiv trafik i forhold til andre transportformer. Kampagnen skal køre i hele Midtjylland med tilpassede budskaber og bliver understøttet af et lokalt lag, hvor vi markedsfører det kollektive tilbud målrettet de steder, hvor der er et godt tilbud om kollektiv trafik.

Andre indsatsområder

- Bedre busindretning (Arbejdsborde, større afstand mellem sæder, cykelmedtagning)
- Digitale services (fx Midttrafik live, Midttrafik app, automatisk rejsegaranti)
- Onboarding af lejlighedsvis kunder (gøre det let og trygt at bruge kollektiv trafik fx på stoppesteder, digitale hjælpemidler og generel info)
- Unge-projektgruppe skal arbejde med særlige unge-tiltag og sikre fremdrift på unge-projekter i forbindelse med fx markedsføring, billetter/rabatter, busindretning, direkte ruter og samarbejde med uddannelsesinstitutioner.
- Adfærdsændrende tiltag (få potentielle kunder til at prøve kollektiv trafik, fx forsøg med gratis bus, gode billettilbud – dagsbilletter m.m.)
- Fremtidens mobilitet (fysiske tiltag, der gør det lettere for kunden at bruge kollektiv trafik, fx Park and ride anlæg, first and last mile-løsninger)
- Samarbejde med erhvervsvirksomheder

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 3.a Bilag - Kampagneplan

4 Årsrapport og regnskab for 2021

Resumé

Direktøren præsenterer årsrapport og regnskab for 2021.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2021 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2021 samt perspektiver for 2022.

Tre temaartikler beretter om:

- Hvordan tiltrækker vi kunder til den kollektive trafik?
- Fuld fart på den grønne omstilling
- Udvikling af kollektiv trafik i Region Midtjylland

Der vedlægges også regnskab for 2021. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet. Årsregnskabet blev godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet 12. maj 2022.

Årsrapporten findes her: [Årsrapport 2021 \(www.midttrafik.dk/om-midttrafik/arsrapport/\)](http://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/arsrapport/).

Direktøren indstiller,

at regnskab 2021 og årsrapport for 2021 tages til efterretning.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - R2021 Hovednotat
- 4.b Bilag 2 - R2021 Byrdefordeling pr. område
- 4.c Bilag 3 - R2021 Opsummering pr. bestiller

Beslutning

5 Godkendelse af byrdefordelingen for 2023

Resumé

Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Sagsfremstilling

Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger hovedsageligt de samme grundlæggende principper som tidligere år.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet. Det er således kommuner og Region Midtjylland for hver deres buskørsel, deres andele af rejsekort og kørsel i Flextrafik, Region Midtjylland for togdrift og Region Midtjylland og Aarhus Kommune for Aarhus Letbane.

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, mens udgifter til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for bus og en fordelingsnøgle baseret på antal ture for handicap.

I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet i juni 2021, er der foretaget ændringer af byrdefordelingsprincipperne for områderne: Billetkontrol, Tjenestemandspensioner og Trafikselskabet samt nogle mindre tekstmæssige præciseringer under de øvrige områder. For Billetkontrol er der lavet rettelser i fordelingsnøglerne så udgifterne hovedsageligt fordeles ud fra forventede kontroller, mens indtægter primært fordeles ud fra udstedte afgifter. For Tjenestemandspensioner er fordeling af den årlige hensættelse til aktive tjenestemænd på 20,3 % samt det langfristede tilgodehavende blevet indarbejdet i fordelingsprincipperne. For Trafikselskabet er der lavet en række ændringer bl.a. vedr. Aarhus Rutebilstation. Herudover er modellen for acontooprævning og afregning med bestillerne blevet justeret.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 9 godkendes af Repræsentantskabet.

Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2023 godkendes.

Bilag

- 5.a Bilag - Byrdefordelingsprincipper for Midttrafik 2023

6 Budget 2023

Resumé

Administrationen orienterer om budget 2023, 1. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2024 til 2026, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik 24. juni 2022.

Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2023 kan godkendes i december, sendes det nu i politisk høring med deadline 31. oktober 2022. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2023, hvor det er sammenholdt med budget 2022:

Budgetforslag 2023 – 1. behandling

Grundlaget for budget 2023 er regnskabet for 2021, budget 2022 samt kendte ændringer i 2022.

Midttrafik modtog fuld kompensation for indtægtstab relateret til covid-19 i 2020 og 2021, men i 2022 er der kun indgået en aftale om kompensation for indtægtstab i januar og februar. Der forventes derfor ikke nogen form for kompensation i 2023 for indtægtstab relateret til covid-19. Skulle der i løbet af året ske ændringer i disse forudsætninger, vil budgettet blive reguleret tilsvarende i 2. behandlingen.

Busindtægterne har en budgetafvigelse på 12,8 mio. kr., hvilket er eksklusiv det anslåede indtægtstab på 51,8 mio. kr., der forventes grundet en langtidseffekt af covid-19 pandemien, i form af passagerfrafald. Nedskrivningen svarer til 8 % af indtægterne i 2023, og er forbundet med væsentlig usikkerhed. Skulle der i løbet af året ske ændringer i disse forudsætninger, vil budgettet blive reguleret tilsvarende i 2. behandlingen. Der er desuden indregnet takststigninger på 4,9 % i busindtægterne for 2023, da administrationen vil indstille til Midttrafiks bestyrelse, at takststigningsloftet udnyttes fuldt ud for 2023. Der er desuden i indtægtsbudgettet indregnet en yderlig indfasning af den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel, således at 75 % af indtægterne fordeles baseret på en datadreven opgørelse over fordelingen af indtægter i 3. og 4. kvartal af 2021, samt 1. kvartal af 2022, de resterende 25 % af indtægterne, fordeles på baggrund af regnskabet for 2021. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2021 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2023, vil data fra 2023 blive anvendt til fordelingen.

For busdriftens operatørudgifter er budget 2023 opskrevet med 160,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Merudgiften består af en indekseffekt på 168 mio. kr. modregnet budget 2022's indekspuljer på 10,4 mio., dertil kommer flere modsatrettede bevægelser, der samlet giver en merudgift på 2,7 mio. kr. – bl.a. forventes et fald på ca. 10.900 køreplantimer, der mere end opvejes af andre bevægelser. Grundet generelle usikkerheder og store stigninger i indekset, vil det blive opdateret ved væsentlige ændringer.

Det midlertidige uddannelsestilskud fra Region Midtjylland til enkelte kommuner bortfalder i 2023, hvorfor det ikke indgår i budget 2023.

For Flextrafik er det samlede budget i 2023 forøget med 78,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det er primært som følge af indeksstigninger på 56,2 mio. kr., resterende skyldes øget aktivitet. Projektet med Den nye Optimeringsplatform (NOP) holder tidsplanen og økonomien følger budgettet.

Letbanens budget er i 2023 forøget med 24,2 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes overvejende indeksstigninger på 6,4 mio. kr., generelt øgede operatørudgifter for 16,8 mio. kr., samt øvrige driftsudgifter for 1,2 mio. kr. Der er desuden øgede indtægter for 0,2 mio. kr.

På togdriften er budget 2023 forøget med 3,7 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det er sammensat af en stigning i udgifter på 2,9 mio. kr. og 0,1 mio. kr. pga. nye prisfremskrivninger, samt 0,6 mio. kr., i manglende indtægter, hvilket tilskrives passagerfrafald som langtidseffekt af covid-19 pandemien.

For Billetkontrollen er budget 2023 faldet med 6,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes primært, at estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret med -3,5 mio. kr. Dertil forventes indtægterne fra kontrolafgifter at stige med 3,6 mio. kr., da det er besluttet, at kontrolafgifterne stiger til 1.000 kr./500 kr. for voksen/barn, med effekt fra september 2022.

Indekseffekten forventes i budget 2023, at medføre en merudgift på 236,1 mio. kr. sammenlignet med det budget 2022. Det skyldes den kraftige stigning i energi- og brændstofpriser i starten af 2022, hvilket gør at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2023.

Midttrafiks Likviditet har siden starten af 2022 været under pres pga. stigende brændstofpriser, hvilket afspejles i budget 2023. Det er indstillet af administrationen, at der potentielt fremadrettet kan ske en asymmetrisk opkrævning af budgettet hos bestillerne, efter en kvartalsvis 30-30-20-20 model, fremfor månedlige acantobetalinge, for at lempe presset på Midttrafiks likviditet. Desuden indstilles der til en option på en indeksbevilling på 47,2 mio. kr., som kan blive indkrævet hos bestillerne, svarende til en indeksstigning på 3 %. Bevillingen vil kun indkræves i tilfælde af, at indekset stiger væsentligt ift. budgetgrundlaget.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige områder er Budget 2023 samlet opskrevet med 276,3 mio. kr. sammenholdt med budget 2022.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om budgettet tages til efterretning.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Hovednotat
- 6.b Bilag 2 - Byrdefordeling pr. område
- 6.c Bilag 3 - Opsummering pr. bestiller

Orientering

7 Eventuelt