



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
19. juni 2020 kl. 10:30
Skanderborg Park Hotel
Skovsvinget 10, 8660 Skanderborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Årsrapport og regnskab for 2019	3
4	Godkendelse af byrdefordelingen for 2021	4
5	Orientering om budget 2021	6
6	Orientering om corona-krisen.	9
7	Eventuelt	14

1-00-1-19

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Hans Okholm, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at næstformand Hans Okholm vælges som dirigent.

1-00-1-19

2. Meddelelser fra formanden

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet den 13. december 2019 med fokus på håndteringen af corona-krisen.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

3. Årsrapport og regnskab for 2019

Resumé

Direktøren præsenterer årsrapport og regnskab for 2019.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2019 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2019 samt perspektiver for 2020. Følgende emner bliver blandt andet beskrevet:

- Regionale besparelser i 2019
- Trafikplan 2019-2022
- Bestyrelsens studietur til Groning, Holland
- Fald i salg af ungdomskort
- Aktion på Aarhus Rutebilstation
- Elbusser i Aarhus
- Letbanens drift i 2019
- Digitalisering af Aarhus – og andre digitaliseringstiltag
- Midttrafik, 3F og DPT i fælles fodslag
- Arbejdet med strategiplanen 2021-2024
- Miljøkonference i Midttrafik

Der vedlægges også regnskab for 2019. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

./.. Årsrapporten findes her: <https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/arsrapport/>

Direktøren indstiller,

at regnskab 2019 og årsrapport for 2019 tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Årsregnskab 2019

1-00-1-19

4. Godkendelse af byrdefordelingen for 2021

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 buskørsel, rejsekort, billetkontrol 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.

Principperne er nærmere beskrevet i det vedlagte notat om byrdefordelingsprincipper 2021. I forhold til principperne fra sidste år, som blev godkendt af Repræsentantskabet ultimo juni 2019, er der foretaget ændringer af byrdefordelingsprincipperne for områderne: busindtægter, bus-IT og øvrige udgifter samt nogle tekstmæssige præciseringer under øvrige områder. For busindtægter er budgettet for 2021 nedskrevet med 15 %. Dette påvirker alle bestillerne ift. deres budgetterede indtægter, ligesom resultatet ved regnskabsaflæggelsen ligeledes vil blive fordelt ud fra de budgetterede indtægter. For bus-IT og øvrige udgifter er fordelingsnøglerne for gebyrer ved billetsalg og drift af Midttrafik App blevet ændret fra de budgetterede bestillerfordelte indtægter til de faktiske bestillerfordelte indtægter.

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

Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2021 godkendes.

Bilag

- Bilag 1 - Notat om byrdefordelingsprincipper 2021

1-00-1-19

5. Orientering om budget 2021

Resumé

Orientering om budgettet for 2021 for drift af kollektiv trafik og trafikskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2021, 1. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2022 til 2024, som vil blive behandlet af bestyrelsen for Midttrafik den 19. juni 2020.

Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2021 kan godkendes i december, sendes det nu i politisk høring med deadline den 31. oktober. På baggrund af corona-situationen vil administrationen opdatere budgetoplægget til bestyrelsesmødet den 11/9, hvis der opstår et behov for dette. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring vil blive indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2021, hvor det er sammenholdt med det godkendte budget for 2020:

Budget 2021

I forhold til budgettet for 2020, er kørselsudgifterne steget med 0,6 mio. kr. til 1.408,9 mio. kr. i 2021. I dette er indeholdt en tilbageførsel fra BAAS, der ikke var medtaget i budget 2020, men som er budgetteret til 25 mio. kr. i 2021. Ses der bort fra denne, er merudgiften 25,6 mio. kr., som kan opdeles mellem en negativ indeksregulering på 1,0 mio. kr., udgifter til ekstra rengøring af busser grundet corona på 23,8 mio. kr. samt ændringer i driften gennem flere køreplantimer og nye kontrakter, der samlet giver en merudgift på 2,8 mio. kr. Der er ikke taget højde for evt. merudgifter ved indsættelse af ekstra busser pga. Transportministeriets henstillinger til kapacitetsbegrænsninger.

For bus-IT og øvrige udgifter er budgettet reduceret med 0,4 mio. kr. til 22,5 mio. kr. i 2021, hvor der bl.a. er reduceret i udgifterne til bus-IT og kunde- og holdepladsfaciliteter.

Udgifterne til rejsekort stiger med 7,4 mio. kr. til 67,6 mio. kr. i 2021. Det skyldes primært højere abonnementsbetaling til Rejsekort på 2,2 mio. kr., flytning af budget for Bus og Tog fra trafikskabet på 2,7 mio. kr. samt ekstraordinære udgifter til påkrævet opgradering af rejsekortautomater med funktionalitet til at modtage kontaktløse betalingskort på 3,8 mio. kr.

Budgettet for busindtægter er reduceret med 107,1 mio. kr. til 580,1 mio. kr. i 2021. Nedgangen i indtægter skyldes primært de langsigtede effekter af coronakrisen, færre indtægter fra bus-tog omstigere samt faldende salg af Ungdomskort. Der er i indtægtsbudgettet indregnet en effekt af en forventet takststigning på 1,1 % i 2021.

Flextrafik omfatter handicapkørsel, Flextur, Flexbus, Kommunal kørsel samt siddende patientbefordring. For Flextrafik er det samlede budget i 2021 forøget ned 5,3 mio. kr. Der er bl.a. budgetteret med knap 4 mio. kr. til NOP. Derudover er kørslen i Sydtrafiks område blevet reduceret markant.

Budgettet for letbanedrift er opskrevet med 19 mio. kr. til 208 mio. kr. i 2021. Det skyldes hovedsageligt et stigende driftsbudget hos Aarhus Letbane I/S samt færre indtægter som følge af coronakrisen.

Budgettet for togdrift er opskrevet med 29,9 mio. kr. til 60,3 mio. kr. i 2021. Det skyldes Midtjyske Jernbaners overtagelse af togdriften på strækningen Holstebro-Skjern.

Budgettet for trafikselskabet er opskrevet med 1,6 mio. kr. til 122 mio. kr. i 2021. Budgettet er nedskrevet med 2,7 mio. kr., da udgiften til Bus og Tog er flyttet fra trafikelskabet til rejsekort. Det opvejes dog af 3 forhold: Region Midtjylland har overtaget ansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern. Der er budgetteret med tabte indtægter for Aarhus rutebilstation. Der er foretaget en fremskrivning af de administrative udgifter med KL's pris- og lønindeks.

Budgettet for billetkontrollen er forøget med knap 2,9 mio. kr. til 7,6 mio. kr. i 2021. Denne stigning skyldes hovedsageligt, at der er en forventede indtægtsnedgang i 2021 på 15 % som følge af coronakrisen.

Effekter af corona

I budgettet for busindtægter i 2021 er der indregnet en langtidseffekt af coronakrisen. Der er forudsat en indtægtsnedgang på 15 % af de indtægter, der er direkte passagertalsafhængige. Det drejer sig om kundernes køb af kort og billetter, den statslige kompensation for off-peak rabat, salg af ungdomskort samt indtægter fra togomstignere. Der er ikke indregnet en coroneffekt af indtægterne fra salg af Skolekort samt andre statslige kompensationsordninger – f.eks. den statslige kompensation for børnealdersgrænser.

Indtægtsbudgettet for 2021 er samlet nedskrevet med ca. 107 mio. kr. i forhold til budgettet for 2020. Af disse vedrører ca. 94 mio. kr. den forventede coroneffekt, mens det resterende beløb på ca. 13 mio. kr. vedrører andre forhold (primært det generelle fald i bus-togomstignere, der blev konstateret i 2019).

I budgetterne for indtægter på Letbanen og for Biletkontrollen er ligeledes indregnet en langtidseffekt af coronakrisen på 15 %.

På udgiftssiden er der i budgettet for 2021 indregnet øgede udgifter til rengøring i forbindelse med corona. Udgiften hertil er i 2021 anslået til knap 24 mio. kr. på busområdet. Også på Letbanen er der indregnet udgifter på 1,2 mio. kr. til ekstra rengøring.

Under Flextrafik forventes højere udgifter til Siddende patientbefordring på 3,5 mio. kr. ifm. nyt udbud (højere timepriser pga. øgede krav til vognmændene som følge af corona), og omvendt forventes lavere aktivitetsniveau at medføre lavere nettoudgifter til øvrige Flextrafikområder på 2,5 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om budgettet tages til efterretning.

Bilag

- Budget 2021 1. behandling bilag 1
- Budget 2021 1. behandling bilag 2
- Budget 2021 1. behandling bilag 3
- Konsekvenser ved corona - Bilag 4

1-00-1-19

6. Orientering om corona-krisen.

Resumé

Corona-virusen har de seneste tre måneder betydet en række tiltag fra myndighederne i arbejdet med at hindre smittespredning og dernæst forbindelse med genåbningen af samfundet. Det har tydeligvis haft en række afledte konsekvenser for den kollektive trafik i Midtjylland.

Sagsfremstilling

Nyt om bustrafikken

Alene i ugen efter den 12. marts skete der mange ændringer i den kollektive bustrafik.

- Antallet af kunder, der måtte rejse med bussen blev reduceret – ældre og borgere i risikogrupper blev af myndighederne frarådet at anvende kollektiv trafik, mens andre blev rådet til at bruge andre transportmidler og undgå myldretiden.
- Der var hurtigt fokus på chauffører og hvor udsatte de er – først blev fordøren blev lukket, dernæst blev kontantbetalingen midlertidigt afskaffet. Sidstnævnte var transportministerens beslutning.
- De forreste sæder blev spærret og kunderne fik anvisninger til at holde afstand til chaufføren.

Inden påske tilpassede Midttrafik, ligesom de øvrige trafikskaber, kørslen til det markante fald i antal kunder. Indtægterne faldt hurtigt til 10% af de normale. Skoleruter og lokalruter er blevet kraftigt reduceret samt den normale kørsel. Tilpasningerne blev gennemført pr. 30. marts. Tilpasningerne skete pga. et kraftigt faldende antal kunder i den kollektive trafik og samtidig vurderer administrationen, at busselskaberne kan få problemer med at opretholde stabil fuld drift på grund af chaufførmangel, såfremt smitten spredte sig. Reduktionen af kørslen vil medvirke til at sikre, at der kan opretholdes en stabil drift frem for at ende i en situation med mange uplanlagte aflysninger.

Få dage efter tilpasningerne blev gennemført meddelte transportministeren formændene for trafikskaberne, at man skulle sikre sig at kunne iværksætte fuld drift igen efter påske i forbindelse med den forventede delvise genåbning af landet. Midttrafik forberedte herefter busselskaberne på den nye ændring – eller tilbagerulning til normal køreplan – til busselskaberne i slutningen af uge 14. Skolebusserne fulgte efter i.

Transportministeriet har ligeledes sat kapacitetsbegrænsning på busserne for at mindske smittefare i bussen. I kølvandet herpå indførte trafikkselskaberne også solokørsel i flextrafikken.

Busserne medtager cirka 25 kunder i en almindelig bus, cirka 35 kunder i en mellemstor bus og cirka 45 kunder i en ledbus. Kapaciteten i busserne følges nøje gennem Midttrafiks passagertællinger, indberetninger fra busselskaber og chauffører samt kundehenvendelser.

Lempede retningslinjer for antal børn i skolebusser er, at der må sidde ét barn på hvert sæde i bussen, de forreste fire pladser op mod chaufføren skal fortsat være friholdte. Børn må fortsat ikke efterlades. Denne regel går forud for retningslinjerne om antallet af kunder.

Letbanen medtager det antal kunder, der er siddepladser til. Chaufførerne har ret og pligt til at lukke dørene og køre forbi stoppesteder, hvis bussen er fyldt. Kunder må gerne sidde ved siden af hinanden og kigge lige frem. Bare de ikke sidder overfor hinanden.

Udmeldingen om, at den anbefalede sociale afstand blev ændret fra 2 meter til 1 meter har ikke betydet ændringer i Midttrafiks retningslinjer, da afstanden i busserne i forvejen var mindre.

Ultimo maj er flextrafikken stille og roligt også begyndt at indføre samkørsel igen, dog i begrænset omfang. Midttrafik har løbende haft et samarbejde med Præhospitalet, hvor de har udleveret hånddesinfektionsmiddel, så det er til rådighed for alle vogne. Med virkning fra 20. marts blev kontantbetalingen til chaufføren også afskaffet i flextrafikken. I uge 14 startede en enkelt flextrafik-leverandør i den siddende patientbefordring efter aftale mellem Præhospitalet og Midttrafik op med at køre med corona-smittede patienter. Præhospitalet forestod forberedelsen af værnemidler og andre forbehold, som leverandøren skulle klædes på med.

Midttrafik har hele vejen igennem haft et godt samarbejde med busselskaberne og flextrafik-vognmændene. Administrationen kommunikerer med dem via extranettet og på mail, med chaufførerne på ChaufførNet og så er der naturligvis en masse konkrete forhold og tiltag, der løbende bliver taget stilling til.

Enkelte sagsbehandlere i nogle kommuner har været utilfredse med den manglende indflydelse på, hvor meget kollektiv trafik, der skal køres. Ligesom andre trafikkselskaber efterlever Midttrafik transportministerens anbefalinger, også i fremtiden.

Nyt om kunderne

Kunderne holder sig under nedlukningen som nævnt i høj grad væk fra den kollektive trafik – indtægterne faldt til 90% under det normale.

./ Den seneste oversigt over de økonomiske konsekvenser af corona-krisen er udarbejdet 2. juni og kan læses her: <https://www.midttrafik.dk/media/20010/økonomiske-konsekvenser-af-corona-opdateret-2-juni.pdf>

De kunder, der har fx ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort har fået tilbudt refusion for den periode, hvor de ikke kan benytte kortene. Midttrafiks afdelinger Kundeservice og Kundecenter har arbejdet på højtryk med at håndtere alle refusioner og gode kræfter fra øvrige afdelinger hjælper også til. Siden regeringen har frarådet ældre at benytte den kollektive trafik, har Midttrafik meldt ud, at pensionister der har erhvervet sig et pensionistkort tilbydes fri rejse som kompensation.

Midttrafik Kundecenter lukkede for det betjente salg i forbindelse med nedlukningen, men åbnede igen for personlig betjening den 18. maj i begrænset omfang og med et begrænset antal kunder inden for ad gangen. Åbningstiden er kl. 10-14 fra mandag til lørdag. Midttrafik anbefaler kunderne, at de så vidt muligt henvender sig telefonisk eller digitalt.

Da corona-virussen lukkede Danmark ned, besluttede trafikskaber og togoperatører i Danmark ekstraordinært at tilbyde kunderne, at de kunne få refunderet ubrugte billetter og kort gebyrfrit og helt frem til afrejse. Fra den 11. maj trådte de almindelige regler for refusion af billetter og kort i kraft igen. Midttrafik refunderer Ungdomskort købt for 11. maj for hele aprilkvartalet, hvis kunderne henvender sig senest 30. juni.

Midttrafik følger fortsat myndighedernes anbefaling om ikke at modtage kontantbetaling eller betaling med betalingskort i busserne. Vi henviser til betaling med Midttrafik app, rejsekort eller køb af billet i vores webshop, der enten kan printes eller vises på en telefon.

Pensionister og førtidspensionister i alle kommuner kan købe et pensionistkort på pap i Midttrafik webshop eller ved at ringe til 70 210 230. I Randers er pensionistkortet ikke ændret til at omfatte førtidspensionister endnu, men arbejdet med at formidle en prisstigning til 365 og inklusion af førtidspensionister er startet op. I Aarhus bybusser er det stadig muligt at købe med kontanter i billetautomaten, men chaufføren veksler ikke sedler.

Under nedlukningen har der ikke været så mange billetkontrollører i busserne. Men medio maj var der igen dørkontroller i Midttrafiks busser. Der blev indsat ekstra bemanning på de buslinjer, hvor der opleves snyd med billetter.

På grund af force majeure har rejsegarantien været suspenderet. Fra den 29. maj blev den genindført i alle andre tilfælde end ved forhold, der er relateret til COVID-19, som forbikørsler pga. kapacitetsbegrænsninger.

Fra den 18. maj har Midttrafik haft stoppestedsværter ved de mest befærdede stoppesteder, som alle er i Aarhus. Det er Midttrafiks medarbejdere, som i hold på to har gået og tilset, at kunderne har følt sig trygge i den kollektive trafik, kunne henvende sig med spørgsmål og har uddelt håndsprit som et tryghedsskabende initiativ.

Spørgsmål vedr. økonomien

- ./ Der er en løbende dialog mellem trafikelskaberne, Transportministeriet, KL, DR brancheorganisationer og andre organer, om hvordan den økonomiske del skal løses i forhold til de kompensationsmidler, som regeringen har meldt ud til erhvervslivet. Transportministeriet har lovet kompensation direkte til trafikelskaberne for de manglende indtægter i 2020, hvilket fremgår af regeringens aftale med KL om kommunernes økonomi for 2021: <https://fm.dk/media/18034/aftale-om-kommunernes-oekonomi-for-2021.pdf>

Der forhandles om kompensation for 2021 og 2022.

For at sikre Midttrafiks likviditet og på kort sigt at trafikelskabet stadig kan betale vognmændene, besluttede Midttrafiks bestyrelse på et ekstraordinært bestyrelsesmøde den 30. april, at sende et brev om indbetaling af tillægsbevillinger til samtlige ejere af trafikelskabt. I alt et beløb på 420 mio. kr.

Den økonomiske blødning er så stor, at midlerne ikke kan findes gennem traditionelle besparelser i kollektiv trafik på kort eller på lang sigt.

Det helt centrale i en exit-strategi bliver, at borgerne igen tør bruge den kollektive trafik, og vurderingen er, at det vil tage meget lang tid. Senest har transportministeren også udtalt sig herom i JP den 28. maj. Samtidig med at administrationen vil respektere de statslige myndigheders krav om kapacitetsbegrænsninger (max. halvdelen af bussen må udnyttes), skal vi skrue op for rengøringen, det koster pt. 0,8 mio. kr. om ugen, fordøren skal være lukket, hvilke fysiske foranstaltninger skal der etableres omkring chaufføren, glas. mv., ingen salg af kontantbilletter. Alle disse merudgifter skal også finansieres.

Der er på landsplan lavet en aftale med DPT, om hvilke udgifter de skal have dækket og hvilke de ikke skal have kompensation for (primært brændstof og vedligehold, når busserne har kørt i mindre omfang) og selvfølgelig fradrag, hvis busselskaberne gør brug af statens hjælpepakker). Ingen kender det samlede økonomiske regnestykke herfor.

Nyt om trafikelskabet

De fleste af Midttrafiks medarbejdere blev sendt sendt på hjemmearbejde i forbindelse med nedlukningen af landet. Der har været nedsat bemanning på Midttrafiks hovedadresse og kundecenteret i de kritiske funktioner som Midttrafiks Kundecenter, Flextrafik – bestillingmodtagelse og trafikstyring, Kundeservice og Trafikservice samt IT-funktionen.

Midttrafik genåbnede den 28. maj, dog til en anden hverda end før – medarbejderne møder bl.a. på skift fra uge til uge for at sikre god afstand mellem dem, der er på arbejde.

Midttrafik orienterer løbende til leverandører og bestillere på nedenstående sider:

- ./ <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-busselskaber/>

./ <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-flextrafik/>

./ <https://www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/>

Til orientering er vedlagt sagsfremstilling og bilag fra bestyrelsesmødet den 18. maj, hvor bestyrelsen drøftede exit-strategier ud fra nogle scenarier optegnet af direktionen for den kollektive trafik i fremtiden. Fokus er på hygiejne, tryghed og sikkerhed for kunderne, chaufførsikkerhed, adfærdsregulering, kommunikation og markedsføring.

Fremtidige tiltag til implementering medio juni

På baggrund af en godkendelse fra Transportministeren om, at Flixbus kan hæve antallet af kunder i busserne og den generelle løbende genåbning i samfundet, vil Midttrafik medio juni justere kapacitetsbegrænsningen i busserne. Efter åbningen af især de gymnasiale uddannelser oplever Midttrafik et stigende antal kunder i bussen.

Midttrafik har hele tiden fortolket Transportministeriets anbefalinger ud fra et forsigtighedsprincip og fortsætter hermed. Justeringen betyder, at der kan medtages kunder på alle siddepladser, hvor kunderne har ansigtet i køreretningen og i bybusser med en mellemperron, kan der stå nogle få stående passagerer. Undtaget er således de siddepladser, som vender i modsat køreretning (og som vil betyde, at kunderne ville sidde ansigt-til-ansigt) og de forreste pladser til højre for chaufføren. Justeringen er således fortsat i overensstemmelse med alle anbefalinger fra myndighederne.

	Beregnet pladser	Nuværende kapacitetsgrænse	Nye kapacitetsgrænser
Alm	44	25	Ca. 40
Mellemstore	55	40	Ca. 55
Ledbus	70	45	Ca. 65

Det er centralt for administrationen, at justeringen af kapacitetsbegrænsningen sker i følgeskab af andre, supplerende tiltag, herunder øget rengøring af busserne på de knudepunkter, hvor der er flest, der stiger på bussen, forsøg med åbning af fordøren for at sikre et bedre flow og mindske trængsel i bussen, forsøg med brug af visirer hos chaufførerne etc. Derudover vil der være fokus på massiv kommunikation til kunderne, herunder også på det personlige ansvar som alle Midttrafiks kunder og borgerne generelt har; nemlig at passe på sig selv og andre, huske god håndhygiejne og social afstand og ikke at tage med bussen, hvis man viser tegn på covid-19-symptomer.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning,

1-00-1-19

7. Eventuelt