



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
2. november 2018 kl. 10:30  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Budget 2019	3
4	Godkendelse af byrdefordelingen for 2019	5
5	Digitalisering og de ikke-digitale kunder	7
6	Status for regionale besparelser	9
7	Eventuelt	13

1-00-2-18

## 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.

1-00-2-18

## 2. Meddelelser fra formanden

### Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet den 16. maj 2018.

### Direktøren indstiller,

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-21-1-18

### 3. Budget 2019

#### Resumé

*Orientering om budgettet for 2019 for drift af kollektiv trafik og trafikskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2019 1. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2020 til 2022, som blev behandlet af bestyrelsen for Midttrafik 18. september 2018.*

*Bemærk at det endelige budget for 2019 først endeligt bliver godkendt af bestyrelsen på mødet den 14. december 2018.*

#### Sagsfremstilling

Før det endelige budget for 2019 kan godkendes i december, har det været sendt i administrativ høring fra den 18. maj, med deadline den 1. august, og politisk høring fra den 18. september, med deadline den 31. oktober. Budget 2019 1. behandling er derfor ikke det endelige budget, men der kan forekomme justeringer i budgetoplægget på baggrund af bestillernes hørings svar i forbindelse med den politiske høring.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2019 1. behandling, hvor det er sammenholdt med det godkendte budget for 2018:

#### Budget 2019 1. behandling

I forhold til budgettet for 2018, er kørselsudgifterne hævet med 46,5 mio. kr. til 1.433 mio. kr. i 2019, hvilket hovedsagligt skyldes et stigende omkostningsindeks. Den indregnede stigning i omkostningsindekset er dog utilstrækkelig i forhold til de aktuelt signifikant stigende dieselpriiser, og på indeværende tidspunkt må en merudgift på yderligere knap 20 mio. kr. i forhold til budgettet i politisk høring forventes.

For bus-IT og øvrige udgifter er budgettet steget med 0,6 mio. kr. til 19,1 mio. kr. i 2019, hvor bl.a. investering i tælleudstyr og drift af realtid og Wi-Fi udgør en stor del af denne ændring.

Udgifterne til rejsekort stiger med 1,1 mio. kr. til 58,1 mio. kr. i 2019, hvor særligt kunderelaterede udgifter forventes at stige, som følge af øget benyttelse af rejsekort efter indførelse af Takst Vest.

Budgettet for busindtægterne forventes at stige med 32,9 mio. kr. til 715,9 mio. kr. i 2019. Denne opskrivning af budgettet skyldes hovedsagligt, at de negative konsekvenser af letbanens indførelse og omlægningen af busdriften i Aarhus, har været mindre end forventet.

I forbindelse med de regionale besparelser er der indregnet en uspecificeret negativ budgetramme på 46,3 mio. kr., som kun vedrører Region Midtjylland. Udmøntningen af denne besparelse for kørselsudgifter og indtægter er dog ikke kendt endnu. Primo

oktober er besparelseskrevet hævet til ca. 60 mio. kr., bl.a. grundet behov for investeringer i nye tog på Lemvigbanen.

Flextrafik omfatter handicapkørsel, Flextur, Flexbus, Kommunal kørsel samt Siddende patientbefordring. For Flextrafik er det samlede budget i 2019 forøget med 7,2 mio. kr., som primært skyldes vækst på områderne Flextur og Siddende patientbefordring i regionen.

Budgettet for letbanedrift er opskrevet med 37,9 mio. kr. til 180,6 mio. kr. i 2019. Denne ændring skyldes dels, at budget 2018 kun omfattede 11 måneder, og dels at Aarhus Letbane I/S for 2019 forventer stigende driftsudgifter.

Der har endnu ikke været langt et budget for buserstatningskørsel i 2019, da man forventede at Letbanen ville åbne for kørsel til både Odder og Grenaa i 2018. Siden Budget 2019 1. behandling er blevet udarbejdet, så er det blevet meldt ud, at Letbanen først vil medtage passagerer til Grenaa i løbet af foråret 2019, hvorfor buserstatningskørslen på denne strækning opretholdes i starten af 2019.

Budgettet for togdrift er opskrevet med 0,4 mio. kr. til 20,2 mio. kr. i 2019, hvilket skyldes PL fremskrivning af driftsudgifterne.

Budgettet for trafikselskabet er opskrevet med 2,8 mio. kr. til 121,5 mio. kr. i 2019. Udgangspunktet for budget 2019 har været en fremskrivning af budget 2018 med 2,4 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks. Fordelingen af budgettet mellem bestillerne bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel. Bemærk at den varslede besparelse på regionale busser forventes at kunne påvirke udgifterne til trafikselskabet i størrelsen 0-7,5 mio. kr. afhængigt af forhandlingerne med kommunerne.

Budgettet for billetkontrollen er reduceret med 7,5 mio. kr. til 1,8 mio. kr. i 2019. Ændringen skyldes primært, at overførslen af ubetalte kontrolafgifter til Aarhus Kommune ophører efter 2018. Aarhus Kommune vil dog stadig stå for opkrævningen, men fordringerne vil modsat tidligere blive stående hos Midttrafik.

## Direktøren indstiller,

at orienteringen om budgettet tages til efterretning.

## Bilag

- Budget 2019 - Hovednotat
- Budget 2019 - Bestilleroversigt

1-21-1-18

## 4. Godkendelse af byrdefordelingen for 2019

### Resumé

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

### Sagsfremstilling

#### Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger hovedsagligt 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 buserstatningskørsel 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 2019. I forhold til sidste år er der sket en opdatering af byrdefordelingsprincipper for bus-IT og øvrige busudgifter, billetkontrol og trafikselskabet.

For bus-IT og øvrige busudgifter fordeles udgifter til tælleløsning fremover på baggrund af antal busser med udstyr, frem for på baggrund af køreplantimer.

For billetkontrollen har Midttrafik siden 2009 overført ubetalte afgifter til Borgerservice i Aarhus Kommune, som har stået for det videre forløb i forhold til opkrævning og overdragelse til SKAT. Denne proces ændres fra 2019, således at fordringerne fremadrettet vil fremgå af Midttrafiks regnskaber, selvom Borgerservice fortsat vil stå for opkrævning og overførsel til SKAT.

Grundet letbanens opstart indeholder trafikselskabet fremadrettet også udgifter til letbaneadministration, men grundet reduktion i køreplantimer og omflytning mellem bus og letbane har det ikke forøget det samlede budget for trafikselskabet.

Derudover skal det bemærkes, at indtægtsfordelingen af busindtægter fortsat fastlåses på baggrund af niveauet svarende til budgetterede indtægter for alle bestillere med undtagelse af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Dette gøres for at sikre, at de indtægtsmæssige konsekvenser af Aarhus Letbane og dennes påvirkning på bustrafikken udelukkende påvirker indtægterne i Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Bemærk at budgettet for 2019 først endeligt bliver godkendt af Midttrafiks bestyrelse på mødet i december 2018.

---

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

**Direktøren indstiller,**

**at** forslaget til byrdefordeling for 2019 godkendes.

**Bilag**

- Notat om byrdefordelingsprincipper 2019



1-16-0-3-17

## 5. Digitalisering og de ikke-digitale kunder

### Resumé

*Midttrafik har en strategi med fokus på digitalisering, som følger den samfundsmæssige udvikling, kundernes behov og har fokus på effektiv administration af kommunernes og regionens midler. Efter udfasningen af pap-periodekortet er administrationen blevet opmærksom på en række kunder, som har svært ved at bruge Midttrafiks digitale billetter. Administrationen vil på repræsentantskabsmødet uddybe de ikke-digitale kunders behov og de konkrete løsningsforslag, som er blevet fremlagt for bestyrelsen.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

Midttrafik Kundecenter har modtaget henvendelser fra borgere, som er udfordret af digitaliseringen af billetter/pendlerkort. Administrationen har på baggrund af henvendelserne undersøgt, hvor stor en del af Region Midtjyllands borgere, som ikke fortrolige med at anvende digitale værktøjer i hverdagen.

Administrationen har derudover kontakttet Foreningen af Danske Døvblinde, Landsforeningen Evnesvages Vel (LEV), Ældrerådet Aarhus og Syddjurs, Skanderborg og Randers kommuner, herunder sagsbehandlere og Borgerservice. De fortæller, at deres medlemmer og borgere er meget forskellige. Nogle kan benytte app og internet, mens andre har behov for hjælp. De, som har behov for hjælp, har hverken computer eller smartphone. Disse borgere er typisk også pensionister, hvorfor de har et pensionistkort til bussen i de kommuner, det er muligt.

Ikke-digitale borgere er generelt hæmmede af begrænsede muligheder for at benytte og hæve kontanter. De fleste administrationen har været i kontakt med i foreninger og forvaltninger peger dog på, at hovedparten af ikke-digitale borgere er tilkendt førtidspension eller er pensionister.

#### Pensionistkort

Midttrafiks alternativ til de digitale produkter er pensionistkortet på pap. Pensionistkortene er gældende for personer fra 65 år og op, og omfatter også førtidspensionister. Kortene sælges som årskort, og koster i dag 365 kr. pr. år med undtagelse af Randers og Aarhus kommuner.

Kortet findes i følgende kommuner i dag:

Kommune	Antal aktive pensionistkort
Aarhus	1.730
Randers	5.910
Holstebro	717
Horsens	1.320
Struer	59

Takst Vest kræver nogle fælles spilleregler blandt trafiksekskaberne, herunder også udstedelse af produkter. Det betyder, at frihedsgraderne for at opfinde et evt. nyt produkt til ovenstående borgertype er begrænsede, da de nuværende rammer for pensionistkortene så vidt muligt skal benyttes. Pensionistkortet er begrænset til den enkelte kommune, og det er i øjeblikket valgfrit om kommunerne vil tilbyde kortet.

Kortet sælges enten fra kommunens egen borgerservice eller et privat salgssted inden for kommunen. Her bistår Midttrafik i forbindelse med oplæring, vedligeholdelse af hardware; fx printer, lamineringsmaskine og andet programmel samt bestilling af fortrykte stamkort og værdikort.

#### En løsning til ikke digitale borgere

I og med langt de fleste ikke-digitale borgere er pensionister eller førtidspensionister, anbefaler administrationen, at Midttrafik tilbyder pensionistkort i alle kommuner. Det omfatter begge borgergrupper, og vil være en hjælp for de pågældende borgere. Løsningsforslaget tager som nævnt udgangspunkt i vilkårene i Takst Vest, hvorfor pensionistkortene er begrænset til den enkelte kommune. Det medfører derfor også, at ikke-digitale, som måtte rejse over kommunegrænser, ikke kan tilgodeses i den forbindelse. Analyser i forbindelse med Takst Vest viser dog, at kundegruppen, pensionister, primært rejser 2 zoner, hvorfor problemet vil være minimalt.

Administrationen vil på repræsentantskabsmødet under et oplæg uddybe med fakta om de ikke-digitale, hvordan det ser ud i de enkelte kommuner og hvordan pensionistkortet vil udmøntes fremadrettet.

#### Direktøren indstiller,

at Repræsentantskabet drøfter orientering og oplæg på mødet.

1-30-76-201-1-17

## 6. Status for regionale besparelser

### Resumé

*Efter en møderække mellem kommunerne og Region Midtjylland over sommeren indstiller Region Midtjyllands forretningsudvalg til regionsrådets møde den 31. oktober 2018, at der vedtages en plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik, som tager udgangspunkt i, at bruttokataloget indfries i sin helhed med virkning fra 1. april 2019. Dvs., at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ikke længere finansierer en række ruter med en samlet nettoudgift på ca. 60 mio. kr.*

*Da der ikke er indgået aftaler mellem Region Midtjylland og kommunerne, som har resulteret i en bestilling af opretholdelse af trafikken eller dele heraf skal Midttrafik som udgangspunkt opsig kørslen inden udgangen af 2018.*

### Sagsfremstilling

Kommissoriet for trafikstyregruppen, der er nedsat af kommuneforeningen og regionen i forbindelse med udarbejdelse af den lovpligtige trafikplan for Midttrafik blev i 2017 udvidet til at omfatte en redegørelse for regionens økonomiske udfordringer på den kollektive trafiks område.

Formålet med redegørelsen var at skabe et grundlag for forhandlinger mellem kommunerne og Region Midtjylland om tilpasning af det regionale busnet til regionens økonomiske ramme.

Redegørelsen, der viste at regionens ramme var udfordret med 36 mio. kr., blev afleveret til kommunerne og regionen i januar 2018. Midttrafik havde endvidere på foranledning af regionen udarbejdet et bruttokatalog over ruter/strækninger, der kan karakteriseres som sekundære regionale ruter ud fra kriterier om størrelser af bysamfund, der betjenes, øvrig bus- og togbetjening af de væsentligste bysamfund samt andelen af regionalt rejsende. Bruttokataloget omfattede nettoudgifter på ca. 60 mio. kr.

Redegørelsen for regionens økonomiske situation og bruttokataloget blev i foråret 2018 behandlet i regionsrådet med henblik på, at der i kontaktudvalget i april kunne aftales en proces for implementering af de regionale besparelser.

Midttrafik og Region Midtjyllands administration havde forud for regionsrådets behandling foreslået, at besparelser på ca. 40 mio. kr. blev indfaset i tre geografiske klumper over tre køreplanår m.h.p. at optimere planlægningen af det samlede kollektive trafiktilbud og mulighederne for at inddrage borgerne i høring af nye trafikplanforslag.

Regionsrådet besluttede dog, at besparelser på 40 mio. kr. skulle gennemføres hurtigst muligt, og det var oplægget til kontaktudvalgsmødet i april måned 2018. Resultatet af kontaktudvalgsmødet var, at der skulle gennemføres møder mellem regionsrådsformanden og borgmestrene før sommerferien 2018 m.h.p. på at opnå

aftaler med kommunerne om implementering af besparelserne. Forventningen var på dette tidspunkt var, at bruttokatalogets 60 mio. kr. og besparelsesbehovet på 40 mio. kr. gav et rum for forhandlingerne mellem regionen og kommunerne.

De sidste møder blev dog først gennemført i september 2018, og i forløbet fra april til september 2018 ændredes regionens målsætning for besparelserne sig af forskellige årsager fra 40 mio. til 60 mio.

### **Status for regionens beslutning**

Regionsrådet vedtog i september 2018, at regionsrådet på mødet i oktober forelægges en plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik i 2019. Planen skal tage afsæt i, at bruttokataloget, der er drøftet med kommunerne, indfries fra 1. april 2019.

Regionen har efterfølgende udarbejdet planen for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik i 2019. Planen tager udgangspunkt i, at bruttokataloget indfries i sin helhed med virkning fra 1. april 2019. Region Midtjyllands forretningsudvalg har til regionsrådets møde den 31. oktober 2018 indstillet, at planen vedtages.

- ./. Planen fremgår af Region Midtjyllands hjemmeside: ["Plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik"](#). Planen beskriver samtidig bruttokataloget og regionens opsummering af de berørte kommuners synspunkter til de respektive ruter.
- ./. Regionen har i samme forbindelse i et notat redegjort for udviklingen i behovet for besparelser indenfor kollektiv trafik. Notatet fremgår ligeledes af regionens hjemmeside: ["Notat om behovet for besparelser indenfor kollektiv trafik"](#)

### **Midttrafiks situation**

Midttrafik havde i foråret en forventning om, at regionens besparelser kunne gennemføres i en velordnet planlægningsproces over flere køreplanår svarende til den planlægning, der blev gennemført i forbindelse med forslaget til ny trafikplan for Djursland i et samarbejde mellem regionen og Djurslandskommunerne.

Da der ikke er indgået aftaler mellem Region Midtjylland og kommunerne om gennemførelse af en sådan planlægningsproces, som har resulteret i en bestilling af opretholdelse af trafikken eller dele heraf, skal Midttrafik som udgangspunkt opsiges kørslen inden udgangen af 2018 m.h.p. overholdelse af regionens budgetramme.

I de drøftelser der har været mellem kommunerne og regionen, og i de drøftelser der har været mellem Midttrafik og kommunernes administrationer, er det blevet klart, at kommunerne ikke ønsker at overtage de regionale ruter 1-1 i en fælleskommunal løsning. Alle har givet udtryk for ønske om et planlægningsarbejde, der reducerer de økonomiske konsekvenser og konsekvenser for borgerne, hvor der skønsmæssigt er 2,2 mio. rejser årligt på de berørte ruter.

Det er Midttrafiks klare vurdering, at det ikke er muligt, hverken til 1. april 2019 eller til køreplansskiftet ultimo juni 2019, at gennemføre en planlægningsproces for alle de involverede ruter og strækninger.

Midttrafiks køreplaner har ordinært køreplansskifte 29. juni 2019. Midttrafik arbejder i øjeblikket med andre væsentlige køreplanændringer og forslag for kommuner til ordinært køreplansskifte. Af væsentlige igangværende større projekter kan nævnes nyt

---

bybusnet i Herning, besparelser og større justeringer i bybusnettet i Viborg, udbud af Randers bybusser, nye trafikplaner for Randers og Odder Kommuner. Herudover arbejdes der med almindelige justeringer i alle køreplaner med henblik på at opnå større driftsstabilitet og mindre forsinkelser på linjer/ruter.

Den normale proces for planændringer er beskrevet i vedlagte notat om Midttrafiks køreplanår.

Med en eventuel klar afbestilling fra Region Midtjylland med udgangen af oktober 2018, vil Midttrafik skulle komprimere en helt ekstraordinær stor planlægnings-, hørings- og beslutningsproces fra den normale 9 måneders periode ned til 5 måneder, hvor skæringsdatoen hedder 29. marts for aflevering af de endelige køreplaner til busselskaberne, og ordinær høringsperiode afholdes i januar til marts. Herefter har Midttrafik 3 måneder til at klargøre køreplaner, tavler og data til driftsstart 29. juni 2019. Det efterlader Midttrafik med en ramme på ca. 2 måneder til udarbejdelse af nye køreplaner inkl. dialog med bestiller, busselskaber, analyse af fakta. Dette oveni det allerede igangværende arbejde.

Det er efter Midttrafiks opfattelse som nævnt ikke en realistisk implementeringsplan.

Der, hvor der er relativt enkle løsninger og kommunerne er klar til at afgive en konkret bestilling kan ændringer gennemføres til kørplanskiftet i 2019, mens andre større omlægninger må afvente et senere køreplanskifte for i sidste ende at få en bedre løsning.

Regionens manglende mulighed for at finansiere ruterne frem til, at der er udarbejdet løsninger, der så vidt muligt reducerer konsekvenserne for kunderne i den kollektive trafik og den økonomiske konsekvens for kommunerne, udgør et problem i denne sammenhæng. Kommuner, der så at sige, kommer "sidst i køen" vil i en overgangsperiode skulle finansiere de eksisterende ruter frem til implementering af en trafikplan med en forventet lavere udgift.

Set fra Midttrafiks synspunkt ville en regional implementeringspulje, der kunne reducere konsekvenserne for de kommuner "der kommer sidst i køen" give bedre mulighed for at opnå enighed om en realistisk og robust indfasningsplan.

Flere kommuner har rejst spørgsmålet, om kommunerne, hvis de overtager kørsel i de nuværende kontrakter, kan risikere at måtte betale bod ved en efterfølgende reduktion af kørslen. Regionen har tilkendegivet, at den vil afholde eventuel bod, der knytter sig til kontrakter, hvor kommunerne i givet fald overtager kørsel. Der er udarbejdet vedlagte notat om omfordeling af ruter.

**Direktøren indstiller, 2. november 2018, pkt. 9:**  
at orienteringen tages til efterretning.

**Bestyrelsen for Midttrafik, 2. november 2018, pkt. 9:**

## Bilag

- Bilag 1 - Bruttoliste maj 2018
- Bilag 2- Midttrafiks køreplanår
- Bilag 3 - Notat om omfordeling af ruter

1-00-2-18

## 7. Eventuelt