



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
12. maj 2021 kl. 09:30
afholdes som Teams-møde**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Årsregnskab 2020 samt revisionsberetning	1
2	Forventet regnskab 2021 efter 1. kvartal	3
3	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 18. juni 2021	5
4	Årsrapport for 2020	6
5	Orientering om årsrapporter for Rejsekort og Rejseplan A/S samt FlexDanmark	7
6	Orientering - Kollektiv trafikplan for midt- og vestjyske kommuner (KTMV)	8
7	Orientering om Midttrafiks passagertælling 2020	12
8	Orientering om Midttrafiks likviditet pr. ultimo april 2021	17
9	Orientering om Midtjyske Jernbaners udbud på nyt togmateriel	19
10	Afsluttende orientering om status i verserende personalesager i Billetkontrollen	20
11	Siden sidst	25
12	Eventuelt	27
13	Temadrøftelse – Input til den grønne strategi	28

Indholdsfortegnelse

14	Temadrøftelse - Ny Normal – kundevendte tiltag	30
15	Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 12. maj 2021	36

1-00-1-19

1. Årsregnskab 2020 samt revisionsberetning

Resumé

Midttrafiks årsregnskab 2020 forelægges bestyrelsen til godkendelse, og revisionsberetningen vedlægges til orientering. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Samtidigt med fremlæggelse af Midttrafiks årsregnskab rapporteres den endelige byrdefordeling og trafikelskabets resultat, som ikke er byrdefordelt men ønskes godkendt til overførsel til 2021. AarBus er et særskilt resultatområde i Midttrafik med egen bogføring, og selskabet aflægges separat regnskab, der vises som note i Midttrafiks regnskab.

Sagsfremstilling

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning, og er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, samt det grundlag revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning. Der er ikke ændret regnskabspraksis i forhold til tidligere år, men udbetalt kompensation fra staten vedr. konsekvenserne af COVID-19. Kompensationen er ansøgt og udbetalt i henhold til statens instruks herfor.

Det udgiftsbaserede resultat efter finansiering fra kommuner og region, er et overskud på 2,9 mio. kr. Efter omkostninger, som udover regulering for investeringer og afskrivninger, er en regulering af tjenestemandspension på 9,1 mio. kr., gæld til lønmodtagernes feriemidler på 4,2 mio. kr. samt periodisering af indtægter, viser resultatet for 2020 et underskud på 9,6 mio. kr.

Afskrivningerne følger den fastlagte plan for investeringerne i bus-IT, billetterings- og rejsekortudstyr.

Aarbus er i henhold til anvendt regnskabspraksis for Midttrafik opgjort som selvstændigt forretningsområde, og selskabets resultatopgørelse samt balance vises som noter uden henvisning i årsregnskabet.

Der er givet en blank revisionspåtegning for Midttrafiks regnskab 2020.

COVID-19 pandemien har fortsat betydelig indvirkning på likviditeten i 2021 og dette er der informeret om i årsregnskabet, som skal aflægges ud fra princippet om fortsat drift, medmindre der oplyses om indstilling af selskabets drift eller likvidation. Med henblik på at sikre Midttrafiks fortsatte drift har bestyrelsen i marts 2021 vedtaget en tillægsbevilling på 110 mio. kr., og regnskabet kan på den baggrund godkendes.

Som en følge af regnskab 2020 er der byrdefordelt 1.826,7 mio. kr. mod de budgetterede 1.708,9 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen indenfor de enkelte områder fremgår af vedlagte bilagsmateriale.

Trafikselskabet har i 2020 haft et forbrug på 103,3 mio. kr. i forhold til vedtaget budget på 120,4 mio. kr. Administrationen har generelt i 2020 udvist tilbageholdenhed med igangsætning af projekter på grund af den økonomiske usikkerhed ved konsekvensen af COVID-19, og året har haft væsentligt mindre udgifter til markedsføring, information og Fly-High end budgetteret. Der har endvidere været sparede udgifter til it, rengøring og uddannelse af personale.

Administrationen overførte et akkumuleret overskud på 18,6 mio. kr. fra 2019 til 2020, som har været disponeret til udviklingsprojekter, herunder forskellige projekter indenfor digitalisering, Bus-IT og billetsystemer. Der er også prioriteret projektmidler til indkøb af udstyr til busser, udbud af telefonsystem og Midttrafik app, og af de overførte 18,6 mio. kr. er der anvendt i alt 14,7 mio. kr. Administrationen ønsker de resterende 3,9 mio. kr. videreført som disponerede midler til udviklingsprojekter, der forventes afsluttet i 2021.

Det akkumulerede overskud er ved udgangen af 2020 knapt 21 mio. kr. og ønskes overført til udviklingsprojekter samt disponible midler i 2021. Af det overførte beløb er 12,1 mio. kr. disponeret til påbegyndte eller aftalte udviklingsprojekter, mens de resterende midler foreslås anvendt til budgetværn og nedenstående aktiviteter:

- Udvikling af Hub-koncept
- Forbedringer af publikumsfaciliteter, jf. bestyrelsens beslutning om at lave en pulje til dette formål
- Fortsat udvikling af kundevenlige løsninger som alternativ til betjent billetsalg fra chaufførerne i busser såvel som i flextrafikken

I henhold til almindelig praksis for årsregnskaber, skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsregnskabet, revisionsberetningen samt byrdefordelingen.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager ved behandlingen af sagen.

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen godkender Årsregnskab 2020 for Midttrafik.
- at bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 19 af 12. maj 2021 til efterretning.
- at bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2020.
- at bestyrelsen godkender overførslen af årets mindreforbrug.

Bilag

- Bilag 1 - Årsregnskab 2020 V2
- Bilag 2 - Byrdefordeling
- Bilag 3 - Bestillerresume
- Bilag 4 - P_2020_Beretning nr. 19 Midttrafik_endelig

1-00-1-19

2. Forventet regnskab 2021 efter 1. kvartal

Resumé

Forventet regnskab efter 1. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2021. Sammenligningsgrundlaget er det vedtagne budget for 2021 (u. corona). Derudover vises coroneffekten (den forventede statslige kompensation) i tabellerne, så det er synligt, hvor stor den egentlige budgetafvigelse er for bestillerne efter modtagelse af den statslige kompensation. Vedlagt er forventet regnskab 2021 efter 1. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2021 efter 1. kvartal

Midttrafik har på grund af pandemien og nedlukningen af samfundet mistet store dele af passagerindtægterne, og har samtidigt øgede udgifter til ekstra rengøring, mundbind mm. Flextrafikken oplever modsat faldende udgifter som følge af et fald i antallet af kørte ture.

Hen over sommeren 2020 blev der indgået en aftale mellem trafikselskaberne i Danmark og staten om kompensation ifm. corona. Aftalen indebar, at Midttrafik modtog fuld kompensation fra staten for manglende indtægter og de merudgifter, der var forbundet med håndtering af coronakrisen. En del af denne kompensation blev finansieret via modregning af opnåede besparelser på busdriften, Bus-IT og øvrige og Rejsekort samt besparelser på Flextrafikken.

Det skal dog bemærkes, at staten ikke dækker merudgifter til Flextrafikadministration ifm. corona, hvorfor denne udgift bliver pålagt bestillerne, som en merudgift i 2021.

I 2021 forventer Midttrafik ligeledes at modtage fuld kompensation. Grundet en forventning om fuld kompensation fra staten, så forventes der kun mindre budgetafvigelser efter 1. kvartal.

For kørselsudgifter er der udover indeks modsatrettede kommunespecifikke afvigelser på samlet 4,3 mio. kr.

Inklusive mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes der sammenlignet med budgettets 1.704,4 mio. kr. et samlet merforbrug på 8,0 mio. kr. svarende til 0,5 %. Bemærk Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab efter 1. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

NB Midttrafik har udarbejdet et forventet regnskab fordelt på bestillerne (Bilag 4), som ikke er vedlagt til bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2021 efter 1. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- FR Q1 2021 - bilag 1
- FR Q1 2021 - bilag 2
- FR Q1 2021 - bilag 3

1-00-1-19

3. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 18. juni 2021

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 18. juni 2021.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Årsrapport og regnskab 2020 ved direktør
4. Godkendelse af principper for byrdefordeling
5. Orientering om budget 2022
6. Forslag om ny indtægtsdelingmodel
7. Orientering om corona-krisen
8. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

1-00-1-19

4. Årsrapport for 2020

Resumé

Administrationen fremlægger årsrapport for 2020.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2020 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2020 samt perspektiver for 2021.

Følgende emner bliver blandt andet beskrevet, og ikke overraskende fylder Covid-19 en del:

- Midttrafiks arbejde med grøn omstilling
- Covid-19-tidslinje
- Midttrafiks Covid-19-beredskab
- Midttrafiks strategiplan 2021-2024
- Årsregnskab 2020

./. Årsrapporten findes her: <https://ipaper.ipapercms.dk/Midttrafik/midttrafik-aarsrapport-2020>

Direktøren indstiller,

at årsrapport for 2020 tages til efterretning.

1-00-1-19

5. Orientering om årsrapporter for Rejsekort og Rejseplan A/S samt FlexDanmark

Resumé

Ultimo marts 2021 godkendte bestyrelserne for hhv. Rejsekort A/S, Rejseplan og FlexDanmark årsrapporter for virksomhederne. Rapporterne er vedlagt i bilag til orientering til bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Midttrafik sidder i bestyrelsen for hhv. Rejsekort og Rejseplan A/S samt FlexDanmark. De vedlagte årsrapporter giver et godt indtryk af virksomhederne, deres økonomi, driftssituation og udviklingsaktiviteter. Bestyrelsen får derfor årsrapporterne til orientering.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Årsrapport for Rejsekort-Rejseplan AS
- Årsrapport FlexDanmark 2020

1-00-1-19

6. Orientering - Kollektiv trafikplan for midt- og vestjyske kommuner (KTMV)

Resumé

Midttrafik er sammen med Region Midtjylland og de 8 midt- og vestjyske kommuner i gang med et trafikplanarbejde for kollektivtrafikken i området. Planen tager afsæt i kommunernes høringssvar til Midttrafiks Trafikplan. Planen definerer betjeningen på de ruter, der krydser kommunegrænser (herunder implementeres hovednettet fra Midttrafiks Trafikplan). Derudover arbejdes i planen med at fastlægge fælles retningslinjer og arbejdsmetoder for temaerne servicemål, mobilitet i yderområder, betjening af Gødstrup, harmonisering af flex, grøn omstilling samt tiltag for at få de unge tilbage i busserne. Planen skal dermed sikre, at der tænkes på tværs af kommunegrænser og skal sætte rammerne for de trafikplaner, der udarbejdes i kommunerne efterfølgende.

Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med høringen af Trafikplanen for Midttrafik 2019 – 2022 har Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland, der består af; Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Herning, Ringkøbing-Skjern og Ikast -Brande kommuner, fremsendt et fælles høringssvar. I høringssvaret fremstilles en række spørgsmål til udmøntningen af Trafikplanen, der kan opdeles i 4 hovedtemaer:

1. Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
2. Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
3. Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
4. Implementering og proces

På den baggrund valgte kommunerne, Region Midtjylland og Midttrafik at indgå samarbejde om en fælles trafikplan (kaldet KTMV). Arbejdet er startet op med udarbejdelse af vidensgrundlag mv. i første halvdel af 2020, mens arbejdsgruppen grundet corona-situationen først kom i gang i efteråret 2020.

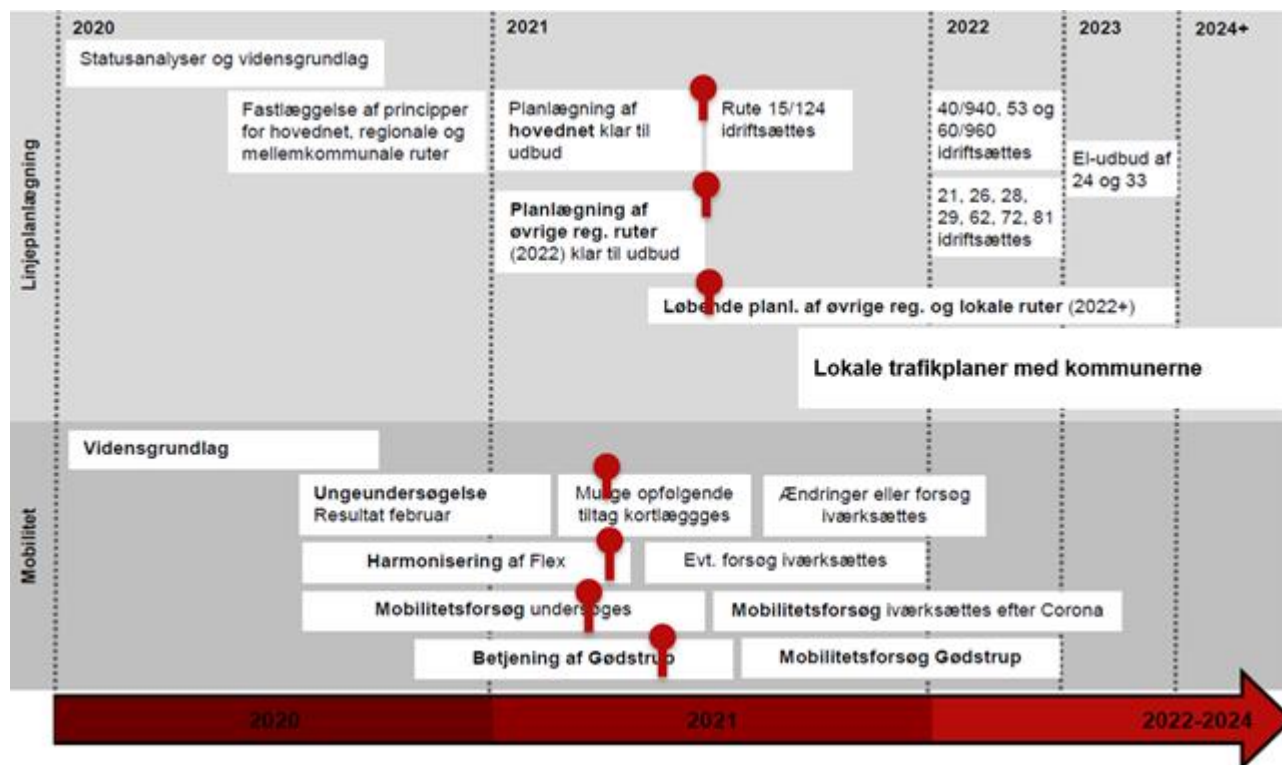
Arbejdet er organiseret med en arbejdsgruppe med medlemmer fra alle aktører samt en styregruppe som består af en repræsentant for regionen, fra Midttrafik samt fra to af kommunerne på vegne af direktørnetværk for de 8 kommuner.

Styregruppen har endvidere nedsat en politisk følgegruppe med en politisk repræsentant fra hver kommune og regionen. Denne gruppe har afholdt to møder i 2021.

Tidsplan og status for aktiviteter

I trafikplanarbejdet er der fastlagt en række temaer som skal indgå. Tidsplanen nedenfor specificerer de forskellige hovedaktiviteter og hvor langt de er nået.

Ud over de specificerede aktiviteter arbejdes der på tværs af temaerne med grøn omstilling, kommunikation og fælles servicemål.



Linjeplanlægning. Trafikplanen falder sammen med at regionen har udbud af buskørslen. En del med opstart i K21 og en del med opstart i K22.

Midttrafik og regionen har i geografisk baserede undergrupper inddraget de respektive kommuner og gennemgået oplæg til de forskellige strækninger til udbud.

Midttrafik har udarbejdet fakta-ark og løsningsforslag som grundlag for fælles drøftelse og på baggrund af disse drøftelser er niveauerne for udbudskøreplaner udarbejdet med godkendelse i regionen.

Dermed er hovedtrækkene i den regionale kørsel (herunder hovednettet) fastlagt, men det vil være muligt i den videre detailplanlægning og optimering frem mod jul at tilpasse oplæggene, bl.a. ud fra økonomiske rammer og ønsker til optimerede synergier med lokalruter fra kommunernes side.

Ungeundersøgelsen. I starten af 2021 er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor alle studerende på ungdomsuddannelserne i området har kunne svare på spørgsmål om deres transportvaner og brug af kollektiv trafik samt årsager til fravalg af den kollektive trafik.

Resultatet anviser fire temaer, som de unge ønsker forbedret for at bruge den kollektiv trafik mere. Det drejer sig om tid (herunder antal afgang, køretider, afgangstider og skift), komfort, pris og miljø.

P.t. arbejdes der på oplæg til hvordan de fire temaer kan adresseres. Oplæggene er drøftet i styregruppe og politisk følgegruppe, og det er bl.a. besluttet at nedsætte et

ungepanel, der skal komme med input til løsningerne, samt involvere uddannelsesinstitutionerne tættere, særligt der hvor undersøgelsen viser et behov. Blandt andre konkrete initiativer er opstillingen af det forslag til forsøgsprojekt til forbedret ungdomskort, undersøgelse af mulighed for forsøg med busindretning samt en gennemgang af mulighederne for at få ringetider og køretider til at passe bedre sammen.

Mobilitetsforsøg i yderområder. Arbejdsgruppen har arbejdet med at kortlægge muligheder, fordele og ulemper ved forskellige mulige mobilitetsløsninger i kommunerne med fokus på yderområder.

Arbejdet har resulteret i en projektmodel for hvordan man meningsfuldt kan arbejde med mobilitetsløsninger i lokalsamfundene for at øge chancerne for succes.

Derudover er konkrete værktøjer belyst, bl.a. gennem en rundtur hvor en række aktører på samkørsel og delebiler har haft mulighed for at præsentere deres model i en midt- og vestjysk kontekst.

Næste skridt bliver at udarbejde en kortfattet håndbog til brug for kommunerne, samt at udvælge mulige forsøgsprojekter, som kan præsenteres for styregruppe og følgegruppe i efteråret.

Betjening af Gødstrup.

Betjeningen af det nye regionshospital i Gødstrup er behandlet som eget tema.

Regionshospitalet er i den forbindelse repræsenteret i arbejdsgruppen og er dermed med til at udpege de løsninger de ser som relevante.

Hospitalet betjenes af tog hver halve time. Derudover er oplægget, at 2 busruter betjener sygehuset: Herning Kommunes lokalrute 150 (Ørnshøj/Vildbjerg-Gødstrup-Herning N-Herning st.) og Regionens rute 15 som på ekstra myldretidsafgange morgen og eftermiddag kører omkring Gødstrup og Herning Nord mellem Ringkøbing og Herning station.

Ud over den faste rutekørsel med kollektiv trafik arbejdes der med forskellige mobilitetsløsninger, der skal reducere bil-andelen til hospitalet. Bl.a. undersøges muligheden for at styrke samkørsel, tilbyde en harmoniseret flextur-løsning samt muligheden for at etablere en delecycel-ordning mellem Gødstrup og relevante knudepunkter.

Hospitalet gennemfører endvidere nu en mobilitetsanalyse blandt deres ansatte som kan bidrage til forståelsen af transportbehovet og ønskerne.

Harmonisering af flex. De 8 kommuner har forskellige takstniveauer for flextur og forskellige regler for serviceniveau på de fleksible transportløsninger. For at forenkle tilbuddet for brugerne og sikre bedre mobilitet på tværs af kommunegrænser skal der i projektet arbejdes på at harmonisere dette felt.

Da Midttrafik sideløbende arbejder med et harmoniseringsprojekt for hele regionen, afventer løsningerne i KTMV konklusionerne fra det overordnede Midttrafik projekt, hvor en større undersøgelse af kundernes, bestillernes og administrationens syn på de åbne flexprodukter kortlægges og analyseres.

Flere af parterne i KTMV-samarbejdet er i den forbindelse interviewet til undersøgelsen. Tanken er, at KTMV evt. kan være platform for forsøg med harmoniseringen.

Undersøgelsen er netop afsluttet og Midttrafiks arbejdsgruppe arbejder nu på at udvikle løsningsmodeller for de kortlagte problemer.

Den videre proces

Der arbejdes i regi af KTMV videre med de forskellige temaer, herunder ungeundersøgelsen hvor der søges etableret et ungepanel. Der udarbejdes i de kommende uger en pressemeddelelse vedrørende dette med Midttrafik og følgegruppens medlemmer som afsender.

Styregruppe og følgegruppe behandler på deres kommende møder oplæg til servicemål og mulige flexløsninger for Gødstrup.

Efter sommerferien behandles temaerne mobilitet og harmonisering af flex, ligesom der tages stilling til eventuelle forsøgsprojekter.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 Kommissorium_Trafikplan Midt- og Vestjysk kommune samarbejde v1.0

1-00-1-19

7. Orientering om Midttrafiks passagertælling 2020

Resumé

Midttrafik har opgjort passagertal for Midttrafiks ruter for 2020. Administrationen orienterer om baggrund og vilkår for årstælling af Midttrafiks passagerer 2020. Generelt har året været præget af corona og påvirkningen på passagertallet, som har betydet at 2020 kun havde ca. 2/3 af passagertallet i 2019.

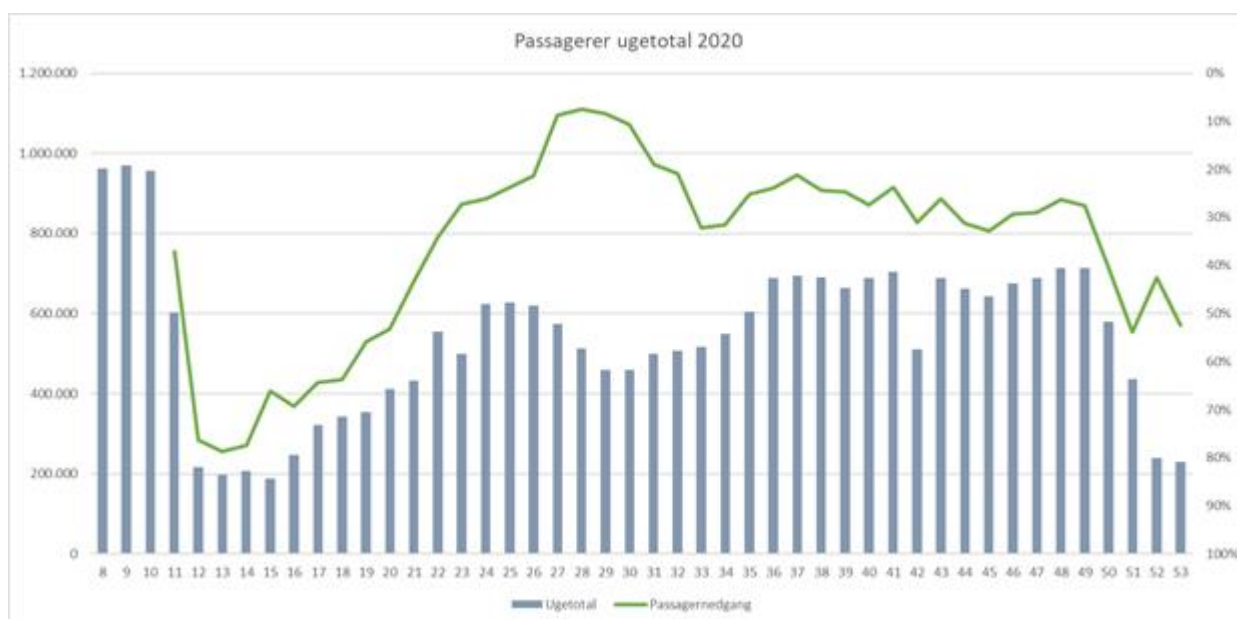
Sagsfremstilling

Passagertælling 2020 overordnet

Midttrafiks passagertælling 2020 bygger grundlæggende videre på samme model som den seneste 2019 tælling. En række nye forhold gør sig dog gældende, og de vigtigste opridses her:

- Passagertællingen er nu opdelt i en K19 og en K20 del af 2020, hvor summen af de to udgør passagertallet for hele 2020. Fordelen ved denne opdeling er, at vi fremover kan opgøre passagertallene halvårligt, og dermed levere både en 2020 årstælling, samt en K20 tælling.

I uge 11 i 2020 kom de første stramninger som følge af Corona pandemien. Siden har staten af flere omgange skruet op og ned for stramningerne, og det har direkte kunnet aflæses på antallet af passagerer i den kollektive trafik. Nedenfor kan ses en graf over det ugentlige passagertal i 2020 på en række udvalgte ruter/områder, og en linjegraf for passagernedgangen sammenlignet med tilsvarende uge i 2019.



- I starten af 2020 var der automatisk tælleudstyr i de fleste bybusbyer og alle regionale ruter. Fra sommeren 2020 er der også automatisk tælleudstyr i Randers bybusser, og fra efteråret 2020 er installation i alle lokalruter påbegyndt og afsluttet i februar 2021. De ekstra tællebusser bidrager til en større sikkerhed og validitet i passagertallene.

Baggrund og tællesystemer

Midttrafik har gennemført passagertællinger i 2020 og opgjort til årstal for alle Midttrafiks regionale og lokale ruter samt bybusser og letbanen.

Passagertælling på de regionale ruter samt de større bybussystemer er foretaget ved hjælp af automatisk tælleudstyr installeret i busserne, mens passagertælling på lokale ruter delvist er foretaget af chaufføren ved hjælp af manuelle tællinger på realtidsskærmen, delvist af automatiske tællinger.

Beslutningen om at indføre et automatisk tællesystem blev truffet i 2014, hvor formålet var at sikre mere valide tælledata - primært ved at flytte tælleopgaven fra den manuelle årlige tælling via chaufføren til IT i bussen, som løbende kunne tælle passagerer i busserne.

Siden beslutningen om indførelsen af det automatiske tælleudstyr har Midttrafik arbejdet med både implementeringen af systematiske rotationsplaner i dialog med busselskaber og udviklingen af tællesystemet og udtræksprogrammer, så data kunne trækkes ud til behandling (tælleskema og årsrapport), samt en løbende indsats for at sikre en fortsat højere datakvalitet.

I 2020 har der været installeret automatisk tællesystem i alle regionale busser, samt de fleste bybusser (Aarhus, Horsens, Herning, Silkeborg og Viborg). I løbet af 2020 er der desuden installeret tælleudstyr i de fleste lokale ruter, og resten er installeret i februar 2021. I sommeren 2020 var der udbud og nye busser i Randers, og dermed fik deres bybusser og lokalruter også tælleudstyr.

Med fuldt automatisk tællesystem i alle busserne, har Midttrafik opnået en betydeligt større sikkerhed og validitet i passagertallene. Med tællinger på alle ture året rundt, vil det fremover være muligt at opgøre et præcist antal passagerer, på trods af de store variationer i benyttelsen hen over året, som Corona har forårsaget.

I letbanen er der passagertælleudstyr i 6 af togene. Pga. de store variationer i benyttelsen af den kollektive trafik under Corona, så har vi valgt at benytte passagertalsoplysninger fra rejsekort til tælling af letbanepassagerer.

Corona

Som beskrevet under Passagertælling 2020 Overordnet, så har Corona medført store udsving i passagertallene i Midttrafik. De laveste passagertal havde vi i slutningen af marts og starten af april, hvor nedgangen i daglige passagerer var helt oppe på 80%. I samme periode kørte Midttrafik i to uger med en speciel Coronakøreplan med reduceret kørselsomfang. Efter påsken vendte Midttrafik tilbage til den almindelige køreplan. Den specielle Coronakøreplan kan vi ikke længere udtrække passagertal på, men da vi kunne fik vi beregnet de daglige passagertal for de udvalgte ruter, og kan på den baggrund indekserer den periode. Det betyder, at vi i vores udtræk af passagertællinger for K19

perioden i 2020 fravælger dagene med Coronakøreplan, og derefter ganger en faktor for Coronakøreplanen på. Det er samme faktor for alle rutetyper.

Coronarestriktionerne har medført en begrænset kapacitet i den kollektive trafik, for at sikre passagererne har tilstrækkelig afstand til hinanden. Det har medført udfordringer på nogle ture, og derfor har Midttrafik indsat "Coronadublinger" på de afgang. De fleste Coronadublinger er kørt af busser uden tælleudstyr og derfor har vi sendt papirstællinger ud. Det er desværre ikke lykkedes at få indsamlet passagertællinger på alle turene, men hvor det har været muligt, så indgår de i passagertællingen.

Tælleperiode

Tidligere år har vi benyttet nogle udtræksperioder til passagertallene, og opregnet dem til et årsniveau. 2019 tællingen var fx primært et udtræk fra juli 2019 – februar 2020, mens fx Letbanen var et udtræk for kalenderåret 2019. Lokaltrafer var typisk kun talt en eller to uger i løbet af perioden.

Som beskrevet under Passagertælling 2020 Overordnet, har vi fra denne tælling benyttet data fra hele året, og opdelt det i de to køreplanår. Dette har vi mulighed for at gøre på alle ruter med fuldt tælleudstyr, og på den måde få de mest retvisende passagertal, uanset de udsving Corona mv. forårsager. På ruter uden fuldt tælleudstyr har vi fortsat benyttet en indeksering, med udgangspunkt i den uge ruten er blevet talt.

En del lokaltrafer og dublinger er ikke blevet talt i K19 delen af 2020. For at beregne passagertal på de ruter, har vi hentet data fra efteråret 2019 (samme køreplan) og regnet en Coronafaktor på, så passagertallet er nedjusteret på linje med de øvrige ruter.

Tællemetode og opregninger

Grundlaget for årstælling de tidligere år har været en meget ressourcekrævende proces med manuelle processer for udtræk og kvalitetssikring af de indsamlede data.

For at effektivisere arbejdsgangen betragteligt, og samtidig øge kvaliteten af tællingen, har Midttrafik udviklet en smartere løsning i vores Business Intelligence (BI) system. Ved at importere turoplysninger (ITCS) fra vores køreplanssystem, kan vi sikre at det korrekte antal ture altid danner grundlag for beregningen af passagertal på den enkelte rute, samtidig med vi kan gange op med det korrekte antal kørselsdage for den enkelte tur, uanset om den køres alle hverdage eller fx kun lørdage i sommerferien.

I passagertællingen 2020 har vi også en højere andel talte ture, end i de tidligere år. Dette skyldes primært tre indsatser målrettet bedre passagertællinger:
Midttrafik har fået installeret tælleudstyr i alle busser (få lokalruter først i febr. 2021)

Tæt opfølgning på chaufførernes logon på realtidssystemet.

- Løbende kvalitetssikring af ruteforløb og stoppestedsplaceringer.

I tilfælde af der mangler passagertælling på enkelte ture, så beregnes passagertallet ud fra gennemsnittet af øvrige ture på samme rute. Det sker dog kun hvis mindst 80% af turene er talte – hvis mindre, tilføjes passagertællinger fra tidligere år.

Beregningerne til passagertællingen har desuden haft den positive bonus, at de kan bruges til at opgøre en dagstotal af passagerer på enkelte dage, og dermed følge dagsudviklingen af passagertal. Det har vist sig meget nyttigt og efterspurgt under Coronapandemien. Det kan naturligvis kun lade sig gøre med et retvisende passagertal på ruter med tælleudstyr i alle busser.

Ruter

Beregningerne til passagertællingen har desuden haft den positive bonus, at de kan bruges til at opgøre en dagstotal af passagerer på enkelte dage, og dermed følge dagsudviklingen af passagertal. Det har vist sig meget nyttigt og efterspurgt under Coronapandemien. Det kan naturligvis kun lade sig gøre med et retvisende passagertal på ruter med tælleudstyr i alle busser.

Til passagertællingen 2019 fik vi for første gang medtaget en række nye rutetyper. Det drejede sig om Smukfest, natbusser og julenatbusser, til dels pga. flere tællebusser på de ruter, men også grundet en bedre datakvalitet end tidligere. Rute 400 (Aarhus – Djurs Sommerland) var også ny.

Pga. Corona har alt arrangementskørsel og julenatbusser været indstillet, og indgår derfor ikke i 2020 tællingen. Da ruterne ikke indgår, er de også fratrasket "Årstotal 2019" på efterfølgende side. I passagertællingen 2019 var der totalt 60.770.000 passagerer.

Helårnatbusser har kørt indtil uge 11, men oplever naturligt en massiv passagernedgang.

Som tidligere år indgår dubleringsture også i årstællingen. I Aarhus har de været talt af de automatiske tællesystemer, mens øvrige steder er talt manuelt af chaufførerne.

Letbanen har sit eget tællesystem, der leverer data til Midttrafiks normale tælleplatform hos Adibus. Der har nogle udfordringer med det automatiske tællesystem hos Letbanen, samt forholdsmæssigt få tælletog til at indsamle data. Vi har derfor benyttet de passagertal der kvartalsvis er opgjort til Trafikstyrelsen, på baggrund af opregning ud fra antal Rejsekortrejser.

Nogle ruter eller rutesystemer kan være vanskelige at sammenligne direkte fra år til år. Det gælder fx Randers bybusnet, hvor der er foretaget store ændringer. Både med ændrede rutenumre, ruteføring, samt om det er regionale- eller bybusser der betjener bestemte områder af byen. I sommerferien var der meget få tællinger i Randers som følge af overgang til ny vognmand, og passagertallene er her i høj grad et skøn ud fra tidligere tællinger samt coronapåvirkningen.

Resultatet af passagertælling 2020

Trafikart	Årstotal 2020	Årstotal 2019	Udvikling
Bus	10.244.999	14.724.143	-30%
Bybus	25.886.452	39.565.383	-35%
Natbus	33.279	317.996	-90%
Uddannelsesrute	133.382	256.285	-48%
X-Bus	819.950	1.284.928	-36%
Letbane	3.571.915	4.547.843	-21%
Total	40.689.977	60.696.579	-33%

Se bilag for gennemgang af passagerudviklingen for de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 Kommunevis opgørelse af passagertal 2020

1-00-1-19

8. Orientering om Midttrafiks likviditet pr. ultimo april 2021

Resumé

Midttrafik bestyrelse godkendte på mødet i marts en tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. til sikring af Midttrafiks likviditet. Udviklingen i likviditeten følger prognosen og er dermed i balance.

Sagsfremstilling

I forlængelse af bestyrelsens vedtagelse af tillægsbevilling overfor ejerkredsen på 110 mio. kr. er der faktureret opkrævninger med forfald inden udgangen af april. Enkelte har betalt tillægsbevillingen inden sidste rettidige forfaldsdato og det samme er tilfældet for det månedlige aconto-bidrag. Korrigeres der for de tidlige indbetalinger følges prognosen for udviklingen i Midttrafiks likviditet, og dermed vurderes den nu at være i balance frem til statens udbetaling af kompensation ultimo maj.

Staten forventes at udbetale anden rate af kompensationsbeløb i slutningen af august.

Passagerindtægterne var i januar reduceret med knap 70 % i forhold til normalt niveau, i marts var dette forbedret til en reduktion på 50 % og i prognosen for sommeren vurderer et fald på 20 % i forhold til normalen.

Midttrafik samarbejder forsat med de øvrige trafikselskaber, KL og Danske Regioner i forhandlingerne med Finansministeriet om rammen for kompensation i 2021 vedrørende de økonomiske konsekvenser af COVID-19.

Midttrafiks likviditet følges fortsat nøje, og såvel likviditetsdepot som kassekredit udnyttes maksimalt. Administrationen vil på de kommende bestyrelsesmøder orientere om status på likviditeten, og herunder tilbageføre tillægsbevillingen, når det er forsvarligt under hensyn til likviditeten i det daglige cashflow. Såfremt prognosen for passagerindtægterne bliver indfriet, vil der være basis for at begynde tilbagebetaling af tillægsbevillingen i efteråret 2021. Den besluttede tillægsbevilling vil være tilbagebetalt til ejerkredsen inden udgangen af regnskabsåret 2021.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen om Midttrafiks likviditet tages til efterretning.
- at der orienteres igen om status på likviditet, og herunder aftalerne med Staten om udbetaling af kompensation på næste bestyrelsesmøde.

Bilag

- Brev til FM og TRM fra DR og KL

1-00-1-19

9. Orientering om Midtjyske Jernbaners udbud på nyt togmateriel

Resumé

Midtjyske Jernbaners bestyrelse har på mødet den 8. april 2021 besluttet at offentliggøre udbudsmateriale på indkøb af nyt togmateriel til Lemvigbanen. Udbuddet omfatter togmateriel, der baserer sig på batteridrift. Efter den foreløbige tidsplan er seneste frist for afgivelse af tilbud i november 2021 og kontraktindgåelse forventes til marts 2022.

Sagsfremstilling

Midtjyske Jernbaners arbejde med udbudsmaterialet er nu afsluttet og udbudsbekendtgørelsen er offentliggjort. Midtjyske Jernbaner anvender i vid udstrækning konsulent og rådgiver til varetagelse af udbudsprocessen.

Der er i udbuddet stillet krav om en testfase forud for Midtjyske Jernbaners overtagelse af togmateriellet. Infrastruktur til opladning af batteritog på stationer og eventuelle andre tilpasninger i infrastrukturen, er ikke indeholdt i udbuddet.

Midtjyske Jernbaner har aftalt med Transportministeriet, at udbuddet bliver med en basisordre på 7 togsæt, dvs. 3 togsæt til Lemvigbanen og 4 togsæt til Holstebro-Skjern strækningen. Men der er i udbuddet mulighed for, at Midtjyske Jernbaner kan nedskalere indkøbet til kun at omfatte de 3 togsæt til Lemvigbanen, i det tilfælde at staten vælger ikke at deltage i indkøbet.

Transportministeriet er indforstået med en sådan indretning af Midtjyske Jernbaners udbud under forudsætning af, at staten ikke er forpligtiget til indkøbet eller påtager sig omkostninger, inden der har været en politisk stillingtagen. Transportministeriet har stillet betingelse, at det i den statslige politiske beslutningsproces står helt frit for, hvorvidt indkøbet skal foretages, og at en beslutning om ikke at finansiere 4 togsæt, ikke er forbundet med udgifter eller forpligtelser for staten.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

10. Afsluttende orientering om status i verserende personalesager i Billetkontrollen

Resumé

Midttrafik har i en årrække fra 2010 – 2014 foretaget 17 afskedigelser og bortvisninger i den daværende billetkontrol. Alle de 17 sager har enten haft et retsligt efterspil ved domstolene eller ved faglig voldgift, eller ved at FOA har rejst krav over for Midttrafik, men at kravet efterfølgende er blevet droppet.

Alle 17 personalesager er nu afsluttet. Med undtagelse af en sag har Midttrafik enten fået medhold i alle sagerne, sagerne er blevet henlagt, eller der er indgået kulancemæssigt, udenretligt forlig. I en enkelt sag vurderede domstolen dog, at sagen var berettiget til en advarsel fremfor en afskedigelse.

Hver enkelt sag har administrationen orienteret bestyrelsen om på lukkede dagsordenspunkter.

Sagsfremstilling

Som et led i kommunalreformen pr. 1. januar 2007 blev billetkontrollørerne fra Aarhus Sporveje overført til Midttrafik. De skulle i Midttrafik-regi fortsætte deres hidtidige arbejde med at gennemføre kontroller i bybusserne i Aarhus Kommune.

I årrækken 2010-2014 foretog Midttrafik 17 afskedigelser og bortvisninger af ansatte i den daværende billetkontrol. Der er tale om personalesager, der bundede i store samarbejdsvanskeligheder og tjenstlige forseelser eksempelvis fiktive billetkontroller, ulovlige opslag i CPR-registeret, mens andre igen måtte forlade Midttrafik pga. meget lange sygdomsperioder, efter Midttrafik havde tilbudt dem andre stillinger i Midttrafik. Alle sager har i større eller mindre omfang tidligere været omtalt i dagspressen på FOA's foranledning.

Midttrafiks direktion valgte at træffe beslutningerne om afskedigelser og bortvisninger bl.a. pga. den uacceptable adfærd, der lå bag en række af sagerne, fordi man ganske enkelt mente, at der ikke var tale om en adfærd, der var i orden over for hverken kolleger eller den daværende ledelse. Midttrafik skal ikke være en arbejdsplads, hvor den slags kultur får lov at være fremherskende.

FOA valgte på den baggrund at stævne Midttrafik i hver af de enkelte sager. Midttrafik har sammen med KL undervejs har forsøgt at indgå forlig i nogle af sagerne. Midttrafik har – efter egen og KL's opfattelse – tilbudt, hvad der var rimeligt/hjemmel til i situationen. Det er ikke lykkedes. Kravene fra FOA's side har desværre været for høje til

en forligsmæssig løsning, og efter KL's opfattelse har der i en række situationer ganske enkelt ikke været hjemmel til at imødekomme de krav, der er blevet rejst.

Alle 17 personalesager er nu afsluttet. Midttrafik har enten fået medhold i alle sagerne, sagerne er blevet henlagt, eller der er indgået kulancemæssigt, udenretligt forlig. I en enkelt sag vurderede domstolen dog, at sagen var berettiget til en advarsel fremfor en afskedigelse.

Sagerne har kørt ved domstolene/i det fagretlige system siden 2012.

Udgifterne for sagerne har sammenlagt været 21,1 mio. kr. Midttrafiks sagsomkostninger har været 21,7 mio. kr., hvoraf Midttrafik har fået tilkendt 0,6 mio. kr. i alt til dækning af sagsomkostningerne i tre af sagerne ved henholdsvis byretten og landsretten.

Midttrafik formoder, at FOA har haft advokatomkostninger på samme niveau som Midttrafik.

Midttrafiks bestyrelse besluttede medio 2013 at udbyde billetkontrol-opgaven. Siden marts 2014 har den været udliciteret til Securitas og fra marts 2019 G4S. Operatørerne har varetaget kontrolopgaven først i bybusserne i Aarhus og siden på Letbanen og i øvrige kommunale og regionale busser i Region Midtjylland. Det gav både en langt mere effektiv og billigere billetkontrol.

Snydeprocenten for Aarhus bybusser var i 2011 på 3,6% og har siden været faldende til omkring 1,3% i 2018 og 2019.

Midttrafik har opnået besparelser på udgiftssiden siden om opgaven om billetkontrollen kom i udbud på gennem en mere effektiv håndtering af snyd med billetter. Udgifterne pr kontrol er faldet siden opgaven blev udliciteret. Den var 379 kr pr kontrol i 2011 og ligger i dag på 147 kr.

Nedenfor gennemgås sagerne i de temaer sagerne vedrører.

Afsked som følge af samarbejdsvanskeligheder

Midttrafik har i 2010 afskediget 4 tjenestemænd på grund af samarbejdsvanskeligheder. 2 af sagerne blev løst ved et kulancemæssigt, udenretligt forlig mellem Midttrafik og FOA. Forliget var på et skønsmæssigt beløb på 50.000 kr. pr. tjenestemand og uden præjudice for andre sager.

FOA indbragte en anden sag for byretten, idet FOA mente, at tjenestemanden var blevet opsagt sagt i strid med forskelsbehandlingsloven, hvorfor FOA krævede betaling af 15 måneders godtgørelse. Midttrafik blev frifundet.

I den sidste sag indbragte FOA først sagen for fogedretten for at få nedlagt fagedforbud imod afskedigelsen. Midttrafik blev frifundet og vandt sagen både i byretten og i landsretten.

FOA indbragte herefter sagen for byretten, hvor FOA vandt sagen. Midttrafik ankede sagen til Vestre Landsret, hvor FOA vandt sagen, og medarbejderen fik tilkendt 300.000 kr., idet landsretten fandt, at medarbejderens adfærd alene berettigede til en advarsel. FOA indbragte efterfølgende i september 2015 sagen for fogedretten, da FOA ønskede de 300.000 kr. udbetalt uden indeholdelse af skat, mens Midttrafik mente beløbet var skattepligtigt. Midttrafik vandt sagen.

Afsked på grund af sygdom/helbredsmæssige forhold:

2 tjenestemænd blev afskediget i 2014 og 2 i 2015 med varsel og livsvarig pension efter langvarigt sygefravær og efter at Midttrafik havde søgt at fastholde dem i beskæftigelse ved at tilbyde dem forskellige stillinger i Midttrafik.

FOA indbragte først de to sager fra 2014 for retten. Baggrunden herfor skal findes i, at Midttrafiks udlicitering af billetkontrollen. FOA fandt, at de pågældende tjenestemænd i stedet skulle have haft rådighedsløn som følge af at deres stillinger blev nedlagt i forbindelse med udliciteringen. Midttrafik delte ikke denne opfattelse, da man til stadighed kunne tilbyde dem anden passende beskæftigelse i Midttrafik, hvis de pågældende havde været i stand til at påtage sig anden beskæftigelse. FOA krævede i alt 4,5 års løn til de pågældende i form af krav om 3 års rådighedsløn og 1,5 års godtgørelse for påstået forskelsbehandling pga. handicap. Såvel byretten som landsretten gav Midttrafik medhold i, at det var berettiget at afskedige tjenestemændene som følge af langvarig sygdom.

Trods klare domme i såvel byret som landsret valgte FOA også at indbringe de sidste 2 sager for domstolene. Også her var påstanden fra FOAs side, at tjenestemændene var berettiget til 3 års rådighedsløn, idet deres stillinger er nedlagt.

Sagen har været behandlet ved byretten i maj 2019 i Landsretten i marts 2021.

Midttrafik fik ved begge instanser medhold i, at det var berettiget at afskedige tjenestemændene som følge af langvarig sygdom.

I relation til de to tjenestemænd bemærkes, at der i øvrigt havde været gennemført tjenstligt forhør i 2013/2014. Forhørslederen fandt dem skyldige i tjenstlige forseelser i form af væsentlig overskridelse af pausereglerne. Midttrafik fulgte forhørslederens indstilling om, at tjenestemændene i konsekvens heraf skulle tildes en irettesættelse.

Udover ovennævnte sager er yderligere 2 tjenestemænd afskediget i 2014 med varsel og livsvarig pension som følge af sygdom.

FOA rejste ved deres advokat krav om betaling af 3 års rådighedsløn til hver af de to tjenestemænd. Efter korrespondance mellem FOA og Midttrafiks advokater, henlagde FOA sagerne.

Afsked på grund af fiktive kontroller og for lange pauser:

I 2012 konstaterede Midttrafik at der var en begrundet mistanke om, at der blev udført fiktive kontroller blandt visse billetkontrollører, ligesom der efterfølgende opstod en begrundet mistanke om, at billetkontrollørerne holdt for lange pauser, hvilke er tjensteforseelser. En af disse billetkontrollører var FOA's tillidsrepræsentant.

Tjensteforseelser begået af tjenestemænd skal behandles i et tjenstligt forhør. Tre tjenestemænd var omfattet af det tjenstlige forhør.

Forhørslederen, som var en landsretsdommer udpeget af Vestre Landsret fastslog, at tillidsrepræsentanten på forsætlig vis havde gennemført en fiktiv kontrol, hvilket er en grov tjenstlig forseelse. En fiktiv kontrol er, når kontrolløren har tastet kontrol af busser ind i en håndholdt computer – PDA'en – uden rent faktisk at have kontrolleret bussen.

FOA bad forhørslederen om en indstilling til sanktion, og forhørslederen indstillede FOA's tillidsrepræsentant til afsked uden varsel, hvilket er den strengeste sanktion, en

tjenestemand kan ikendes. Midttrafik har herefter fulgt indstillingen og afskedigede tillidsrepræsentanten uden varsel.

Sagen har været meget længe undervejs grundet en længerevarende uenighed mellem KL, Kommunernes Landsforening, og Forhandlingsfællesskabet/FOA om, hvorvidt sagen skulle behandles i det fagretlige system eller hos de civile domstole.

Sagen endte med, at FOA, der ellers havde anlagt sagen i det fagretlige system, frafaldet kravet om, at sagen skal køre i det fagretlige system. FOA anlagde sag ved byretten med påstand om uberettiget opsigelse.

Sagen har været behandlet i byretten i oktober/november 2020. Midttrafik vandt sagen. FOA har ikke anket sagen.

Foruden tjenestemanden blev 3 overenskomstansatte bortvist på grund af fiktive kontroller. FOA anså bortvisninger for uberettiget og ønskede sagerne prøvet i et afskedigelsesnævn. Inden sagerne kom for afskedigelsesnævnet, blev der indgået forlig, således at de pågældende blev afskediget med deres overenskomstmæssige varsel, men uden nogen form for godtgørelse, i stedet for bortvisningen.

Ud over de fiktive kontroller blev for lange pauser også behandlet i det tjenstlige forhør. Forhørslederen fastslog, at alle tre tjenestemænd, herunder tillidsrepræsentanten havde væsentligt holdt for lange pauser i flere tilfælde. I forhold til tillidsrepræsentanten var de for lange pauser dog ikke af et omfang, som udgjorde en forseelse, men som det fremgår ovenfor, var der grundlag for at afskedige tillidsrepræsentanten som følge af en fiktiv kontrol. I forhold til det to øvrige tjenestemænd indstillede forhørslederen, at forseelsen med for lange pauser kunne sanktioneres med en irrettesættelse. Midttrafik fulgte forhørslederens indstilling.

De 2 tjenestemænd blev efterfølgende afskediget af helbredsmæssige forhold, jfr. ovenfor.

Afsked som følge af misbrug af adgang til CPR-registret:

Midttrafik bortviste i 2013 en billetkontrollør og afskedigede en anden med overenskomstmæssigt varsel, da Midttrafik konstaterede at de pågældende havde misbrugt deres adgang til CPR-registreret til at søge private oplysninger om bopæls- og samlivsforhold for en ledende medarbejder i Midttrafik. Begge har erkendt forholdene.

FOA indgav i januar 2015 klageskrift til afskedigelsesnævn (faglig voldgift) imod Midttrafik med krav på betaling af løn i opsigelsesperioden samt godtgørelse for usaglig afskedigelse.

Opmanden har ved voldgiftskendelse i 2016 truffet afgørelse om, at Midttrafik frifindes, idet bortvisningen af den ene kontrollør var berettiget, samt at opsigelsen af den anden kontrollør ligeledes var velbegrundet.

Derudover blev arbejdsmiljørepræsentanten blandt billetkontrollørerne bortvist for misbrug af adgangen til CPR-registret, da kontrolløren har på ulovlig vis benyttet sin adgang til CPR-registeret til systematisk at afsøge en tredjemand i CPR-registeret.

FOA indgav i januar 2015 klageskrift til afskedigelsesnævn (faglig voldgift) mod Midttrafik med krav på betaling af løn i opsigelsesperioden samt godtgørelse for usaglig afskedigelse.

Sagen blev under behandlingen i den faglige voldgift forligsmæssigt afsluttet i overensstemmelse med opmandens tilkendegivelse om, at der var et sagligt afskedigelsesgrundlag, og at den korrekte sanktion var afsked med varsel men ikke en bortvisning som Midttrafik havde effektueret. Det bemærkes, at Midttrafik tidligere havde tilbudt FOA at forlige sagen mod betaling af opsigelsesvarslet, som altså blev det forligsmæssige udfald af sagen.

Afsluttende bemærkninger

Samlet set og pba. af afgørelserne i de 17 sager, vurderer administrationen, at den daværende beslutning om afskedigelser og bortvisninger var udtryk for rettidig omhu og nødvendig ledelse, om end sagerne har haft omkostninger både økonomisk og på det personlige plan for en række medarbejdere i Midttrafik. Direktionen vurderer dog også, at var beslutningerne *ikke* blevet truffet, havde konsekvenserne været værre set i forhold til det meget uhensigtsmæssige arbejdsmiljø, en ressourcetung og dyr opgaveløsning og en mindre effektiv billetkontrol.

Midttrafik har i hele forløbet været bistået af henholdsvis KL, Kommunernes Landsforening, og advokatfirmaet NorrbomVinding.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

11. Siden sidst

Sagsfremstilling

Henvendelse fra Tid til KL og Danske Regioner

Den 22. april var der møde i Trafikselskaberne i Danmark mellem formændene for trafikselskaberne. Man drøftede håndtering af den økonomiske situation for den kollektive trafik og trafikselskaberne. Man forventer et fortsat indtægtstab ind i 2022 bandt trafikselskaberne og der var enighed om, at det vil være hensigtsmæssigt at drøfte forventningerne til økonomien i den kollektive transport i 2022 og frem. Der var enighed om at rette politisk henvendelse til KL, Danske Regioner – henvendelsen fremgår af vedlagte bilag.

Genåbning af kontantsalget

Trafikselskaberne i Vestdanmark er enige om at genåbne kontantsalget i busserne og i flextrafik som led i den almindelige genåbning. Forsæderne er fortsat spærrede i busserne i Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus og det gælder også forsædet i flextrafikens vogne. Trafikselskaberne vil tage stilling til en eventuel lempelse af forsæde-restriktionerne den 11. juni, igen som led i den almindelige genåbning. Midttrafik har kommunikeret genåbning af kontantsalget ud på midttrafik.dk tirsdag den 4. maj

29 nye el-busser i Aarhus

Den 27. april var der en markering af, at Aarbus får 29 nye el-busser. Rådmand Bünyamin Simsek og formand for Midttrafiks bestyrelse Claus Wistoft holdt tale. Markeringen var også en anledning til at fastslå, at grøn omstilling er et strategisk indsatsområde hos Midttrafik. På nuværende tidspunkt kører 29 % af Midttrafiks busser på grønne drivmidler i form af gas, biodiesel og el, heraf kører 9 % på emissionsfrie drivmidler i form af el. Der er stor interesse fra kommuner og region, der gerne vil i gang med den grønne omstilling, og prisudviklingen bevæger sig i en retning, hvor det økonomisk kan være en fordel at skifte til grønnere drivmidler.

Letbanerådsmøde den 27. april

Den 27. april 2021 blev der afholdt ordinært møde i Letbanerådet. På mødet blev regeringens udspil til en ny statslig infrastrukturplan bl.a. drøftet, herunder hvordan Letbanesamarbejdet skal forholde sig til udspillet, som i sin nuværende form ikke favner nogen af projekterne i Letbanesamarbejdets visionsplan om højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland (Samspil 2030).

På mødet var der ligeledes et oplæg om byudvikling og højklasset kollektiv infrastruktur med særligt fokus på byudviklingen omkring etape 1 og 2. I oplægget blev det synliggjort, at der har været en betydelig positiv udvikling i kommunernes udlæg af byvækstområder bl.a. langs med etape 1 og 2, hvilket understøtter investeringerne i højklasset kollektiv infrastruktur.

Endelig blev Letbanerådet præsenteret for regnskab 2020 og budget 2022 for Letbanesamarbejdet.

DI's udspil

I marts 2021 lancerede DI deres udspil "Sådan styrker vi den kollektive transport - DI's anbefalinger til grønnere, billigere og mere effektiv kollektiv transport." Udspillet kom samtidig med, at forhandlingerne om en ny infrastrukturplan var på trapperne. DI mener, at attraktiv og sammenhængende kollektiv transport er en vigtig brik til at sikre effektiv og bæredygtig mobilitet i Danmark.

Udspillet giver 6 anbefalinger og 18 konkrete forslag til, hvordan mobiliteten kan øges ved at gøre kollektiv transport mere attraktiv for flere – til gavn for erhvervslivet, pendlerne og samfundet.

Forslagene er altså DI's bud på, hvordan mobiliteten kan øges ved at styrke den kollektive transport og forbedre samspillet med de øvrige transportformer.

Udspillet skal ses i sammenhæng med DI's investeringsplan for mobilitet og trafikale infrastruktur i Danmark 2021 – 2030.

Anbefalingerne er:

- Invester i bedre pålidelighed, øget frekvens og kortere rejsetid
- Styrk den samlede rejse
- Tilbyd lavere priser og bedre produkter
- Skab lettere adgang til flere mobilitetsløsninger
- Gør den kollektive trafik CO2-neutral
- Udarbejd langsigtede planer for kollektiv transport

DI anbefaler, at staten investerer 22 milliarder kroner over 10 år i at styrke den kollektive transport.

Midttrafiks indtægtsdelingsmodel på dagsordenen i KKR

Den 23. april blev KKR orienteret om Midttrafiks nye indtægtsdelingsmodel og beslutningsprocessen. Forud for orienteringen har indtægtsdelingsmodellen bl.a. være drøftet i kommunaldirektørnetværket den 22. januar 2021 og er blevet behandlet på møde i Kontaktudvalget den 12. marts 2021, hvor modellen blev taget til efterretning.

KKR Midtjylland tog orienteringen til efterretning og besluttede desuden at følgende tekst skulle kommunikeres til Region Midtjylland:

KKR Midtjylland tager Midttrafiks faktabaserede indtægtsfordelingsmodel til efterretning. Der er dog flere gange og senest i 2019 gennemført betydelige besparelser på den regionale kollektive bustrafik, der har haft konsekvenser for brugerne af den kollektive trafik og givet øgede udgifter til kommunerne. For at imødegå yderligere reduktioner i den regionale kollektive bustrafik foreslår KKR Midtjylland derfor, at de øgede indtægter i den regionale kollektive trafik fortsat kommer den kollektive trafik til gavn, herunder til udvidelse og opretholdelse af ruter.

Bilag

- Bilag 1 - Henvendelse fra TiD til KL og DR
- Bilag 2 - DI Sådan styrker vi den kollektive transport

1-00-1-19

12. Eventuelt

1-00-1-19

13. Temadrøftelse – Input til den grønne strategi

Resumé

Grøn omstilling er af bestyrelsen udvalgt som et udviklingstema i fastlæggelsen af en ny strategiplan. Administrationen har udarbejdet oplægget "Input til den grønne strategi", som skal give bestyrelsen den fornødne baggrundsviden til at træffe beslutninger for en kommende fireårs periode.

Sagsfremstilling

Selvom administrationen i stigende grad arbejder med rådgivning og implementering af grønne teknologier, har Midttrafik ikke en vedtaget politik på området. Omstillingen mod en CO₂-neutral kollektiv trafik er derfor et centralt punkt i Midttrafiks kommende strategi, hvilket understreges af, at bestyrelsen har valgt grøn omstilling som et udviklingstema.

Oplægget "Input til den grønne strategi" skal både give bestyrelsen et overblik over Midttrafiks nuværende indsatser og erfaringer, samt oplyse om de muligheder og udfordringer, der følger af de kommende års teknologiske omstillinger. Dermed er bestyrelsen er klædt på til faglige drøftelser, når nye, grønne mål skal besluttes.

Det er vigtigt, at en kommende strategi ikke kun tager udgangspunkt i en teknologisk omstilling, men også forholder sig til, hvordan kollektiv trafik indirekte kan påvirke miljøet ved at bibeholde nuværende kunder og tiltrække nye kunder. Derfor oplyser afsnit 4 om "Kundeadfærd og præferencer", mens afsnit 8 omhandler "En bæredygtig omstilling". Endelig danner afsnit 10 om "Omstilling gennem planlægning" en rød tråd til temadrøftelserne på det seneste bestyrelsesmøde om mobilitet og planlægning.

I oplægget foreslår administrationen også syv mål, som Midttrafik og bestillerne kan arbejde ud fra i de kommende fire år. Målene, der både er overordnede og konkrete, er blevet rammesat af fire centrale elementer, som oplægget behandler undervejs:

- Dansk og europæisk lovgivning samt klimasamarbejdsaftaler (afsnit 5)
- Busbranchens anbefalinger til trafikskelskaberne (afsnit 7)
- Høringssvar fra bestillerne (afsnit 10)
- Midttrafiks erfaringer med teknologiske omstilling (afsnit 10)

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, hvordan miljømål skal indarbejdes i strategiplanen, herunder:

- Skal bestillerne træffe beslutninger om teknologier og miljøstandarder, eller skal strategien binde bestillerne til fx CO₂- eller emissionsfri løsninger?
- Hvordan kan miljømål suppleres med initiativer for eksempel markedsføring og planlægning, så nuværende kunder bibeholdes og nye kunder tiltrækkes?
- Hvordan ønsker bestyrelsen løbende at sætte miljømæssige initiativer på den politiske dagsorden, både overfor bestyrelsen og bestillernes politikere?

Bilag

- Bilag 1 - Grøn strategi 2021-24

1-00-1-19

14. Temadrøftelse - Ny Normal – kundevenlige tiltag

Resumé

Midttrafik har løbende orienteret bestyrelsen om de tiltag, som er iværksat under corona for at gøre kunderne trygge ved at bruge kollektiv trafik. Administrationen fremlægger linjen fra det hidtidige arbejde, til de kommende måneders indsatser og undersøgelser henimod at kunne præsentere et egentligt indsatskatalog, når vilkår og forudsætninger under en Ny normal-situation er kendte, herunder myndighedernes retningslinjer og/eller ophævelse af nuværende restriktioner.

Sagsfremstilling

Først og fremmest har Midttrafik kommunikeret myndighedernes retningslinjer tydeligt, og tilpasset udmeldingerne efterhånden som samfundet har været yderligere nedlukket eller åbnet. Senest har Transportministeriet fx meldt ud, at belægningskapaciteten i busserne kan gå fra 50% til 70%, hvilket blev meldt ud til kunderne umiddelbart inden påsken.

Myndighedernes retningslinjer har haft en todelt effekt hos kunderne – på den ene side, har de sikret færre kunder og dermed bedre plads i bussen. Brug af mundbind og en række adfærdsråd har også været en del af kommunikationen (husk håndsprit, hold afstand, sæt dig ikke overfor en anden kunde, etc.). Alt sammen tiltag, der øger følelsen af, at der tages hånd om at skabe sikre forhold i bussen. På den anden side er den kollektive trafik også udråbt til et sted med smitterisiko, hvor fx Transportministeren flere gange har været ude og fraråde fx ældre at tage bussen, opfordret kunderne til at undgå myldretiden og generelt at bruge andre transportmidler end offentlig transport, hvis muligt. De sikkerhedsmæssige foranstaltninger er gået hånd i hånd med den kommunikerede smitterisiko i bussen.

Midttrafik vil fortsat følge myndighedernes retningslinjer tæt. Den fremtidige kommunikation om risikoen ved at benytte kollektiv trafik fra myndighedernes side, vil selvsagt have betydning for, hvordan Midttrafik kan kommunikere og markedsføre sig over for kunderne i en post-corona situation.

Der er dog grund til forsigtig optimisme.

Den 21. april meldte både statsminister Mette Frederiksen og formand for Venstre Jacob Ellemann Jensen ud, at de forventer, at mundbind i det danske samfund er en saga blot til september. Og de spæde tegn på at vaccinerne er med til at reducere i bekymringerne for at rejse med kollektiv trafik, kan også mærke hos Midttrafik – busserne fyldes i takt med, at kapacitetsbegrænsningerne hæves og i flextrafik, som har de mest sårbare borgere som kunder, oplever Midttrafik allerede nu, at der er stigende efterspørgsel.

Nye forudsætninger under corona-krisen

Kundernes oplevelser af den eventuelle risiko ved at benytte kollektiv trafik må dog også formodes at følges ad med andre steder i samfundet, som er blevet udråbt som risikofyldte. Fx storcentre, restaurationer, koncertsteder etc.

I hvilken grad vides af gode grunde ikke. Indtægterne hos Midttrafik – og de øvrige trafikselskaber – har været meget svingende i takt med nedlukninger og delvise genåbninger siden marts 2020. I foråret 2020 var indtægterne på tidspunkter nede på 10% af normalen, i sommeren 2020 lå de i perioder på 85-90% sammenlignet med samme periode året inden og i skrivende stund, hvor samfundet gradvis åbnes, ligger passagertallet på ca. 60% af samme periode i 2019.

Vi ved dog, at der er en række forhold og forudsætninger, som er opstået under corona-krisen og som Midttrafik skal være opmærksom på i sin kommunikation til kunderne og ikke mindst i videreudviklingen af den kollektive trafik post-corona.

Tryghedsskabende tiltag

Oplevelsen af at kollektiv trafik er forbundet med smitterisiko skal adresseres løbende henimod en ny normal ikke-risikofyldt situation. Derefter bør kommunikationen afløses af en optimistisk, positiv markedsføring, især med fokus på nye tiltag tilpasset kunderne.

Det vil være godt for den kollektive trafik, om der kom større viden og mere evidens om den reelle smitterisiko. Eksempelvis viser et studie fra Nordsjællands Universitetshospital baseret på en spørgeskemaundersøgelse blandt 90.000 respondenter, at det hverken er restauranter, fitnesscentre, indkøb eller offentlig transport de fleste rapporterede som et formodet smittested. Det var derimod typisk blandt venner, familie eller kolleger.

På baggrund af bl.a. dette studie har Midttrafik iværksat en overfladetest i busserne, udført af uvildige laboratorier. Men det vil være hensigtsmæssigt med flere videnskabelige studier, der undersøger forholdet mellem smitterisiko og kollektiv trafik, og gerne fra sundhedsmyndighedernes side.

Det udbredte hjemmearbejde

Ingen forventer, at arbejdsmåden vender fuldstændig tilbage til situationen før-corona, og slet ikke i vidensvirksomheder og administrative organisationer. Midttrafik forventer, at en del kunder vil have behov for at pendle mere fleksibelt, og der skal løbende tages stilling til tilpasning og udvikling af produkter. Midttrafik har lanceret Pendlerklip, der dog afløses af det landsdækkende Pendler20, som også vil blive solgt i Midttrafik app. Det potentielle modsætningsforhold mellem ønsket om at lancere landsdækkende produkter på tværs af trafikselskaberne og øvrige operatører, og behovet for at udvikle mere lokale/regionale produkter, vil blive adresseret administrativt og politisk.

Tilpasninger til øget brug af cykler

Cykelforhandlere har gentagende gange i pressen udtalt, at deres salg af almindelige cykler og el-cykler er steget under corona-krisen. Samtidig oplever Midttrafik en øget, især politisk, forventning om, at brugen af cykler i højere grad kan integreres i rejser med kollektiv transport.

PassagerPulsen anbefaler ligledes, at trafikselskaber m.fl. gør det nemmere for kunderne at kombinere cyklen og kollektiv transport (se bilag 1), og siger, at vi skal udbygge mulighederne for at have cyklen med i bussen og toget, og ensrette reglerne. Samtidig

skal vi investere i mere og bedre cykelparkering, og skabe trygge adgangsveje til og fra stationer og knudepunkter. Sidstnævnte gælder både almindelige cykler og elcykler.

I en artikel i IDA den 7. februar 2021 under overskriften "El-cykler erstatter biler og almindelige cykler" fremgår nedenstående tabel, som viser, hvilke transportformer, som el-cyklen har erstattet.

Hvilke af disse transportmidler har elcyklen erstattet på din vej på arbejde?

Procenter af dem, der kører elcykel .

	Mand	Kvinde	18-34 år	35-49 år	50-70 år	Alle
Egen bil/motorcykel	44%	34%	37%	50%	27%	38%
Samkørsel med i andre i deres bil	4%	5%	8%	0%	4%	5%
Firmabil/varevogn mm.	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Offentlig transport (bus, tog, metro mm.)	8%	32%	25%	15%	27%	23%
Knallert/scooter eller lignende	9%	2%	9%	5%	0%	5%
Almindelig cykel	64%	39%	46%	46%	55%	49%
Gang	12%	15%	17%	5%	18%	14%
Andet	0%	5%	8%	0%	0%	3%

Moderniseringen af den kollektive trafik

En række af ovenstående tiltag var allerede i gang inden corona-krisen.

De udfordringer Midttrafik havde før corona-krisen, har vi stadig. De unge fravælger i stigende grad kollektiv trafik, hvis de har andre muligheder, eller hvis bussen ikke går fra dør til dør. Ungdomskortet er en stor udfordring, da det indebærer en meget barrierefyldt bestillingsproces og i anvendelse er ungdomskortet ikke fleksibelt nok set i forhold til de unges transportadfærd og -behov. De unge tænder i højere grad på små biler og samkørsel, som også opleves som grønt, så længe de sidder flere sammen i én bil, en tendens som en nylig undersøgelse blandt unge i Midt- og Vestjylland også bekræfter.

Det har tidligere været fremlagt for bestyrelsen, at Midttrafik har et ønske om, at ungdomskortet kan moderniseres og gøres mere fleksibelt. Fx ønsker mange unge ikke at være bundet til bestemte perioder for brug af ungdomskort, men i højere grad benytte kollektiv trafik i kombination med andre transportformer – nogle dage har de samkørsel med andre på ungdomsuddannelser, nogle gange bliver de kørt af deres forældre etc. Det kræver dog enighed trafiksekskaberne imellem og ikke mindst en

udvikling af platformen mitungdomskort.dk. Midttrafik har fået ungdomskortet på Midttrafik app for at gøre bl.a. genbestillingen nemmere. I udfasningen af det fysiske ungdomskort har det vist, at der er en klar tendens til, at kunderne foretrækker ungdomskort på app frem for rejsekort. Men første gang kortet skal bestilles, skal de unge – eller i mange tilfælde deres forældre - stadig på mitungdomskort.dk. Som man har set det i forbindelse med det digitale hjemmearbejde, har corona-krisen også her i den grad skubbet til udviklingen, og Transportministeren har flere gange understreget behovet for, at trafiksselskaber og øvrige operatører udvikler fleksible produkter, som er tilpasset kunderne.

Side om side med udfordringerne, kan mere hjemmearbejde også give mulighed for flere lejlighedsvis kunder i den kollektive trafik. Nogle vælger måske at sælge bil nr. 2, det gør sig også gældende for dem, som investerer i elcykler. Her handler det om, at vi har fleksible billetprodukter, som er nemme at tilgå og nemme at forstå, og at cyklisterne har mulighed for at opbevare cyklen trygt ved et stoppested eller at tage den med i bussen i fremtiden – både inden i bussen og uden på. Etableringen af bedre cykelfaciliteter er en vigtig del af hele Midttrafiks tankegang om hubs og de services, der skal være til stede på de større knudepunkter.

Den igangværende undersøgelse om harmonisering af flex-produkter hænger også sammen med denne modernisering i og med, at en del af arbejdet beskæftiger sig med i hvilken grad og under hvilke vilkår, de åbne kørselsordninger i flextrafik kan gøres så fleksible, at de også vil være tilpasset ændrede transportvaner hos kunderne i den kollektive trafik i en Ny normal.

Administrationen mener, at det i høj grad handler om nye vaner, ny adfærd og nye valg hos kunderne, fremfor et bevidst fravalg af den kollektive trafik, når alle er vaccinerede og trykkes igen.

Midttrafiks opgave er at være god til at tilpasse produkterne til nye vaner og ny adfærd.

Midttrafiks indsatser på vej mod Ny normal

Hvad der bliver den nye normal i forhold fremmøde på arbejdspladsen eller antallet af rejser for at deltage i møder, kender vi af gode grunde ikke endnu.

Men Midttrafik forbereder sig på ændringerne.

Flere virksomheder har meldt ud, at de opsiges kontorarealer, da medarbejderne kan arbejde mere hjemmefra, og spørgsmålet er, om tre timers kørsel til og fra møder i København fra fx Østjylland synes at være en nødvendighed hver gang, efter et år med virtuelle møder. Andre ynder som nævnt nu at tage cyklen på arbejde og at skifte bil nr. 2 ud med en el-cykel fx

Cyklen er et sundt og miljøvenligt transportmiddel. På samme måde kan man argumentere for, at brugere af el-cykler ikke nødvendigvis skal tilbage i den kollektive trafik, men ønsker man at kombinere brugen af sin el-cykel (eller almindelige cykel) med brugen af kollektiv transport, bør Midttrafik og ejerne arbejde på, at stille sikre faciliteter til rådighed i forhold til parkering af cyklerne.

PassagerPulsens undersøgelse fra oktober 2020 om passagerernes oplevelser af kollektiv transport under corona-krisen fastslår 74-80 procent, at de tror, at de på et tidspunkt

kommer til at bruge kollektiv transport lige så meget som før Covid-19. 5-10 procent tror ikke, at de nogensinde kommer til at bruge kollektiv transport ligesom før. 13-16 procent er i tvivl.

./ <https://passagerpulsens.taenk.dk/undersoegelser/undersoegelse-passagerernes-oplevelser-under-og-efter-corona-nedlukningen>

På daværende tidspunkt var der endnu ikke en udrulning af vacciner i gang, så flere ser ganske givet lysere på kollektiv transport nu.

Indsatser de kommende måneder

Da Midttrafik endnu ikke kender forudsætningerne for den nye normal, er der væsentlige dele af forudsætningerne for at kunne sige, hvornår en ny normal indtræffer og hvordan, ikke tilstede endnu.

Men der er en række spørgsmål og indsatser, som administrationen har påbegyndt og vil arbejde videre med de kommende måneder:

- Hvorfor forlader nogle kundegrupper den kollektive trafik – alternative transportmidler? Utryghed? Andet?
- Hvad efterspørger kunderne i den kollektive trafik post-corona? Hvilken ny adfærd er der opstået og hvordan tilpasser Midttrafik sig den?
- I hvilken grad kan Midttrafik selv udvikle fleksible billetprodukter og hvor skal det ske i fællesskab med øvrige trafikselskaber og operatører (herunder bindinger ift. Takst Vest)?
- Hvad siger de økonomiske prognoser for den kollektive trafik i en Ny normal – indtægter, eventuelle kompenserende foranstaltninger fra staten og ejerne, besparelser pga. færre indtægter, andet?

Arbejdet med Ny normal - faseinddelt

Fase 1

Vilkår: Fortsat kapacitetsbegrænsning i bussen, krav om mundbind, bussen fortsat udråbt som smitterisikozone, krav om øget rengøring, selvbetjeningsmiljø i bussen. Hidtidige og fortsatte indsatser: Tryghedsskabende tiltag – ekstra rengøring, synlig rengøring, stoppestedsværter – uddeling af håndsprit og mundbind, information om rengøring (videomateriale), Midttrafik Live viser hvor mange der er med i bussen.

Fase 2

Vilkår: Løbende genåbning, restriktioner lempes løbende, fx kapaciteten øget i busserne flere gange, flere erhverv og samfundsinstitutioner åbner, flere kunder i bussen. Indsatser: Vedtagelse af faste initiativer som fx øget/omroket rengøring, fortsat opfordring til anvendelse af digitale produkter og ikke kontanter, forberedende undersøgelser til Ny normal – overfladetests i bussen af uvildige eksperter, cykelmedtagningsundersøgelse, udvikling af nye billetprodukter (fx pendlerklip). Markedsføring af dagsbilletter til feriedagene. Generel optimistisk formidling af covid-19-tiltag, der matcher den løbende genåbning.

Fase 3

Vilkår: alle (?) restriktioner ophørt, fuld genåbning jf. myndighederne. Indsatser: Målrettede markedsføringskampagner for at folk tilbage i bussen (baseret på egne og andre nye kundeundersøgelser), gennemførelse af cykelmedtagningsprojekt, markedsføre arbejde med etablering af hubs, harmonisering af flexprodukter, udvikling

af tilpassede produkter til Ny normal, alt sammen tilpasset ændrede transportvaner. Markedsføring af nyt Pendler20-produkt. Stigende markedsføring af den kollektiv trafik over for kunderne. Politisk branding af grøn omstilling. Takstpolitisk eventuelt billigere billetter – dagsbilletter i og uden for Aarhus til familier og turister, DSB's rejsepas. Drøftelse af om, der skal arbejdes med komfortmålsætninger og anderledes busindretning.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter oplæg til arbejdet med indsatsområder mod Ny normal.

Bilag

- Bilag 1 - goer_kollektiv_transport_mere_attraktiv-10_bud_paa_bedre_service-apr2021

1-00-1-19

15. Godkendelsesark for møde i bestyrelsen for Midttrafik den 12. maj 2021

Resumé

Underskrift af beslutningsprotokol for åben dagsorden.

Sagsfremstilling

Møde i bestyrelsen for Midttrafik den 12. maj 2021