



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
9. september 2022 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Den økonomiske situation i 2022 og 2023.....	3
2	Håndtering af økonomiske udfordringer pga. stigende brændstofudgifter og passagerfald under Covid-19.....	9
3	Ændringer af takster fra 15. januar 2023.....	11
4	Harmonisering af den åbne flextrafik.....	13
5	Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter	18
6	Midttrafiks finanspolitik 2022.....	20
7	Dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland	22
8	Økonomiske krav til busselskabers økonomi i forbindelse med udbud og ved kontraktindgåelse	24
9	Ændring af afregningsmodel for fremtidige A-kontrakter.....	26
10	Lovpligtige ændringer i trafikselskabernes standardvedtægter	28
11	Digitalisering og den kollektive trafik	29
12	Arrangementskørsel til Grøn Koncert og Smukfest.....	32
13	Forslag om generel ungdomsrabat fra Trafikselskaberne i Danmark til Transportministeren.....	34
14	Siden sidst	35
15	Eventuelt	37

1 Den økonomiske situation i 2022 og 2023

Resumé

Den usikre situation vedrørende stigende brændstofpriser og manglende kompensation for Covid-19 har en stor betydning for Midttrafiks økonomi. I 2022 forventes en udfordring for Midttrafiks ejerkreds på 255,2 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2022. I 2023 forventes stigende brændstofpriser samt indtægtsnedgang på 8 % at give en udfordring på 312,4 mio. kr.

Sagsfremstilling

Udsigten til kun at opnå kompensation for udgifter og manglende indtægter relateret til Covid-19 i januar og februar fordrer, sammen med stigninger i brændstofpriser og renter, at der ekstraordinært følges op på økonomien for 2022 og budget 2023. I det følgende materiale gennemgås udfordringer for Midttrafik og dets ejere. Det skal understreges, at udfordringerne tager udgangspunkt i Midttrafiks budgetter. Budgetterne, og dermed udfordringerne, hos de enkelte bestillere kan være anderledes, bl.a. fordi Midttrafik ikke ved, hvordan den kollektive trafik bliver P/L-reguleret hos den enkelte ejer, eller om der i øvrigt vil blive tilført midler til sektoren pga. tidligere års mindreforbrug.

Der er aftalt drøftelse af udfordringen fra Covid-19 mellem staten, KL og Danske Regioner i september.

Passagertallene viser en stigende tendens, og det smitter naturligvis af på indtægterne. Indtægtsforventningerne for 2022 opdateres igen til forventet regnskab i november, mens de for budget 2023 opdateres til 2. behandling, hvis tendensen fortsætter. Takststigninger på 4,9 %, effektivt 4 % pga. priselasticitet, er indregnet i budget 2023.

Forventninger til 2022

Midttrafiks samlede budget for 2022 er 1.737,9 mio. kr. Dette forudsætter fuld kompensation for forhold vedrørende Covid-19 og er eksklusiv den tillægsbevilling, der blev besluttet på bestyrelsesmødet 1. april 2022 pga. stigende brændstofpriser.

Udsigten til kun at opnå kompensation for årets to første måneder giver, sammen med stigende brændstofpriser, en væsentlig økonomisk udfordring for Midttrafik og dets bestillere. Med opdaterede prognoser forventes for Midttrafiks samlede drift en nettoudgift på 2.012,1 mio. kr. inklusive kompensation for januar og februar. Altså forventes der sammenlignet med budgettet et merforbrug på 274,3 mio. kr. For Midttrafiks ejerkreds forventes en nettoudgift på 1.700,3 mio. kr. og et merforbrug på 255,2 mio. kr. Tabel 1 viser Midttrafiks samlede økonomi og udfordringer på driftsområder, mens Tabel 2 viser byrdefordelingen pr. bestiller.

Merforbruget skyldes i alt væsentlighed udækkede konsekvenser af Covid-19 på 67,6 mio. kr. og en indekseffekt på 184,2 mio. kr. Af den manglende kompensation for Covid-19 skyldes 62 mio. kr. mistede indtægter mens 5,6 mio. kr. skyldes rengøring af busser, rutebilstationer og perroner mm. Indekseffekten skyldes hovedsageligt stigende brændstofpriser. Øvrige forhold giver anledning til en merudgift på 22,5 mio. kr., som, med enkelte undtagelser, svarer til afvigelsen mellem 1. forventet regnskab og budget 2022. For afvigelsesforklaringer herfor henvises derfor til Midttrafiks extranet (www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/okonomi/regnskab/), hvor 1. forventet regnskab kan hentes.

I april blev der lavet en tillægsbevilling for Midttrafiks ejerkreds på 87,8 mio. kr., som dækker en del af de likviditetsmæssige udfordringer for Midttrafik. Således er der fra Midttrafiks ejere en udækket indekseffekt på 77,3 mio. kr. Inklusive manglende kompensation er den udækkede udfordring 167,3 mio. kr. Midttrafik kan for nuværende håndtere denne udfordring inden for egne rammer indtil foreløbig afregning efter 3. kvartal. Den fulde udfordring består dog for Midttrafiks bestillere.

I det følgende gennemgås væsentlige udfordringer for de enkelte områder.

Beløb i mio. kr.	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	2022 inkl. komp. jan+feb	Afvigelse til budget 2022 inkl. komp.			Samlet
				Covid-19 (mar-dec)	Indeks (Bus og Flex)	Andet	
Busdrift							
Indtægter	-660,8	-572,2	-605,8	54,8	-	0,2	55,0
Operatørudgifter	1.375,3	1.505,7	1.531,4	3,4	147,0	5,7	156,1
Øvrige driftsudgifter	83,1	82,2420	81,708	1,4	-	-2,7	-1,4
Regionalt tilskud	-	-	-	-	-	-	-
Busdrift Total	797,6	1.015,8	1.007,3	59,6	147,0	3,2	209,8
Flextrafik							
Indtægter	-20,1	-20,2	-20,2	-	-	-0,1	-0,1
Operatørudgifter	537,9	570,1	592,8	-	37,2	17,7	55,0
Øvrige driftsudgifter	-	-	-	-	-	-	-
NOP - Ny Optimeringsplatform	4,0	4,0	4,0	-	-	-	-
Flextrafik Total	521,8	553,9	576,6	-	37,2	17,6	54,8
Letbanedrift							
Indtægter	-83,0	-67,0	-76,2	6,8	-	-	6,8
Operatørudgifter	271,9	271,9	271,9	-	-	-	-
Øvrige driftsudgifter	10,2	11,8	11,8	0,8	-	0,8	1,6
Letbanesekretariat	1,0	1,0	1,0	-	-	-	-
Letbanedrift Total	200,2	217,7	208,5	7,6	-	0,8	8,4
Togdrift							
Indtægter	-14,9	-12,1	-16,2	0,4	-	-1,7	-1,3
Operatørudgifter	63,8	63,8	63,8	-	-	-	-
Øvrige driftsudgifter	0,7	0,7	0,7	-	-	-0,0	-0,0
Investeringsstilskud	12,1	12,1	12,1	-	-	-	-
Togdrift Total	61,7	64,5	60,4	0,4	-	-1,7	-1,3
Øvrige fællesudgifter							
Administrative udgifter	145,9	144,9	144,9	-	-	-1,0	-1,0
Billetkontrol	8,3	5,4	3,6	-	-	-4,7	-4,7
Finansielle poster	-	8,3	8,3	-	-	8,3	8,3
Tjenestemandspension	2,5	2,5	2,5	-	-	-	-
Øvrige fællesudgifter Total	156,7	161,0	159,2	-	-	2,6	2,6
Resultat til byrdefordeling	1.737,9	2.012,9	2.012,1	67,6	184,2	22,5	274,3
Heraf Trafikselskaber og øvrige	292,8	302,5	311,9	-	19,1	0,0	19,1
Midttrafiks ejere i alt	1.445,1	1.710,4	1.700,3	67,6	165,1	22,4	255,2

Tabel 1. Midttrafiks samlede økonomi fordelt på driftsområder. Fra venstre vises: Budget 2022 forudsat fuld kompensation for Covid-19; 1. forventet regnskab 2022; seneste skøn for 2022 forudsat kompensation i januar og februar; afvigelse mellem seneste skøn og budget 2022 fordelt på effekter af Covid-19, indeks (stigende brændstofpriser) samt øvrige forhold.

Beløb i mio. kr.	B2022 inkl. komp.	FR1 2022	2022 inkl. komp. jan+feb	Afvigelse til budget 2022 inkl. komp.				Samlet
				Covid-19 (mar-dec)	Indeks, Bus	Indeks, Flex-trafik	Andet	
Favrskov	26,5	29,8	31,0	0,3	1,6	0,8	1,9	4,5
Hedensted	8,3	10,2	10,5	0,3	0,7	0,4	0,8	2,2
Herning	50,1	55,0	56,9	1,2	4,8	0,2	0,6	6,8
Holstebro	19,9	21,4	21,9	0,4	0,9	0,2	0,4	2,0
Horsens	57,2	65,8	67,0	1,7	5,8	0,5	1,8	9,8
Ikast-Brande	16,9	18,5	18,9	0,1	1,4	0,1	0,3	2,0
Lemvig	10,6	11,9	12,1	0,1	0,8	0,2	0,5	1,5
Norddjurs	30,1	32,5	33,6	0,3	2,4	0,4	0,4	3,5
Odder	9,7	10,7	11,2	0,2	0,8	0,1	0,4	1,5
Randers	85,3	104,3	106,8	2,8	14,2	0,6	3,8	21,5
Ringkøbing-Skjern	26,3	29,5	31,5	0,4	3,7	0,3	0,8	5,1
Silkeborg	47,5	62,3	61,6	1,9	9,4	0,5	2,4	14,2
Skanderborg	28,8	32,0	33,8	0,6	3,6	0,4	0,5	5,1
Skive	37,0	40,3	41,3	0,7	1,7	0,8	1,1	4,3
Struer	5,7	5,8	6,1	0,1	0,5	0,1	-0,2	0,4
Syddjurs	24,2	27,8	29,0	0,5	2,1	0,5	1,8	4,9
Viborg	44,7	50,2	51,8	1,5	4,9	0,3	0,3	7,1
Aarhus	338,7	412,3	393,2	27,4	42,2	1,7	-16,8	54,5
Region Midtjylland	577,6	690,0	682,1	27,1	45,8	10,0	21,6	104,5
Midttrafiks ejere i alt	1.445,1	1.710,4	1.700,3	67,6	147,0	18,2	22,4	255,2
Staten (ikke bestillerfordelt)	-	9,7	-	-	-	-	-	-
Trafikselskaber og øvrige	292,8	292,8	311,9	-	-	19,1	0,0	19,1
Byrdefordeling i alt	1.737,9	2.012,9	2.012,1	67,6	147,0	37,2	22,5	274,3

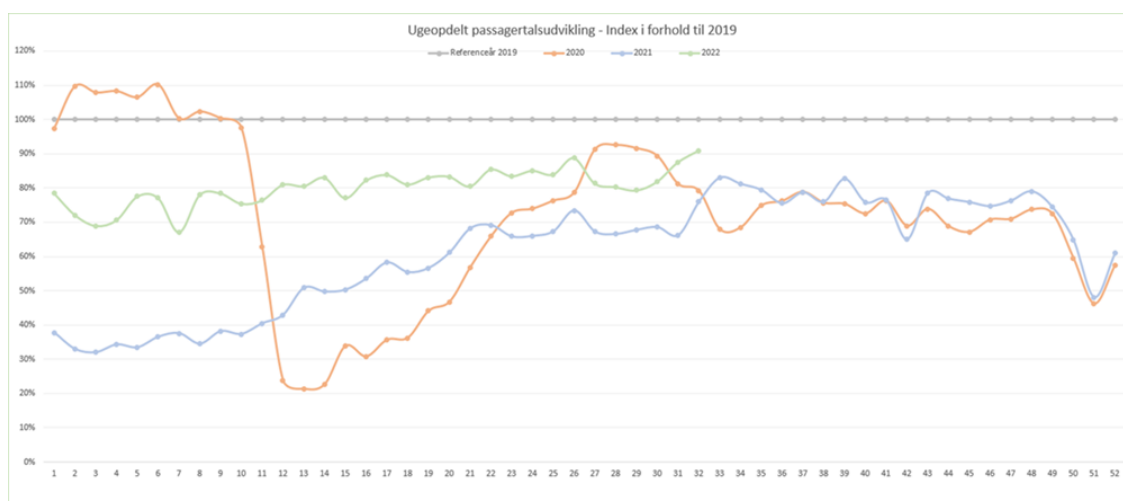
Tabel 2. Byrdefordeling af Midttrafiks nettoudgifter. Fra venstre vises: Budget 2022 forudsat fuld kompensation for Covid-19; 1. forventet regnskab 2022; seneste skøn for 2022 forudsat kompensation i januar og februar; afvigelse mellem seneste skøn og budget 2022

Busdrift - Indtægter

Forventningerne til busindtægter er de samme som i Forventet Regnskab 1 – 2022, men med den væsentlige forskel, at der ikke længere forventes fuld kompensation for indtægtsnedgang relateret til langtidseffekter af Covid-19 i hele 2022, men kun for indtægtsnedgang i januar og februar 2022. Derfor forventes der mindreindtægter i størrelsesordenen 54,8 mio. kr. som følge af manglende kompensation for indtægtsnedgang relateret til langtidseffekter af Covid-19, i perioden marts-december 2022. Busindtægterne fordeles efter en dynamisk indtægtsdelingsmodel, som i 2022 er baseret 50 % på sidste år resultat, og 50 % datadrevet. Selve indtægtsdelingsmodellen bliver opdateret efter hvert kvartal, hvor den så kommer til at bestå af rejseaktivitetsdata for det netop afsluttede kvartal, samt de tre foregående kvartaler. Den endelig afregning vil dog altid foregå efter faktiske tal for det pågældende regnskabsår.

Busindtægterne forudsættes resten af året at ligge 15 % under seneste normalår (2019) som følge af langtidseffekter af Covid-19. Dette skøn er behæftet med væsentlig usikkerhed. Ændringer i denne forudsætning (fx stigende indtægter) vil indgå i forventet regnskab efter 3. kvartal. Passagerantallet var stærkt påvirket af nedlukningen i starten af året, men har siden genåbningen af samfundet været støt stigende gennem hele foråret. Passagerindekset i 2022 er det bedste Midttrafik har set siden Covid-19, med undtagelse af sommeren 2020, og tallene efter sommerferien ser umiddelbart ud til at fortsætte tendensen med et støt stigende antal passagerer.

Udviklingen ses af Figur 1.



Figur 1. Ugeopdelt passagertalsudvikling - Index i forhold til 2019.

Busdrift - Operatørudgifter

Midttrafik har dækket busselskabernes udgifter til ekstraordinær rengøring af busser. Af den totale, afholdte udgift til rengøring falder 3,4 mio. kr. udenfor statens kompensation og belaster derfor Midttrafiks bestillere. Rengøring blev indstillet med udgangen af juni 2022.

De stigende brændstofpriser er fortsat en stor udfordring og som følge heraf forventes en merudgift på 147 mio. kr. sammenlignet med budgettet for 2022. I 1. forventede regnskab var skønnet 119,4 mio. kr.

Busdrift - Øvrige driftsudgifter

Der forventes en merudgift på 1,4 mio. kr. til rengøring på rutebilstationer for perioden marts til juni måned. Der er gennemført særlig rengøring, som ikke vil blive kompenseret. Rengøring blev indstillet med udgangen af juni 2022.

Flextrafik

Forventningerne til kørslen med Flextrafik er de samme som i Forventet Regnskab 1. kvartal, men med den væsentlige forskel, at indeksreguleringen på vognmandsbetalingen er steget siden sidst. Dette er sket som følge af øgede brændstofpriser, som ekstraordinært har medført en regulering af vognmandspriserne fra maj 2022. Indeksreguleringer sker månedligt med udgangspunkt i Trafikselskabernes omkostningsindeks. Indeksreguleringerne forventes at medføre et merforbrug i 2022 på 18,2 mio. kr.

Letbanedrift

Der forventes mindreindtægter i størrelsesordenen 6,8 mio. kr. som følge af manglende Corona-kompensation for perioden marts-december. Det skal bemærkes at indtægterne til Letbanen er henført udelukkende på baggrund af de reelt forventede indtægter, og ikke ud fra den fordelingsmodel der anvendes på busområdet, hvor halvdelen af indtægterne fordeles i forhold til reelt indkørte og den anden halvdel i forhold til de budgetterede indtægter. Det skyldes at indtægtsforventningerne er fastlagt af parterne selv, og ikke af Midttrafik.

På baggrund af indtægtsfordelingen i årets første 6 måneder, er det vurderingen at kunderne vender hurtigere tilbage til Letbanen end til busdriften generelt. Der er i årets sidste 6 måneder forventet et indtægtstab i forhold til budgettet på knap 10 %, og således en forventning om at der i perioden vil mangle ca. 10 % af kunderne.

Dertil kommer merudgifter til rengøring af perroner m.m. ligeledes for perioden marts til juni. Her er der af kontraktmæssige årsager gennemført særlig rengøring, som ikke vil blive kompenseret. Merudgiften udgør 0,8 mio. kr. Rengøring blev indstillet med udgangen af juni 2022.

Både mindreindtægt og merudgift vil blive finansieret 50/50 af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Øvrige bestillere vil ikke blive påvirket af forholdene.

Togdrift

For togdrift forventes mindreindtægter i størrelsesorden 0,4 mio. kr. Mindreindtægten kan henføres til Lemvigbanen. Som for Letbanen er vurderingen udelukkende sket på baggrund af de reelt forventede indtægter i 2022, og ikke efter modellen anvendt under busdrift, der baserer sig på 50 % på reelle indtægter og 50 % på budgetterede indtægter.

De reelle indtægter på Holstebro-Skjern forventes at overstige budgettet med ca. 2 mio. kr. Indtægterne på Holstebro-Skjern er budgetteret for lavt, da kendskabet til indtægtsgrundlaget var mangelfuldt ved Region Midtjyllands overtagelse af banen i 2019.

Udgifter til togdrift vedrører kun Region Midtjylland. Øvrige bestillere vil ikke blive påvirket af afvigelserne.

Status på budget 2023

Siden budgetforslag 2023 blev udsendt til høring hos Midttrafiks bestillere, er der sket væsentlige stigninger i de indeks, der anvendes til at regulere operatørbetalingen for bus og flextrafik. Udviklingen skyldes hovedsagelig stigende brændstofpriser, men den stigende rente har også en betydning. De nye skøn afviger i høj grad fra de antagelser, der danner baggrund for budgetforslaget.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i indeksskøn fra maj 2022. Tabel 3 viser udviklingen til opdaterede skøn fra august 2022.

Indeks	maj-22	aug-22	Ændring
Omkostningsindeks	133	138,8	+4,4%
Omkostningsindeks u/brændstof	129,5	131,6	+1,6%
Gasindeks	153,7	148,4	-3,4%
HVO-indeks	164,2	169,9	+3,5%
El-indeks	131,9	136,4	+3,4%

Tabel 3. Udvikling i indeksskøn fra maj 2022 (budgetgrundlag for 2023) til august 2022. Indeksskøn er hentet fra Trafikselskaberne i Danmark (trafikselskaberne.dk/omkostningsindeks/)

Med opdaterede indeksskøn forventes for nuværende at budgetforslag 2023 for Midttrafiks ejerkreds at være underbudgetteret med 57 mio. kr. I budgetforslaget er allerede indregnet en indekseffekt for bus og Flextrafik på samlet 195,2 mio. kr., som de

57 mio. kr. skal lægges til. Den samlede udfordring vedr. indeks er således 252,2 mio. kr. Lægges indtægtstab på 8 % til, står Midttrafiks ejerkreds i 2023 med en udfordring på 312,4 mio. kr.

Tabel 4 viser fordelingen for Midttrafiks ejerkreds.

Beløb i mio. kr.	Opdateret indeksudfordring			Indtægtstab 8%	Udfordring i alt	BF 2023 inkl. indekstigning
	Bus	Flextrafik	I alt			
Favrskov	2,7	1,2	3,9	0,2	4,1	31,6
Hedensted	1,2	0,6	1,8	0,3	2,0	11,9
Herning	7,6	0,3	7,9	0,9	8,8	58,7
Holstebro	1,4	0,4	1,8	0,3	2,1	21,7
Horsens	9,7	0,9	10,6	1,4	12,0	71,2
Ikast-Brande	2,3	0,2	2,6	0,0	2,6	20,3
Lemvig	1,4	0,3	1,6	-	1,6	13,0
Nørddjurs	3,9	0,7	4,7	0,2	4,8	35,9
Odder	1,1	0,2	1,4	0,2	1,6	11,6
Randers	20,8	1,1	21,8	2,1	23,9	112,1
Ringkøbing-Skjern	5,5	0,5	5,9	0,3	6,2	33,0
Silkeborg	12,0	0,8	12,8	1,6	14,4	63,6
Skanderborg	4,9	0,7	5,6	0,6	6,2	35,0
Skive	3,1	1,2	4,3	0,6	5,0	42,9
Struer	0,7	0,1	0,9	0,1	0,9	7,0
Syddjurs	3,5	0,8	4,3	0,4	4,6	32,2
Viborg	8,1	0,6	8,6	1,3	9,9	55,2
Aarhus	61,7	2,6	64,3	24,7	89,0	396,0
Region Midtjylland	71,6	15,7	87,4	25,3	112,7	699,3
Midttrafiks ejere i alt	223,2	29,0	252,2	60,2	312,4	1.752,3

Tabel 4. Indekseffekt efter skøn fra august 2022 samt forventede mistede indtægter pga. Covid-19. Sammenligning er budget 2022 forudsat fuld kompensation. Fra venstre vises: opdaterede indeksskøn for bus, Flextrafik og i alt; indtægtstab på 8 %; budgetforslag 2023 inklusiv opdateret indekstigning.

I budgetforslaget er der taget forbehold for indeksreguleringer. Midttrafik har i den forbindelse påkaldt sig retten til at justere budget 2023 til 2. behandling i det tilfælde det medfører væsentlige udfordringer for Midttrafiks likviditet og cash-flow.

Budgetforslag 2023 indeholder en væsentlig antagelse om at der i 2023 stadig vil være en indtægtsnedgang som følge af en langtidseffekt af Covid-19, helt konkret en 8 % indtægtsnedgang for hele 2023. Såfremt der i efteråret 2022 skulle være en markant positiv eller negativ udvikling i Midttrafiks indtægter, vil det blive afspejlet i den endelig revidering af budget 2023, herunder effekten på de allerede indregnede takststigninger.

Det endelige budget 2023 vil blive korrigeret for de politiske beslutninger, den enkelte ejer træffer for både indtægts- og udgiftssiden for kollektiv trafik, og som givetvis vil ligge lavere end ovenstående tabel. Der henvises til dagsordenspunktet om de økonomiske udfordringer for kollektiv trafik, og hvad Midttrafik og ejerne kan gøre ved dem.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

2 Håndtering af økonomiske udfordringer pga. stigende brændstofudgifter og passagerfald under Covid-19

Resume

Midttrafik og den kollektive trafik i Midtjylland står over for en stor økonomisk udfordring pga. stigende energjudgifter og passagerfald under Covid-19. Administrationen præsenterer anbefalinger til, hvordan udfordringen skal håndteres.

Sagsfremstilling

Midttrafik står, som det fremgår af andet dagsordenspunkt, over for en stor økonomisk udfordring for at kunne håndtere den økonomiske situation, der er opstået pga. stigende energjudgifter og passagerfald under Covid-19. Den økonomiske udfordring for buskørsel, flextrafik, letbane og togdrift er potentielt i størrelsesordenen 255 mio. kr. i 2022 og 312 mio. kr. i 2023.

I bilag 1 gennemgår administrationen konsekvenserne, hvis en sådan udfordring skal løses ved omlægninger af den kollektive trafik. Det vil betyde, at omtrent 30 % af alle køreplantimer skal fjernes. Tilpasning til de økonomiske udfordringer gennem driftsbesparelser vil således være forbundet med stor indgriben i den samlede kollektive trafik og give varig skadevirkning på passagertallet.

En væsentlig reduktion af den kollektive trafik vil desuden have en stor indflydelse på den grønne omstilling, indsatsen for bedre fremkommelighed, mobilitet i yderområderne. Alle disse positive effekter af den kollektive trafik vil lide skade af store omlægninger af busnettet.

De nuværende udfordringer forventes at være midlertidige. Passagertallet stiger langsomt mod 2019-niveau, som først forventes i 2024. Det tager tid at ændre transportvaner og samtidig har trafikelskaber først fra foråret 2022 haft mulighed for aktivt at markedsføre den kollektive trafik for at få kunderne tilbage efter Covid-19. Energipriserne forventes også på sigt at komme ned på et lavere niveau end i dag. Løsninger, der imødekommer den forventeligt midlertidige økonomiske udfordring med begrænset indvirkning på driften, vil derfor i høj grad være at foretrække.

Anbefalinger til håndtering af udfordringerne

Baseret på tidligere tilfælde af behov for håndtering af økonomiske udfordringer i den kollektive trafik har administrationen i bilaget præsenteret flere anbefalinger til, hvordan udfordringerne kan håndteres:

- Omlægninger bør planlægges i en proces, der giver god tid til dialog mellem kommuner og region.
- Der bør være tid til, at borgerne og vognmændene kan inddrages.
- Midttrafiks kontrakter med vognmænd skal respekteres, så det fremover fortsat vil være attraktivt for vognmænd at byde på kontrakter med Midttrafik.

Midttrafik og ejernes muligheder

Politisk

Formanden og næstformanden for Midttrafiks bestyrelse mødes i september 2022 med KKR, hvor de vil opfordre til, at der indgås en politisk aftale på tværs af kommunerne og med regionen for at håndtere de økonomiske udfordringer med mindst mulig skade på den kollektive trafik.

Trafikselskaberne i Danmark, med Midttrafiks bestyrelsesformand i spidsen, indgår i tæt dialog med KL og Danske Regioner for se på mulighederne for at finde gode løsninger på landsplan. Det kunne fx være, at staten kompenserer for passagerfaldet efter Covid-19 i en længere periode end til februar 2022, at staten giver mulighed for lånefinansiering af den økonomiske udfordring over en årrække og at trafikselskaberne får lov til ekstraordinært at hæve taksterne mere end det normale takstloft.

Ejerne

Midttrafiks administration er i dialog med alle kommuner og regionen for at give dem rådgivning om, hvordan evt. omlægninger kan gribes an baseret på fakta i den enkelte kommune og regionen.

Midttrafiks administration

Når omfanget af besparelserne er kendt, vil direktionen i Midttrafik lave et oplæg til bestyrelsen om tilpasninger i administrationen, så Midttrafik fortsat er landets billigste trafikselskab. For at sikre en god gennemførelse af omlægninger og besparelser er der brug for ressourcer i administrationen, til omlægningen er gennemført. En fuld tilpasning af administrationen vil derfor først kunne eksekveres efter gennemførelse af omlægningen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, hvordan der sikres en god proces for håndtering af de økonomiske udfordringer.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Håndtering af økonomiske udfordringer pga. stigende brændstofudgifter og passagerfald under Covid-19
- 2.b Bilag 2 - Notat til KL og Danske Regioner

3 Ændringer af takster fra 15. januar 2023

Resume

Administrationen fremlægger forslag til ændrede takster fra 15. januar 2023.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 4,9 % for 2023. Takststigningsloftet fastlægger grænsen for, hvor meget trafikskaberne må hæve taksterne. I budgetforslaget for 2023 er forudsat, at det fulde takststigningsloft udnyttes.

Som en del af Takst Vest er det aftalt, at trafikskaberne, DSB og ARRIVA skal have fælles pendlerkort, og samme takster for disse. Det fremlagte takstforslag er derfor afstemt med DSB/ARRIVA.

Øvrige takststigninger foreslås lagt på rejsekortrejser. Det hænger primært sammen med en forventet udvikling om, at rejsekortet på sigt overføres til mobile enheder. Dermed gøres det lettere tilgængeligt for kunder, der i dag anvender kontantbilletter, og det vil derfor kunne medføre et fremadrettet indtægtstab, hvis der er for stor forskel på prisen på kontantbilletter og prisen på rejsekortrejser. Med de foreslåede takster minimeres dette gab, og det fremadrettede indtægtsgrundlag sikres bedst muligt.

Taksterne på kontantbilletter foreslås således at blive holdt i ro.

Ud over forslagene til nye takster på kontantbilletter, rejsekort og pendlerkort fremlægges også forslag til justeringer af takster for særlige billettyper – herunder særlige pensionistkort m.m.

Sagsfremstilling

Det samlede forslag til takster for 2023 fremgår af bilag.

Samlet stiger taksterne på pendlerkort med 3,4 %. Forslaget er afpasset med togoperatørerne og de øvrige trafikskaber, så der fra 2023 er identiske takster for pendlerkort i hele Takst Vest området. Hidtil har enkelte af Midttrafiks pendlerkorttakster været lavere end hos andre vstdanske trafikskaber, men det var en del af målsætningen i Takst Vest at sikre ensartethed her. Dette mål er med de foreslåede takster opfyldt.

Rabat til børn og pensionister på pendlerkort er fastlagt gennem Takst Vest. Børn får 50 % rabat og pensionister får 25 % rabat.

Midttrafik sælger også særlige pensionistkort, der kun er gyldige i busser. I nogle kommuner sælges et årskort til 365 kr. Dette foreslås hævet til 385 kr. Ligeledes foreslås det generelle deltidspensionistkort hævet fra 180 kr. til 195 kr. pr. måned. Taksten for fuldtidspensionistkortet foreslås hævet fra 360 kr. til 390 kr. pr. måned.

Det særlige PendlerKlip-kort i Midttrafiks app følger taksterne for pendlerkort for en måned, og stiger derfor tilsvarende.

Taksterne på rejsekort stiger samlet med 7,6 %. Det samme er tilfældet for Midttrafiks klippekort på Midttrafik App, som følger taksterne på rejsekort. Grundtaksten for en rejsekortrejse på to zoner stiger fra 18 kr. til 19,50, mens tre-zoners taksten stiger fra 28,50 kr. til 31 kr. For længere rejser stiger grundtaksten med 2 kr. Grundtaksten er ikke altid den takst, kunden betaler, idet en stor del af kunderne får mængderabat afhængig af, hvor meget man rejser. Disse mængderabatter er aftalt i Takst Vest og

fortsætter uændret. Rejser man mere end fire gange pr. måned får man rabat på 10 %, mere end 16 rejser giver 25 % rabat og ved mere end 34 rejser pr. måned er rabatten på 40 %. Ligeledes får børn 50 % rabat og pensionister 25 % rabat.

Kontanttaksterne foreslås holdt i ro. Årsagen hertil er et ønske om at tilnærme rejsekorttakster til kontanttakster, da rejsekort på sigt forventes at kunne anvendes i trafikselskabernes app's. Dermed bliver rejsekort lettere tilgængeligt for kunder, der i dag køber kontantbilletter. Man må derfor antage, at flere app-kunder vil skifte fra kontantbillet til rejsekort, og et for stort gab mellem taksterne på de to produkter vil kunne udfordre Midttrafiks indtægtsgrundlag fremadrettet. Samme strategi for takster anvendes i flere andre selskaber og hos togoperatørerne.

Som konsekvens af dette foreslås derfor også, at særlige kontantbilletter som dagsbilletter og forskellige turisttilbud også holdes takstmæssigt i ro. Det samme gør sig gældende for de tillæg, der er på billetter til hhv. Billund og Tirstrup Lufthavn.

Et samlet forslag til takster for 2023 fremgår af vedlagte bilag. Samtidig er forskellen til nuværende takster beregnet. Disse har været gældende siden 2021, da der ikke var takststigninger i 2022. Ligeledes er udarbejdet en opgørelse, der viser udvikling i takster fra 2017 og til det fremlagte takstforslag.

Den samlede provenu-gevinst ved takstforslaget er på busområdet beregnet til knap 20 mio. kr., på letbanen 3,4 mio. kr. og på togdrift (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern) til 0,6 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at forslag til takster for 2023 godkendes.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Takstforslag 2023
- 3.b Bilag 2 - Takstsammenligning 2017-2023

4 Harmonisering af den åbne flextrafik

Resume

Den åbne flextrafik bidrager til en god mobilitet for borgerne i Midtjylland. Administrationen har lavet en model for harmonisering af den åbne flextrafik, der har været i politisk høring blandt kommunerne. Modellen er mindre kompliceret og lettere at forstå for kunderne end de nuværende tilbud. Den tilbyder kunderne en sammenhængende og nemmere tilgængelig åben flextrafik, hvor kunderne kan finde rejsemuligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik på Rejseplanen.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik udfører flere former for koordineret kørsel i flextrafik, hvoraf nogle er visiterede ordninger (fx handicapkørsel og patientbefordring), mens andre er åbne for alle borgere.

Den åbne flextrafik i form af Flextur, Flexbus og Plustur bliver i dag tilbudt kunderne i mange forskellige ordninger på tværs af kommunerne i Midtjylland. Det omfatter takster, prisaftaler, særlige prisstrukturer, rabatordninger, rejseregler, rejsehjemmel, særordninger (fx Flextur Ung), byzoner og tidsintervaller for kørsel.

Midttrafik har gennemført en omfattende undersøgelse af den åbne flextrafik blandt nuværende og potentielle kunder. Den peger på, at paletten af flextilbud og bestillingsmuligheder i dag er for kompleks. Kunderne har svært ved at forstå mulighederne for at anvende den åbne flextrafik.

Midttrafiks bestyrelse har i 2021 besluttet at harmonisere den åbne flextrafik, så kunderne får enklere adgang til information, bestilling og betaling. Samtidig skal prisstrukturen ensrettes. Flextrafik skal være let at forstå og de tilbudte produkter skal give kunderne værdi i form af bedre mobilitet.

Administrationen har drøftet et konkret forslag til harmonisering med kommunerne. Efterfølgende er der gennemført en politisk høring.

Kommunernes høringssvar, administrationens kommentarer hertil samt den samlede model for harmonisering er samlet i de vedlagte bilag.

Overordnet vision for harmonisering af den åbne flextrafik

Kollektiv trafik er et velfærdsgode og skal være et tilbud til alle borgere, så der er lige frihed og muligheder for borgerne i regionen. Midttrafik skaber som trafikselvskab rammerne for, at kommuner og region kan tilbyde kollektiv trafik, der passer til aktuelle behov og lokale ambitioner. Serviceniveauet kan variere, men produkterne skal være relevante, tilgængelige og bidrage til at skabe god mobilitet for borgerne.

Her kan den åbne flextrafik spille en vigtig rolle. Den tilbyder en bred basismobilitet. Den kører kun ved bestilling/behov men tilbyder til gengæld kørsel, hvor der ikke er kollektiv trafik. Det gør den åbne flextrafik effektiv som alternativ til fast rutekørsel med få passagerer – fx i tyndt befolkede områder eller i ydertidspunkter med lavt transportbehov.

Skal den åbne flextrafik opfylde sit fulde potentiale som effektiv, fladedækkende basis-mobilitet i fremtidens transportbillede, skal tilbuddet fremstå enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Det gør det ikke i dag.

Midttrafik vil løse udfordringerne ved at harmonisere den åbne flextrafik. Kunderne skal i stedet tilbydes en løsning, der er kendetegnet ved:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét sted efter kollektiv trafik.
- Samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Ingen kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bliver bestilt som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Midttrafik kan med en harmoniseret løsning give kunderne god information på tværs af de 18 kommuner.

I respekt for forskelligheden i kommunernes sammensætning, transport- og bystruktur og prioriteringer på mobilitetsområdet, giver harmoniseringen fortsat kommunerne indflydelse på det lokale serviceniveau. Det sker gennem følgende håndtag:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik, for at undgå konkurrence med kollektiv trafik.
- Kommunen kan fastlægge steder i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra til en takst, der ligger tæt på prisen for kollektiv trafik.

Med harmoniseringen får den enkelte kommune således ingen muligheder for at lave lokale særordninger på fx priser eller billettyper, men kan i høj grad stadig påvirke det lokale serviceniveau ved at udpege byzoner og de steder, hvor kunderne skal kunne rejse til med en lavere takst.

Harmoniseringsmodellen for den åbne flextrafik

Termer i den åbne flextrafik

Den åbne flextrafik indeholder tre produkter:

- Flextur: et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse, som kunden vælger.
- Plustur: et tilbud om kørsel fra en adresse til/fra den kollektive trafik. Det er således et tilbud om, at borgerne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik.
- Flexbus: et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder, som man kender det fra busser. Forskellen er blot, at en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den.

I harmoniseringen af den åbne flextrafik anvendes tre begreber, når det lokale serviceniveau skal fastlægges:

- Byzone: et område omkring en by, hvor kunden som udgangspunkt ikke får tilskud til at køre med åben flextrafik, da der er god kollektiv trafik, som flextrafik ikke skal konkurrere med.

- Servicested: et sted, hvor kommunen ønsker at gøre det nemt og billigt for kunderne at rejse til, fx borgerservice, ældrecenter, sygehus etc.
- Skiftested: et sted, hvor kommunen vil gøre det nemt og billigt for kunderne at køre til for at skifte til den kollektive trafik, fx banegårde, større trafikterminaler og udvalgte stoppesteder.

Den endelige model for harmonisering

Med udgangspunkt i vision og høringssvar har administrationen udarbejdet den endelige model for harmonisering. Modellen afvejer de forskellige hensyn, der er nødvendige for en harmonisering af den åbne flextrafik, som mindsker kompleksiteten for kunderne og beskytter kommunernes økonomi.

I den endelige model har administrationen inddraget kommunernes politiske høringssvar og administrative bemærkninger bl.a. på følgende måde:

- Flextur til den laveste takst, 3 kr. pr. km, er begrænset til 20 km, hvorefter taksten stiger til 7 kr. pr. km, for at undgå konkurrence med kollektiv trafik.
- Fjernet muligheden for at bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel i Flextur, som er uafhængig af kollektiv trafik, da især periodekort (Ungdomskort, pensionistkort etc.) ellers ville have givet ubegrænset kørsel med Flextur uden ekstra udgift for kunden.
- DSB/Arrivas rejsehjemmel er blevet tilføjet som gyldigt rejsehjemmel i Plustur, som bruges til at bringe kunden til/fra den kollektive trafik. Det er ikke alle typer billetter fra DSB/Arriva, fx Orange billet, der kan bruges i Plustur, ligesom de heller ikke kan i Midttrafiks busser og tog.
- Tidsplanen er tilrettelagt, så kommunerne kan gennemføres lokal høring af de valg, kommunen har truffet inden for rammerne af den harmoniserede åbne flextrafik, dvs. servicesteder, skiftsteder og byzoner.

De væsentligste kritikpunkter fra høringssvarene, som vi ikke har imødekommet i modellen for harmonisering er:

- Lokale takster, billettyper eller andre særlige forhold. Årsagen er, at det vil genindføre kommunegrænser, hvis enkelte kommuner har særlige regler inden for egen grænse. Dermed vil det gøre tilbuddet komplekst for brugerne samt gøre det vanskeligt at få det samlede tilbud på Rejseplanen.
- Lavere takster. Hvis de generelle takster skulle sættes lavere, vil det betyde en højere nettoudgift end i dag for nogle af de kommuner, der hidtil ikke har haft så lave takster. Det har desuden været vigtigt at skabe et økonomisk råderum til at lade kommunerne indføre servicesteder og skiftsteder og dermed højne det lokale serviceniveau, hvis man ønsker det.
- Telefonisk bestilling af Plustur. Plustur fremsøges og bestilles i sammenhæng med anden kollektiv trafik, hvilket kun kan ske på Rejseplanen. Medarbejderne i Midttrafiks bestillingsmodtagelse kan ikke fremsøge og bestille disse ture på vegne af kunden.
- Finansiering af kørsel til sygehuse. Midttrafik kan ikke pålægge regionen at betale for Flextur til sygehusene. Midttrafik kan heller ikke indføre, at fx borgernes hjemkommuner betaler for kørsel til netop sygehuse. En alternativ fordeling af kørsel til sygehus bør bero på en aftale mellem alle kommuner, så også denne del håndteres ens på tværs af kommunerne. Midttrafik følger kørslen til sygehuse nøje og evaluerer efter et år. Måtte det vise sig, at det giver anledning til problemer, vil administrationen drøfte med kommuner og region, hvordan problemet kan løses.

I bilag 3 gennemgås disse overordnede emner i modellen:

- Serviceniveau for de tre ordninger Flextur, Plustur og Flexbus
- Pris, hvor alle kommuner har samme pris inden for og på tværs af kommunegrænser uden mulighed for lokale særordninger.
- Bestillingsmuligheder, hvor nuværende bestillingsmuligheder opretholdes, og det gøres muligt at bestille alle kørselstyper i åben flextrafik på Rejseplanen, så kunden kun skal søge ét sted.
- Betaling, hvor nuværende muligheder fastholdes, og der indføres betaling med betalingskort i vognene samt mulighed for at bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel i Plustur.
- Rabatmuligheder justeres, så der ikke længere er rabat for medrejsende eller for online bestilling af Flextur.
- Øvrige servicevilkår fortsætter stort set uændret i fx i forhold til bestillingsfrister etc.
- Harmoniseringen kan være gennemført i sommeren 2023 med en løbende opfølgning samt en samlet opfølgning i sommeren 2024.

Økonomiske konsekvenser

Kommunerne

Administrationen har estimeret den økonomiske betydning for kommunerne. Baseret på antallet af ture i 2019 estimeres et samlet fald i nettoudgiften for kommunerne på ca. 2,9 mio. kr. Ændringerne er dog forskellige fra kommune til kommune. Tallene fremgår af bilag 3.

Den umiddelbare samlede besparelse på ca. 2,9 mio. kr. ift. 2019 skaber et økonomiske råderum, som kommunerne kan bruge til at ændre serviceniveauet fx ved at indføre flere servicesteder, hvortil kunderne kan køre til reduceret takst (3 kr./km), og dermed øge kommunens nettoudgift.

Når harmoniseringen opnår sin vision om at gøre den åbne flextrafik mere forståelig og tilgængelig for kunderne, kan det i sig selv også medføre øget brug. En sådan dynamisk effekt er ikke indregnet i den estimerede udgift.

Kunderne

Den åbne flextrafik har været meget forskellig på tværs af kommunerne, så kunderne vil opleve vidt forskellige ændringer i taksterne. Taksterne har ligget fra 4 kr./km til 14 kr./km. for kørsel fra adresse til adresse uden for byerne og i nogle tilfælde til knudepunkter i byerne. Kørsel over kommunegrænser har som udgangspunkt kostet 14 kr./km. Fremover vil standardtaksten være 7 kr./km for alle ture uanset kommunegrænser, men med mulighed for 3 kr./km til de steder, kommunerne ønsker at give særligt fordelagtige vilkår. Kørsel i byerne med byzoner vil koste 14 kr./km.

Kunderne kommer desuden til at kunne bruge deres kollektive trafik rejsehjemmel til/fra den kollektive trafik, når de bruger Plustur.

Nogle kunder vil opleve, at de mister rabat på medrejsende og onlinebestillinger. Til gengæld vil de kunne medtage børn under 12 år gratis i Plustur.

Ud fra den beslutning, bestyrelsen træffer, vil administrationen gå i dialog med hver enkelt kommune om at fastlægge byzoner, service- og skiftsteder. Herefter vil vi i samarbejde med Tilgængelighedsforum udarbejde information til borgerne, som er til at forstå.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender visionen for harmoniseringen af den åbne flextrafik og giver administrationen mandat til at gennemføre harmoniseringen som beskrevet.

at harmoniseringen gennemføres i sommeren 2023 og evalueres efter et år.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - høringssvar fra kommuner, Region Midtjylland og Passagerpulsen
- 5.b Bilag 2 - Resumé af høringssvar vedr. harmonisering af åben flextrafik
- 5.c Bilag 3 - Endelig model til harmonisering af den åbne flextrafik

5 Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Resumé

På sit møde 24. juni 2022 besluttede bestyrelsen, at administrationen skal udarbejde et beslutningsoplæg med henblik på ophør af aftaler om spilreklamer på busser, samt at bestyrelsen skal have et oplæg om den generelle reklamepolitik, herunder håndtering af andre typer reklamer, som kan sammenlignes med debatten om spilreklamer. Samtidig orienteres bestyrelsen om, at skatteministeren har varslet nationale initiativer mod spil.

Sagsfremstilling

Som oplyst over for bestyrelsen skal regler, der indskrænker adgangen til at reklamere, indføres efter en grundig afvejning af hensynet til ytringsfriheden, over for det saglige hensyn til, at Midttrafik som offentligt selskab ikke bør eller skal være medafsender af alle typer budskaber.

På baggrund af bestyrelsen ønske har administration derfor fået en ekstern specialist på området for markedsføring til at foretage en juridisk vurdering af trafikelskabets muligheder for at forbyde reklamer for spil. Vurderingen, der er vedlagt som bilag 1, konkluderer blandt andet, at:

»Midttrafik lovligt kan beslutte, at det ikke længere skal være tilladt at reklamere for spil i og på busser der kører for Midttrafik.«

Et forbud mod spil-reklamer kan således uden videre indarbejdes i alle kommende kontrakter, Midttrafik udbyder. Et forbud kan formuleres således:

»Der må ikke reklameres for spil, der giver mulighed for at sætte og vinde penge. Dette omfatter lotteri, kombinationsspil, væddemål, klasselotteri, puljevæddemål, gevinstgivende spilleautomater, onlinespil og landbaserede spil, jf. spilovens definitioner«.

Nationale forhandlinger

Det bemærkes, at skatteministeren varsler nye initiativer, der skal bekæmpe spilafhængighed. Dette sker som følge af en rapport fra maj 2022, der bl.a. viser, at næsten 500.000 danskere har udfordringer med pengespil. Tallet er mere end en fordobling siden 2016.

Skatteministeren har derfor oplyst, at der indkaldes til politiske forhandlinger. Udmeldingen har fået Movias formandskab til at opfordre ministeren til at inddrage spørgsmålet om spilreklamer. Samtidig har Movias bestyrelse besluttet af afvente et eventuelt forbud på sine busser, indtil man har opnået kendskab til de nationale initiativer.

De politiske ønsker om at forbyde spilreklamer ses nemlig ikke kun inden for offentlig transport, men også i andre brancher for udendørs medier. En vurdering af behovet for, og eventuel begrænsning af muligheden for at reklamere for pengespil i offentlig transport, kan derfor med stor fordel ske ved lovgivning, så reglerne gælder for alle aktører.

Ved en lovregulering undgås det samtidig, at de enkelte aktører og myndigheder skal fastsætte og fortolke deres egne regler. Endelig opnås en bredere effekt. Der kan derfor være ræson i, at Midttrafiks forbud mod spilreklamer ligeledes afventer de nationale initiativer.

Øvrige brancher

Bestyrelsen har også bedt administrationen vurdere andre typer reklamer, som kan sammenlignes med debatten om spilreklamer. Her er administrationens erfaring, at reklamer der indebærer nøgenhed eller sex kan give anledning til reaktioner fra offentligheden.

På den baggrund foreslår administrationen følgende tilføjelse til kommende kontrakter:

»Der må ikke reklameres for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenester relateret til disse. Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter. Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød.«

Det bemærkes, at Midttrafiks kontrakter i forvejen dikterer, at busselskabet skal kontakte Midttrafik, hvis der er tvivl om, hvorvidt en reklame overholder kontraktens retningslinjer. Midttrafik kan også af egen drift til foretage en vurdering af en reklame.

Økonomi

Beslutningen om at forbyde de ovennævnte reklamer vurderes ikke at have betydelige økonomiske konsekvenser for Midttrafik, idet der er tale om en begrænset indskrænkning i reklamemulighederne, og idet busselskaberne fortsat kan udnytte reklamepladsen på bussen fuldt ud.

For allerede indgåede kontrakter kan et forbud mod spil og sex/nøgenhed, efter ønske fra bestyrelsen, drøftes på et kommende møde med Midttrafiks entreprenørudvalg.

Betydning for kunderne

En beslutning om at forbyde reklamer for bestemte brancher kan betyde, at færre kunder tager anstød af konkrete reklamer, og dermed opfattes som positivt blandt nogle kunder.

Direktøren indstiller,

at skærpede bestemmelser mod reklamer for spil indarbejdes i kommende buskontrakter,

eller

at en indarbejdelse afventer skatteministeriets nationale initiativer på området.

at skærpede bestemmelser mod nøgenhed og sex indarbejdes kommende buskontrakter.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Reklamebestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

6 Midttrafiks finanspolitik 2022

Resume

Midttrafiks finanspolitik har til formål at angive rammen for den maksimale risiko i forhold til aktiv- og passivplejen for både Midttrafik og Aarbus. Inden for denne ramme skal det daglige cashflow sikres med det bedst mulige afkast, samtidigt med, at der inden for regnskabsåret er sikret likviditet til driften.

Den hidtidige finanspolitik foreslås udvidet med mulighed for investering i aktier, mens det ikke længere skal være muligt at investere i nye obligationsmarkeder. Desuden tilføjes en grøn investeringsprofil.

Sagsfremstilling

Finanspolitikken skal være gældende for Midttrafik og Aarbus, der ejes af Midttrafik og finansieres af Aarhus Kommune, og således skal finanspolitikken dels dække Midttrafiks primære behov for optimering vedr. driftslikviditeten og busselskabets behov for mere langsigtet investering som alternativ til investering i materielle anlægsaktiver, der kan finansieres ved leasingaftaler.

Endvidere skal finanspolitikken give mulighed for

- Optimering af driftslikviditeten, herunder fastsættelse af den mest optimale kassekredit i tæt samarbejde med finansiell rådgiver
- Optimering af finansieringsomkostninger i forbindelse med lånefinansiering, herunder finansiell leasing

Den gældende finanspolitik giver mulighed for investering i danske stats- og realkreditobligationer, obligationer udstedt af institutioner med offentlig karakter, samt virksomhedsobligationer, der som minimum opnår rating svarende til High Yield. Bestyrelsen er ved en temadrøftelse på mødet i juni blevet informeret om mulige tilpasninger til den gældende finanspolitik.

I den foreslåede finanspolitik fra september 2022 ændres der ikke på muligheden for investering i de nævnte obligationer, og deres procentvise andel af porteføljen forbliver uændret. Med henblik på at øge diversiteten i porteføljen foreslås den udvidet med muligheden for at investere minimum 0 % og maksimum 15 % af likviditetsdepotet i aktier, mens muligheden for investering i obligationer på nye markeder fjernes under hensyn til risiko for politiske problemstillinger af international karakter. Desuden stilles der krav om en grøn investeringsprofil, hvormed Midttrafiks finanspolitik vil være i balance med strategiplanen for 2021-2024. Den foreslåede finanspolitik er i overensstemmelse med, dog lidt mere forsigtig, end finanspolitik blandt kommunerne i ejerkredsen samt Region Midtjylland.

Den foreslåede maksimale procentandel af aktier i porteføljen er fastlagt ud fra en vurdering af behovet for at lave repo-forretning i likviditetsdepotet. En kapitalforvalters investering i aktier som en del af porteføljen kan kun ske efter aftale med Midttrafiks administration, da investering i aktier kræver overskudslikviditet i en længere periode. Forecastet for Midttrafiks likviditet i resten af 2022 giver ikke basis for investering i aktier på grund af stigende dieselpriiser og manglende kompensation for mistede indtægter som følge af covid-19.

Finanspolitikken er formuleret efter et princip om, at Midttrafik administrerer overskydende likvide midler på vegne af ejerkredsen, og det er ikke en del af Midttrafiks forretningsgrundlag at tjene penge via investeringer. Finanspolitikken udøves således der over tid opnås bedst mulige afkast med lavest mulige risiko.

Finanspolitikken indeholder også en formulering omkring puljemidler placeret ved Midttrafik, således de omfattes af et opsigelsesvarsel i det omfang de overskrider 3 mio. kr. Såfremt en ejer vælger at placere puljemidler ved Midttrafik til brug for fremtidige projekter, vil disse midler indgå i den likvide beholdning og herunder dagligt cashflow. Beløbsgrænsen er fastlagt inden for den operationelle sikkerhedsmargin af kassekreditte, og det ønskede opsigelsesvarsel er under hensyntagen til den langsigtede balance mellem likviditetsdepot og daglige cashflow.

I henhold til gældende Kasse- og Regnskabsregulativ er beslutninger vedrørende finansielle dispositioner delegeret til direktøren, og skal udøves inden for rammerne af den vedtagne finanspolitik.

Midttrafik og Aarbus administreres i praksis som to selvstændige selskaber og har ingen fælles investeringer eller likvide dispositioner.

Det årlige afkast for Midttrafiks dispositioner som følge af finanspolitikken registreres som indtægt/udgift og byrdefordeles i henhold til den enkelte ejers nettobudget ved Midttrafik.

Driftsrådet for Aarbus beslutter anvendelse henholdsvis finansiering af afkast som følge af finanspolitikken, for dispositioner foretaget af Busselskabet.

Midttrafiks bankforbindelse skal af hensyn til sikkerheden for ejerkredsens midler være et SIFI-godkendt pengeinstitut. Da der kun betales marginale gebyrer samt netto-rente, er bankforretningen ikke omfattet af udbudspligt, og der indgås aftale for en 4-årig periode. Dette kan ske efter indhentning af tilbud fra et udvalg af banker. Den nuværende bankaftale udløber 31. december 2022, og ny aftale forventes at være indgået inden udgangen af november 2022.

Direktøren indstiller,

at finanspolitikken pr. 9. september 2022 godkendes

at proceduren om et opsigelsesvarsel for ejerkredsens puljemidler udover 3 mio. kr. godkendes

Bilag

- 7.a Bilag 1- Midttrafiks Finanspolitik 2022

7 Dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland

Resume

Letbanerådet har udsendt et dialogoplæg om stationsnær byudvikling i Østjylland set i sammenhæng med visionsplanen Samspil 2030. Oplægget viser gode eksempler på stationsnær byudvikling og fremhæver samtidig vigtigheden af en endnu tættere sammentænkning af by og kollektiv trafik fremover. Oplægget lægger op til dialog blandt parterne og med staten om behovet og muligheden for at strukturere denne samtænkning yderligere.

Sagsfremstilling

Østjylland vokser og transporten følger med. Hvis alt fortsætter som hidtil ventes biltrafikken at stige 20 % de kommende 10 år, hvilket er en udfordring for både fremkommeligheden på vejene, den grønne omstilling og bymiljøet. Samspil 2030 (Letbanesamarbejdets infrastrukturvision) peger på en række projekter, som kan være med til at vende billedet og styrke den kollektive trafik. Samtidig er det essentielt, at byudviklingen tilrettelægges, så den understøtter det bæredygtige transportvalg og reducerer afhængigheden af bil.

Her er det både sundt og nødvendigt at tænke byudvikling og højklasset kollektiv trafik tæt sammen for at opnå mere bæredygtig transport. Det er konklusionen i det dialogoplæg, som Letbanesamarbejdet har udarbejdet og sendt til samarbejdets 10 parter (*Region Midtjylland, Midttrafik og de 8 østjyske kommuner Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus*). Højklasset kollektiv trafik i nærheden gør et udviklingsområde mere attraktivt og reducerer bilafhængigheden. Tæt byudvikling omkring stationer bidrager med flere kunder til den kollektive trafik. Det giver en stærk synergi.

Dialogoplægget har kortlagt byudviklingen og belyser dermed, hvordan kollektive transportkorridorer som letbanen har været med til at fokusere byudvikling og øge attraktiviteten. Kortlægningen viser, at der allerede er rigtig mange gode takter i både planlægning og realiseret byudvikling, som støtter om strukturen i det højklassede kollektive net.

I Aarhus skyder en række tætte byområder op omkring letbanens stationer, ligesom der både i Odder og på Djursland er gode eksempler på udvikling og fortætning i stationsbyerne. Samtidig begynder planerne for den fremtidige infrastruktur at forme byudviklingen – fx er der både langs etape 2 og den planlagte Silkeborg-bane store ambitioner om vækst.

Byudviklingen i de enkelte kommuner er således godt på vej, men skal udvikling og kollektiv trafik tænkes endnu tættere sammen, kræver det også samarbejde og fælles strategisk blik.

Flere af fremtidens store infrastrukturprojekter rækker på tværs af kommunegrænser og en fælles forpligtende strategi kunne både styrke mobiliteten og stille kommunerne stærkt som samlet enhed i dialogen med staten. Et aktuelt eksempel her er Silkeborg-banen, som nu skal undersøges, og hvor tracé og stationsstruktur bl.a. vil afhænge af byudviklingsscenarier og dialog mellem kommuner og staten.

Derfor opfordrer Letbanerådet til, at der hos parterne i Letbanesamarbejdet bliver en drøftelse af, om der skal arbejdes i retning af en sammenhængende og mere

forpligtende "fingerplan" for den østjyske byregion – fx forankret i de kommende planstrategier og kommuneplaner.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter:

- Hvordan Midttrafik kan understøtte stationsnær byudvikling i Østjylland?
- Skal Midttrafik arbejde for en fælles forpligtende udviklingsplan for den østjyske byregion?

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Brev til parterne i Letbanesamarbejdet om Dialogoplæg om stationsnær byudvikling
- 8.b Bilag 2 - Dialogoplæg Stationsnær byudvikling i Østjylland

8 Økonomiske krav til busselskabers økonomi i forbindelse med udbud og ved kontraktindgåelse

Resumé

Administrationen anbefaler en skærpelse af de økonomiske krav til busselskaber ved udbud og kontraktindgåelse. Dette skal sikre, at Midttrafik indgår kontrakter med økonomisk veldrevne busselskaber og reducere Midttrafiks risiko i kontraktperioden.

Sagsfremstilling

Med henblik på at sikre, at Midttrafik indgår kontrakter med veldrevne busselskaber, og samtidig reducerer bestillerens økonomiske risiko, anbefaler administrationen to ændringer i Midttrafiks krav til busselskabernes økonomi.

Midttrafik har i flere år stille de samme krav til busselskabernes økonomi. Dette selvom busselskaberne i dag foretager større investeringer i forbindelse med grøn omstilling. Fx koster en elbus knapt det dobbelte i forhold til en dieselbus. Dermed er Midttrafiks og busselskabernes risiko over tid steget. Herudover oplevede Midttrafik under Covid-19, at nogle busselskaber blev presset på deres økonomi, idet de mistede omsætning på andre aktiviteter end offentlig rutekørsel.

Krav til busselskabernes økonomi ved tilbudsafgivelse

Siden 2016 har Midttrafik stillet krav til busselskabernes økonomi i forbindelse med udbud. Således skal busselskaberne dokumentere en positiv egenkapital i de to seneste regnskabsår for at kunne deltage i et udbud. Konsekvensen heraf er, at busselskaber med meget ringe økonomi bliver frasortet. Dette er dog kun sket i et enkelt tilfælde siden 2016.

Administrationen ønsker, at kravet til busselskabernes økonomi ved tilbudsafgivelse ændres, så kravet rettes mod selskabets soliditetsgrad. Soliditetsgraden viser, hvor stor en del af virksomhedens samlede aktiver, der ikke er finansieret af gæld. Dermed viser soliditetsgraden busselskabernes modstandsdygtighed overfor tab.

Konkret foreslår administrationen, at et busselskab skal have en soliditetsgrad på mindst 10 % i hvert af de seneste to afsluttede og reviderede regnskabsår, for at kunne få tildelt en buskontrakt.

De økonomital, Midttrafik har adgang til, viser, at kun to af Midttrafiks nuværende busselskaber er i risiko for at blive omfattet af ændringen. Det bemærkes dog samtidig, at selskaber, som ikke kan opfylde kravet, kan indhente støtte fra andre selskaber, fx moderselskaber, og dermed fortsat få mulighed for at deltage i Midttrafiks udbud.

Krav til busselskabernes garantistillelse ved kontraktindgåelse

Forud for kontraktindgåelse skal busselskabet stille en bankgaranti. Midttrafik kan kræve garantien udbetalt, hvis busselskabet misligholder sin kontrakt eller går konkurs. Bankgarantien blev indført i 1970'erne, og beløbskravet var dengang det samme som i dag; 100.000 kr. per bus uanset antallet af timer i kontrakten.

Administrationen anbefaler, at kravet til bankgarantien ændres, så garantibeløbet fremover opgøres som en procentdel af den årlige kontraktsum. Dermed bliver størrelsen på bankgarantien proportionel med Midttrafiks udgift og risiko.

Konkret foreslår administrationen, at bankgarantien skal opgøres til 10 % af busselskabets årlige tilbudssum. Tabellen nedenfor illustrerer, hvad kravet ville have haft af indflydelse i Midttrafiks tre seneste busudbud:

Udbud	Kørselstype	Nuværende model (100.000 kr. per bus)	Ny model (10% af tilbudssum)	Difference
60	Regional	4,2 mio.kr.	5,9 mio.kr.	+1,7 mio.kr.
61	By	1,9 mio.kr.	3,0 mio.kr.	+1,1 mio.kr.
63	Regional, lokal og by	1,4 mio.kr.	1,9 mio.kr.	+0,5 mio.kr.

Midttrafik har siden 2008 fået udbetalt bankgarantier i to tilfælde. I 2016 ophævede Midttrafik to kontrakter om regional buskørsel, og fik udbetalt 900.000 kr. I 2020 gik et busselskab konkurs, og Midttrafik fik udbetalt 500.000 kr. I ingen af de to tilfælde kunne garantibeløbene dække Midttrafiks ekstraudgifter. I forbindelse med en ophævelse af to kontrakter i 2014 blev bankgarantien desuden benyttet som forhandlings-emne med kurator.

Betydning for kunderne

Et af formålene ved at skærpe de økonomiske krav til busselskaberne er sikre drifts- og buskvaliteten ved kun at indgå kontrakter med selskaber, der er økonomisk vel-drevne.

Økonomi

Kravet til soliditetsgraden forventes ikke at få indflydelse på Midttrafiks eller busselskabernes økonomi.

Kravet til en procentvis bankgaranti har en begrænset økonomisk betydning. Garantien koster busselskaberne mellem 0,5-0,75 % i provision per år.

Direktøren indstiller,

at et busselskab skal have en soliditetsgrad på mindst 10 % i hvert af de seneste to afsluttede og reviderede regnskabsår, for at kunne få tildelt en buskontrakt
at bankgarantien skal opgøres til 10 % af busselskabets årlige tilbudssum

9 Ændring af afregningsmodel for fremtidige A-kontrakter

Resumé

Administrationen anbefaler at ændre nuværende procedure for acontobetaling til busselskaber, så afregning sker bagudrettet på baggrund af udført kørsel i stedet for forudbetaling for forventet udført kørsel. Dette skal sikre, at Midttrafik ikke har en økonomisk risiko, i tilfælde af at busselskabet ikke udfører kørslen som planlagt.

Sagsfremstilling

Nuværende afregningsmodel

I nuværende A-kontrakter sender Midttrafik senest den 10. bankdag en acontobetaling til busselskaberne for indeværende måneds forventede kørsel. Busselskaberne indmelder eventuelle afvigelser til den planlagte kørsel, fx udgået kørsel eller ekstra kørsel, samt indtægtsopgørelse til Midttrafik senest den 10. bankdag i måneden efter kørselens udførelse. Endelig afregning for kørslen udført i en måned sker således sammen med acoutoubetalingen for den anden måned derefter. Fx afregnes der endeligt for udført kørsel i januar måned sammen med acoutobetalingen for marts måned – dvs. senest den 10. bankdag i marts måned.

Denne procedure betyder, at Midttrafik betaler forud for en ydelse, der endnu ikke er fuldt leveret, og Midttrafik bærer risikoen for, om busselskabet leverer den forventede kørsel.

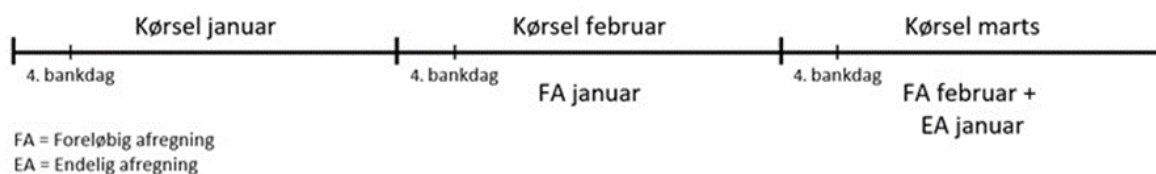


Figur 1: Proces for den nuværende afregningsmodel

Forslag om ændring af afregningsmodellen

Administrationen foreslår, at afregningsmodellen ændres, så der i alle fremtidige A-kontrakter foretages afregning bagudrettet i måneden efter kørselens udførelse.

Den foreslåede afregningsmodel betyder, at Midttrafik senest den 4. bankdag i måneden sender en foreløbig afregning for den udførte kørsel i den foregående måned. Busselskaberne skal indmelde eventuelle afvigelser til den planlagte kørsel samt indtægtsopgørelse senest den 4. bankdag i måneden. Endelig afregning for udført kørsel sker sammen med den foreløbige afregning i den efterfølgende måned. Fx afregnes der endeligt for udført kørsel i januar måned sammen med foreløbig afregning for februar måned – dvs. senest den 4. bankdag i februar måned.



Figur 2: Proces for den foreslåede afregningsmodel

Praksis i andre trafikskaber

I forlængelse af forslaget bemærkes det, at der i Movia er praksis for at afregne bagudrettet den 4. bankdag i måneden efter kørselens udførelse. De øvrige trafikskaber anvender samme afregningsmodel som Midttrafik's nuværende model.

Betydning for kunderne

Ændret afregningsmodel får ikke betydning for kunderne.

Økonomi

For busselskaberne vil den nye afregningsmodel betyde, at de i forbindelse med opstart af en ny kontrakt ikke modtager en acotobetaling den 10. bankdag i den første måned efter driftsstart. Første betaling falder således først den 4. bankdag i den anden måned efter driftsstart.

For nogle busselskaber kan dette potentielt skabe et midlertidigt likviditetsproblem. Brancheforeningen Dansk Persontransport har haft forslaget til kommentering, og de påpeger, at der kan være risiko for at likviditetspåvirkningen hos busselskaberne kan fordyre tilbuddene på udbudt buskørsel. Se vedlagte bilag 1.

Den ændrede afregningsmodel implementeres udelukkende i fremtidige A-kontrakter, således at busselskaber, der deltager i udbuddet af kørslen, afgiver tilbud på baggrund af kendte vilkår. Da Midttrafik i forvejen ønsker at indgå kontrakter med selskaber, der er økonomisk veldrevne, forventes den nye model ikke at få væsentlig betydning på priserne i de fremtidige udbud.

Direktøren indstiller,

at afregningsmodellen for A-kontrakter ændres for fremtidige kontrakter, så afregning sker bagudrettet på baggrund af udført kørsel i stedet for forudbetaling for forventet udført kørsel.

Bilag

- 10.a Bilag 1 - Kommentar til forslaget fra Dansk Persontransport

10 Lovpligtige ændringer i trafikskabernes standardvedtægter

Resumé

1. januar 2022 trådte "Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber" i kraft. Med denne bekendtgørelse er der blevet ændret i de standardvedtægter, som trafikskaberne i Danmark skal benytte. Ændringerne er lovpligtige og trafikskabernes bestyrelser skal godkende disse senest 1. januar 2023.

Sagsfremstilling

Den primære årsag til ændringen af vedtægterne sker på grund af en ændring i *Lov om trafikskaber* fra 2018. Lovændringen tilføjede blinde og stærkt svagsynede til målgruppen for individuel handicapkørsel. Med denne ændring er trafikskabernes opgaver, som defineret i vedtægternes § 2, ændret således at blinde og stærkt svagsynede er tilføjet som målgruppe under individuel handicapkørsel. Ændringen i vedtægternes § 2 betyder også at der i andre bestemmelser i vedtægterne skal konsekvensrettes, så det passer med denne nye målgruppe.

Udover ovenstående er der også en ændring til vedtægternes § 10, stk. 2. Denne ændring omhandler en formulering, som er ændret, således at bestemmelsen fremstår mere korrekt. Ændringen vurderes ikke have nogen betydning i praksis.

Da der alligevel skal ændres i vedtægterne, har lovgiver besluttet også at opdatere ministerienavne m.m., men ikke noget der har nogen reel betydning. Ligeledes har Midttrafik valgt at opdatere i forhold til navneændring af Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarbus.

Efter bestyrelsens godkendelse, skal vedtægterne efterfølgende godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Midttrafiks vedtægter og ændringer heraf skal ligeledes godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender de nye vedtægter med de lovbestemte ændringer.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Bekendtgørelse 2021-12-01 nr. 2330 om vedtægter for organisering af trafikskaber
- 11.b Bilag 2 – Midttrafiks nuværende vedtægter
- 11.c Bilag 3 – Nye vedtægter til godkendelse

11 Digitalisering og den kollektive trafik

Resumé

I juni udkom Passagerpulsens med en undersøgelse, der viste, at ca. 2/3 af de digitale danskere mener, at digitale løsninger i den kollektive trafik i høj grad eller fuldstændigt dækker deres behov. Passagerpulsens henviser også til, at ifølge Digitaliseringsstyrelsen har omkring hver femte dansker ikke de nødvendige digitale færdigheder, adgange eller muligheder til at begå sig digitalt i vores samfund. I den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi fra regeringen, KL og Danske Regioner pointeres, at alle borgere skal kunne være en del af det digitale samfund, og der skal være hjælp og alternativer til de borgere, der er udfordrede af digitaliseringen.

Administrationen orienterer hermed om status på digitalisering af billetprodukter i Midttrafik og den samtidige servicering af ikke-digitale kunder.

Sagsfremstilling

I de senere år har Midttrafik i tråd med udviklingen i det øvrige samfund digitaliseret en række billetprodukter. Det drejer sig om fx digitale produkter i Midttrafik app, hvor trafikskabet hurtigt kan oprette nye produkter, lave sæsonbetingede billetter (fx samarbejde med Djurs Sommerland, arrangementskørsel til SmukFest og andre særarrangementer). De digitale billetprodukter vinder frem, og kunderne er glade for dem.

I forbindelse med indførelsen af Midttrafiks salgsstrategi, besluttet af bestyrelsen i februar 2018, blev det besluttet, at Midttrafiks salgsstrategi fremadrettet skulle koncentrere sig om salg via digitale platforme i form af Midttrafik app og rejsekort. Bl.a. papperiodekort blev nedlagt og salgssteder blev opsagt. Siden er Ungdomskortet blevet tilgængeligt på både Midttrafik app og rejsekort, skolekort er netop kommet på rejsekort og en salgsstedsløsning er udviklet.

Midttrafik har i arbejdet med digitalisering af billetprodukter og bestilingsprocesser over for kunderne hele tiden arbejdet i to spor, som også er beskrevet i Midttrafiks strategi:

- Digitalisering af så mange serviceydelser som muligt for den del af kunderne, som efterspørger selvbetjeningsprodukter fx digitale køreplaner, betalingsapp, rejsekort, rejseplanen, digital rejsegaranti mv., også inden for flextrafik
- Fortsat fastholdelse af et analogt spor, der giver mulighed for personlige og telefonisk betjening for kunder, som ikke er digitalt orienterede (fra Midttrafiks strategi 2021-2024)

Netop det fortsatte fokus på de ikke-digitale kunder førte til en indstilling til bestyrelsen i maj 2022 om at indføre et fuldtidspensionistkort i pap i alle kommuner i Midttrafiks område, foranlediget af et møde med bl.a. rådmænd for Sociale Forhold og Beskæftigelse i Aarhus Kommune om kognitivt udfordredes udfordringer i brugen af den kollektive trafik. Bestillingsproces er digital men nem at betjene for målgruppen og dens pårørende. Med et pap-kort, der gælder hele dagen, er det nemt for pensionisterne at tage bussen, men også andre, der kan have svært ved at benytte de digitale produkter.

Øget fokus på digitalt udfordrede

Der er et øget fokus på det offentliges digitalisering og at denne går hånd i hånd med de borgere, som ikke altid kan følge med i de digitale løsninger.

Passagerpulsens undersøgelse om Digital tilgængelighed i Kollektiv Transport (<https://passagerpulsens.taenk.dk/vidensbanken/undersogelse-digitalisering-i-kollektiv-transport>), sætter fokus på forholdet mellem de digitale brugere, og de ikke digitale. Passagerpulsens deler brugerne op i tre kategorier:

De digitalt stærke (danskere, som er selvkørende og ikke behøver hjælp): 45-60 procent

- De digitalt udfordrede (danskere, som ikke altid er komfortable med digitale løsninger og sommetider har brug for hjælp): 23-33 procent
- De digitalt udsatte (fx danskere uden NemID og bankkonto): 17-22 procent

I den fællesoffentlige regeringstrategi fra regeringen, KL og Danske Regioner (<https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2022/juni/regeringen-kl-og-danske-regioner-enige-om-ny-faellesoffentlig-digitaliseringsstrategi/>), er der nedfældet en række målsætninger om, at strategien skal bidrage til at løse udfordringerne med mangel på arbejdskraft og styrke den grønne omstilling. Samtidig ønsker parterne at gøre det lettere at være borger i et digitalt Danmark.

Midttrafiks strategi, og ikke mindst erfaringer med digitalisering af billetprodukter, lægger sig som nævnt også op ad to spor. De digitale løsninger gør det bl.a. muligt for trafikvirksomhederne at nå ud til flere kunder samtidigt og sikre ensartet service til kunderne inden for den enkelte trafikvirksomhed. Vi kan også tilbyde services, vi ikke kunne før, som fx gennem Midttrafik Live, hvor man kan se, hvornår ens bus kommer til et konkret stoppested og få push-besked fra app'en vedr. udvalgte ruter.

Men administrationen har samtidig set et behov for hele tiden at tilpasse analoge løsninger til de borgere, som ikke kan følge med den digitale udvikling. Det sker løbende i samarbejde med kommunerne og under hensyntagen til en bæredygtig, skattefinansieret driftsøkonomi.

Derfor genovervejes også løbende nuværende tilbud og services, for at sikre en ligebehandling af kundegrupperne, digitale som ikke-digitale. Fx indstiller administrationen i et andet dagsordenspunkt vedr. flexharmonisering til nedlæggelse af den nuværende 10 %-rabatordning, hvis man bestiller sin flextur online, da rabatten ikke er i tråd med den linje Midttrafiks ønsker at følge ift. ligebehandling af såvel digitale som ikke-digitale.

Papkortet til pensionister har vist sig at være en god løsning for ikke-digitale borgere, og som samtidig hænger administrativt og økonomisk sammen for ejerne i og med, at det er en provenu-neutral løsning. Pap-pensionistkortet er fremhævet i et debatindlæg i Altinget 3. august 2022 af formand for Forbrugerrådet Tænk, Anja Phlip, formand for Ældre Sagen, Bjarne Hastrup og formand for Danske Handicaporganisationer, Thorkild Olesen. De fremlægger deres bekymringer for den øgede digitalisering af offentlig transport, og at dette kan betyde, at ældre mennesker uden adgang til smartphones eller internet og mennesker med fysiske eller mentale handicap, som har svært ved at betjene en smartphone eller overskue eller overskue muligheder og processer i de digitale løsninger.

I den forbindelse nævnes bestyrelsens beslutning om at indføre et pensionistkort på pap og skribenterne efterlyser flere af den slags løsninger.

Derudover har Midttrafik også indført et mobilt Kundecenter, hvor Midttrafiks medarbejdere fra kundecenteret på bestilling tager ud til møder i lokalråd, Ældre Sagen o.l.

og fortæller om Midttrafiks produkter og fx hjælper kunderne med at få et rejsekort mm. på stedet.

I tråd med såvel de nævnte undersøgelser samt Midttrafiks strategi fortsætter administrationen med at arbejde på såvel et digitalt som et analogt spor. Vi vurderer, hvilke analoge produkter der er brug for ud fra kundernes behov. Vores viden er baseret på dialog med interesseorganisationer, Passagerrådet, Midttrafiks Tilgængelighedsforum, erfaringer fra Midttrafik Kundecenter samt interne og eksterne kundeundersøgelser.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

12 Arrangementskørsel til Grøn Koncert og Smukfest

Resumé

Midttrafik har indsat særlige busser til to af sommerens store koncertbegivenheder – Grøn Koncert og Smukfest – hvor kunderne kan købe en særlig favorabel billet. Arrangementskørsel er en vigtig brik i Midttrafiks arbejde for at få flere kunder til at tage den kollektiv trafik. Derfor er det vigtigt, at udbud matcher efterspørgsel, så kunderne får en god oplevelse.

Sagsfremstilling

Grøn Koncert

Grøn Koncert blev afholdt 23. juli 2022.

Arrangementskørsel

Midttrafik indsatte ekstra afgange på linje 2A fra Park Allé til Paludan Müllers Vej/Marienlystvej i tidsrummet 12.30-16.00, hvor koncertgæsterne skulle ud til koncerten. Og i modsat retning i tidsrummet 18.00-22.45. I alt pendulerede der cirka 13 busser i timen mellem Aarhus midtby og Grøn koncertpladsen. Busserne stoppede ved alle 2A's stoppesteder.

Billetter og omsætning

For at gøre det enkelt for kunderne, tilbød Midttrafik en særlig Grøn Koncert billet tur/retur for 44 kr. og enkeltbilletter købt på MobilePay til 20 kr.

Der blev solgt 2.404 Grøn Koncert billetter og 2.200 MobilePay billetter. Det gav en samlet omsætning på 149.380 kr., hvilket ligger lidt højere end omsætningen i 2019 på 124.344 kr. Her blev der kun solgt Grøn Koncert billetter.

Der var i alt indsat ekstra kørsel i 128 timer. Udgiften hertil beløber sig til cirka 120.000 kr.

Kunderne kunne også bruge Midttrafiks almindelige billetter i de særlige busser, undtagen rejsekort. Disse billetter tæller ikke med i Grøn Koncert omsætningen.

Markedsføring

Grøn koncert busser og -billetter blev markedsført på de sociale medier, via en pressemeddelelse og på store plakater ved 2A's stoppested på Park Allé. Der var lavet en særlig infoside om arrangementskørsel til Grøn Koncert.

Afvikling af arrangementskørsel

Afviklingen forløb ifølge busselskabet AarBus og G4S godt. Der var naturligt et stort pres på busserne lige efter koncertens afslutning, hvor alle ville hjem på samme tid. Da de første busser var kørt, blev der mere ro på og kørslen fortsatte planmæssigt med glade kunder i busserne.

G4S kontrollørerne efterlyste en bedre afskærmning/sluser i området, hvor busserne holder, hvilket ville lette arbejdet med billetkontrol og tage lidt af presset, når mange skal med bussen på en gang.

Presse

TV2 Østjylland havde en kritisk artikel om afviklingen på deres hjemmeside efter koncerten. Vinklen blev dog mere positiv i en opfølgende artikel, da Midttrafik havde

redegjort for kørsel og afvikling og kommentarerne til artiklen på Facebook i høj grad handlede om manglende tålmodighed fra unge koncertgæster.

Smukfest

Smukfest blev afholdt fra 31. juli til 7. august 2022.

Arrangementskørsel

Midttrafik havde planlagt cirka 2.100 afgang til og fra festivalen. Der var kørsel til og fra følgende byer: Aarhus, Horsens, Låsby/Galten, Silkeborg og Odder. Herudover var der indsat ekstra kørsel på bybussen i Skanderborg.

Billetter og omsætning

Igen var der fokus på at gøre det nemt for festivalgæsterne. Med en Smukfest billet var det muligt at rejse ubegrænset 24 timer i hele Region Midtjylland.

Der blev solgt 12.287 Smukfest billetter, hvilket er en fordobling af 2019-salget på 6.031 billetter. Derudover er der estimeret et salg på rejsekort for 1.178.928 kr.

Den samlede for Smukfest blev i 2022 på 2.161.368 kr. (2019: 1.062.248)

Der var i alt indsat ekstra kørsel i 1.532 timer. Udgiften hertil beløber sig til 1.219.327 kr.

Kunderne kunne også benytte almindelige billetter i Smukfest busserne. Disse billetter tæller ikke med i Smukfest omsætningen.

Markedsføring

Målet for markedsføringen var god information om muligheden for at tage bussen til Smukfest og synlighed på busser, stoppesteder og pladsen omkring Smukfest. Det blev blandt andet eksekveret gennem annoncer på sociale medier, flag på busserne, banner på festivalen, stoppestedannoncer, og rutebilstationen, der gav nem adgang til billetkøb i app eller webshop m.m. Som noget nyt var der store plakater med QR-koder (link til køb af Smukfestbillet) på stoppestederne ved Viby Torv og Park Allé.

Afvikling af arrangementskørsel

'En rigtig god oplevelse' går igen i tilbakemeldingerne fra G4S og AarBus.

Der var udfordringer onsdag aften/nat efter sidste koncert, hvor busserne havde svært ved at komme frem på grund af mange mennesker på vejen. Blandt andet på grund af udfordringer med festivalens egne shuttlebusser.

Vikingbus havde desværre 25 udgåede ture på grund af chaufførmangel i dagene op til festivalens start.

Der var en god dialog mellem Smukfest arrangøren og busselskaber/chauffører og resten af festivalen blev kørt uden større udfordringer.

Presse

Horsens Folkeblad bragte en kritisk artikel om store forsinkelser på busserne onsdag nat, men med gode forklaringer fra Midttrafik. Derudover var der kritisk presse om de shuttlebusser, som festivalen selv havde indsat.

Direktøren indstiller,

at orienteringen bliver taget til efterretning

13 Forslag om generel ungdomsrabat fra Trafikselskaberne i Danmark til Transportministeren

Resumé

15. august 2022 sendte TiD på vegne af Trafikselskaberne i Danmark rapporten 'Nyt ungdomskort – rabat til alle unge. Forslag til reform af rabatter og billetprodukter til unge i den kollektive transport i Danmark' til transportminister og minister for ligestilling Trine Bramsen med forslag om en generel ungdomsrabat.

Sagsfremstilling

Trafikselskaberne sendte rapporten samt et følgebrev til transportministeren, hvoraf det fremgår, at trafikselskabernes egne analyser viser, at det er muligt at udvikle en enkel løsning med en generel ungdomsrabat, samt at det er muligt inden for den ramme, der er afsat på finansloven:

- At der kan udvikles en enkel løsning for de unge og deres forældre, til erstatning for den nuværende komplicerede ansøgnings- og bestillingsproces med login på flere hjemmesider,
- At det vil være meget nemmere for de unge, hvis ungdomsrabatten gives på de kanaler, de unge allerede kender i forvejen: rejsekort og trafikvirksomhedernes billetapps,
- At ungdomsrabatten kan udvides, så alle unge får 25 pct. rabat på rejsekort på alle rejser i hele landet, i stedet for at rabatten som i dag er forbeholdt togrejssende vest for Storebælt samt det mindretal, der har Ungdomskort, som jo er knyttet til de for længst nedlagte amtsgrænser,
- At der kan indføres en overgangsordning, så de nuværende brugere af Ungdomskortet kan vælge at fortsætte på den nuværende ordning, indtil de har færdiggjort deres uddannelse,
- At der indføres et fleksibelt Ungdomskort, så de unge ikke behøver forudse deres rejsebehov en måned ud i fremtiden, men blot kan rejse på deres rejsekort og altid være sikker på at få den billigste pris (capping),
- At der sker en ligestilling, så lærlinge og andre unge, der i dag ikke kan få Ungdomskort, ligestilles med unge på gymnasiale uddannelser.

Følgebrev samt rapport er også sendt til børne- og undervisningsminister Pernille Rosenkrantz-Theil og uddannelses- og forskningsminister Jesper Petersen, samt i kopi til Folketinget, Børne- og Undervisningsudvalget, Transportudvalget og Uddannelses- og Forskningsudvalget.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- 15.a Bilag 1 - Følgebrev Transportministeren
- 15.b Bilag 2- Slutrapport ungerabat

14 Siden sidst

Pilotforsøg med cykelmedtagning på rute 100

Siden køreplansskiftet 26. juni 2022 har det været muligt at medtage sin cykel gratis på ledbusserne på rute 100 i hele driftsdøgnet. Flexarealet i ledbusserne på rute 100 er blevet ombygget, så der er plads til at medtage to cykler. Pilotforsøget skal i første omgang løbe i et år frem til juli 2023. Midttrafik har valgt at køre pilotforsøget i rute 100, da den både kører regional kørsel og bybuskørsel ind gennem Aarhus.

Formålet er især at afdække behov og kapacitet for medtagning af cykler i Aarhus med henblik på, at bybusserne i Aarhus kan åbne op for cykelmedtagning. I dag er det muligt at medbringe cykler i alle bybusbyer i Midttrafiks område, undtagen Aarhus og Grenaa.

Ledbusserne er tydeligt afmærket med en cykel på indgangsdørene til flexarealet. Fra september starter en kampagne vedrørende pilotforsøget på de sociale medier, målrettet de områder rute 100 passerer på sin rute fra Odder – Aarhus – Hornslet.

Det er muligt at fremsøge de afgange, der medtager cykler på Rejseplanen.

Indvielse af elbusser i Skanderborg

Mandag 27. juni 2022 blev de tre nye elbusser i Skanderborg indviet ved et fint arrangement ved Kulturtorvet i Skanderborg.

Skanderborg Kommune havde lavet et flot arrangement med taler af udvalgsformand Claus Leick og Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen, der klippede snoren i den elbus, der var parkeret til lejligheden. De fremmødte kunne nyde kaffe og kage eller popcorn og saftevand. Og der var sørget for underholdning i form af bandet Young Brass.

Midttrafiks mobile kundecenter deltog i arrangementet med vejledning, reflekser og bolsjer.

Desværre silede regnen ned, hvilket påvirkede fremmødet. De borgere, der mødte op til indvielsen, fik en god oplevelse og kunne stille spørgsmål til politikere, kommunens medarbejdere, Midttrafik og busselskabet. Der var gratis kørsel med de nye elbusser hele ugen og igen i forbindelse med Smukfest.

Møde mellem formandskabet for Midttrafiks bestyrelse og formandskabet for Regional Udvikling

28. juni 2022 blev der afholdt møde mellem de to formandskaber. På mødet blev bl.a. følgende punkter drøftet: Budget 2022 og status på passagerudviklingen efter Covid-19, Budget 2023, status på Midttrafiks trafikplan, kommende udbud og den bæredygtige omstilling af busserne. Begge formandskaber var enige om, at skal der spares på den kollektive trafik pga. tilbagegang i passagertal efter corona-krisen, så er det væsentligt, at det sker i et godt og tæt samarbejde mellem region, kommuner og Midttrafik. Regionen og Midttrafik lægger sig i selen for den gode proces med fokus på antal af busser og ruter, gennem et godt samspil mellem region og kommuner. Midttrafik sætter sig gerne fagligt for bordenden.

Aarhus Letbanes strategiplan

Aarhus Letbane har lanceret en ny strategiplan, som er gældende i perioden frem mod 2026.

Strategiplanen har seks strategiske temaer:

- Passagertilfredshed
- Branding og omdømme
- Kapacitet og drift
- Organisation
- Bæredygtighed
- Samarbejdspartnere

Hele strategiplanen kan læses i vedlagte bilag.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- 16.a Bilag 1 - Aarhus Letbane Strategiplan 2026

15 Eventuelt