



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
15. april 2020	6.6.2-09235-2019	Bodil L. Møller	<a href="mailto:blm@midttrafik.dk">blm@midttrafik.dk</a>	87408204

## Referat fra møde mellem formandskabet for Midttrafiks bestyrelse og formandskabet for Regional Udvikling, Region Midtjylland

**Mødetids-  
punkt** 15. april kl. 10-11.30

**Sted** Skype-møde

**Mødedel-  
tagere** Claus Wistoft, Claus Kjeldsen, Hans Okholm, Arne Lægaard, Jørgen Nørby, Flemming Knudsen (fra kl. 10.15), Kim Kofod Hansen, Henning Salling, Anders Kjærulff, Jens Erik Sørensen, Mette Julbo, Ole Sørensen, Lone Litvak og Bodil L. Møller (referent)

**Dagsor-  
den** Mødet blev afholdt med flg. dagsorden:

1. Situationen med Covid 2019 og forventninger til, når vi åbner Danmark igen
2. Styringsmodellen og om Midttrafik har gennemført tilpasninger i forhold til økonomien
3. Status på lokale trafikplaner og samarbejdet mellem kommuner, region og Midttrafik om emnet
4. Samarbejde med Aarhus Letbane, herunder økonomi, passagerindtægter, kommunikation m.v.
5. Den grønne omstilling – status på Cowi analysen

### 1. **Situationen med Covid 2019 og forventninger til når vi åbner Danmark igen**

Claus Wistoft sagde, at bustrafikken nu er åbnet op til normal køreplan igen lige efter påske, og fra den 15. april også med skolebusser og lokalruter.

Jens Erik Sørensen tilføjede, at i lighed med de øvrige trafikskaber har Midttrafik fulgt transportministerens udmeldinger, som bl.a. har haft fokus på beskyttelse af chaufføren med tiltag som afspærring af de forreste sæder, lukkede fordøre og midlertidig afskaffelse af kontantbetaling. Der er ingen kørsel til lufthavne. Transportministeren er meget fokuseret på, at busserne skal have max halvdelen af bussens kapacitet fyldt med kunder – der skal være god afstand mellem kunderne og god adfærd i bussen.

Midttrafik har bedt G4S om at være stoppestedsværter på de store stoppesteder i Aarhus. Der er generelt et godt samarbejde med busselskaberne. Heller ikke i flextrafik er der kontantbetaling, og vognene kører kun med passagerer på bagsædet. Midttrafik udfører også i mindre omfang særlig kørsel med smittede patienter for regionen/Præhospitalet. Med hensyn til økonomien får busselskaberne får dækket deres omkostninger, fratrukket diesel mm. Midttrafik har i perioden mistet 90% af indtægterne og det giver likviditetsproblemer.

Mette Julbo supplerede, at der er en reel bekymring for, om borgerne igen tør at tage kollektiv trafik, som lige nu forbindes med smitterisiko. Ældre frarådes af transportministeren at rejse med kollektiv trafik pt., og det samme gælder børn. 10 % af Midttrafiks kunder udgøres af ældre, 30% af unge. 30% af Midttrafiks kunder bruger kontantsalg, og lige nu er der en kæmpe udfordring i forhold til

snyd i bussen. Kapacitetsbegrænsningen i bussen er også en udfordring. De kunder, der finder andre muligheder under nedlukningen, gør det givetvis også efter. Det giver samlet set en række bekymrende forhold, og det bliver et langt sejt træk at få kunderne tilbage. Det vil tage år, hvis det nogensinde lykkes.

Claus Wistoft sagde, at formændene for trafikelskaberne har holdt fire møder med transportministeren. Den 14. april meddelte erhvervsministeren, at chauffører ikke kan komme ind under lønkompensationen, da man vurderer de ikke er fyrringstruede, hvilket er stik imod forståelsespapiret, der tidligere er indgået. DSB er omfattet af lønkompensation. Trafikelskaberne er dybt uenige i erhvervsministerens udmelding. Alle i fællesskab – KL, DR, TiD – får brug for at holde regeringen op på de brede løfter om kompensation, som blev uddelt i starten. Man kan mærke en vis træghed i løfterne i forhold til det, man startede med at sige.

Jørgen Nørby sagde, at det er godt, at Midttrafik valgte at holde dagens møde. Flere journalister er interesserede i situationen i den kollektive trafik, og det er en fælles opgave og en god ide at tale med én tunge. Enig i at regeringen har lovet mange ting, men reelt bliver det måske ikke så let at få så mange midler hjem igen.

Arne Lægaard sagde, at i Midtjyske Jernbaner og hos Aarhus Letbane kan togene i den nuværende situation ikke serviceres i det omfang, der er brug for.

Jens Erik Sørensen sagde, at hvis ikke togene kan køre, kan der sættes busser ind i stedet for.

Mette Julbo tilføjede, at der ingen driftsproblemer er hos busselskaberne.

Claus Wistoft henviste til bilag 2 om COVID19 og trafikelskabernes indtægter og udgifter.

Jens Erik Sørensen sagde, at notatet opdateres i næste uge, her vil bl.a. fremgå, at Midttrafik har udgifter på op til 800.000 kr. om ugen til mer-rengøring hos busselskaberne. Den opdaterede udgave vil også blive fremsendt til regionen.

Claus Wistoft sagde, at bilag 3 omhandler likviditeten i Midttrafik og beskriver puljer og depoter trafikelskabet har. Midttrafik vil gerne have en aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland om betalingerne til Aarhus Letbane. Et muligt scenarie er, at Midttrafik annoncerer over for ejerne, at det kan være nødvendigt med ekstra indbetalinger, da 90% af passagererne er væk. Det kunne fx være regionen, der stod for betalingen til Aarhus Letbane.

*Den opdaterede udgave af bilag 2 samt en indstilling til Midttrafiks bestyrelse om trafikelskabets likviditet kan findes som en del af den åbne dagsorden til det ekstraordinære bestyrelsesmøde i Midttrafik den 23. april:*

<https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/bestyrelsen-for-midttrafik/>

Jørgen Nørby sagde, at den mulighed kort er blevet drøftet på et møde dagen inden, og Henning Salling nævnte muligheden for, at Region Midtjylland går ind i en forlods betaling. Det kan selvfølgelig blive aktuelt. Vi bliver nødt til at hjælpe hinanden i en sådan situation. Men vi skal også gøre klart over for transportministeren, at der bør være en kompensationsordning, ellers falder hele det kollektive trafiksystem fra hinanden. Der er alvorlig risiko for, at man taber ting på gulvet, som ikke kan genoprettes.

Claus Wistoft kvitterede for den positive tilkendegivelse og sagde, at når trafikelskaberne adresserer behovet over for transportministeren, så er det også fordi, en række af de bestillinger, som kom fra transportministeren, har været medvirkende til den nuværende økonomiske situation for den kollektive trafik – herunder ingen

kontantbetaling og at vi skal køre med fuld køreplan (og tomme busser). Der er tale om force majeure, og vi kan ikke vente to år med at betale busselskaberne.

Arne Lægaard sagde, at Midtjyske Jernbaner og Aarhus Letbane evt. kan hjælpe, da de har midler stående i puljer andetsteds.

Claus Wistoft bad administrationen i forbindelse med videreudarbejdelsen af likviditetsnotatet om at screene, hvad der står af midler i datterselskaber og andre steder, som kan bruges til likviditet i den nuværende situation.

## **2. Styringsmodellen og om Midttrafik har gennemført tilpasninger i forhold til økonomien**

Ole Sørensen orienterede om hovedpointerne i det vedlagte notat, herunder beskrivelsen af, hvordan Midttrafik har forsøgt at skabe et råderum i forhold til Region Midtjyllands budgetter både i områdeplanlægning, udbud og i køreplanlægning generelt. Eksempler er taget med fra Randers, herunder laventrebusser i regionale busser som kunne overtage bybusopgaver. Derudover arbejdes med mere enstrengede udbud, altså flere af de samme bustyper, som vil kunne effektuere nogle besparelser. Det vil give et budgetmæssigt råderum og en effektivisering af betjeningen på fx linjerne 918, 952 og 113. Reduktioner af den regionale trafik efter sidste års gennemførte besparelser giver anledning til diskussioner i kommunerne, fx Silkeborg, som samtidig er i gang med at lave en områdeplan.

Claus Wistoft takkede Ole Sørensen for en god synliggørelse af, hvilke gode tiltag det kan afføde, når trafikselskaberne får mere kompetence.

Hans Okholm spurgte, om det er rigtigt, at der forsvinder yderligere 1.000 køreplantimer fra den regionale kollektive trafik i Silkeborg oveni de regionale besparelser i 2019?

Ole Sørensen bekræftede dette og sagde, at der er en udfordring på køretider i Silkeborg, som administrationen blev relativt sent blev opmærksomme på. Administrationen har kigget på ruten Låsby-Silkeborg og vurderet, at der er plads til kapacitetstilpasning.

Hans Okholm sagde, at det er taget til efterretning, dog vil det være en svær kommunikationsopgave i lokalsamfundet.

Ole Sørensen vurderede, at administrationen er på vej til at finde nogle gode løsninger til udfordringerne i Silkeborg.

Jørgen Nørby sagde også tak for redegørelsen til Ole Sørensen. Det er vigtigt for regionsrådet at følge med i økonomien. De regionale besparelser i 2019 har også vist, at vi har kunnet bruge pengene bedre. Trafikplanen for Djursland-Aarhus har været et fantastisk samarbejde om områdeplaner, men husk at regionen også er en væsentlig spiller generelt i områdeplanlægningen. Regionen slet ikke været inddraget i Randers og Favrskov, det skulle nødvendig blive en sag i regionsrådet.

Claus Wistoft, Jens Erik Sørensen og Ole Sørensen var enige heri.

Arne Lægaard sagde, at han går ud fra, at det er Midttrafiks bestyrelse der skal prioritere i de rammer, som Midttrafik lægger frem i planerne, forstået som grundprincipperne.

Claus Wistoft sagde, at sagen skal op i bestyrelsen, hvor principperne kommer op at vende.

Ole Sørensen sagde, at med hensyn til bybusplanerne i Randers, har administrationen for sent erkendt, at regionen skulle have været med. I Favrskov har hele udgangspunktet været et §17-udvalg der skulle kigge på mobilitet og dermed var regionen ikke oplagt at tage med.

Kim Kofod Hansen takkede Ole Sørensen for redegørelsen og sagde, at i forhold til Randers lyder det fornuftigt, at det er de kommunale bestillere, som forholder sig til opgaven. Men når vi taler om, at regionale busser kører bybuskørsel, så vil det være godt at inddrage regionen.

### **3. Status på lokale trafikplaner og samarbejdet mellem kommuner, region og Midttrafik om emnet**

Ole Sørensen orienterede om hovedpointerne i det fremlagte notat. Trafikplan for Randers gennemføres og idriftsættes fra sommeren 2020. Det har været en god proces med Randers Kommune og politisk omkring serviceniveauerne.

Trafikplan for Silkeborg Kommune; der er udarbejdet et oplæg til politisk temamøde til mandag den 20. april. Der er funder frem til løsninger, som vi håber kan blive gennemført i enighed mellem Silkeborg og regionen.

En tredje opgave hedder trafikplan for Favrskov, men reelt er der tale om mindre justeringer i serviceniveauet, fordi der er et par byer, der hænger lidt.

I Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland, samarbejder man om en trafikplan. Kommissoriet for opgaven skulle have været godkendt på et direktørmøde, som dog blev midlertidigt udskudt, formentlig til juni. Kim Kofod Hansen fra regionen skal deltage i en styregruppe, og der skal eventuel ekstern assistance ind i arbejdet.

I Horsens Kommune foreligger en Rambøll-rapport med anbefalinger, som ikke er effektueret. Det er foreløbigt endt med bestilling af bybusstrafik til Hatting-Lundområdet. Den videre planlægning er skudt til 2023, hvor der er bybusudbud i Horsens. Midttrafik har bedt om, at kommunen inddrager Midttrafik og regionen mere i arbejdet, især hvis de har nogle regionale ruter, de vil gøre noget ved.

Kim Kofod Hansen supplerede, at også han er frustreret over forløbet i Horsens og har sagt til kommunaldirektøren, at regionen og Midttrafik bør inddrages. Tilbagemeldingen var, at man kunne sætte sig sammen med Odder og Hedensted, men der er ikke sket noget. Kim Kofod Hansen foreslog, at Midttrafik og regionen sammen laver et brev til Horsens Kommune efter dette møde.

Ole Sørensen var enig heri.

Jørgen Nørby bakkede op om Kim Kofod Hansens forslag og roste Ole Sørensen for arbejdet med den vestjyske model. Regionen har afsat puljer til Vestjylland-arbejdet, det kunne være man skulle gøre det samme i Horsens-Hedensted. Der er opbakning fra regionen og ros til den måde det bliver kørt på.

Claus Wistoft sagde, at generelt kan vi sige gerne mere af den slags arbejde med område- og trafikplaner, og det er også dét, som Midttrafik rigtig gerne vil. Midttrafik er glade for opbakningen, for det er den slags rådgivningsopgaver, som Midttrafik rigtig gerne vil bruges til.

### **4. Samarbejde med Aarhus Letbane, herunder økonomi, passagerindtægter, kommunikation m.v.**

Claus Wistoft sagde, at i samarbejdet mellem Aarhus Letbane og Midttrafik har der været holdt mange møder på flere niveauer, der er meget koordinering, og det var en svær start, men det går bedre og bedre.

Jens Erik Sørensen tilføjede, at med hensyn til Aarhus Letbanes ønske om mere kommunikation, så bør det afvente, at corona-krisen er på afstand. Med hensyn til

økonomien, så er det en god idé at pudse den fælles aftale mellem Aarhus Letbane, ejerne og Midttrafik af. Med hensyn til bod og bonus til Keolis, som er leverandør til Aarhus Letbane, så er det på mail tilkendegivet enighed fra ejernes side med Midttrafik i, at det skal håndteres inden for eget Aarhus Letbanes budget, ikke Midttrafiks.

Jørgen Nørby sagde, at letbanen har passagerindtægter 4-500.000 om måneden i en normal situation. De gamle tal på 9 mio. kr. i årlige indtægter har ikke hold i virkeligheden længere. Det kan hverken Aarhus Letbane, Midttrafik, Region Midtjylland, Aarhus Kommune eller andre holde til i længden. Det skal parterne hjælpe hinanden med.

Claus Wistoft sagde, at han gerne vil bakke op om, at budgettet støves af og tilpasses virkeligheden. Stregen skal slås på et eller andet tidspunkt.

Jens Erik Sørensen var enig heri. Det er et samarbejde Midttrafik og Aarhus Letbane er inde på i forbindelse med de andre samarbejdsopgaver.

## **5. Den grønne omstilling – status på Cowi analysen**

Henning Salling blev bedt om at fremlægge punktet, og sagde at det i høj grad er Thomas Dalgaard Mikkelsen hos Midttrafik, som sidder med opgaven. De foreløbige tal på, hvad det koster at omstille til mere bæredygtige drivmidler, er meget fornuftige. Vi afventer rapporten til maj. Vi vil forelægge det for regionsrådet, når vi har et godt materiale.

Jørgen Nørby sagde, at regionsrådet naturligvis afventer rapporten. Corona eller ej, så er der meget fokus på den grønne omstilling og at få den til at løbe af stablen.

Ole Sørensen sagde, at i forbindelse med de to store udbud af regionale ruter, som skal starte til sommer, er det vigtigt at der tages stilling til den grønne omstilling. Udgangspunktet er udbud til dieselbusser med biodiesel, men der er nogle overvejelser om længden af kontrakter.

Claus Wistoft sagde, at den grønne omstilling netop blev adresseret på Midttrafiks miljøkonference i februar, ligesom den grønne omstilling har stor national bevågenhed.

Hans Okholm sagde, at Silkeborg Kommune har gennemført grønne udbud, og det var ikke voldsomt dyrt at skifte fra diesel til biogas.

Kim Kofod Hansen spurgte, hvad strategien er i Midttrafiks bestyrelse på tværs af kommuner og region for den grønne omstilling. Han savner et generelt overblik over hele regionen, hvor kan vi udnytte stordriftsfordelene.

Claus Wistoft forklarede, at når miljøkonferencen var planlagt, som den var, så var det bl.a. for at lave det som en indledningsøvelse til bestyrelsens arbejde hermed. Det får et langt større fokus i den kommende strategiplan.

Kim Kofod Hansen sagde, at regionen ser gerne, at Midttrafik er front runner på den opgave.

Claus Wistoft sagde, at med Midttrafiks generelle styringsmodel kan det godt være vanskelig til tider at gå forrest, fordi alle bestillere skal godkende det, men vi vil forsøge at gå så langt, som vi kan.