



Formandskabet for Midttrafiks bestyrelse
Formandskabet for Regional Udvikling,
Region Midtjylland
Administrative repræsentanter fra Midt-
trafik og Region Midtjylland

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
8. april 2020	6.6.2-09235-2019	Bodil L. Møller	blm@midttrafik.dk	87408204

**Dagsorden til møde mellem formandskabet for
Midttrafiks bestyrelse og
formandskabet for Regional Udvikling**

Tid 15. april kl. 10

Sted Skype-møde

- 1. Situationen med Covid 2019 og forventninger til når vi åbner Danmark igen**
Bilag 1 – Status for den kollektive trafik i Midttrafik under corona-krisen
Bilag 2 – COVID-19-økonomi 30.03.20
Bilag 3 - Status på Midttrafiks likvide situation, primo april 2020
- 2. Styringsmodellen og om Midttrafik har gennemført tilpasninger i forhold til økonomien**
Bilag 4 – Notat om styringsmodel
- 3. Status på lokale trafikplaner og samarbejdet mellem kommuner, region og Midttrafik om emnet**
Bilag 5 – Notat om status på områdeplaner
- 4. Samarbejde med Aarhus Letbane, herunder økonomi, passagerindtægter, kommunikation m.v.**
Bilag 6 - Notat om Midttrafik AAL samarbejde - politisk møde 15 apr 2020
- 5. Den grønne omstilling – status på Cowi analysen**

COWI fremlægger rapport den 7. maj som planlagt, og sender materiale ud den 4. maj.

Status for den kollektive trafik i Midttrafik under corona-krisen – uge 15

Resumé

De løbende ændringer og tilpasninger fra staten i arbejdet på at hindre smittespredning af COVID-19 og overbelastning af sundhedsvæsenet har en række afledte konsekvenser for den kollektive trafik i Midtjylland. Nærværende dokument er en status udarbejdet i uge 15. Da retningslinjer og tiltag løbende ændringer sig på nationalt plan, er orienteringen et øjebliksbillede, og viser den løbende tilpasning der er sket.

Sagsfremstilling

Nyt om bustrafikken

I løbet af perioden den 12. marts til den 20. marts skete der mange ændringer i den kollektive bustrafik. Udover der har været fokus på at beskytte kunderne i bussen ved at mindske antallet, der måtte køre med i bussen, begyndte der at være et stigende fokus på chaufførerne og hvor udsatte de er. Den 12. marts meldte Trafikselskaberne i Danmark ud, at busselskaberne kunne vælge at holde fordøren lukket fra den 13. marts, men at der fortsat var kontantbetaling og at der ingen afspærring måtte være i bussen. I løbet af uge 12 blev dog både kontantbetaling afskaffet for en stund (fra ministerniveau) og Midttrafik opfordrede busselskaberne til at lægge sedler på de forreste sæder i bussen med opfordring til kunderne om ikke at sætte sig der aht. chaufføren. I uge 13 kom der streamers ud til at lægge på gulvene i bussen, med henstilling til kunderne om at holde afstand til chaufføren.

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

Midttrafik har, ligesom de øvrige trafikselskaber tilpasset kørslen til det markante fald i antal kunder. Skoleruter og lokalruter er blevet kraftigt reduceret, og det samme gælder den normale kørsel. Tilpasningerne blev gennemført pr. 30. marts. Administrationen har været i dialog med bestiller og busselskaber omkring de ønskede tilpasninger, og har fået tilrettet data i vores køreplanssystem, så de er i overensstemmelse med de køreplaner, som blev gennemført fra mandag den 30. marts og frem til og med 13. april 2020 (indtil videre). Der vil være udgåede ture, ruter der overgår til sommerplaner mm. i det vi kalder Corona-nødplanen. Tilpasninger sker pga. et kraftigt faldende antal kunder i den kollektive trafik og samtidig vurderer administrationen, at busselskaberne kan få problemer med at opretholde stabil fuld drift på grund af chaufførmangel. Reduktionen af kørslen vil medvirke til at sikre, at der kan opretholdes en stabil drift frem for at ende i en situation med mange uplanlagte aflysninger.

De konkrete ændringer kan følges på den særlige hjemmeside herom på [midttrafik.dk](https://www.midttrafik.dk):

<https://www.midttrafik.dk/koreplaner/aendring-af-bus-og-letbanekørsel/>

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

Efter statsministerens udmelding mandag den 6. april er arbejdet fortsat også for skolebusser (de ruter som Midttrafik står for).

Se Midttrafiks pressemeddelelse herom udsendt den 7. april:

<https://www.mynewsdesk.com/dk/midttrafik/pressreleases/midttrafik-koerer-efter-normal-koereplan-efter-paaske-2989625>

Enkelte sagsbehandlere i nogle kommuner er stærkt utilfredse med, at de ikke kan bestemme, hvor meget kollektiv trafik, der skal køres. Ligesom andre trafikskaber efterlever Midttrafik transportministerens anbefalinger, også i fremtiden.

Vi ved ikke, hvordan de enkelte kommuner og hvornår de åbner skoler mv. De skolebusruter Midttrafik har ansvaret for, er sat op til at køre fra den 15. april. Midttrafik har fem dage til at planlægge ændringer i kørslen overfor busselskaberne. Har kommunerne ændringer, må de kontakte Midttrafik konkret.

Nyt om kunderne

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

Den seneste oversigt over de økonomiske konsekvenser af corona-krisen er udarbejdet 1. april og kan læses her:

<https://www.midttrafik.dk/media/18898/økonomiske-konsekvenser-af-corona-opdateret-1-april.pdf>

Der er en løbende dialog mellem trafikskaberne, Transportministeriet, brancheorganisationer og andre organer, om hvordan den økonomiske del skal løses i forhold til de kompensationsmidler, som regeringen har meldt ud til erhvervslivet.

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

Nyt om flextrafikken

Også i flextrafikken er det gået stærkt. Midttrafiks holdning har været og er fortsat, at inden for såvel bus- som flextrafik følger vi anbefalingerne fra sundhedsmyndighederne, ministeriet og det, som trafikskaberne på tværs måtte beslutte er en fælles linje.

Den 12. marts kom der en melding fra Præhospitalet i Region Midt om, at vognene der kører siddende patientbefordring, kun måtte medtage andre patienter (og ikke andre flextrafik-kunder som sædvanligt). Få dage senere gik Præhospitalet over til udelukkende solokørsel og Midttrafik kunne meddele alle leverandører, at alle bestilte rejser afvikles som solorejser fra og med den 17. marts, således at der kun er én passager med hver bil og med passageren siddende på bagsædet skråt bagved chaufføren for at skabe så stor afstand som muligt. Det er dog fortsat muligt at medtage ledsager, såfremt der er behov for det. Midttrafik har desuden haft et samarbejde med Præhospitalet, hvor de har udleveret hånddesinfektionsmiddel så det er til rådighed for alle vogne – Midttrafik har uddelt det fra Midttrafiks adresse på Søren

Nymarks Vej i Aarhus. Der er ved at blive oprettet udleveringssteder på samtlige sygehuse i Regionen. Med virkning fra 20. marts blev kontantbetalingen til chaufføren også afskaffet i flextrafikken.

I uge 14 startede en enkelt flextrafik-leverandør i den siddene patientbefordring efter aftale mellem Præshospitalet og Midttrafik op med at køre med corona-smittede patienter i fem forskellige vogne. Præshospitalet forestod forberedelsen af værnemidler og andre forbehold, som leverandøren skulle klædes på med. Efter pressemødet den 6. april arbejdes der også på at starte specialkørsel af skoleelever op i enkelte kommuner.

Spørgsmål vedr. økonomien

Næstformand Claus Kjeldsen har stillet en række spørgsmål den 31. marts til administrationen vedr. håndtering af økonomien, som administrationen i Midttrafik ikke kan svare på. Herunder om hvorvidt vi får kompensation for mistede indtægter, der beløber sig til pt. 50 mio. kr pr. måned, heraf 20 mio. kr. til regionen.

Alle trafikselskaber laver løbende økonomiske opgørelser gennem TiD, som sendes til KL, DR og Transportministeriet. Hvordan udfordringen adresseres er en politisk beslutning.

Vi har ikke midler i Midttrafik til at finansiere udfordringen, jvf. *Bilag 3 Notat om likviditet*, som der også skal tages særskilt stilling til.

Blødningen er så stor, at den ikke kan findes gennem traditionelle besparelser i kollektiv trafik på kort eller på lang sigt.

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

Der er på landsplan lavet en aftale med DPT, om hvilke udgifter de skal have dækket og hvilke de ikke skal have kompensation for (primært brændstof og vedligehold, når busserne har kørt i mindre omfang) og selvfølgelig fradrag, hvis busselskaberne gør brug af statens hjælpepakker). INGEN kender det samlede økonomiske regnestykke herfor, men vi skaffer os hele tiden viden, som kan bruges til de politiske forhandlinger.

Nyt om trafikselskabet

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

Vurderingen er, at hjemmearbejdspladserne fungerer godt. For at sikre en god kommunikation i ledergruppen og i afdelingerne er der ugentlige virtuelle ledermøder, ligesom lederne er blevet opfordret til at holde afdelingsmøder 1-2 dage om ugen og holde jævnlig telefonisk kontakt med medarbejderne. På ledermøderne er en fast drøftelse af udfordringer med opgaveløsning og ressourcemangel/-overskud. Der er indtil videre tale om en travl driftssituation.

Midttrafik orienterer løbende til leverandører og bestillere på nedenstående sider:

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

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

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

På næste bestyrelsesmøde den 18. maj vil bestyrelsen drøfte exit-strategi med udgangspunkt i oplæg fra direktionen. Her vil fokus være på hygiejne, tryghed og sikkerhed for kunderne, chaufførsikkerhed, adfærdsregulering, kommunikation og markedsføring.

COVID19 og trafikelskabernes indtægter og udgifter

Notat

I aftalerne mellem Regeringen og hhv. KL og Danske Regioner af 26. marts 2020 fremgår:

30. marts 2020

”Regeringen vil i lyset af situationens helt særlige karakter anvende sin administrative bemyndigelse i budgetlovens § 12 til via bekendtgørelse at undtage COVID-19-relaterede udgifter i 2020 fra udgiftslofterne. I stat, kommuner og regioner vil de tilførte midler således kunne afholdes uden at fortrænge øvrige udgifter.”

Morten Brønnum Andersen

Telefon: +45 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

For TiD er det væsentligt at betone, at den kollektive bus- og bane- trafik har merudgifter og ikke mindst svigtende billetindtægter som følge af COVID-19, som vil belaste den kommunale og regionale økonomi væsentligt med mindre det øgede tilskudsbehov finansieres inden for rammen af COVID-19-relaterede merudgifter.

Øgede udgifter på kort sigt

Regeringen har i de indledende faser af COVID-19 krisen bedt trafikelskaberne øget afstanden mellem passagererne ved om muligt at indsætte mere kapacitet i trafikken. Samtidig blev rengøringskravene til den daglige rengøring hævet.

Indtægtstab på kort sigt

Herefter har nedlukningen umiddelbart betydet et fald i passagertallet – og dermed passagerindtægterne – med 80-90 pct. Den generelle nedlukning og opfordring til passagererne om at undgå især myldretiden har haft en væsent-

lig effekt. Herudover har transportministeren og bl.a. Ældre Sagen opfordret ældre til at holde sig væk fra den kollektive trafik, og trafikskaberne har efter opfordring fra ministeren indstillet kontantsalg i alle busser og i flextrafikken. Samlet set givet det et meget væsentlig indtægtstab, der kun i meget begrænset omfang kan modvirkes ved aftaler med operatørerne om at reducere driftsomfanget og udgiftsniveauet.

Merudgifter og mindreindtægter på mellemlangt sigt

Når der forventeligt skal ske gradvis genåbning af samfund må der også forventes merudgifter bl.a. til at sikre tilstrækkeligt materiel, så det undgås, at passagerne står for tæt i busser og tog i myldretiden. Men passagerindtægterne må forventes i en længere periode at ligge væsentligt under det budgetterede.

Samlet set vil konsekvenserne af COVID-19 være væsentlige stigninger i tilskudsbehovene fra kommuner og regioner til trafikskaberne.

Effekterne for 2020 kan først endeligt opgøres i.f.m. trafikskabernes årsregnskaber for i år. Da de væsentligste udgifter vedrører 2020 forventer trafikskaberne at være nødt til at optage tillægsbevillinger i løbet af 2020.

Tabel 1:

Overblik over økonomiske konsekvenser opdelt på udgift hhv. indtægter

Indtægtssiden	Udgiftssiden
<p>Manglende passagerindtægter for både bus, baner og flextrafik.</p> <p>Passagertallene er faldet med 80 – 90 pct.</p> <p>Midlertidig nedlukning af betjent salg i busser samt kontant betaling i Flextrafik. Medfører bl.a. risiko for mere snyd og nogle brugere har ikke mulighed for andet en kontantbetaling.</p>	<p>Indsættelse af ekstra kapacitet for at sikre afstand ml. passagerne</p> <p>Ekstra rengøring af busser, flexbiler og chaufførlokaler</p> <p>Flextrafik dyrere pr. tur, da kørsel udføres som solo-kørsel. Handicap kørsel i en række trafikskaber gennemføres uden kundebetaling.</p> <p>Flex garantivogne skal betales, uanset om de benyttes eller ej.</p> <p>Til gengæld modgående besparelser ved at reducere driften i mindre omfang samt aftale med operatører om at kompensationer fra statslige støtteordninger anvendes til at reducere betalinger til trafikskaber.</p>

Tabel 2:

Det *foreløbige* skøn over de økonomiske konsekvenser fsva. indtægterne af corona krisen i ugerne til og med uge 13. Omkostningssiden er ikke opgjort endnu da den afhænger af gennemførelse af foreståelsespapir og regeringens hjælpepakker.

Trafikselskab	Omkostning
FynBus	Mistede indtægter pr. uge 3,2 mio. kr. på bus
Midttrafik	Mistede indtægter pr. uge: 12,7 mio. kr: <ul style="list-style-type: none"> - 11,3 mio. kr. relateret til buskørsel - 1,4 mio. kr. til Letbane - 63t kr. til Lemvigbanen
Movia	<ul style="list-style-type: none"> - Bustrafik: ca. 25 mio kr. pr uge - Lokaltog: ca. 2½ mio. kr. pr uge - Flextrafik: kan ikke opgøres pt
NT	Estimereret nedgang i passagerindtægter pr. uge: <ul style="list-style-type: none"> - Bustrafik: kr. 4,9 mio. - Togtrafik: kr. 1,2 mio. - Flextrafik: kr. 0,1 mio.
Sydtrafik	Mistede indtægter pr. uge: <ul style="list-style-type: none"> - 4,5 mio. kr. relateret til buskørsel - 50t kr. til Vestbanen - Flextrafik: kan ikke opgøres pt



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. april 2020	2.2.3-08017-2019	Marianne Berggreen Rasmussen	mar@midttrafik.dk	87408298

Status på Midttrafiks likvide situation, primo april 2020

Midttrafiks likviditet påvirkes af Covid-19 pandemien, og Økonomiafdelingen har estimeret et indtægtstab på 50 mio. kr. i april og indregner i det forventede regnskab en samlet indtægtsnedgang på mere end 200-250 mio. kr.

Midttrafik har to likviditetsdepoter – et lille langsigtet depot hvor der kan investeres i udenlandske samt virksomhedsobligationer, og et stort depot hvor der er tilknyttet en repo-facilitet til fremskaffelse af likviditet. Repo-faciliteten benyttes systematisk ved månedsskiftet til betaling af Aarhus Letbane og medio måneden, når der betales vognmænd indenfor bus- og flextrafik-kontrakter.

Afkast på begge likviditetsdepoter er under pres, da markedet har overreageret i et forsøg på at fremskaffe likviditet til hjælpepakker.

Det lille depot har en formueværdi på knap 30 mio. kr. og det store har en værdi på 250 mio. kr. Det store depot er reduceret med 30 mio. kr. omkring årsskiftet og primo 2020 i forbindelse med finansiering af de regionale besparelser og afregning af resultat af regnskab 2018 med Midttrafiks ejerkreds.

Enkelte bestillere har puljemidler placeret ved Midttrafik, hvilket udgør næsten 65 mio. kr., heraf har Region Midtjylland puljer for cirka 47 mio. kr. ekskl. puljen til Tjenestemandspensioner, og Aarhus Kommune har knap 16 mio. kr.

Midttrafiks likviditetsflow styres efter to overordnede linjer – den ene er betaling af vognmænd medio måneden og den anden er betaling af Aarhus Letbane primo hver måned. I begge tilfælde fremskaffes likviditeten via repo-forretning.

Likviditetsflow omkring repo-forretningen til betaling af vognmænd stemmer med a conto-betalinger fra Midttrafiks bestillere, mens likviditetsflow ved repo-forretningen til betaling af Aarhus Letbane og øvrige små kreditorer sikres af passagerindtægter

Ses Midttrafiks depoter under et, repræsenterer de en værdi i underkanten af 280 mio. kr. og heraf er 215 mio. kr. disponible til Midttrafik cashflow. Der skal dog tages hensyn til et vist niveau af soliditet, cirka 30-40 mio. kr., og derfor kan der reelt ikke disponeres over det fulde beløb.

Medio april er udgiften til betaling af vognmænd indenfor flextrafik 7 mio. kr. lavere end en normal måned og dette niveau kan forventes i det omfang samfundet fortsat er lukket ned. Reduktionerne i buskørslen fra ultimo marts vil ses i betalingerne medio maj og juni måned, men da der ikke kan modregnes for indtægter ved salg af kontantbilletter i busserne, vil den mindre betaling ikke være så tydelig som ved flextrafikken.

Til og med den kommende vognmandsbetaling medio april er der indgået repo-forretning for 173 mio. kr., heraf er 40 mio. kr. en følge af manglende indtægter i marts. Det forventes, at

de månedlige a conto-betalinger vil kunne dække vognmandsbetalinger når der indregnes besparelser ved reduceret kørsel som afvejning til manglende indtægter.

Det resterende råderum i depotet på cirka 47 mio. kr., hvoraf størsteparten er Midttrafiks soliditet, skal sammen med de løbende, marginale indtægter benyttes til den rullende repo-forretning (indfrielsen af de 40 mio. kr.) samt de mindre kreditorer. I overensstemmelse med Finansministeriets udmelding om at sikre betalinger til de små kreditorer, har disse en høj prioritet ved disponering af Midttrafiks likvide råderum.

Midttrafik har pt 25-30 mio. kr. til rådighed via uudnyttet kassekredit, som skal ses i direkte relation til repo-forretningen på de 40 mio. kr.

Alt i alt mangler der et reelt likvidt råderum til betaling af Aarhus Letbane pr. 1. maj. Midttrafiks likvide situation er samlet set derfor under stort pres, og træffes der ikke andre beslutninger er råderummet i depoterne opbrugt senest omkring 1. juni 2020 når der igen skal betales til Aarhus Letbane.

Det kan derfor anbefales, at der træffes en aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland om finansiering af den månedlige betaling til Aarhus Letbane, indtil Midttrafik igen har et sundt likviditetsflow fra passagerindtægter.

Det skal bemærkes, at begge parter har puljemidler i Midttrafik som vil kunne bidrage til formålet.



Møde mellem formandskabet for Regional
Udvikling og formandskabet for Midttra-
fiks bestyrelse 15. april 2020

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. april 2020	[journalnr.]	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	2051 7046

Styringsmodellen og om Midttrafik har gennemført tilpasninger i forhold til økonomien

Region Midtjylland og Midttrafik har aftalt en styringsmodel, hvor Midttrafik får et større selvstændigt ansvar for overholdelse af regionens budget og samtidig større frihed til at tilpasse kørslen i forbindelse med planlægning og udbud.

Det er i forbindelse med den normale køreplanlægning, områdetrafikplanerne og udbuddene Midttrafiks målsætning at arbejde på at skabe et råderum for eventuelle budgetudfordringer eller til at udvikle betjeningen, hvor der er grundlag for det.

Midttrafik forfølger i den forbindelse forskellige strategier.

Områdeplanlægningen

I områdeplanlægningen foretages en grundig vurdering af den samlede kommunale og regionale ressourceudnyttelse mhp. at effektivisere denne for parterne.

Mht. de regionale ruter, der betjener de større byområder, er det en målsætning for arbejdet, at de regionale ruter, som har en relativ høj drift, i højere grad skal overtage opgaver i byområdet, dog med fortsat direkte kørsel. Herved opnås en større samlet effektivitet, og de regionale ruter får et større kundegrundlag. Randersplanen er et godt eksempel på dette, hvor regionale ruter overtager betjeningen på dele af indfaldsvejene til Randers. Det gælder dele af Aarhusvej, Mariagervej, Hobrovej og Gamle Viborgvej (herunder Hornbæk).

I Trafikplanen for Silkeborg arbejdes der ligeledes med forslag om en løsning, hvor lokal- og regionaltrafik overtager betjeningen af Resenbro og Aarhusvej i Silkeborg. Det er endnu uvist, om løsningen gennemføres.

Strategien indebærer, at Midttrafik i fremtidige udbud vil ændre busmateriellet til laventrébusser, som er bedre egnede til at løse bybuslignende opgaver. Højpgulvsbusser er en klar forhindring for denne strategi i byområderne, hvor der er mange ældre brugere og forventninger om, at man ubesværet kan medtage barnevogne m.v.

Der arbejdes også i områdeplanlægningen med etablering af mere enstrengede løsninger for betjeningen af strækninger, hvilket i mange tilfælde kan effektivisere vognløb og ressourceanvendelse. Trafikplanen for Djursland er et godt eksempel, hvor fire ruter mellem Rønne og Aarhus erstattes af en rute, Ebeltoft – Rønne – Aarhus (123), mens der sker afkortning af de hidtidige ruter fra Ryomgård, Thorsager, Kolind og Grenaa mod Aarhus i Rønne. Byerne er i forvejen betjent mod Aarhus af letbanen. Tre ruter mellem Ryomgård og Randers sammenlægges ligeledes i planen til en rute, og Ryomgård bliver et knudepunkt, hvor letbanen og et antal busruter koordineres med indbyrdes korrespondancer.

Der arbejdes også med sidstnævnte strategi i forbindelse med udbud.

Udbud

En række strækninger i Midttrafik er karakteriseret ved et tostrengt system med parallelle standsende busser og X-busser, som køres med forskelligt materiel. Det er en forholdsvis dyr løsning. Der skal derfor være gode grunde til at opretholde den i form af mange lange rejser, hvor der kan opnås en betydelig rejsetidsgevinst. Midttrafik vil derfor løbende revurdere de eksisterende X-busser i forbindelse med udbud. En yderligere årsag til at genoverveje X-konceptet er, at der er åbnet for, at private busselskaber kan betjene rejser under 75 km. F.eks. havde Flixbus inden Coronakrisen åbnet for rejser Viborg – Horsens – (Odense -København).

Midttrafik planlægger i den forbindelse i 2021 at erstatte 918X-busbetjeningen Randers – Aarhus med et enstrengt system med samme busmateriel ved det kommende udbud. Der vil dog fortsat køres lynture på strækningen, som betjener pendlerkunderne. Det er Midttrafiks vurdering, at der herved kan opnås en betydelig effektivisering.

Samme overvejelser gør sig gældende i forbindelse med det kommende udbud af 952X mellem Ringkøbing og Aarhus, hvor kun få kunder fra Ringkøbing rejser videre end Herning, og hvor der er togforbindelse i halvtimedrift mellem Herning, Silkeborg og Aarhus. Kunderne på ruten findes altovervejende mellem Aarhus og Silkeborg, hvor ruten opfylder et behov for at betjene destinationer i udkanten af begge byer.

Lignende overvejelser vil blive gjort i forbindelse med senere udbud af de resterende X-busruter, der næsten udelukkende betjener Viborg, hvor der f.eks. mellem Silkeborg og Viborg er et tostrengt system med lille forskel i køretid fremfor et enkeltstrengt system med en bedre mere regulær frekvens for alle brugere på strækningen.

Det er generelt Midttrafiks opfattelse, at X-buskonceptet har overlevet sig selv og de fleste steder kan erstattes af et enstrengt system - evt. suppleret med lynbusser for pendlere i myldretid, hvor der er et tilstrækkeligt kundegrundlag.

Tilpasninger i forbindelse med køreplanlægningen

Den store regionale besparelse blev gennemført i forbindelse med køreplansskiftet i 2019. Der har ikke parallelt hermed været større enkeltstående køreplanprojekter, og derfor sker der ikke større ændringer i den regionale betjening ud over gennemførelse af trafikplanen i Randers og på Djursland ved det kommende køreplansskifte. Der er dog en undtagelse, hvor der sker en reduktion af betjeningen på rute 113 mellem Låsby og Silkeborg. Reduktionen sker for at undgå en større merudgift for regionen som følge af køretidstilpasninger og deraf følgende behov for en yderligere kontraktbus. Midttrafik har vurderet, at reduktionen er acceptabel på baggrund af passagertallet på strækningen.

Projektet med denne reduktion viser også, at der blandt kommunerne, her Silkeborg, er en skærpet opmærksomhed omkring den regionale betjening efter gennemførelsen af de regionale besparelser i 2019, som kan vanskeliggøre velbegrundede kapacitetstilpasninger.

Midttrafik vil på den anden side løbende vurdere mulighederne for kapacitetstilpasninger. Et større projekt i den forbindelse er en reduktion af betjeningen på rute 100 mellem Hornslet og Odder. På grund af ustabil drift på især Grenaabanen, og at der ikke er sket den forventede udvidelse af letbanedriften mod Hornslet, har der ikke været en større passagertilbagegang på rute 100, og Midttrafik forventer derfor tidligst at gennemføre en tilpasning i 2021.



Møde mellem formandskabet for Regional Udvikling og formandskabet for Midttrafik's bestyrelse 15. april 2020

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. april 2020	[journalnr.]	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	2051 7046

Status på lokale trafikplaner og samarbejdet mellem kommuner, region og Midttrafik om emnet

Trafikplan for Djursland (Norrdjurs og Syddjurs Kommune)

Til køreplanskiftet i juni i år gennemføres ny trafikplan for Djursland.

Arbejdet med Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 blev startet tilbage i 2016 som et led i ud-møntningen af kommunernes mobilitetsplan, Djurs Mobilitetsstrategi.

Arbejdet blev dog sat i bero i forbindelse med Region Midtjyllands besparelser og først genop-taget i 2019, fortsat som et samarbejde mellem Norrdjurs kommune, Syddjurs kommune, Re-gion Midtjylland og Midttrafik.

Trafikplanen bygger således forsat på principperne fra kommunernes mobilitetsstrategi, men de regionale besparelser på busbetjeningen af Djursland er indarbejdet som en præmis i den endelige plan. Trafikplanen har bl.a. som hovedformål at opnå bedre koordinering mellem bus-betjeningen og letbanen.

Med trafikplanen oprettes et hovednet af busruter med fast frekvens, ensartede ruteforløb og faste minuttal. Hovednettet har til formål at binde Djursland sammen internt og styrke forbin-delsen til hhv. Randers og Aarhus.

I den konkrete køreplanlægning er der ud over de besparelser, som blev en del af den regio-nale sparerunde i 2018/19 gennemført en effektivisering af den regionale trafik indenfor det aftalte serviceniveau.

Trafikplan for Randers Kommune

Den kollektive trafikplan for Randers idriftsættes i sommeren 2020

Arbejdet med trafikplanen blev oprindeligt sat i gang i september 2015, på daværende tids-punkt med fokus på at kortlægge og optimere bybusnettet i Randers by, og i efteråret 2016 var et forslag til et ny bybusnet i offentlig høring. Parallelt hermed igangsatte Landdistriktsud-valget en undersøgelse af offentlig transport i landdistriktet, hvilket resulterede i, at Miljø- og Teknikudvalget i december 2016 besluttede, at der skulle udarbejdes en kollektiv trafikplan for hele Randers Kommune, hvor ændringerne i bybusnettet kunne tænkes sammen med den øv-rige kollektive trafik i kommunen. I december 2018 godkendte Miljø- og Teknikudvalget ser-vicemål for betjeningen og i juni 2019 blev den kollektive trafikplan vedtaget i byrådet.

Region Midtjylland har ikke været direkte involveret i arbejdet, som har haft som forudsæt-ning, at Regionens økonomi skal fastholdes uændret efter den regionale besparelse i området.

Trafikplanen harmoniserer betjeningen i hele Randers Kommune, så borgerne sikres et sam-menligneligt serviceniveau efter bystørrelse.

I Randers by omlægges de nuværende ti bybuslinjer til to direkte og højfrekvente A-buslinjer samt to nye bybuslinjer. Regionale og lokale ruter, der anløber Randers by, benyttes i højere grad som erstatning for bybuslinjer på samme strækning, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

For de regionale ruter indebærer planen forskellige mindre ændringer:

- Nedlæggelse af rute 918X nord for Randers, som erstattes af ordinære ture på rute 235 Randers – Mariager og lynture på lokalerute 237 Randers - Hadsund. Denne ændring var alligevel planlagt af Midttrafik uafhængigt af trafikplanen.
- Ændring af ruteføringen på rute 73, Randers - Bjerringbro – Silkeborg, så den ikke længere betjener Stevnstrup parallelt med lokalrute 231, men i stedet erstatter bybusbetjeningen af Ålum og Tånnum samt bybusbetjeningen af Hornbæk sammen med rute 231.
- Herudover er der mindre justeringer af betjeningsomfanget og de ændringer, der følger af trafikplan Djursland for den østlige del af Randers Kommune. Her opretholdes den eksisterende betjening af Assentoft dog næsten uændret.

Trafikplan for Silkeborg Kommune

Midttrafik har udarbejdet en analyse af den kollektive trafik i Silkeborg med henblik på politisk stillingtagen til en ny trafikplan. Der er i analyserne både fokuseret på bybusbetjeningen og på serviceniveauer i oplandet til Silkeborg. For betjeningen af områder udenfor Silkeborg by arbejdes efter samme model som i Randers kommune, hvor betjeningen afspejles i bystørrelsen. Midttrafik forventer, at større ændringer i forbindelse med trafikplanen kan implementeres i 2021 i forbindelse med åbningen af Nordskovvej i Silkeborg.

Samarbejdet om trafikplanen har været udfordret af, at Midttrafik i forbindelse med de nye køreplaner til køreplansskiftet i 2020 besluttede at reducere betjeningen på rute 113 mellem Låsby og Silkeborg mhp. at imødegå en større merudgift til regionen som følge af behov for køretidstilpasninger på ruten. Midttrafik fandt reduktionen forsvarlig ud fra passagerbenyttelsen på strækningen, og den gav samtidig en besparelse i forhold til det nuværende udgiftsniveau. Samtidig var der ikke været enighed mellem Midttrafik og Silkeborg Kommune om den fremtidige betjening af Regionshospitalet ved åbningen af Nordskovvej.

Region Midtjylland er nu inddraget i styregruppen for trafikplanarbejdet, og regionen har tilsluttet sig Midttrafiks synspunkter vedr. de to ovennævnte forhold. Dvs., at regionens udgiftsniveau i forhold til de ruter, der betjener Silkeborg, tager udgangspunkt i betjeningen i den nye køreplan, K20 og at de regionale ruter fortsat betjener Regionshospitalet i Silkeborg efter Nordskovvejs åbning.

En af de væsentligste problemstillinger i Silkeborg er betjeningen af Sorring, hvor der har været betydelig utilfredshed efter de regionale besparelser. Hertil kommer, at Silkeborg kun midlertidigt har bevilget midler til den nuværende betjeningsløsning. En af de væsentligste opgaver for Silkeborg Kommune har derfor været at skabe råderum til en permanent løsning.

Der arbejdes nu konstruktivt fra alle parter på en løsning, hvor rute 113 deles i Låsby, dels i en delvist kommunalt finansieret gren der betjener Sorring, og en gren der betjener den nuværende rute via Linå. Herudover arbejdes der på at opgradere den regionale rute 215, Vejle – Nørre Snede – Bryrup – Them – Silkeborg med to ekstra ture mellem Nørre Snede og Silkeborg, hvorved ruten stort set vil være på Midttrafiks hovednetsniveau.

Det er Midttrafiks anbefaling, at der indgås en aftale om dette, som holder sig inden for regionens budget for K20 køreplanerne. De øvrige væsentlige elementer i planen vedrører alene Silkeborg Kommunes egen lokaltrafik.

Der skal til køreplansskiftet i 2021 gennemføres et større udbud af ruter, der berører Silkeborg Kommune herunder 952X, 913X og 113. Midttrafik arbejder på - indenfor det serviceniveau

der aftales i forbindelse med trafikplanen for Silkeborg – en ny struktur, hvor betjeningen effektiviseres i forbindelse med udbuddet. Den nye struktur vil blive drøftet med Region Midtjylland i løbet af foråret 2020.

Trafikplan for Favrskov Kommune

Midttrafik har gennemført en analyse af den kollektive trafik i Favrskov Kommune med henblik på politisk stillingtagen til gennemførelse af ændringer til køreplansskiftet i 2021. Hovedkonklusionen af analyserne er, at byerne i Favrskov Kommune med enkelte undtagelser har en god betjening af regionale og lokale ruter. Det er kommunens egen betjening af de enkelte undtagelser, der har været i fokus for arbejdet. Midttrafik forventer mindre justeringer af den eksisterende lokaltrafik, og at en udvidelse af flextilbuddene kommer på tale. Region Midtjylland har ikke været inddraget i dette arbejde.

Midttrafik arbejder dog parallelt med ændringer i et større udbud af regionale ruter, der berører Favrskov Kommune. Det drejer sig primært om 115, 117, 118 og 918X, Randers – Aarhus og Hadsten – Aarhus, hvor Midttrafik arbejder med en ny struktur for betjeningen, der kan sendes i udbud til driftsstart ved køreplansskiftet i 2021. Den nye struktur vil blive drøftet med Region Midtjylland i løbet af foråret 2020.

Trafikplan for Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland

I forbindelse med høringen af Midttrafiks trafikplan, modtog Midttrafik et fælles høringssvar fra de 8 kommuner i Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland. Høringssvaret omhandlede 4 hovedemner:

- Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
- Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
- Implementering og proces

Midttrafik har udarbejdet et forslag til kommissorium for arbejdet med en trafikplan, som blev drøftet på et møde i direktørnetværket den 8. november 2019. Det blev her aftalt at invitere Region Midtjylland til at deltage i styregruppen for arbejdet med en trafikplan. Styregruppen vil således bestå af direktørnetværket og en repræsentant for Region Midtjylland.

Et revideret kommissorium skulle have været behandlet på et møde i marts måned 2020 i forbindelse med et møde i direktørnetværket, men dette møde måtte aflyses pga. Corona situationen. Mødet er udsat til juni 2020.

Midttrafik har imidlertid iværksat et analysearbejde af pendling og kollektiv trafikbetjening i de 8 kommuner. Midttrafik forventer at der kan foreligge et udkast til en analyserapport til mødet i juni måned.

Midttrafik er hovedansvarlig for løsning af opgaven, men i forbindelse med dele af analyserne og opgaven med udvikling af mobilitetsløsninger vil det fagligt og ressourcemæssigt være hensigtsmæssigt at anvende ekstern assistance. Region Midtjylland har afsat midler til Midttrafiks arbejde med områdeplaner, og afsat en ramme på 500.000 til rådighed for ekstern assistance til gennemførelse af projektet.

Det er muligt at der i analyseperioden etableres statslige puljer til den kollektive trafik. Hvis der opstår løsningsmuligheder, der kan omfattes af statslige puljemidler, indarbejdes disse i finansiering af løsningsforslag. Region Midtjylland har etableret en pulje til udvikling af mobilitetsløsninger, som eventuelt kan indgå i finansieringen af nye tiltag, ligesom det forventes at kommunerne også vil medfinansiere nye initiativer.

Trafikplan for Horsens Kommune

I Horsens er der igangsat et arbejde med at gennemgå kommunens kollektive trafik med Rambøll som rådgiver. Resultaterne af Rambølls arbejde forventes, implementeret i forbindelse med større udbud til K23.

Horsens Kommune har i budgetforliget 2020 besluttet at oprette bybus mellem Horsens og Gedved og mellem Horsens og Hatting for en toårig periode. Midttrafik gennemfører kommunes bestilling, som vil blive implementeret til køreplansskiftet ultimo juni 2020. Midttrafik vurderer at udvidelsen af betjeningen ikke har indflydelse på de regionale ruter. Midttrafik har over for kommunen tilkendegivet, at regionen og Midttrafik bør inddrages mere aktivt i det omfang regionale ruter berøres af kommunens ønsker til udvikling af den kollektive trafik.

Trafikplan for Odder Kommune

Midttrafik og Odder Kommune har arbejdet på at lave justeringer på bybussen, så der bliver bedre korrespondance for pendlere til og fra Letbanen. De regionale ruter er ikke berørt af ændringerne og Region Midtjylland har ikke været inddraget.



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. april 2020	[journalnr.]	Niels Jørgen Danielsen Mette Julbo	njd@midttrafik.dk	8740 8238

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

Kommunikation

Der er nedsat en styregruppe med repræsentanter fra RM, Aarhus Kommune, Letbanen og Midttrafik.

Gruppen havde planlagt møde den 17. marts 2020, som blev aflyst pga. Corona.

Styregruppen har bedt kommunikationsbureauet Publico om hjælp til at lave en kommunikationsstrategi for Letbanen. Strategien skal sikre, at parterne får udpeget målgrupper og budskaber, så der kan arbejdes med dels de gode historier der er omkring Letbanen, dels at parterne får et mere proaktivt setup i forhold til potentielle kriser.

Styregruppen fortsætter arbejdet, når Corona-krisen er overstået.

Økonomi og passagerindtægter

Midttrafik og Aarhus Letbane I/S har i juli 2017 indgået aftale om "Køb af Letbanetrafik".

Formålet med aftalen er at fastlægge rammerne for AAL's leverance til Midttrafik vedrørende letbanetrafik og vedligehold af Aarhus Letbane. Midttrafik er Trafikselskab og har trafikfølsomt ansvar. Midttrafik forestår trafik- og køreplanlægning for letbane og bus.

Aarhus Letbane I/S er infrastrukturforvalter, og ansvarlig for levering af letbanetrafik til Midttrafik, samt generel vedligeholdelse af Aarhus Letbane.

Aftalen fastlægger rammerne for økonomi, kvalitet, betaling, samarbejdet mellem parterne og øvrige vilkår for letbaneleverancen. Aftalen definerer opgave- og ansvarsplacering mellem parterne.

Aftalen bør revideres i 2020. Midttrafik tager initiativ til udarbejdelse af nyt aftalegrundlag. Den trinvis opstart med letbanetrafik på henholdsvis indre strækning (2017), Odderbanen (2018) og Grenaa-banen (2019) har vist, at aftalerelationer og samarbejdet har udviklet sig anderledes end oprindeligt forventet og beskrevet.

Midttrafiks udgifter til letbanedrift består af to hovedelementer.

- Udgifter til køb af letbanetrafikken hos Aarhus Letbane I/S. Midttrafiks udgifter modsvarer Interessenternes godkendte driftsbudget for letbaneleverancen.
- Øvrige letbanerelaterede udgifter i Midttrafik. F.eks. andel af rejsekort driftsudgifter, andel billetkontrol, andel af Trafikselskabet, udbetaling af rejsegarantier mm.

Aarhus Kommunes og Region Midtjyllands netto driftstilskud til letbanen blev i 2018 og 2019, samt i forventet regnskab for 2020 og kommende budget 2021 væsentligt højere end

forventet. Det skyldes primært flere udgifter til letbanens driftsbudget og færre indtægter end oprindeligt estimeret.

Letbanens driftsbudgettet besluttet af letbanens bestyrelse og godkendes af Interessentskabet. Midttrafik har ingen indflydelse på udgiftsniveauet og prisfremskrivninger.

Passagerindtægterne ligger under de oprindelige estimater. Det skyldes hovedsageligt at indtægtsfremgangen på letbanen vil være meget afhængig af, i hvilket omfang den planlagte byudvikling mellem Skejby og Lystrup realiseres. Hertil kommer at letbanens ustabile drift med mange aflyste ture og forsinkelser, har en meget negativ virkning på kundernes benyttelse af banen. I den nuværende aktuelle Covid-19-situation forstærkes indtægtsnedgangen yderligere og udløser derfor et stigende driftstilskud for bestillerne.

Midttrafik har opgjort antal rejser på letbanen i 2019 til 4,5 mio. rejser. I januar og februar 2020 var rejsetallet til sammen for begge måneder 0,92 mio. rejser. Uden Covid19 situationen forventede Midttrafik 5,5 mio. rejser i 2020. Der er nu stor usikkerhed om kommende rejsetal på letbanen.

Der har været uenighed mellem Midttrafik og letbaneselskabet om selskabets håndtering af bod/bonus overfor dets underleverandører. Aarhus kommune og regionen er enige med Midttrafik i, at letbaneselskabet ikke kan sende denne regning oveni budgettet til Midttrafik, men selv må afholde udgifterne.