



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
21. juni 2024 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Budgetforslag 2025, 1. behandling.....	3
2 Beslutning: Rejsekortprojekt – Ændret business case og status på projektet	5
3 Beslutning: Grundlag for Midttrafiks 68. udbud – Horsens, Lemvig og Favrskovs skoleruter	8
4 Beslutning: Møderække i bestyrelsen i 2025	11
5 Beslutning: Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik.....	12
ORIENTERINGSPUNKTER	
6 Orientering: Forventet regnskab 1 for 2024	13
7 Orientering: Den økonomiske situation	15
8 Orientering: Bedste Busselskab 2023/2024	18
9 Orientering: Skolekonceptet NY I BUSSEN	20
10 Orientering: Status på flextrafik harmoniseringen	22
11 Orientering: Trafikselskabernes 9. udbud af flextrafik	25
12 Orientering: Siden sidst	29
13 Eventuelt	32

1 Beslutning: Budgetforslag 2025, 1. behandling

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at budgetforslag 2025 til 1. behandling godkendes

Resumé

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2025 er 2.090,9 mio. kr. og er løftet med 68,6 mio. kr. sammenlignet med 2024, hvoraf størstedelen skyldes prisregulering. Budgettet sendes til politisk høring hos Midttrafiks ejerkreds med høringsfrist 31. oktober 2024.

Sagsfremstilling

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2025 er 2.090,9 mio. kr. Sammenlignet med 2024 er budgettet løftet med 68,6 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en samlet prisregulering på 46,9 mio. kr. svarende til gennemsnitlig fremskrivning på 2,2 %. Væsentlige ændringer beskrives herunder, mens en detaljeret gennemgang og forudsætninger for budgettet fås i sagens bilagsmateriale.

For Midttrafiks samlede indtægter er der indregnet effekt af takststigning på 3,6 % svarende til en forøgelse på 19,9 mio. kr. Fordelingen af indtægter mellem trafikområder og bestillere er 100 % datadrevet.

For busdriften budgetteres med en udgift på samlet 887,9 mio. kr. Det er en forøgelse på 1,3 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Operatørudgifterne er foruden indeksfremskrivning på 35,5 mio. kr. reduceret med 37 mio. kr. Det skyldes en reduktion på ca. 21.600 timer samt en forventning til generelt lavere omkostninger pr. time end forudsat ved budget 2024.
- For øvrige driftsudgifter forventes merudgifter på 17,4, hvoraf 16,4 mio. kr. skyldes investering i Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning.

For flextrafikken budgetteres der med nettoudgifter på 693,8 mio. kr. Det er en forøgelse på 33,1 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, hvoraf 12,6 mio. kr. skyldes indeksstigning. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Plustur har i forbindelse med harmoniseringsprojektet vækstet væsentligt mere end forventet, hvorfor budgettet for 2025 er opskrevet relativt meget i forhold til budget 2024. Plustur er opskrevet med 2,7 mio. kr. netto (kommunens vognmandsbetaling) svarende til 164 %. Turantallet er opskrevet fra 13.400 ture til 32.700 ture (19.300 ture) svarende til 144 %.
- Handicapkørsel er i en generel vækst, og forventes fortsat at vækste henover de næste år. Dette skyldes til dels et større kendskab til produktet men også at de allerede visiterede benytter det mere.

- Siddende Patientbefordring holder aktivitetsniveauet fra tidligere men gennemsnitsturen er blevet dyrere på grund af høje prisniveau for det nuværende udbud, samt forventning om stigning i indeks.

For letbanedriften budgetteres der med en udgift på 263 mio. kr., hvilket er en stigning på 21,4 mio. kr. ift. budget 2024. Heraf kan 8,3 mio. kr. tilskrives indeks, mens 2,4 mio. kr. skyldes øgede takster på indtægterne. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Øgede omkostninger til togvedligehold, vedligehold af infrastruktur samt øgede udgifter til kørestrøm.
- Merudgifter på 4,9 mio. kr. til investeringer i Rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning.
- Foruden takststigning forøges indtægterne med 3,7 mio. kr. da Letbanen står til at få en større andel af indtægterne end tidligere.

For togdriften budgetteres der med en udgift på 76,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 4,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Heraf kan 0,8 mio. kr. tilskrives indeksstigning, mens 0,6 mio. kr. skyldes øgede takster på indtægterne. Derudover fremhæves følgende:

- Merudgifter på 2,7 mio. kr. til investeringer i Rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning.
- Investeringstilskud på 6,9 mio. kr. til reinvesteringer i infrastrukturen samt spormodernisering på Lemvigbanen. Samt investeringstilskud på 11,3 mio. kr. til køb af nyt togmateriel til Lemvigbanen.

For øvrige fællesudgifter (Trafikselskabet, indtægtsdækket flextrafikadministration, billetkontrol og tjenestemandspension) budgetteres der med nettoudgifter på 169,4 mio. kr. Det er en forøgelse på 8,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, hvoraf 6,8 mio. kr. skyldes pris- og lønfremskrivning. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Regulering af Aarhus Rutebilstation belaster budgettet for Trafikselskaber med 1,2 mio. kr. Derudover kommer mindre reguleringer på samlet 0,3 mio. kr.
- For billetkontrollen forøges indtægter fra kontrolafgifter med 2,7 mio. kr. Dog medfører det nuværende kontroltryk mange klager, hvorfor administrationen er løftet med 1,7 mio. kr. foruden pris- og lønfremskrivning.

Midttrafiks likviditet er medio 2024 i balance, og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster. Kassekreditten anvendes i det månedlige cash flow, som supplement til repoforretning, da det samlet vurderes at være mere optimalt for det finansielle afkast. I det omfang realiserede indtægter og faktiske udgifter svarer til forudsætningerne i budgettet, vil likviditeten i 2025 ligeledes være på et stabilt niveau.

Forudsat bestyrelsens godkendelse af budgetforslaget bliver det sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline for høringssvar 31. oktober 2024. Tilbagemeldinger fra høringen vil blive indarbejdet til det endelige budget, der forlægges Bestyrelsen til vedtagelse 13. december 2024.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Budgetforslag 2025 (juni 2024)

2 Beslutning: Rejsekortprojekt – Ændret business case og status på projektet

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender den samlede business case for projektet, herunder planen for forskudt finansiering.

Resumé

I efteråret 2023 blev Midttrafiks bestyrelse præsenteret for en opdateret business case vedrørende Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Forudsætninger for den opdaterede business case er ændret, hvorfor det opdaterede budget fra november ikke længere kan overholdes. Derudover følger en statusopdatering på de fem hovedspor i projektet.

Sagsfremstilling

Opdatering af samlet business case

I de følgende afsnit omhandler projektets økonomi og finansiering er der taget udgangspunkt i tal fra Midttrafiks forventede regnskab 2024 og budgetforslag 2025.

Den oprindelige business case fra oktober 2023 vedlægges som bilag 1, og den opdaterede business case fra maj 2024 vedlægges som bilag 2.

Den oprindelige business case for projektet kan opdeles i udgifter til henholdsvis drift og investering, hvoraf førstnævnte er steget med 19,2 mio. kr., fra 520,3 mio. kr. til 539,6 mio. kr. over perioden 2023-2034, mens investeringsdelen overskrider sit budget med sammenlagt 1,5 mio. kr.

Budget Rejsekort som app og Ikke Digital Løsning			
	Oprindelig business-case	Ny business-case	Ændringer
Drift i alt	520.313.000	539.545.327	19.232.327
Investering i alt	173.167.000	174.688.938	1.521.938
Rejsekort i alt	695.536.000	714.234.265	18.698.265

På driftssiden af projektbudgettet skyldes overskridelsen primært, at Rejsekort & Rejseplan A/S har opskrevet den forventede abonnementsbetalingen med i alt 10 mio. kr. frem til 2034, samt yderlig 10 mio. kr. i omkostninger vedr. Rejsekort som app i samme periode.

Forudsætningerne for økonomien i investeringsdelen af projektet, har ændret sig. De forventede udgifter til installation af den ikke-digitale løsning og afmonteringen af det nuværende rejsekortsystem er steget fra 7,6 mio. kr. til 14,1 mio. kr. Dette kan hovedsageligt tilskrives, at der oprindeligt ikke var indregnet en udgift på 3 mio. kr. til opsætning af validatorer på stationerne langs Lemvigbanen, da det først var

forventningen validatorerne kunne installeres i togene som det nuværende rejsekort-udstyr. Dertil kommer udgifter på 2,8 mio. kr. til moms, som ikke var medtaget i den opdaterede business case fra november 2023. Det modsvares delvist af en selvinitieret besparelse på den interne projektledelse, hvor budgettet er reduceret med 1 mio. kr., fra 4,3 mio. kr. til 3,3 mio. kr., samt en mindre bestilling af udstyr til den ikke-digitale løsning end først indregnet. Samlet set overskrider investeringsdelen sit budget med 1,5 mio. kr.

Der er fortsat en del ubekendte faktorer i projektet, som giver en væsentlig usikkerhed om forudsætningerne for overholdelsen af projektet samlede økonomiske ramme. Der er eksempelvis ikke indregnet en investering i nyt udstyr til understøttelse af fremtidens for chaufførbetjent billetsalg, da processen med anskaffelsen heraf stadig er på et tidligt stadie.

Selve projektets økonomi beror på, at den opstillede tidsplan for implementeringen af RejseBillet, Rejsekort som app og ikke-digitale løsning overholdes. RKRK vurderer selv, at projektet bør betragtes som et højrisikoprojekt, da tidsplanen betragtes som stram med en begrænset buffer for uforudsete hændelser. Projektet kræver derfor et relativt uproblematisk forløb, hvis plan og økonomi skal overholdes. Dertil er tids- og aktivitetsplan stram pga. hårde deadlines for Rejsekortsystemets nedlukning.

Forskudt finansiering, ansvarligt lån og håndtering

For ikke at påvirke Midttrafiks bestilleres økonomi, bliver investeringen i Rejsekort som app, herunder den ikke-digitale løsning, finansieret gennem en kombination af låneoptag hos Kommunekredit, samt med træk på Midttrafiks kassekredit. Hertil yder Midttrafik et ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S på sammenlagt 28,1 mio. kr. i perioden 2023-2025, som afdrages i perioden 2027-2030, hvilket ikke påvirker bestillerens økonomi.

Overstående ændringer i henholdsvis drifts- og investerings siden af projektet kommer ikke til at have en direkte påvirkning på bestillerens økonomi, da finansieringen af begge dele udskydes til, når den økonomiske gevinst ved afskaffelsen af det nuværende rejsekortsystem begynder at kunne realiseres fra medio 2026, på lige fod med den øvrige finansiering af projektet.

På bestyrelsesmødet 3. november 2024, godkendte bestyrelsen at Midttrafik låner op til 68 mio. kr. (se bilag 3) ved Kommunekredit. Overstående ændringer i projektets budget, ændrer ikke ved dette lånebehov.

Status på projektet

Overordnet set forløber projektet planmæssigt. Der har været en række mindre udfordringer, men indtil videre overholdes den overordnede tidsplan og den økonomiske afvigelse fra den oprindelige business case er begrænset. Den største risiko i projektet er lige nu leveringen og installationen af den ikke-digitale løsning, da udfasningen af det nuværende rejsekortsystem ikke kan påbegyndes, før alle de nye løsninger er på plads.

I projektet er der fem hovedspor, RejseBillet, Rejsekort som app, den ikke-digitale løsning (foreløbig arbejdstitel), fremtidens chaufførbetjente billetsalg og endelig udfasningen af det eksisterende rejsekortsystem. I bilag 4 er der en mere uddybende statusopdatering for hvert af de fem hovedspor.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Opdateret business-case (nov 2023)
- 2.b Bilag 2 - Opdateret business-case (maj 2024)
- 2.c Bilag 3 - Indstilling - Opdateret business-case for nationalt digitalt Rejsekort og ikke-digital løsning (oktober 2023)
- 2.d Bilag 4 - Status på de fem hovedspor i projekt Midttrafik i RejseBillet og Rejsekort

3 Beslutning: Grundlag for Midttrafiks 68. udbud – Horsens, Lemvig og Favrskovs skoleruter

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender udbudsgrundlaget for 68. udbud – Horsens, Lemvig og Favrskovs skoleruter.

Resumé

Midttrafik udbyder efter sommerferien skolebuskørslen i Horsens, Lemvig og Favrskov kommuner. Udbuddet omfatter ca. 28.000 køreplantimer fordelt på 47 kontraktbusser. Nye kontrakter træder i kraft ved skolestart efter sommerferien i 2025.

Sagsfremstilling

Den nuværende kontrakt for skolekørsel i Horsens, Lemvig og Favrskov kommuner udløber ved køreplansskiftet i 2025. De tre kommuner ligger ikke tæt på hinanden geografisk, men for at lette busselskabernes arbejde med at byde samt for at mindske det administrative arbejde i Midttrafik, er kørslen lagt sammen i et udbud. Det bliver Midttrafiks 68. udbud, som består af 3 pakker - 1 for hver af kommunerne – så interesserede busselskaber frit kan vælge, hvor mange pakker man ønsker at byde på.

Kørslen udbydes med udgangspunkt i Midttrafiks standard B-kontrakt, som er målrettet skoleruter og giver busselskaberne mulighed for at anvende busserne til anden kørsel, når de er ledige.

Midttrafik vurderer, at det er økonomisk urentabelt at udbyde skoleruterne med elbusser. For det første betjenes skoleruter normalt af brugte dieselbusser, som busselskaberne indkøber billigt. Et indkøb af nye og dyrere elbusser medfører en betydelig merudgift, som afspejler sig i tilbudspriserne. For det andet betyder skolebussernes lave udnyttelsesgrad, at merudgiften til indkøb af elbusser og tilhørende etablering af infrastruktur ikke kan oppebæres af en besparelse på driften med elbusser, da der ikke er nok timer på skoleruterne.

Udbudsgrundlag

Omfang

Udbuddet omfatter 28.117 køreplantimer fordelt på 47 busser og er opdelt i følgende delkontrakter (pakker):

Pakke	Kommune	Ruter	Køreplantimer	Kontraktbusser
1	Horsens	620-625, 630, 631, 633-635 og 670-674	8.852	18
2	Lemvig	481-487, 489-491 og 496-499a	5.893	12
3	Favrskov	1-15, 851 og svømmekørsel 101-104	13.372	17

Kontraktperiode

Kontrakten udbydes med en kontraktperiode på 5 år, hvorefter parterne har mulighed for at forlænge med op til 2x1 år efter gensidig aftale.

Krav til busser

Bustype / tilgængelighed	<p>Generelt ingen krav.</p> <p>Undtagelser er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lemvig rute 491: Lavgulvs-bus • Favrskov rute 6: Bussen skal kunne køre under lav bro med max højde på 3,20 meter
Passagerkapacitet	<p>Mindst 70 pladser og heraf mindst 45 siddepladser</p> <p>Undtagelse er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lavgulvs-bus i Lemvig, hvor kravet er mindst 70 pladser og heraf mindst 38 siddepladser
Busfarve	Ingen krav
Busalder	Maksimalt 15 år
Euronorm	<p>Horsens: mindst euronorm 6</p> <p>Lemvig: mindst euronorm 5</p> <p>Favrskov: mindst euronorm 5</p>
Drivmiddel	Option på CO ₂ -neutral HVO-biodiesel
GPS-tracking	Ja
Seler	Ja
Reservebusser	Krav som kontraktbusser

Som det fremgår af ovenstående, ønsker Horsens mindst euronorm 6-busser, mens Lemvig og Favrskov er tilfredse med euronorm 5. Alle bestillerne ønsker, at busselskaberne skal afgive optionstilbud på kørsel med CO₂-neutral biodiesel. Efter tilbudsfristen beslutter de enkelte bestillere, om optionerne ønskes tilkøbt for deres kontrakt (pakke).

Udbudsform og tildelingsmodel

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud, hvormed alle busselskaber kan byde på kontrakterne. Tilbudsgiverne skal dog have en soliditetsgrad i hvert af de seneste to afsluttede og reviderede regnskabsår på mindst 10%.

Kontrakterne tildeles det eller de busselskaber med den laveste pris på de enkelte pakker, og der vægtes således ikke kvalitative kriterier i udbuddet.

Tidsplan for udbuddet

Udbuddet forventes afviklet efter nedenstående tidsplan:

Offentliggørelse af udbuddet	September 2024
Tilbudsfrist	6. januar 2025, kl. 12.00
Forventet tildeling af kontrakter	12. februar 2025
Beslutning om optioner hos bestillere	Marts 2024
Kontrakt/driftsstart	11. august 2025

Betydning for kunderne

- Skolebusruterne er målrettet kommunernes skoleelever og skoler. Det er fortsat gratis at køre med skolebusruterne, og de kan principielt benyttes af alle (åbne ruter).
- Busserne skal udelukkende køre på skoledage, og kun til mødetid (i tidsrummet ca. kl. 7-8) og når eleverne får fri (i tidsrummet ca. kl. 11-16).

Økonomi

Timepriserne for den nuværende kørsel ligger omkring 820-1.150 kr. i de forskellige kontrakter. Midttrafik forventer, at de kommende timepriser også vil ligge omkring dette interval.

4 Beslutning: Møderække i bestyrelsen i 2025

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender det fremlagte forslag til møderække i 2025.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2025.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2025 fremlægges med seks bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til seks formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Midttrafik har hidtil haft syv årlige møder i bestyrelsen. Formandskabet for Midttrafik har vurderet, at Midttrafik kan nøjes med seks årlige møder, idet det hidtidige møde i januar har ligget forholdsvis tæt på mødet i december året forinden og mødet i marts samme år. Derfor indeholder forslaget til mødekalender i 2025 kun seks bestyrelsesmøder.

Møde	Dato
Formandskabsmøde	Mandag 3. marts
BESTYRELSESMØDE	Fredag 14. marts
Formandskabsmøde	Mandag 5. maj
BESTYRELSESMØDE	Fredag 16. maj
Formandskabsmøde	Onsdag 11. juni*
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANT-SKABSMØDE	Fredag 20. juni
Formandskabsmøde	Mandag 1. september
BESTYRELSESMØDE	Fredag 12. september
Formandskabsmøde	Mandag 20. oktober
BESTYRELSESMØDE	Fredag 31. oktober
Formandskabsmøde	Mandag 1. december
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANT-SKABSMØDE	Fredag 12. december

* Mandag i denne uge er 2. pinsedag.

5 Beslutning: Uformel evaluering af administrationen i Midttrafik

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen gennemfører en uformel drøftelse af administrationens performance.

Resumé

Bestyrelsen har besluttet to årlige evalueringer af administrationens indsats.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 12. maj 2022 besluttede bestyrelsen at gennemføre to årlige evalueringer af administrationens performance i Midttrafik – en uformel drøftelse på bestyrelsesmødet i juni og en mere formel evaluering på bestyrelsesmødet i december.

Administrationen lægger hermed op til, at bestyrelsen drøfter administrationens indsats under punktet på mødet 21. juni 2024.

6 Orientering: Forventet regnskab 1 for 2024

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at forventet regnskab 1 for 2024 tages til efterretning.

Resumé

Forventningen til Midttrafiks samlede driftsudgifter i 2024 reduceres med 50,7 mio. kr. ift. budgettet hvoraf størstedelen skyldes indeksregulering. Investering vedr. Rejsekort som app er indregnet i prognosen, men belaster ikke bestillernes økonomi i 2024 pga. beslutning om forskydning i finansieringen.

Sagsfremstilling

Forventningerne til Midttrafiks samlede driftsudgifter i 2024 er sammenlignet med budgettet nedjusteret med 50,7 mio. kr. til 1.971,5 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt et samlet indeksfald på 40,2 mio. kr. vedr. operatørudgifterne for busdriften og flextrafikken. Væsentlige budgetafvigelser beskrives herunder mens en detaljeret gennemgang og forudsætninger for forventningerne fås i sagens bilagsmateriale.

For busdriften skønnes nettoudgifterne til 841,9 mio. kr. og dermed et mindreforbrug på 44,7 mio. kr., som primært kan tilskrives lavere operatørudgifter som følge af fald i indeks samt en yderligere forventning om lavere variabel gennemsnitsomkostning end forudsat i budget 2024. For indtægterne forventes de positive tendenser fra 2023 at fortsætte, hvorfor forventningerne er opjusteret med 1 %. I modsat retning forventes højere udgifter til øvrige driftsudgifter pga. investering i den ikke-digitale løsning for Rejsekortet. Investeringen belaster ikke bestillerne i 2024, da bestillernes finansiering heraf forskydes.

For flextrafikken forventes udgifterne reduceres med 5,2 mio. kr. til 655,5 mio. kr. De væsentlige afvigelser består af:

- NOP projektet er afsluttet og budgetteret beløb på 6,8 mio.kr. bliver ikke udmøntet.
- Flextur blev som følge af harmoniseringsprojektet vurderet en højre aktivitet end det har vist sig at være gældende og er derfor nedskrevet med 4,9 mio. kr.
- Siddende Patientbefordring forventes at blive dyrere end først antaget som følge af det aktuelle vognmandsudbud, og er derfor opskrevet med 3,8 mio. kr.

For letbanedriften forventes udgifterne at stige med 2,1 mio. kr. og ender på 243,7 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt øgede udgifter til investering af Rejsekort som app/ikke-digital løsning.

For togdriften forventes udgifterne samlet at stige med 0,3 mio. kr. og ender på 72,6 mio. kr. Det skyldes til dels øgede indtægter på 1,2 mio. kr. og omvendt øgede udgifter til som følge af efterregulering på omkostningsindekset samt betaling til abonnementsbetaling.

For øvrige fællesudgifter (Trafikselskabet, indtægtsdækket flextrafikadministration, billetkontrol, tjenestemandspension og finansielt afkast) forventes udgifterne reduceret med 3,2 mio. kr. til 157,8 mio. kr. De væsentligste afvigelser består af:

- opjustering af indtægter fra kontrolafgifter på 2,7 mio. kr. Det modsvares delvist af en opskrivning på 1,4 mio. kr. vedr. administrative omkostninger pga. øget sagsbehandling ifm. klager;
- finansielt afkast på 0,8 mio. kr. for Midttrafiks depoter;
- reduktion af indtægtsdækket flextrafikadministration på 1,3 mio. kr. som følge af forventning om færre kørte ture.

Midttrafiks likviditet er medio 2024 i balance. Kassekreditten anvendes i det månedlige cash flow, som supplement til repoforretning, da det samlet vurderes at være mere optimalt for det finansielle afkast. Endelig afregning af regnskab 2023 har først likvid effekt til september. Midttrafiks ejerkreds har 36,4 mio. kr. til gode ved Midttrafik.

Investering i Rejsekort som app

Investering i Rejsekort som app samt den ikke-digitale løsning er indregnet i forventningerne til 2024. Der er af Indenrigsministeriet givet dispensation til delvis lånefinansiering, og Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2023 at den resterende del håndteres som forskudt finansiering fra Midttrafiks bestillere. Det betyder, at investeringen ikke belaster bestillernes økonomi i 2024.

Der er indregnet forskudt finansiering i 2024 på 12,2 mio. kr. Den samlede byrdefordeling til Midttrafiks bestillere viser en forventning om tilbagebetaling på 60,4 mio. kr. Holder det ved foreslås det, at låneoptaget nedsættes ved at dække den forskudte finansiering med en del af resultatet.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Forventet regnskab 1 for 2024 (juni 2024)

7 Orientering: Den økonomiske situation

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Seneste indeksprognose giver anledning til en mindreudgift i 2024 på 51 mio. kr.

Sagsfremstilling

- Indeksfall forventes at give en reduktion i operatørudgifter på 35,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Det svarer til et fald på 2,1 % af det samlede tilskudsbehov.
- Indtægterne forventes i 2024 for bus og bane at ende på 4,5 mio. kr. over budget svarende til en budgetafvigelse på 1 %.
- Passagertal for april ligger 8 % over 2023-niveau.

En uddybning af ovenstående punkter følger herunder.

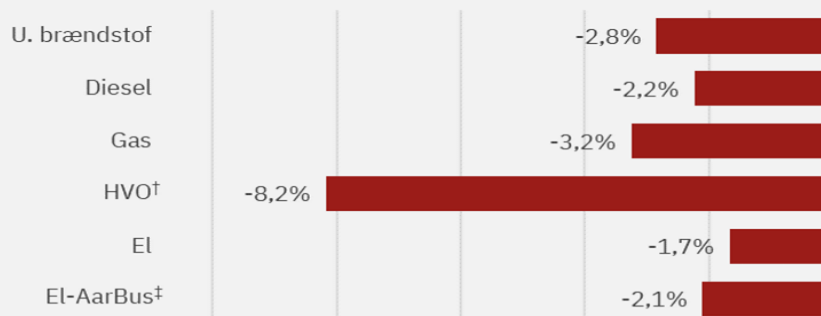
Indeksudvikling 2024

Indeks for budget 2024 blev fastlagt i maj 2023 med undtagelse af elindekset, der blev opdateret i november 2023 grundet store fald i elprisen. Indeksene blev korrigeret for Nationalbankens prognose for lønfremgang på 4,7 % i 2023 og 5,3 % i 2024.

Seneste prognose baserer sig på TiD's indeksskøn af maj 2024. Disse korrigeres for lønprognoser fra Økonomiministeriets økonomiske redegørelse af december 2023, som skønner en lønudvikling på 4,3 % i 2023 og 5,4 % i 2024. Sammenholdt med budget 2024 forventes fald i alle indeks.

Indeks for budget 2024 er for højt

Ændring i indeks for budget 2024 jf. forventet regnskab 1 2024 (procent)



† HVO anvendes ikke til regulering af Midttrafiks operatørudgifter
‡ Særligt indeks vedr. AarBus.

Sammenlignet med budget 2024 forventes indekssald at give en mindredgift til Midttrafiks ejere på 35,8 mio. kr. Set i forhold til budgettets samlede tilskudsbehov på 1.680,3 mio. kr. svarer det til et fald på 2,1 %. Fordelingen mellem ejerne ses af følgende tabel.

Indekssald forventes at give en mindredgift på 35,8 mio. kr. for Midttrafiks bestillere i 2024

Indekseffekt for 2024 sammenlignet med vedtaget budget (mio. kr.)

Bestiller	Tilskudsbehov budget 2024	Indekseffekt			Andet			Tilskudsbehov inkl. Indekseffekt og andet	
		Bus	Flextrafik	I alt	Bus	Flextrafik	Øvrige		
Favrskov	32,2	-0,5	-0,2	-0,6	-0,3	-0,8	-0,1	-1,2	30,4
Hedensted	13,2	-0,2	-0,1	-0,3	0,3	0,1	-0,1	0,3	13,3
Heming	51,3	-0,9	-0,1	-1,0	-0,3	-0,5	-0,1	-0,9	49,4
Holstebro	18,1	-0,4	-0,1	-0,5	0,8	1,3	-0,1	2,0	19,6
Horsens	63,4	-1,1	-0,1	-1,2	-5,3	0,1	0,2	-5,0	57,2
Ikast-Brande	19,9	-0,4	-0,0	-0,4	0,5	-0,3	-0,0	0,2	19,7
Lemvig	10,0	-0,1	-0,0	-0,2	-0,7	-0,2	-0,1	-0,9	8,9
Norddjurs	38,9	-0,6	-0,1	-0,7	0,1	-0,1	-0,2	-0,2	38,0
Odder	11,9	-0,2	-0,0	-0,2	-0,3	-0,0	0,0	-0,3	11,4
Randers	100,7	-2,1	-0,2	-2,2	-2,6	-0,4	-0,3	-3,3	95,2
Ringkøbing-Skjern	31,4	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1	0,3	-0,1	0,1	30,9
Silkeborg	50,8	-1,6	-0,1	-1,7	1,5	-1,0	-0,4	0,1	49,2
Skanderborg	32,8	-0,6	-0,1	-0,6	-0,8	-1,5	-0,9	-3,1	29,0
Skive	50,2	-0,8	-0,3	-1,1	-0,7	0,8	0,8	0,8	50,0
Struer	9,8	-0,1	-0,0	-0,1	-0,1	0,5	-0,0	0,3	9,9
Syddjurs	32,1	-0,5	-0,1	-0,6	-0,1	-1,0	-0,5	-1,6	29,9
Viborg	54,9	-1,1	-0,1	-1,2	-0,9	-0,3	0,4	-0,8	53,0
Aarhus	422,9	-11,3	-0,5	-11,7	-7,0	0,8	-1,5	-7,7	403,4
Region Midtjylland	635,8	-8,5	-2,3	-10,8	-7,2	4,2	-0,4	-3,4	621,6
I alt	1.680,3	-31,4	-4,4	-35,8	-23,3	2,1	-3,3	-24,5	1.620,0

Skønnet er selvsagt forbundet med usikkerheder, og der laves derfor ikke en tillægsbevilling til budgettet. Indeks-faldet vil således indgå som afvigelse i regnskabet givet det er vedvarende.

Status på indtægter og passagerer 2024

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 4 % over de budgetterede 2024-indtægter. I budgettet for 2024 er der både indregnet takststigning fra januar 2024 på 10,3 %, med en provenuøgning på ca. 52 mio. kr., samt en negativ covid-19 effekt (2,5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år.

Den positive tendens for første kvartal af 2024 gør at forventninger for indtægterne er opjusteret, og derfor forventes at ende på 6,3 mio. kr. over budget. Takststigning på 10,3 % i starten af 2024 virker ikke umiddelbart til at have påvirket kundernes valg af transportform, da passagertællinger for første kvartal 2024 har vist en positiv udvikling for tog og bane.

I april måned havde vi 5.104.000 passagerer i busser, letbane og tog, hvilket er 120 % af passagererne i samme måned i 2023. Stigningen skyldes bl.a., at påsken 2024 lå i marts måned, mens påsken 2023 var i april måned. Korrigeres for dette forhold ligger passagertallene for april 2024 dog fortsat 8 % højere end i 2023. Samlet set ligger passagertallet t.o.m april 1 % foran 2023, hvilket er særligt stærkt, når årets start med snestorm og deraf følgende passagertab tages i betragtning.



8 Orientering: Bedste Busselskab 2023/2024

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Resumé

25. og 26. juni 2024 bliver resultatet af Bedste Busselskab 2023/2024 offentliggjort og vinderne kåret. Bedste Busselskab er en årligt tilbagevendende begivenhed. Administrationen beskriver nedenfor formålet og planen for kåringen af vinderne.

Sagsfremstilling

Bedste Busselskab er et incitamentsprogram for busselskaberne. Det er en kollektiv bonusordning, hvor busselskaberne med den højeste kundetilfredshed tildes en bonus.

Formålet er at sætte fokus på god kundeservice hos busselskaberne ved at fremhæve, at forhold som chaufførens kørsel og service har stor betydning for kundernes samlede tilfredshed. Herudover er det en anerkendelse til de busselskaber, der leverer et højt serviceniveau over for Midttrafiks kunder og en god lejlighed til at sige tak til chaufførerne for deres indsats.

Bedste Busselskab har kørt siden 2015.

Metode

Busselskaberne med A-kontrakt inddeles i to puljer: én med små ruter, der kører under 15.000 køreplantimer, og én med store ruter, der kører over 15.000 køreplantimer. Opdelingen er lavet for at skabe en mere lige konkurrence mellem busselskaberne.

I 2023 overgik opgaven til et nyt analysebureau bl.a. for at udnytte synergierne mellem Bedste Busselskab og Bonusmodellen i buskontrakter, hvor der over tid kommer et større overlap. Kundetilfredshedsmålingerne er foretaget via personlige interviews i busserne i tidsperioden 1. oktober 2023 til 31. marts 2024. Kunderne svarer på syv spørgsmål, på en skala fra 1-7:

- Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?

Modellen indeholder ud over tilfredshedsmålingerne en kvalitetsmodel, hvor der tages højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i løbet af perioden.

Kvalitetsmodellen er med til at sikre, at Bedste Busselskab afspejler virkeligheden. Her inddrages følgende:

- Indberettede kundeklager med årsagerne: Betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning.
- Kvalitetskontroller målt på baggrund af gennemsnitligt antal registrerede kvalitetsbrister pr. kvalitetskontrol.

Kundetilfredshedsmålingen udgør hovedelementet i kåringen med op til 7 point, mens reduktionen maksimalt kan udgøre 0,8 point.

Kåring af vinderne

Vinderne kåres og offentliggøres i uge 26 (25. og 26. juni). Her besøger Midttrafik 1., 2. og 3. pladsen i begge puljer. Vinderne modtager en bonus på 150.000 kr., 2. pladsen får 50.000 kr. og 3. pladsen får 25.000 kr. Efter besøgene udsendes en pressemeddelelse og resultatet offentliggøres på Midttrafiks egne kanaler. Det gør vi for at fortælle den gode historie og fremhæve de busselskaber, der gør en ekstra indsats i hverdagen.

Udover pengepræmien får busselskaberne diplomer, og der vil være en gave til alle chauffører, som er et skulderklap for den store indsats, de leverer.

Administrationen orienterer på bestyrelsesmødet i september om vinderne og stemningen fra dagene, hvor vinderne kåres.

Ekstra bonus for højeste tilfredshed med chaufførerne

Der uddeles også en bonus til de to busselskaber (én i hver pulje), der leverer den flotteste præstation på chaufførens kørsel og service. Der gives mellem 10.000 og 50.000 kr. afhængigt af hvor mange chauffører, der er ansat i busselskabet. Vi anbefaler, at pengene bruges til et arrangement for chaufførerne.

Både busselskaber og chauffører er generelt glade for incitamentsmodellen. De sætter pris på at blive målt direkte på den kundeservice, de leverer i busserne. Kundetilfredshedsmålingerne gør resultatet meget konkret for det enkelte busselskab, da det tydeligt viser, hvordan de præsterer - set med kundernes øjne.

9 Orientering: Skolekonceptet NY I BUSSEN

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har udviklet skolekonceptet NY I BUSSEN til 0. og 1. klasse i folkeskolen, som kommuner kan tilbyde og arrangere sammen med kommunens skoler. Konceptet blev præsenteret på Fagligt Forum i efteråret 2023. Ringkøbing-Skjern Kommune er kommet godt i gang og har tilbudt konceptet til alle skoler i kommunen i indeværende skoleår.

Sagsfremstilling

En undersøgelse fra Passagerpuls i 2022 viste, at børn bliver senere introduceret for kollektiv trafik end tidligere. Skolekonceptet NY I BUSSEN skal derfor medvirke til et grundlæggende fundament for børns fremtidige transportvaner.

Formålet med NY I BUSSEN er at lære børn om kollektiv trafik i en alder, hvor de er motiverede og begejstrede for busser. Det gør vi ved at besøge børnene på deres skole med en bus og en chauffør.

Chaufføren viser bussen frem og fortæller, hvordan man bruger bussen – står ved stoppestedet, viser billet, sidder pænt, trykker på stop etc. Besøget slutter af med en kort køretur. Børnene får et diplom, et forældrebrev, et opgavehæfte og en refleks med hjem.

Derudover har vi i samarbejde med Aarhus Kommune udarbejdet et særligt forløb til specialbørn i 4.-9. klasse. Formålet er, at børnene bliver trygge ved at rejse alene med kollektiv trafik.

Bestilling af NY I BUSSEN

Kommuner eller den enkelte skole indgår aftale med busselskabet direkte via et bestillings- og aftaleskema på Midttrafiks extranet. Midttrafik har indgået aftale med syv busselskaber, der tilsammen afdækker regionen geografisk. Busselskabet fakturerer kommunen eller skolen direkte efter dubleringstakster for ikke-kontraktbusser. Et forløb for en klasse tager 45 minutter, og skolen kan med fordel tilrettelægge det, så flere klasser efter hinanden benytter sig af bussens besøg. Et besøg på 3 timer inkl. transport koster ca. 2.500 kr. ekskl. moms.

Midttrafik har beskrevet konceptet på: www.midttrafik.dk/extranet/extranet-for-kommuner-og-region/skolekoncept-ny-i-bussen/

Udbredelse af konceptet

Konceptet har fået en stille start, hvilket vi vurderer skyldes tre forhold:

- Konceptet egner sig bedst til forår og sommermåneder, da halvdelen af besøget finder sted uden for bussen.
- Midttrafik er som trafikselskab ikke i direkte kontakt med hverken skoler eller børn- og ungeafdelingen hos kommunerne. De mange led er en udfordring.
- Konceptet er i konkurrence med andre kulturtilbud til folkeskolen. Prisen for konceptet (leje af bus og løn til chauffør) ligger i nogle kommuner over loftet for arrangementer, som de vil finansiere.

I Ringkøbing-Skjern Kommune er det afdelingen for Vej og Park, der har besluttet at tilbyde NY I BUSSEN til alle kommunens skoler i dette skoleår. Det har betydet stor interesse for bestilling blandt kommunens skoler, hvorfor Midttrafik måtte tilknytte et ekstra busselskab i området for at imødekomme den store efterspørgsel. Konceptet er blevet godt modtaget.

Derudover er der afviklet et besøg til specialbørn i henholdsvis Aarhus- og Randers Kommune.

Opgaven fremadrettet

Midttrafik vil højne kommunikationsindsatsen omkring NY I BUSSEN for at udbrede kendskabet hos skoler og børn- og ungeafdelinger. Det kan fx være synlighed på platforme med kulturtilbud til folkeskoler, annoncer i fagblade og presseevents. Vi er i dialog med fagbladet Folkeskolen og TV Midtvest, der ønsker at dække et besøg på en skole.

Vi ser desuden et særligt potentiale for forløb til specialbørn, da flere kommuner er udfordrede på øgede udgifter til individuel kørsel. Aarhus Kommune er allerede godt i gang med overflytning af børn fra taxa-kørsel til kollektiv trafik.

10 Orientering: Status på flextrafik harmoniseringen

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Siden harmoniseringen trådte i kraft, er det samlede turantal for flex- og plustur steget med ca. 13 %. Stigningen dækker primært over langt større brug af plustur, som med harmoniseringen er udbredt til hele regionen. Antallet af støttede flexture er faldet lidt.

Administrationen evaluerer pt. harmoniseringen af flextrafikken bl.a. gennem en Megafon-undersøgelse blandt kunderne.

Herudover arbejdes løbende med at styrke flextilbuddet og formidlingen af det. Kommunerne har bestilt ca. 40 nye knudepunkter til køreplansskiftet i juni.

Sagsfremstilling

Siden harmoniseringen trådte i kraft 26. juni 2023, har administrationen arbejdet videre med at forbedre produkterne og kundernes oplevelse heraf. Samtidig nærmer vi os også årsdagen for selve harmoniseringen.

Den overordnede status på harmoniseringen er, at der fra 26. juni 2023 til og med 30. april 2024 er sket en stigning på ca. 13 % i det samlede antal flex- og plusture til i alt ca. 152.000 ture sammenholdt med samme periode året før. Tilsvarende er kommunernes nettoomkostning til de to ordninger sammenlagt steget med ca. 14 % til i alt ca. 12,6 mio. kr. Stigningen dækker bl.a. over, at alle kommuner nu er med på både flextur og plustur. Samtidig har der været store variationer fra kommune til kommune, hvilket fremgår af talmaterialet i bilag 1.

Dykker man yderligere ned i tallene, er der:

- Udført 103.000 ture med støttet flextur til enten 7 eller 3 kr. pr. km – et fald på ca. 7 %. Kommunernes udgifter til disse flexture har været ca. 10 mio. kr. ekskl. adm. siden harmoniseringen.
- Udført ca. 30.000 flexture til 15 kr. pr. km, svarende til 100 % selvfinansiering af kunderne.
- Udført ca. 20.000 plusture, svarende til en udgift ekskl. adm. på ca. 2,6 mio. kr. for kommunerne.

Af de ca. 103.000 støttede flexture er ca. en tredjedel kørt til eller fra et knudepunkt. Kørsel til eller fra knudepunkter har givet kommunerne en samlet nettoomkostning på ca. 5,2 mio. kr. svarende til ca. halvdelen af omkostningerne til flextur.

I bilag 1 tabel 8 ses fordelingen af bestillingskanalerne for flexstur til enten 7 eller 3 kr. For flexstur gælder fortsat, at der foretages flest bestillinger telefonisk (ca. 63 %) efterfulgt af selvbetjeningen (ca. 29 %) og Rejseplanen (ca. 8 %).

Siden harmoniseringen er der i gns. pr. måned oprettet 570 nye kunder til at bestille flexstur og flexbus på Rejseplanen, 550 nye kunder til at bestille plustur og 540 nye kunder til at bestille flexstur på midttrafik.flextrafik.dk. Dette betyder, at den samlede sum af kunder, der kan bestille via rejseplanen, øges måned for måned. Fordelingen af nye kunder pr. portal pr. måned kan ses i tabel 9, bilag 1.

Status på knudepunkter og byzoner

15. april 2024 havde kommunerne frist for at melde ændringer til deres knudepunkter og byzoner ind. Der er indmeldt følgende, som implementeres mandag 1. juli 2024 (førstkommende hverdag efter køreplansskiftet):

Kommune	Antal nye flexturknudepunkter
Favrskov	1
Hedensted	1
Holstebro	16
Horsens	14
Lemvig	2
Odder	1
Randers	2
Skive	1
I alt	38

Struer Kommune nedlægger deres nuværende 7 knudepunkter. Holstebro ophæver byzonen. Silkeborg byzone bliver ændret, så der kan køres til centrum til 7 kr. pr. km.

Herning Kommune tilføjer seks nye plusturknudepunkter.

Evaluering af harmoniseringen

Administrationen har igangsat et arbejde med at få evalueret harmoniseringen med fokus på kunderne. Evalueringen sker i form af en fokuseret undersøgelse af flexstur og plustur, som Megafon udfører på vegne af Midttrafik. Megafon forestod også 360-grader undersøgelsen fra 2021, som lå til grund for harmoniseringen. Undersøgelsen løber hen over Q2 2024, og bestyrelsen forventes at blive forelagt resultaterne på bestyrelsesmødet i september 2024.

Forbedret søgning på knudepunkter på Rejseplanen

Der har været igangsat et arbejde med at forbedre søgningen på knudepunkter på Rejseplanen. Dette har ledt til en vejledningsfilm til bestilling af flexstur på Rejseplanen, hvori der også gives tips til, hvordan man finder et knudepunkt på selve Rejseplanen. Vejledningsfilmen kan findes på: <https://www.midttrafik.dk/dine-rejsemuligheder/flextur/sadan-bestiller-du-en-flexstur/>

Udover vejledningsfilmen har administrationen også afsøgt, hvordan søgningen kunne forbedres. Første løsning er blevet, at hvert knudepunkt oprettes med sin faktiske adresse, således kunderne, når de søger på Rejseplanen, bliver tilbudt

knudeprisen (3 kr. pr. km, min. 24 kr.), uanset om de vælger selve knudepunktet eller adressen, som knudepunktet ligger på. Løsningen implementeres til køreplansskiftet sammen med ændringer til knudepunkter og byzoner.

Mulighed for flexitur til flere kommuner i Sydtrafiks område

På baggrund af henvendelser er der taget kontakt til Sydtrafik med henblik på at tillade flexiture fra alle kommuner i Midttrafiks område til kommunerne i Sydtrafiks område.

I dag er det kun muligt at køre flexitur mellem følgende kommuner i Syd- og Midttrafiks områder:

- Hedensted og Vejle Kommune
- Herning og Billund Kommune
- Ringkøbing-Skjern og Billund Kommune
- Ringkøbing-Skjern og Varde Kommune

Sydtrafik og Midttrafik er i dialog om muligheden pt.

Bilag

- 10.a Bilag 1 - Nøgletal vedr. harmoniseringen 26. juni 2023 til 30. april 2024

11 Orientering: Trafikselskabernes 9. udbud af flextrafik

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik offentliggjort 9. udbud af flextrafik. Der gennemføres to på hinanden følgende udbud af henholdsvis garantivogne (FG9) og variable vogne (FV9). Begge udbud har driftsstart til marts 2025.

Sagsfremstilling

I samarbejde med Sydtrafik og FynBus gennemfører Midttrafik hen over sommeren sit 9. udbud af Flextrafik. Vognmænd i Flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flextur og flexbus.

Samarbejdet med Sydtrafik og FynBus indbefatter også et efterfølgende driftssamarbejde, hvor de tre trafikselskaber kan gøre brug af hinandens vogne.

Udbud af flextrafik gennemføres ad to omgange:

- FlexGaranti (FG9): 13. maj 2024 har trafikselskaberne offentliggjort et udbud af garantivogne. Udbuddet har tilbudsfrist 17. juni 2024.
- FlexVariabel (FV9): 31. maj 2024 har trafikselskaberne offentliggjort udbud af variable vogne. Udbuddet har tilbudsfrist 2. juli 2024.

Trafikselskaberne afholder to informationsmøder for potentielle leverandører, hvor udbudsmaterialet gennemgås. Begge udbud har driftsstart per 1. marts 2025.

FG9 - FlexGaranti

Garantivognene får en fast betaling et antal timer, typisk 8-10 timer på hverdage, mod at stå til rådighed i dette tidsrum. I FG9 udbyder Midttrafik 146 garantivogne, hvoraf 143 udbydes for en toårig periode med mulighed for forlængelse i to år, mens 3 vogne udbydes for en 4-årig kontraktperiode med mulighed for forlængelse i to år. I FG8 blev der udbudt 187 garantivogne, alle for en toårig kontraktperiode.

Den forlængede kontraktperiode for de tre udvalgte vogne sker som et forsøg, således det kan afdækkes, hvorvidt en øget kontraktlængde kan påvirke prissætning og driftssikkerhed uden at gå på kompromis med behovet for kontraktændringer.

Blandt de konditionsræssige tilbudsgivere vil de økonomisk mest fordelagtige tilbud blive identificeret på grundlag af tildelingskriteriet "pris". Der vil blive tildelt kontrakt på de tilbud, hvor den afgivne tilbudspris medfører den laveste samlede tildelingspris på alle tildelte delaftaler.

FV9 - FlexVariabel

I den variable kørsel tilbyder vognmanden at stille sin vogn til rådighed for en fast timepris og et fast hjemsted efter eget valg. Vognmanden kan også vælge at benytte sin vogn til andre formål, hvormed den ikke står til rådighed for trafikskabet. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikskabernes driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel.

Trafikskaberne udbyder FV9 – FlexVariabel efter en ny udbudsmodel, hvor Trafikskaberne er inddelt i 6 priszoner. Midttrafiks trafikskabsområde udgør zone 1 og Samsø udgør zone 2. Sydtrafik og FynBus udgør de resterende zoner.

Tilbudsgiver byder på udførelse af kørsel ved angivelse af timepris for alle perioder (Hverdag, Øvrig tid og Nat) pr. vogntype pr. priszone.

Det betyder, at Leverandøren kun kan have ét sæt timepriser pr. vogntype pr. priszone. Der kan afgives tilbud i alle 6 priszoner, hvis tilbudsgiver har vogne eller planer om at indsætte vogne i zonerne. Der kan i aftaleperioden kun igangsættes vogne på de vogntyper og i de zoner, hvor der er afgivet tilbud.

Trafikskaberne vurderer, at der samlet set er behov for at indgå rammeaftale med maksimalt 500 leverandører af enkeltvogne pr. vogntype pr. priszone, og med maksimalt 100 leverandører af vogngrupper pr. vogntype pr. priszone.

Udbudte vogntyper

Trafikskaberne udbyder otte typer af vogne, der på forskellig vis imødekommer kundernes individuelle behov. Overordnet udbydes personbiler (vogntype 2-4) og liftvogne (vogntype 5-9), hvorunder der stilles forskellige krav til indretningen, miljø og udstyr.

For alle vogntyper gælder at drivmiddel som udgangspunkt er valgfrit, dog stiller Midttrafik for 22 garantivogne af vogntype 2 krav om nulemission.

Vogntyper:

2. Personbil med plads til fire kunder
3. Personbil med plads til fem kunder. Ofte af typen MPV
4. Personbil med plads til fire kunder og én kørestol
5. Liftvogn med plads til fem kunder og to kørestole
6. Som vogntype 5, plus trappemaskine
7. Som vogntype 5, hvor to enkeltsæder erstattes af ét dobbeltsæde til overvægtige kunder
8. Som vogntype 5, og kan med kort varsel forberedes til kørsel med forhøjet smitterisiko
9. Som vogntype 5, med én komfortstol monteret med armlæn og tilhørende fodstøtte

Vogne, der driftes med nulemission, får i FV9 en prismæssig planlægningsfordel med henblik på at prioritere den grønne omstilling indenfor Flextrafik.

Vogntyperne 8 og 9 udbydes kun som garantivogne.

Ændringer i forhold til sidste udbud

Udbudsprocessen og udbudsmaterialet er blevet ændret betydeligt i forhold til tidligere udbud. Særligt FV9 – FlexVariabel er ændret med henblik på at sikre, at konkurrencen sker ved tilbudsafgivning og ikke i aftaleperioden.

Dertil kommer et krav i begge udbud om at leverandører er forpligtet til selv at udføre en væsentlig del af kørsel omfattet af kontrakten. Det betyder reelt en begrænsning af anvendelsen af underleverandører.

Ændringerne har været drøftet med brancheorganisationer og faglige organisationer.

Af andre væsentlige ændringer fremhæves:

- Garantistillelse er forhøjet til 50.000 kr. pr. garantivogn.
- Drivmiddel er valgfrit for alle vogntyper, dog krav om rækkevidde ved el-bil.
- Krav vedr. eventuelle reklamer på vognen. Bestemmelsen skal sikre overensstemmelse med Midttrafiks regler om reklamer på bus.
- Krav om at dokumentation for lovpligtige eftersyn medbringes i vognen. Derved kan vognkontrollør altid få disse forevist.

Kontroller inden driftsstart

Tilbudsgivere i FG9 og FV9 kontrolleres grundigt, inden der indgås kontrakter eller rammeaftale.

Alle tilbudsgivere skal indsende en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Tilladelsen udstedes af Færdselsstyrelsen.

Herudover skal tilbudsgiverne udfylde et fælles europæisk udbudsdokument (ESPD), hvor de blandt andet erklærer, at de overholder forpligtelser på det arbejdsretlige område, fx taxilovens krav om løn- og arbejdsvilkår. Midttrafik kontrollerer oplysningernes rigtighed ved at indhente en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen.

Unormalt lave bud sendes til Færdselsstyrelsen, der kan kontrollere, om det unormalt lave bud skyldes, at vognmanden ikke overholder sine vilkår for tilladelsen.

Herudover skal vognmænd med chauffører oplyse, hvilken overenskomst de har indgået eller følger. Midttrafik kan forlange, at selskaberne dokumenterer, at de lever op til overenskomsternes vilkår. Om nødvendigt kan Midttrafik trække på ekspertise hos arbejdsmarkedets parter.

Midttrafik vil desuden gennemføre fysiske kontroller af alle vogne for at sikre, at vognene lever op til kontraktens bestemmelser.

Økonomi

I 2024 er der budgetteret med udgifter til vognmandsbetaling i flextrafik på 343 mio.kr., hvilket er en stigning på 33 mio. kr. i forhold til 2023.

Der forventes fortsat vækst i kørslen på baggrund af projektet "Harmonisering af den åbne flextrafik" og i takt med at borgerne får større kendskab til produkterne i flextrafik.

Der er samtidig kommet en smule mere ro på de tidligere usikkerheder i stigende inflation og stigende brændstofpriser. Det er derfor ikke forventningen, at de tilbudte

priser vil være markant højere end ved forrige udbud.

Betydning for kunderne

Der er ved udbuddene taget højde for kapacitetsbehovet (antallet af vogne), således forsyningsbehovet kan sikres og kunderne fortsat kan forvente en høj grad af rettidighed ud fra bestillernes opstillede mål herfor.

12 Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Ekspertudvalgets afrapportering fra første fase

Transportministeriet nedsatte i maj 2023 et ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark. De skal arbejde i tre faser:

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.
2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

På et pressemøde 4. juni 2024 præsenterede transportministeren og ekspertudvalgets formand den første delrapport med afrapportering fra første fase med kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.

Slides fra pressemødet vedlægges som bilag.

Den samlede delrapport (214 sider) og bilagsrapport (60 sider) kan findes på www.trm.dk/publikationer/2024/ekspertudvalg-om-kollektiv-mobilitet-i-hele-danmark-afrapportering-af-fase-1

Afrapporteringen er opdelt på tre hovedemner:

1. Fund i kortlægningen
2. Katalog over nye mobilitetstilbud
3. Det videre arbejde

Disse gennemgås kort nedenfor.

1. Fund i kortlægningen

Ekspertudvalget præsenterede bl.a.:

- 40 % af danskerne bor i landdistrikter eller byer med under 10.000 indbyggere, hvor der typisk er et mindre godt tilbud om kollektiv trafik.
- På tværs af geografierne har borgerne det samme formål med transport, og fritidsrejser udgør den største andel.
- Cykel og gang er væsentligst i de store byer, mens bilen er dominerende i landdistrikter, mindre byer og mellemstore byer.
- I hovedstadsområdet er det hovedsageligt personer i erhverv, som rejser med kollektiv transport, mens det primært er skoleelever og unge til ungdomsudannelser i landdistrikter.

- Ca. 60 % af befolkningen bor inden for en afstand på 500 meter fra det nuværende hovednet af rutebunden kollektiv transport. Ca. 180.000 borgere har slet ikke adgang til et stoppested eller station inden for 2,8 km.

2. Katalog over nye mobilitetstilbud

Ekspertudvalget kommer ikke med anbefalinger, men de præsenterer et katalog med mulige nye mobilitetstilbud, som de beskriver i materialet:

- Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus på bestilling.
- Lempeligere rammer for privat betalt kørsel.
- Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport.
- Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet.
- Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser.
- Øget udbredelse af dele cykler og deleløbehjul.
- Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer.

Disse tilbud ligger ud over alle de tilbud, der allerede er i dag med klassisk kollektiv trafik, flextrafik osv. Ekspertudvalget understreger, at der er brug for en kundeorienteret koordinering mellem disse tilbud, så de ikke forringer det samlede tilbud.

Administrationen bemærker, at Midttrafik i forvejen har arbejdet med fleksible behovsstyrede løsninger i forbindelse med flexharmoniseringen i 2023, udvikling af hubs i bl.a. Rønde og busfremkommelighed især i Aarhus.

Trafikselskaberne i Danmark udgav i marts 2023 vedlagte pjece, "Styrk mobiliteten i landområderne", hvor flere af de samme punkter som ekspertudvalget peger på, bliver foreslået af trafikselskaberne.

3. Det videre arbejde

Ekspertudvalget vil arbejde videre med fase 2 (økonomi og takststruktur) og fase 3 (struktur og organisering af lokal kollektiv trafik).

I det videre arbejde fremhæver ekspertudvalget, at de er opmærksomme på nogle udfordringer for at lykkes med et godt samlet tilbud om kollektiv trafik:

- Tryghed for den rejsende – fokus på krav til de nye aktører i den kollektive mobilitet.
- Forsyningssikkerhed – fokus på incitamentsstruktur, samtænkning og organisering for at sikre høj forsyningssikkerhed også i de nye tilbud.
- Konkurrence mellem transportmidler – fokus på incitamentsstruktur og organisering, der bedst kan modgå, at tilbuddene udkonkurrerer hinanden.

Administrationen i Midttrafik vil følge arbejdet i ekspertudvalget tæt og bidrage i det omfang, der vil blive mulighed for det.

Klage til Ligebehandlingsnævnet

Ligebehandlingsnævnet har behandlet en klage over Midttrafik, der af Institut for Menneskerettigheder, på vegne af en kørestolsbruger, blev indbragt for nævnet med påstand om forskelsbehandling af kørestolsbrugeren, der i bybusserne i Aarhus af chaufføren blev nægtet assistance i forbindelse med på- og afstigning.

Ligebehandlingsnævnet afviser at behandle sagen, da der, som anført af Midttrafik for nævnet, er tale om et spørgsmål om tilgængelighed, der ikke kan behandles af nævnet, da nævnet behandler sager om forskelsbehandling.

Direktørkredsen for trafikselskaberne er orienteret om sagens udfald.

Anke over kendelse fra Klagenævnet for Udbud

Trafikselskaberne (FynBus, Midttrafik og Sydtrafik) har i Byretten tabt en anke over en kendelse fra Klagenævnet for Udbud, hvor en tidligere leverandør af Flextrafik er tilkendt en erstatning på 600.000 kr. med tillæg af procesrente fra 10. november 2020.

Direktionerne i Trafikselskaberne har efter samråd med de respektive bestyrelsesformænd besluttet ikke at anke Byrettens dom til Landsretten.

Dette skyldes særligt et ønske om at sagen, der har verseret siden 2020, nu finder sin afslutning.

Udgifterne til erstatning samt sagsomkostninger og advokatudgifter deles ligeligt mellem de tre trafikselskaber. Midttrafiks udgifter afholdes af dertil hensatte midler i budgettet.

Bilag

- 12.a - Bilag 1 - Slides fra Ekspertudvalgets præsentation af delrapport 1 om kollektiv mobilitet
- 12.b - Bilag 2 - Trafikselskaberne i Danmarks pjece Styrk mobiliteten i landområderne

13 Eventuelt