



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
13. december 2024 kl. 09:00**

**Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Beslutning: Budget 2025, 2. behandling	3
2 Beslutning: Ændring af prisen på pensionistkort i Randers Kommune	6
3 Beslutning: Ændring af Midttrafiks målsætning om CO2-reduktion frem til 2030	7
4 Beslutning: Foreløbig plan for temadrøftelser i bestyrelsen i 2025.....	11
ORIENTERINGSPUNKTER	
5 Orientering: Kørsel til arrangementer i 2024	13
6 Orientering: Resultat af 9. fælles udbud af FlexVariabel og FlexGaranti	17
7 Orientering: Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2023.....	23
8 Orientering: Siden sidst.....	28
9 Eventuelt.....	31
10 Evaluering af bestyrelsens tilfredshed med administrationen	32

1 Beslutning: Budget 2025, 2. behandling

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at budget 2025 til 2. behandling godkendes.

Resumé

Midttrafiks forslag til 2. behandling af budgettet for 2025 samt budgetoverslagsårene 2026-2028 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget har forinden været i politisk høring hos bestillerne, og bemærkninger fra den politiske høring er blevet indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Ændringer til budget 2025

Siden 1. behandling af budget 2025 er budgettet blevet nedskrevet med 14,1 mio. kr. De fleste ændringer er foretaget på baggrund af høringsvar fra bestillerne, mens enkelte har karakter af tekniske korrektioner.

Budget 2025 – 2. behandling

Grundlaget for budget 2025 er regnskabet for 2023, budget 2024 samt kendte ændringer i 2025.

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2025 er 2.076,8 mio. kr., hvilket udgør en stigning på 42,9 mio. kr. i forhold til budgettet for 2024. Stigningen skyldes primært pris- og indeksreguleringer på ca. 40,4 mio. kr., svarende til en gennemsnitlig fremskrivning på 2 %. Væsentlige ændringer beskrives herunder, mens en detaljeret gennemgang og forudsætninger for budgettet kan findes i sagens bilagsmateriale.

Midttrafiks samlede indtægter er i 2025 budgetteret til 879,4 mio. kr. på tværs af bus, bane og Flextrafik, hvilket er en forøgelse på 26,6 mio. kr. i forhold til budget 2024. Den indregnede effekt af årets takststigning på 3,6 %, svarer til en indtægtsforøgelse på 19,9 mio. kr., mens den resterende indtægtsstigning overvejende skyldes Letbanens trafikspræng på 5,5 mio. kr. og Aarhus Kommunes øgede antal køretimer i 2025. Indtægtsdelingen sker 100 % datadrevet.

For busdriften budgetteres med en udgift på samlet 898,3 mio. kr. Det er en forøgelse på 11,6 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Operatørudgifterne er foruden indeksfremskrivning på 29,7 mio. kr. reduceret med 15,7 mio. kr., hvilket skyldes en reduktion på ca. 24.500 køretimer samt en forventning til generelt lavere omkostninger pr. time end forudsat ved budget 2024.
- For øvrige driftsudgifter forventes merudgifter på 33,2 mio. kr., hvilket primært skyldes ændringer i rejsekort-investeringscasen for den ikke-digitale løsning.

For flextrafikken budgetteres der med nettoudgifter på 665,6 mio. kr. Det er en forøgelse på 4,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, som overvejende skyldes at betalingen til vognmænd er steget med 10,4 mio. kr., hvoraf indeksreguleringen udgør 6,6 mio. kr. Modsatrettet er NOP-projektet nedlagt, hvilket frigiver 6,8 mio. kr. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Sammenlignet med budget 2024 er der samlet set et fald i aktiviteten på flextur. Det skyldes, at der i forbindelse med opstarten af harmoniseringsprojektet var en forventning om højere aktivitet på flextur, end der reelt blev opnået. Omvendt er aktiviteten på plustur steget mere end forventet.
- I 2025 forventes der fortsat vækst i den åbne kørsel samt handicapkørsel. Dette skyldes, at borgerne får større kendskab til produkterne i flextrafik og bliver mere fortrolige med at benytte dem.

For letbanedriften budgetteres der med en udgift på 268,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 17,3 mio. kr. ift. budget 2024. Heraf kan 8 mio. kr. tilskrives indeks på operatørudgifterne, mens 10 mio. kr. skyldes øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- Øgede omkostninger til togvedligehold, vedligehold af infrastruktur samt øgede udgifter til kørestrøm.
- Merudgifter på 2 mio. kr. til investeringer i Rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning.
- Foruden takststigning forøges indtægterne med 7,5 mio. kr. grundet et indlagt trafikspring på 5,5 mio. kr., samt at Letbanen står til at få en større andel af indtægterne end tidligere, grundet en positiv passagerudvikling.

For togdriften budgetteres der med en udgift på 73,7 mio. kr., hvilket er en stigning på 0,2 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Heraf kan 0,4 mio. kr. tilskrives indeksstigning på operatørudgifterne, hvilket delvist modsvares af en forventning om højere indtægter end tidligere estimeret.

- Merudgifter på 0,4 mio. kr. til investeringer i Rejsekort som app og udstyr til den ikke-digitale løsning.
- Investeringstilskud på 4,7 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 170,3 mio. kr. Det er en forøgelse på 8,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, hvoraf 6,9 mio. kr. skyldes pris- og lønfremskrivning. Derudover fremhæves følgende ændringer:

- For billetkontrollen forøges indtægter fra kontrolafgifter med 2,7 mio. kr. Dog medfører det nuværende kontroltryk et øget behov for sagsbehandling, hvorfor administrationen er løftet med 1,7 mio. kr. foruden pris- og lønfremskrivning.
- Handicapadministrationen er flyttet fra Trafikselskabet til Flextrafik, hvilket medfører en nedskrivning af Trafikselskabets budget med 17,8 mio. kr. i forhold til budgetforslaget for 2025.

Midttrafiks likviditet er ultimo 2024 i balance, og det månedlige cash flow følger et stabilt mønster. Kassekreditte 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.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige områder er budget 2025 samlet opskrevet med 42,9 mio. kr. sammenholdt med budget 2024.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Hovednotat
- 1.b Bilag 2 - Byrdefordeling
- 1.c Bilag 3 - Bestillermateriale
- 1.d Bilag 4 - Oversigt over hørings svar

2 Beslutning: Ændring af prisen på pensionistkort i Randers Kommune

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at prisen på pensionistkort i Randers Kommune øges til 600 kr. halvårligt.

Resumé

Midttrafik har fra Randers Kommune modtaget en anmodning om, at de ønsker at ændre prisen for pensionistkort i kommunen fra 500 kr. om året til 600 kr. halvårligt. Dette estimeres at øge deres billetindtægter med 1,8 mio. kr. årligt.

Sagsfremstilling

Randers Kommune tilbyder i dag billige pensionistkort til kommunens alderspensionister. Prisen for kortet er 500 kr. årligt, hvilket Randers Kommune ønsker at hæve til 600 kr. halvårligt.

Kortet vil stadig være gældende for rejser i hele Randers Kommune, både i kommunens busser samt de regionale busser. Kortet kan ikke anvendes til togrejser. Der forudsættes ikke "spærretid" på kortet, det kan således anvendes i hele driftsdøgnet.

Øgede indtægter

Baseret på det eksisterende salg af pensionistkort i Randers, ca. 3.400 stk. om året, er det estimeret at prisstigningen vil medføre øgede billetindtægter for 1,8 mio. kr.

Grundet stigningen i prisen, vurderes der, at prisstigningen vil have en negativ effekt på salget af pensionistkort i Randers Kommune på omkring 25 %. Det forventes, at de kunder, som stopper med købet af pensionistkortet, fortsat vil have et vist forbrug af offentlig transport, hvilket foruden prisstigningen bidrager til de øgede billetindtægter.

Regionale busser og administrationsgebyr

Randers Kommune kompenserer på nuværende tidspunkt Region Midtjylland for mistede indtægter ifm. det allerede gældende årlige pensionistkort. Grundet prisstigning forventes pensionistkortet at blive mindre populært, hvorfor den nuværende kompensation på 583.000 kr. årligt vil blive reduceret til 437.250 kr. årligt.

Da print og udsendelse af pensionistkort er en administrativ byrde, som bliver fordoblet ved at gå fra 12 til 6 måneder gyldighed, vil hvert 2. kort blive pålagt et administrationsgebyr på 35 kr. jf. Midttrafiks administrations principper om dækning af udsendelse af pensionistkort. Dette vil blive afregnet på baggrund af antallet af solgte kort, hvilket estimeres til at medføre en årlig udgift på 89.250 kr. for Randers Kommune.

3 Beslutning: Ændring af Midttrafiks målsætning om CO2-reduktion frem til 2030

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks målsætning om CO2-neutral kollektiv trafik inden 2030 justeres, så der skelnes mellem henholdsvis kontraktbusser i A-kontrakter og reservebusser og skoleruter:

- Bestyrelsen arbejder for CO2-neutral kollektiv trafik inden 2030 for by-, lokal- og regionalbusser.
- Den grønne omstilling af skolebuskørslen igangsættes, når der er brugte elbusser på markedet.

Resumé

Bestyrelsen behandlede 13. september 2024 et orienteringspunkt om fremtidens drivmidler. På den baggrund præsenterer administrationen status på politiske målsætninger om CO2-reduktion samt Midttrafiks overgang til ikke-fossile drivmidler. Administrationen forventer, at alle kontraktbusser i Midttrafiks A-kontrakter vil være CO2-neutrale fra 2030, men at udskiftningen af reservebusser og skolebusser vil tage længere tid. Derfor anbefaler administrationen, at Midttrafiks målsætning om CO2-neutral kollektiv trafik inden 2030 justeres.

Sagsfremstilling

Baggrund for 2030-målsætningen

Et bredt flertal i Folketinget vedtog i 2020 den såkaldte klimalov, der har til formål at sikre, at Danmark reducerer udledningen af drivhusgasser med mindst 70 % sammenlignet med 1990 (for at kunne sammenligne klimaeffekter omregnes drivhusgasser til effekten i CO₂, også kaldet CO₂-ækvivalenter). Yderligere er det målet, at Danmark senest i 2050 ikke skal udlede flere drivhusgasser, end der optages.

Som led i at opnå målene har regeringen indgået klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med en række kommuner – herunder Aarhus og Herning. I samarbejdsaftalerne forpligter de respektive kommuner sig på en række målsætninger om bl.a. nulemissionsbusser på visse nye udbud. Langt størstedelen af Midttrafiks bestillere har ikke formelt indgået klimasamarbejdsaftaler, men har på anden vis iværksat initiativer eller har planer for, hvordan udledning af CO₂ fra kollektiv trafik reduceres.

Af Midttrafiks Strategiplan for 2021-2024 fremgår det, at bestyrelsen arbejder for CO2-neutral kollektiv trafik inden 2030.

På EU-niveau er der også opmærksomhed på CO2-reduktion fra kollektiv trafik, og fokus er bl.a. på bybusser, hvor EU-parlamentet ønsker, at det fra 2030 kun skal være muligt at nyregistrere nulemissions-bybusser.

Bestillernes rolle

Ifølge Lov om Trafikselskaber er det den enkelte bestiller (ejer), der afgør serviceniveauet og dermed også ambitionerne for grøn omstilling. I de seneste par år har der været flere eksempler på, at bestillere af økonomiske grunde har valgt at udskifte HVO med almindelig diesel, hvilket påvirker CO₂-reduktionen. Omvendt kan usikkerheden om priserne på HVO, diesel og i særdeleshed gas også øge bestillerens vilje til at overgå til el, da der som udgangspunkt er mere gennemsigtighed i omkostningerne (bl.a. er el-indeks blevet reguleret, så det bedre afspejler busselskabernes reelle omkostninger).

Grøn omstilling for bybusser (A-Kontrakter)

Under A-kontrakter er det væsentligt at skelne mellem henholdsvis bybusser på den ene side og lokal- og regionalbusser på den anden.

I forhold til bybusser har Midttrafik igennem en årrække kun udbudt kontrakter med nul-emission. Eneste undtagelse er 71. udbud for Ikast-Brande, hvor en enkelt bybus er med i udbud sammen med lokalruter, hvor begge har relativt få køreplantimer. Her gav det ikke mening at udbyde den enkelte bybus som elbus. Kontrakten gælder dog kun til 2030, hvorefter det er planen at udbyde med krav om nul-emission. Hos AarBus er målet, at alle 149 bybusser i drift skal være CO₂-neutrale i 2027, mens reservebusserne skal være det i 2030.

Alle kontrakt-bybusser i Midttrafik forventes senest i 2030 at være nul-emission.

Grøn omstilling for lokal- og regionalbusser (A-kontrakter)

Lokal- og regionalbusser kører i højere grad end bybusser i tyndt befolkede områder, og køreplantimer pr. bus er også færre end ved bybusser. Disse forhold sætter begrænsninger på, hvor godt nye elbusser kan konkurrere økonomisk med dieselbusser. Ofte endog brugte elbusser.

Midttrafik har brugt flere udbudsmæssige virkemidler for at forbedre muligheden for elbusser på regional- og lokalruter. Fx har der ved flere udbud været mulighed for, at busselskaber måtte byde med elbusser, men at ruter under fx 1.000 køreplantimer måtte betjenes med dieselbusser. Ligeledes har der ved flere udbud været mulighed for at byde med enten el- eller dieselbusser, for derved både at give mulighed for elbusser, men samtidig sikre bestillernes økonomiske ramme, idet dieselbusser er blevet valgt, hvis prisen på elbusser ikke har været konkurrencedygtig.

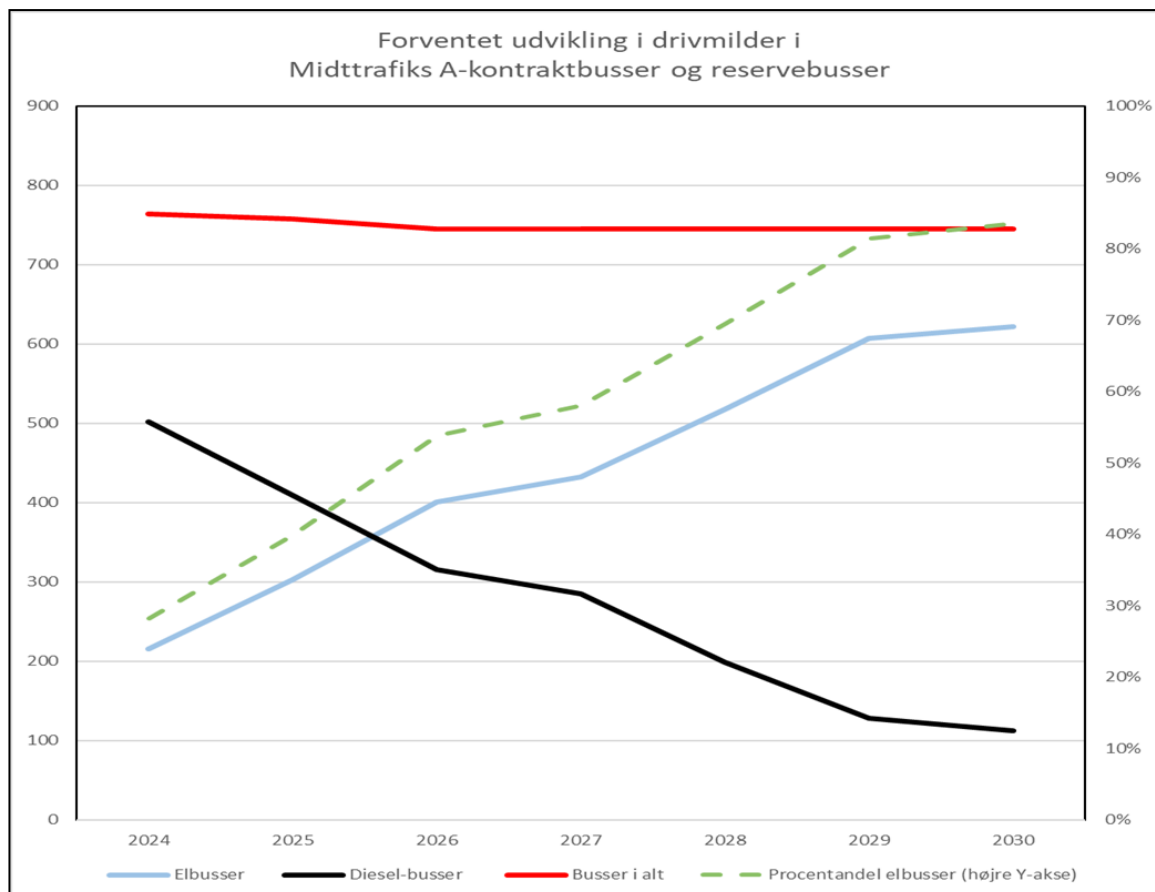
På trods af disse virkemidler er der dog udsigt til, at elbusser på en række lokal- og regionalruter først vil være økonomisk konkurrencedygtige med dieselbusser, når der eksisterer et brugbart marked for brugte elbusser.

Flere af de første store elbus-kontrakter udløber omkring 2030, og derfor er forventningen, at der vil komme en mængde brugte elbusser på markedet herefter. Efterspørgslen må dog alt andet lige forventes at overstige udbuddet i en længere periode. Dels vil der være en meget stor efterspørgsel efter de brugte elbusser, der kommer på markedet, og dels forventes det fra busselskaberne, at nogle busselskaber vil genanvende brugte elbusser internt i andre udbud/kontrakter. Samlet set peger disse tendenser på, at der sandsynligvis først vil opstå et reelt marked af en tilstrækkelig størrelse for brugte elbusser nogle år efter 2030.

Hvis regional- og lokalbusser skal være fuldstændig CO₂-neutrale i 2030 vil det derfor kræve tankning med HVO på dieselbusserne, hvilket vil udgøre en markant øget udgift for bestillerne. Pt. er størstedelen af bestillerne ikke interesserede i den mulighed.

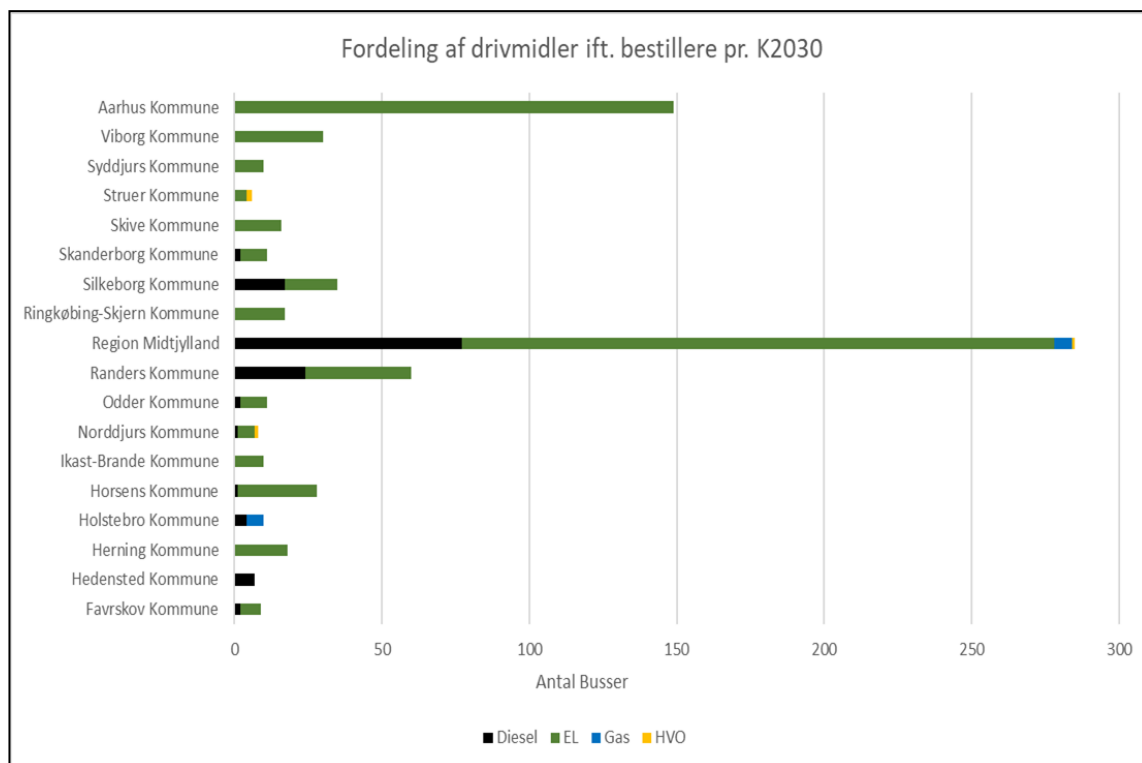
Forventet udvikling frem til 2030

Ud fra den forudsætning, at der i alle kommende A-kontrakt-udbud bliver valgt el, har administrationen fremskrevet udviklingen i bussernes drivmidler.



HVO og biogas er kun medtaget i det samlede antal busser og ikke som selvstændige grafer, da begge drivmidler i 2030 med de nuværende forudsætninger vil udgøre en marginal del af busserne. Antallet af diesel-busser i 2030 skal ses i sammenhæng med, at en del reservebusser til den tid fortsat må forventes at køre på diesel.

For bestillerne er der ligledes lavet en fremskriving til 2030 på, hvordan fordelingen af drivmidler forventes at være, hvis der i alle kommende udbud af A-kontrakter bliver valgt el.



Igen skal antallet af diesel-busser i 2030 ses i sammenhæng med, at en del reservebusser til den tid fortsat må forventes at køre på diesel.

Grøn omstilling i B-Kontrakter

Langt størstedelen af B-kontrakter på skolekørsel udføres med ældre dieselbusser, der typisk har været rute- eller turistbusser. Der er kun lidt kørsel på disse ruter, hvorfor nye elbusser bliver meget dyre. Som nævnt ovenfor er der dog flere år til, før der eksisterer et brugbart marked for brugte elbusser

Der er således udsigt til, at størstedelen af skoleruterne også efter 2030 vil blive betjent med brugte dieselbusser. Der er mulighed for, at de brugte dieselbusser kan køre på HVO, men det vil betyde en mærkbar øgning af udgifterne til skolekørsel.

Justering af målsætning

I Midttrafiks strategiplan for 2021-2024 står der, at Bestyrelsen arbejder for CO₂-neutral kollektiv trafik inden 2030. Det fremgår af ovenstående gennemgang, at denne målsætning er realistisk for kontraktbusser på A-kontrakter (dvs. by-, lokal og regionalbusser). Omvendt er målsætningen ikke realistisk for reservebusser og skolebusser.

Da der alt andet lige vil gå flere år efter 2030 før der er et brugbart marked for brugte elbusser, vil det kræve et skift til HVO på skolebusser og reservebusser for at opnå målsætningen. Et sådant skifte til HVO vil være forbundet med en væsentlig økonomisk byrde for bestillerne og er ikke realistisk.

Administrationen anbefaler, at målsætningen ændres til:

- Bestyrelsen arbejder for CO₂-neutral kollektiv trafik inden 2030 for by-, lokal- og regionalbusser.
- Den grønne omstilling af skolebuskørslen igangsættes, når der er brugte elbusser på markedet.

4 Beslutning: Foreløbig plan for temadrøftelser i bestyrelsen i 2025

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at den foreslåede foreløbige plan for temadrøftelser i bestyrelsen 2025 godkendes.

Resumé

Bestyrelsen har tidligere haft temadrøftelser af emner, der har mere overordnet betydning for udviklingen af Midttrafiks ydelser. Administrationen fremlægger forslag til foreløbig plan for temadrøftelser i bestyrelsen i 2025.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har tidligere haft temadrøftelser om forskellige emner, som har videre perspektiver end konkrete indstillinger og orienteringer. Det har fx været om mobilitetshubs, grøn omstilling og flexharmonisering.

Administrationen fremlægger hermed forslag til en foreløbig plan for temadrøftelser i bestyrelsen i 2025.

Den er foreløbig, idet der dels i forbindelse med vedtagelsen af Midttrafiks Strategiplan 2025-2028 i første halvår af 2025 kan opstå andre emner, bestyrelsen vil prioritere, dels pga. Ekspertudvalgets evt. anbefalinger med betydning for Midttrafiks opgaver og ansvar. Formandskabet vil løbende vurdere, om andre emner er mere relevante for temadrøftelser på kommende bestyrelsesmøder.

Planen tager udgangspunkt i de seks planlagte bestyrelsesmøder i 2025.

To af disse afholdes umiddelbart inden møde i repræsentantskabet, hvor bestyrelsesmødets varighed er kortere, hvorfor administrationen ikke foreslår temadrøftelser på disse møder.

Det første bestyrelsesmøde i Midttrafik i 2025 er planlagt umiddelbart før bestyrelsens strategiseminar, som administrationen således foreslår som temadrøftelsen på dette møde.

De resterende tre foreslåede temadrøftelser tager udgangspunkt i de emner, bestyrelsen har behandlet de seneste år samt administrationens vurdering af væsentlige emner, der vil egne sig til en temadrøftelse.

Forslag til foreløbig plan for temadrøftelser i bestyrelsen 2025

Administrationen foreslår denne foreløbige plan for temadrøftelser:

- 14. marts 2025: Bestyrelsesseminar om strategiplanen
- 16. maj 2025: Produktsortimentet – hvordan kan vi skabe mere brugervenlige og målrettede billetprodukter med de nye billetplatforme, bl.a. med inspiration fra andre trafiksekskabers produktsortiment.
- 20. juni 2025: Ingen temadrøftelse, da der er repræsentantskabsmøde samme dag.
- 12. september 2025: Opfølgning på forsøg med gratis eller billigere kørsel i fx Herning og Holstebro og perspektiverne for fremtidig prisstrategi.
- 31. oktober 2025: Bestyrelsens erfaringer fra valgperioden og gode råd til kommende bestyrelse.
- 12. december 2025: Ingen temadrøftelse, da der er repræsentantskabsmøde samme dag.

5 Orientering: Kørsel til arrangementer i 2024

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Succesen med kørsel til arrangementer fortsætter. I 2024 har Midttrafik udvidet aftalen med Aarhus Kommune til også at inkludere særbillet til NorthSide. Derudover har kørslen til Kongelunden i år dækket samtlige arrangementer frem for kun udvalgte.

Sagsfremstilling

Kørsel til arrangementer er et af Midttrafiks indsatsområder i kampen om at få flere kunder til at rejse med den kollektive trafik. Bus, tog og letbane har klare fordele i forhold til privatbilismen, når mange mennesker skal det samme sted hen, ikke mindst når der også bliver indtaget alkohol.

Midttrafik har igen i år indsat busser med høj frekvens og tilbudt lettilgængelige særbilletter til Grøn Koncert, Smukfest og NorthSide. Tiltagene er markedsført massivt på relevante kanaler.

Kørsel til arrangementer i Kongelunden i Aarhus fortsatte efter forsøgsordningen i 2023. Der var indsat ekstra busser til alle AGF-kampe og alle koncerter i Tivoli Friheden i 2024.

Derudover har der været mindre arrangementer, hvor vi har trådt til med bl.a. natbusser til Skive Festival og ekstra afgange med bus og letbane til koncerter og andre events.

Vi har oplyst kørsel, billetmuligheder, passagertal samt omsætning/udgifter i nedenstående gennemgang.

NorthSide

NorthSide blev afholdt 6. - 8. juni.

Særkørsel

Linje 1A, 2A, 4A og natbus 48 standsede ekstraordinært ved stoppestedet på Skanderborgvej. Der var ikke indsat ekstra busser.

Billetmuligheder

NorthSide busbillet med ubegrænset rejse i 16 timer i hele Aarhus Kommune til 49 kr. og Midttrafiks øvrige billetter.

Passagertal

23.703 passagerer.

Omsætning

Salg af NorthSide busbilletter på Rejsebillet og Midttrafik app for 60.760 kr., plus et estimeret salg på rejsekort for 69.443 kr. Samlet omsætning på 127.753 kr.

Brug af øvrige Midttrafik billetter tæller ikke med i NorthSide omsætningen.

Grøn Koncert Aarhus

Grøn Koncert blev afholdt 20. juli.

Særkørsel

Der var indsat ekstrabusser på Linje 2A fra Park Allé til Paludan Mùllers Vej/Marienlystvej. Busserne kørte med korte mellemrum op til og efter arrangementet.

Billetmuligheder

Grøn Koncert busbillet med ubegrænset rejse i 16 timer i hele Aarhus Kommune til 49 kr. og Midttrafiks øvrige billetter undtagen Rejsekort som kort.

Passagertal

26.958 passagerer.

Omsætning

Salg af Grøn Koncert busbilletter på Rejsebillet og Midttrafik app for 189.459 kr. plus et estimeret salg på rejsekort for 223.881 kr. Samlet omsætning: 413.340 kr.

Der var i alt indsat ekstra kørsel i cirka 120 timer. Udgiften hertil beløber sig til 128.443 kr.

Brug af øvrige Midttrafik billetter tæller ikke med i Grøn Koncert omsætningen.

Smukfest

Smukfest blev afholdt 4. – 11. august.

Særkørsel

Cirka 1.951 afgang til og fra festivalen. Der var kørsel til og fra følgende byer: Aarhus, Horsens, Låsby/Galten, Silkeborg og Odder. Herudover var der indsat ekstra kørsel på bybussen i Skanderborg.

Billetmuligheder

Smukfest busbillet med ubegrænset rejse i 16 timer i Region Midtjylland Kommune til 99 kr. og Midttrafiks øvrige billetter.

Passagertal

85.703 passagerer.

Omsætning

Salg af Smukfest busbilletter på Rejsebillet og Midttrafik app for 1.371.645 kr., plus et estimeret salg på rejsekort for 1.637.658 kr. Samlet omsætning: 3.009.303 kr.

Der var i alt indsat ekstra kørsel i 1717 timer. Udgiften hertil beløber sig til 1.549.183 kr.

Brug af øvrige Midttrafik billetter tæller ikke med i Smukfest omsætningen.

Skive Festival

Skive Festival blev afholdt 31. maj – 2. juni.

Særkørsel

Natbusser (7 ruter) til en række byer i nærheden natten efter torsdag, fredag og lørdag.

Billetmuligheder

Kunderne blev henvist til Rejsebillet og Midttrafik app.

Passagertal

1.041 passagerer.

Omsætning

Der solgt kontantbilletter samt billetter via Rejsekort til ca. 45.000 kr.

Der var i alt indsat ekstra kørsel i cirka 68 timer. Udgiften hertil beløber sig til 36.553 kr.

Kongelunden (Tivoli Friheden og AGF-kampe)

Kørsel til AGF: fra 25. februar til 15. december (17 kampe).

Kørsel til Fed Fredag m.m: Fra 12. april til 13. september (30 arrangementer).

Særkørsel

AGF: Der er dublering på linje 18 i to timer før kampen og to timer efter. Der køres med 3 ekstra busser mellem Klostertorvet og Aarhus Cyklebane i en fastlagt køreplan. Betaling er som ordinær bus.

Friheden: Der er dublering på linje 18 i to timer før koncert og to timer efter. Der køres med 3 ekstra busser mellem Klostertorvet og Tivoli Friheden i en fastlagt køreplan. Betaling er som ordinær bus.

Passagertal

Ekstra passagerer AGF: 25.541.

Ekstra passagerer Friheden: 61.812.

Omsætning

AGF: Indtægt på 296.000 kr. Udgift på 260.000 kr. Overskud på ca. 36.000.

Friheden: Indtægt på 716.000 kr. Udgift på 520.000 kr. Overskud på knap 200.000 kr.

ABC Beach party i Grenaa

ABC Beach Party blev afholdt d. 13. juli.

Særkørsel

Der blev indsat afgang i løbet af dagen, så der var afgang hver halve time med ankomst til Grenaa i tidsrummet 10-17. Derudover havde vi 3 ekstra natafgange fra Grenaa kl. 00.11, kl. 00.41 og 01.11.

Passagertal

Vi kan ikke sige, hvor mange af gæsterne, som valgte at anvende Letbanen, da der ikke var tale om nogen 'særbillet'. Men vi kan se, at det samlede antal i Letbanen til Grenaa den dag steg fra 224 til 875 sammenlignet med lørdagen inden. Og fra 304 til 622 mod Aarhus.

Kgl. Teaters forestilling "Ragnarok" på Moesgaard Museum

Ekstra kørsel fra 22. maj – 29. juni 2024, så gæsterne nemt kunne komme hjem efter forestillingen.

Særkørsel

En ny linje 18 afgang fra Moesgaard Museum kl. 23.20 til Park Allé.

Omsætning/udgifter

Betalt af Det Kgl. Teater (Bruttoomkostningerne modregnet indtægterne på den ekstra afgang).

6 Orientering: Resultat af 9. fælles udbud af FlexVariabel og FlexGaranti

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik gennemført det 9. fælles udbud af FlexVariabel (FV9) og FlexGaranti (FG9). Administrationen redegør nedenfor for resultatet af begge udbud, der har driftsstart 1. marts 2025.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i en årrække gennemført udbud af flextrafik i samarbejde med FynBus og Sydtrafik, der også indbefatter et efterfølgende driftssamarbejde.

Vognmænd i Flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flextur og flexbus.

FV9 - Flexvariabel

I den variable kørsel tilbyder vognmanden at stille sin vogn til rådighed for trafikskaberne for en fast timepris og et fast hjemsted efter eget valg. Vognmanden er ikke forpligtet til at stille sin vogn til rådighed, og trafikskaberne er ikke forpligtet til at foretage indkøb af kørsel på den enkelte rammeaftale. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikskaberens driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel.

Ny model

Ved bestyrelsesbeslutningen 15. december 2023 godkendte bestyrelsen, at det 9. udbud af FlexVariabel gennemføres efter en ny udbudsmodel.

Efter den nye model er Trafikskaberne nu inddelt i 6 priszoner og tilbudsgiverne har kunnet afgive én timepris pr. vogntype pr. priszone.

Midttrafiks område er inddelt i to priszoner: priszone 1, der omfatter Favrskov, Hedensted, Herning, Holstebro, Horsens, Ikast-Brande, Lemvig, Norddjurs, Odder, Randers, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Struer, Syddjurs, Viborg og Aarhus Kommune, samt priszone 2, der omfatter Samsø Kommune.

De timepriser, som er afgivet for en vogntype i en priszone, vil gælde for alle de vogne af den givne type, der i aftaleperioden sættes i drift i den geografi, som priszonen dækker.

Leverandøren kan i aftaleperioden åbne ubegrænset antal vogne i de priszoner og af den vogntype, der er afgivet tilbud på. Leverandøren kan ikke åbne vogne i en

priszone eller på en vogntype, som der ikke er afgivet tilbud på. Leverandøren kan ikke flytte eksisterende vogne til en priszone eller en vogntype, som der ikke er afgivet tilbud på.

Leverandørens priser beregnes i forhold til den priszone, hvor vognen har hjemsted. Vognløbet skifter altså ikke pris, selvom der køres ind i en ny/anden priszone.

Trafikselskaberne indgår på tværs af de tre trafikselskabsområder rammeaftale med maksimalt 500 leverandører af enkeltvogne pr. vogntype pr. priszone, og med maksimalt 100 leverandører af vogngrupper pr. vogntype pr. priszone. Tildelingen sker ud fra tildelingskriteriet "Pris".

Udbudte vogntyper

Der er i udbuddet indhentet tilbud på kørsel med seks forskellige 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

For alle vogntyperne gælder, at drivmiddel er valgfrit, idet der dog stilles krav til rækkevidde for el-biler.

Vogne der i aftaleperioden registreres som nulemissionsvogne vil uanset vogntype få en reduktion på 15 % i planlægningsprisen. Dette vil medføre øget kørsel til nulemissionsvogne og motivere leverandøren til at indsætte en nul-emissionsvogn.

Indkomne tilbud

Ved tilbudsfristens udløb den 2. juli 2024 havde trafikselskaberne modtaget i alt 4001 tilbud, heraf 3321 tilbud på enkeltvogne fra 376 tilbudsgivere og 687 tilbud på vogngrupper fra 52 tilbudsgivere.

I Midttrafiks priszoner fordeler de indkomne tilbud sig således pr. vogntype for enkeltvogne:

Vogntype	Antal tilbud Priszone 1 - Midttrafik	Antal tilbud Priszone 2 - Samsø
Type 2	538	39
Type 3	115	26
Type 4	80	26
Type 5	210	29
Type 6	133	28
Type 7	76	24
Hovedtotal	1.152	172

I Midttrafiks priszoner fordeler de indkomne tilbud sig således pr. vogntype for vogngrupper:

Vogntype	Antal tilbud Priszone 1 - Midttrafik	Antal tilbud Priszone 2 - Samsø
Type 2	37	12
Type 3	22	10
Type 4	19	10
Type 5	29	12
Type 6	21	10
Type 7	19	10
Hovedtotal	147	64

Indkomne priser i FlexVariabel

FlexVariabel udbydes ikke med faste kørselsmængder, hvormed de tilbudte timepriser kun indikerer, om den afviklede kørsel bliver dyrere eller billigere for trafikskaberne.

Da kørsel efter tilbud på FlexVariabel er rammeaftaler uden nogen garanti for den udbudte kørselsmængde, fortæller tilbuddene ikke om den reelle omsætning efter tilbuddene.

I Midttrafiks område fordeler den tilbudte gennemsnitspris (hverdage) sig således for enkeltvogne:

Vogntype	Antal tilbud Priszone 1 - Midttrafik	Antal tilbud Priszone 2 - Samsø
Type 2	321,20	324,36
Type 3	352,61	348,47
Type 4	348,53	344,79
Type 5	390,03	405,14
Type 6	421,63	413,37
Type 7	438,91	427,74

I Midttrafiks område fordeler den tilbudte gennemsnitspris (hverdage) sig således for vogngruppe:

Vogntyper	Priszone 1 - Midttrafik	Priszone 2 - Samsø
Type 2	323,49	293,17
Type 3	357,05	353,40
Type 4	336,16	312,60
Type 5	395,83	382,50
Type 6	407,29	411,90
Type 7	407,00	409,60

Administrationen har foretaget en sammenligning af de gennemsnitlige timepriser fra forrige udbud af variabel kørsel (FV8).

Enkeltvogne:

Vogntyper	FV8	FV9*	Forskel i kr.	Forskel i %
Type 2	336,85	321,20	-15,65	-4,87%
Type 3	416,01	352,61	-63,40	-17,98%
Type 4	324,00	348,53	24,53	7,04%
Type 5	368,71	390,03	21,32	5,47%
Type 6	453,59	421,63	-31,96	-7,58%
Type 7	435,23	438,91	3,68	0,84%

* Da FV8 ikke indeholder opgørelse særskilt for Samsø er priszone 2 udeladt af sammenligningen.

Vogngrupper:

Vogntyper	FV8	FV9	Forskel i kr.	Forskel i %
Type 2	488,00	323,49	164,51	-51%
Type 3	404,00	357,05	46,95	-13%
Type 4	*	336,16		
Type 5		395,83		
Type 6		407,29		
Type 7		407,00		

* Der foreligger ingen rammeaftale om vogngrupper for vogntyperne 4,5,6 og 7 i Midttrafik område i FV8

Som det fremgår, er der særligt for tilbudte vogngrupper, vogntype 2, sket et markant fald i tilbudsprisen. Den tilbudte pris i FV9 harmonerer med den tidligere tilbudte pris for vogntype 2 i vogngrupper ved forrige udbud FV7. Der kan således synes en harmonisering af prisen efter et prishop i FV8 på denne vogntype i vogngruppe.

De øvrige tilbudte priser afviger ikke markant fra tidligere, idet der dog bemærkes et mindre fald, særligt for tilbudte priser på vogntype 3. Tilsvarende udvikling i de tilbudte priser gør sig gældende i priszonerne for Sydtrafik og FynBus. Det ses generelt ikke signifikante afvigelser i prissætningen på tværs af priszonerne.

FG9 - FlexGaranti

Garantivognene får en fast betaling et antal timer, typisk 8-10 timer på hverdage, mod at stå til rådighed i dette tidsrum. Midttrafik har udbudt 146 garantivogne, heraf 143 for en toårig periode, mens tre garantivogne forsøgsvis er udbudt for en fireårig periode. I FG8 blev der udbudt 187 garantivogne for en toårig periode. Fald i antal udbudte garantivogne er sket for at undgå overkapacitet.

Udbudte vogntyper

Vogntyper:

2. Personbil med plads til fire kunder
3. Personbil med plads til fem kunder. Ofte af typen MPV. (Ikke udbudt i Midttrafik område).
4. Personbil med plads til fire kunder og én kørestol. (Ikke udbudt i Midttrafik område).
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

22 af de 146 udbudte garantivogne i Midttrafiks område er udbudt med krav om nul-emission.

For øvrige vogntyper gælder, at drivmiddel er valgfrit, idet der dog stilles krav til rækkevidde for el-biler.

Indkomne tilbud

Der var ved tilbudsfristen d. 8. juli 2024 for de udbudte garantivogne i Midttrafiks område modtaget 3.317 tilbud fra 115 selskaber. Der er i gennemsnit indsendt 29 tilbud pr. tilbudsgiver og knap 18 tilbud på hver udbudt vogn. Dette dækker over selskaber, der byder på én vogn til selskaber, der byder på næsten alle vogne.

35 selskaber har fået tildelt de 146 garantivogne.
Se bilag 1 for en samlet tildelingsliste i FG9 - FlexGaranti.

Indkomne priser i FlexGaranti

Priserne i FG9 – FlexGaranti fordeler sig således sammenlignet med seneste udbud af FlexGaranti (FG8):

Vogntyper	FG8	FG9	Forskel i kr.	Forskel i %
Nulemission	369,41	303,65	-65,76	-17,80%
Type 2	329,37	292,41	-36,96	-11,22%
Type 5	426,63	378,91	-47,72	-11,19%
Type 6	462,69	403,18	-59,51	-12,86%
Type 7	426,11	409,42	-16,69	-3,92%
Type 8	469,8	410,86	-58,94	-12,55%
Type 9	458,33	418,55	-39,78	-8,68%

Der er således sket et prisfald på samtlige vogntyper udbudt af Midttrafik på mellem 4 - 17 % i forhold til FG8 – udbuddet. Der er for vogne udbudt af Sydtrafik og FynBus sket et prisfald inden for et sammenligneligt spænd.

Kontroller inden aftaleindgåelse og driftsstart

Tilbudsgivere i FV9 og FG9 kontrolleres grundigt, inden der indgås rammeaftale/kontrakt og inden der tillades idriftsættelse af vogne.

Alle tilbudsgivere har ved tilbudsafgivelse udfyldt 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.

Leverandørerne skal inden idriftsættelse af en vogn indsende oplysninger om en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, der kontrolleres op imod

Færdselsstyrelsens register. Tilladelsen udstedes af Færdselsstyrelsen.

Herudover skal leverandørerne 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.

Unormalt lave tilbud

Der foretages en vurdering efter udbudslovens § 169, stk. 1, hvorvidt indkomne tilbud er unormalt lave. Vurderes et tilbud som unormalt lavt afvises dette og der sendes oplysninger om tilbudsgivende vognmand til Færdselsstyrelsen, der kan kontrollere, om det unormalt lave bud skyldes, at vognmanden ikke overholder sine vilkår for tilladelsen.

Der blev i evalueringsprocessen for FV9 identificeret 15 tilbud, hvor den tilbudte delpris, timepris i tidsrummet "nat" var angivet under 200 kr. Tilbuddene kom fra 7 forskellige tilbudsgivere.

Tilbuddenes øvrige delpriser var angivet i sammenligneligt niveau for øvrige deltagende tilbudsgivere.

Trafikselskaberne har vurderet, hvorvidt de tilbudte nat-delpriser fremstår som "unormalt lave".

I den vurdering lagde Trafikselskaberne lagt vægt på den udbudte opgave, forhold i branchen og øvrige relevante faktorer.

Kørselsopgaven er udbudt således, at leverandøren selv bestemmer sin åbningstid for vognen. Leverandøren kan vælge ikke at åbne vognen for kørsel om natten, og pris-sætningen for "nat" kan afspejle, at leverandøren ikke forventer at åbne sin vogn for kørsel om natten.

Det er almindelig kendt i branchen, at leverandørerne på denne måde kan tilrettelægge sin virksomhed fleksibelt, herunder alene foretage åbne for kørsel på tidspunkter, hvor den tilbudte delpris stemmer overens med forventningerne til indtjening.

Sammenholdt med de øvrige delpriser i de berørte tilbud fandt Trafikselskaberne derfor, at de angivne tilbudte nat-delpriser ikke kan karakteriseres som unormalt lave tilbud.

Der blev i FG9 ikke identificeret tilbud, der kan karakteriseres som unormalt lave.

Betydning for kunderne

Det er forventningen, at den øgede fleksibilitet i FV9 – FlexVariabel med hensyn til antal vogne, som leverandøren ønsker at idriftsætte samt muligheden for at opnå planlægningsfordel ved emissionsfri drift, vil skabe den nødvendige rettidige kapacitet til kørselsopgaverne samt fremme den grønne omstilling af flextrafikken.

7 Orientering: Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2023

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksselskabernes regnskaber. Rapporten for regnskab 2023 er nu tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der orienteres her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsens rapport om offentlig buskørsel indeholder en lang række nøgletal for udgifts- og indtægtstyper. I rapporten indgår også Ærø og Fanø, men disse er udeladt i følgende analyse.

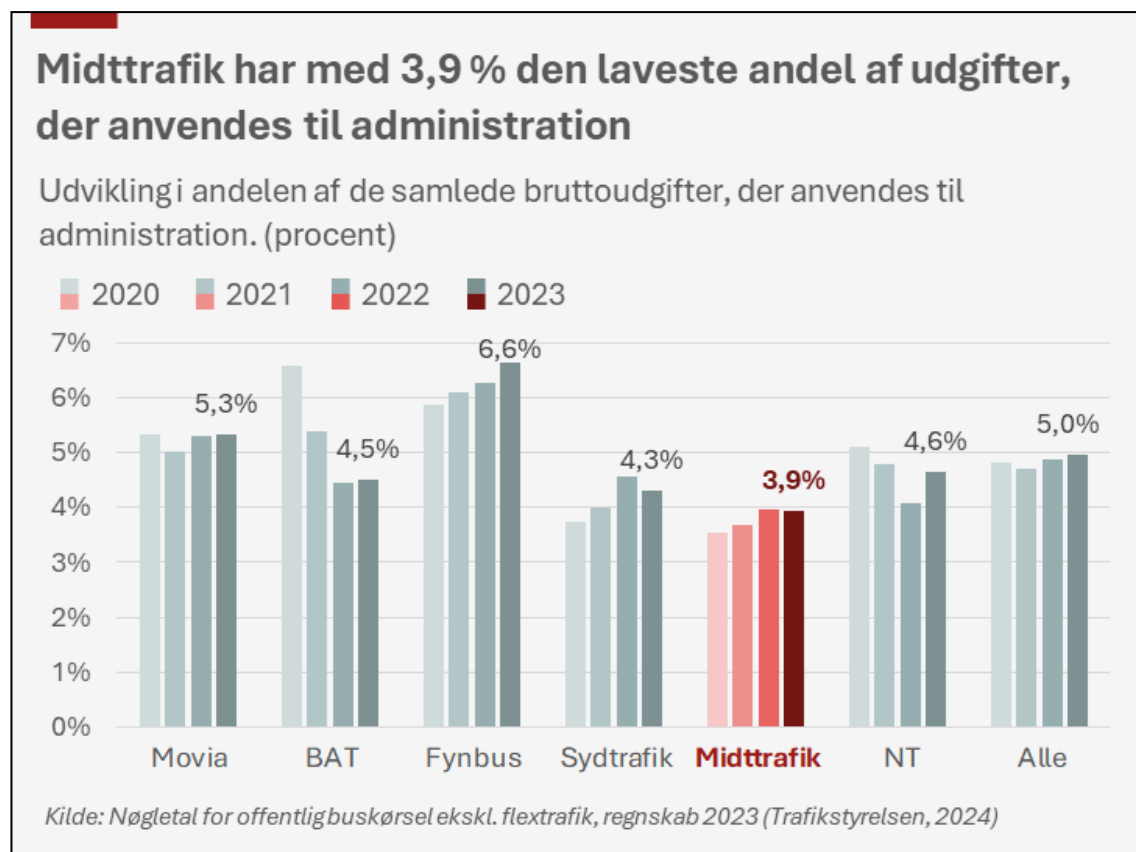
Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, Regnskab 2023 (mio. kr.)							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik ¹	NT	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter	3.614,2	54,9	551,9	655,9	1.497,2	778,8	7.152,9
Salgsudgifter	246,4	2,4	15,6	37,8	95,6	54,5	452,3
Administrationsudgifter	217,1	2,7	40,3	31,2	65,1	40,6	397,0
Samlede udgifter	4.077,7	59,9	607,9	724,9	1.657,9	873,9	8.002,2
Passagerindtægter							
Billetter/kort	1.404,2	17,2	115,1	172,0	537,9	235,6	2.482,0
Offentlige instanser	209,4	9,3	41,8	63,6	133,2	66,6	523,9
Andre inkl. Kontrolafgifter	50,3	0,1	3,4	0,6	11,5	0,8	66,7
Samlede passagerindtægter	1.664,0	26,6	160,3	236,2	682,5	303,0	3.072,6
Tilskud							
Tilskud fra regioner	614,0	-	141,6	120,3	256,9	182,0	1.314,8
Tilskud fra kommuner	1.737,7	34,3	297,7	359,2	715,9	378,1	3.522,9
Samlede tilskud	2.351,7	34,3	439,3	479,5	972,7	560,1	4.837,6
Øvrige tilskud	62,1	-1,0	8,3	9,2	2,6	10,9	92,1
Samlede indtægter	4.015,6	60,9	599,6	715,7	1.655,3	863,0	7.910,1

(1) Differencen mellem Midttrafiks udgifter og indtægter skyldes, at Midttrafiks resultat ikke bliver bydefordelt til Midttrafiks ejere

Kilde: Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2023 (Trafikstyrelsen, 2024)

Midttrafik er Danmarks billigste trafikselskab målt på andelen af udgifter, der anvendes til administration

Et vedvarende fokusområde for Midttrafik er de administrative udgifter. Andelen af de samlede bruttoudgifter, der anvendes til administration, er for Midttrafik steget fra 3,5 % i 2020 til 4 % i 2022. For 2023 er den dog reduceret til 3,9 %. Midttrafik er dermed fortsat det billigste trafikselskab, når det måles på andelen af udgifter, der går til administration.



Udover administration fordeler Midttrafiks samlede udgifter sig med 90,3 % til driftsudgifter og 5,8 % til salgsudgifter.

Når der ses på forholdet mellem køreplantimer og administrationsudgifter, ses samme billede som ovenfor. Sammenlignet med de større trafikselskaber – altså ses der bort fra BAT – har Midttrafik den laveste administrationsudgift pr. time, der for Midttrafik er mellem 5 % og 47 % lavere end hos de øvrige trafikselskaber.

Midttrafik har den laveste administrationsudgift pr. køreplantage hvis der ses bort fra BAT

Udgifter pr. køreplantage, Regnskab 2023

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter pr. køreplantage	878	649	959	821	850	902	873
Salgsudgifter pr. køreplantage	60	28	27	47	54	63	55
Administrationsudgifter pr. køreplantage	53	32	70	39	37	47	48
Bruttoudgifter pr. køreplantage	991	709	1.057	907	941	1.012	976

Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel ekskl. flextrafik, regnskab 2023 (Trafikstyrelsen, 2024)

Midttrafiks bestillertilskud er blandt de laveste

Tilskud fra kommuner og region er en væsentlig forudsætning for at opretholde et tilfredsstillende serviceniveau. Målt som antallet af køreplantimer pr. indbygger har kun Fynbus og Sydtrafik et lavere serviceniveau end Midttrafik. Til sammenligning er serviceniveauet hos Movia og NT henholdsvis 17 % og 13 % højere end Midttrafiks.

Midttrafiks serviceniveau afspejles i tilskuddet fra kommuner og regioner. Kun Sydtrafik modtager et lavere tilskud pr. indbygger. Samtidig ligger Midttrafiks tilskud pr. indbygger væsentlig under det vægtede landsgennemsnit og hele 25 % under NT, der har landets klart højeste bestillertilskud pr. indbygger.

Midttrafiks tilskud fra kommuner og region ligger væsentligt under landsgennemsnittet målt pr. indbygger og pr. køreplantage

Antal køreplantimer og tilskud pr. indbygger samt tilskud pr. køreplantage, Regnskab 2023

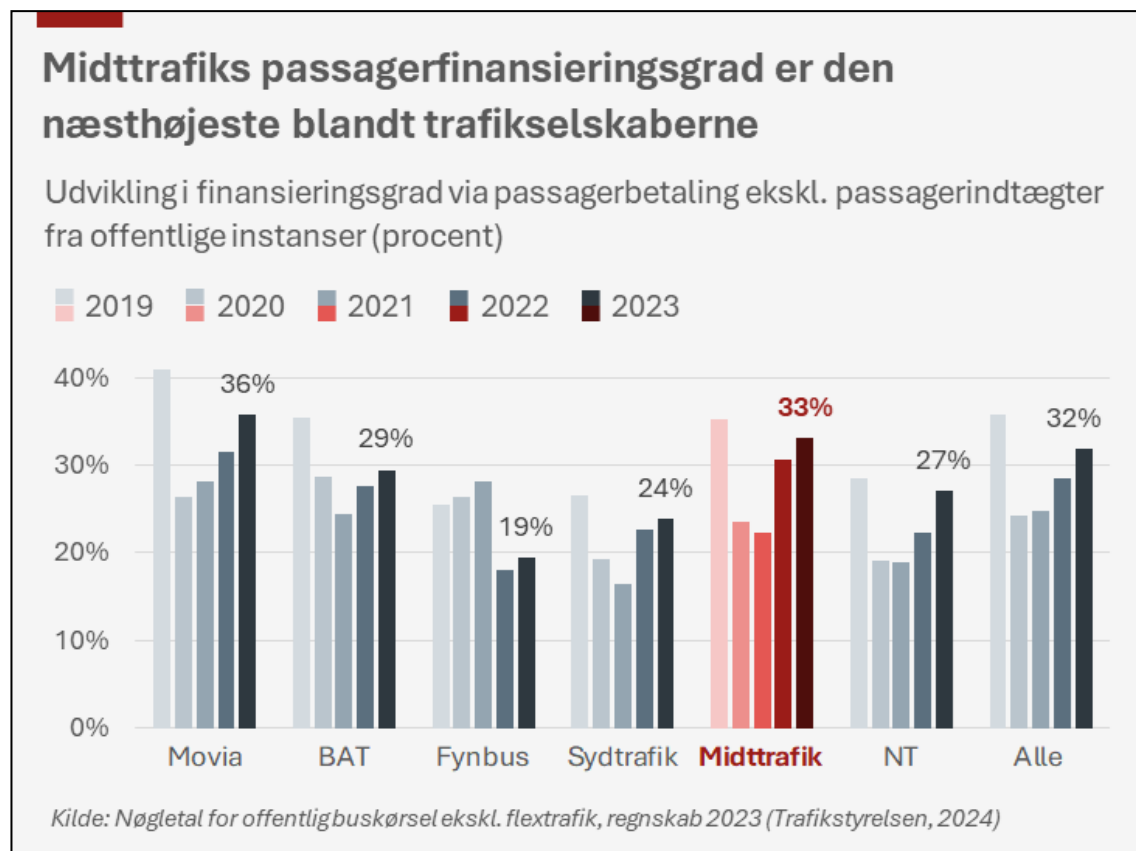
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1000 indbyggere	2.725	39	500	729	1.366	593	5.952
Antal køreplantimer (tusinder)	4.115	85	575	799	1.761	863	8.198
Køreplantimer pr. indbygger	1,5	2,1	1,2	1,1	1,3	1,5	1,4
Tilskud pr. indbygger							
Regionalt tilskud	225	-	283	165	188	307	221
Kommunalt tilskud	638	871	596	493	524	637	592
Tilskud pr. indbygger i alt	863	871	879	658	712	944	813
Tilskud pr. køreplantage							
Regionalt tilskud	149	-	246	151	146	211	160
Kommunalt tilskud	422	406	518	449	406	438	430
Tilskud pr. køreplantage i alt	572	406	764	600	552	649	590

Kilde: Nøgletal for offentligbuskørsel ekskl. flextrafik 2023, regnskab 2023 (Trafikstyrelsen, 2024)

Midttrafiks selvfinansieringsgrad er den næsthøjeste blandt trafikelskaberne

Alle trafikelskabernes udgifter skal dækkes enten vha. passagerindtægter, indtægter fra offentlige instanser eller bestillertilskud fra regioner og kommuner. Den rene passager-selvfinansieringsgrad – det vil sige passagerbetaling ekskl. indtægter fra offentlige instanser som statslig kompensation og kommunalt køb af skolekort – er 33 % for Midttrafik. Dette er kun 3 procentpoint lavere end Movias og henholdsvis 6 og 9

procentpoint højere end NT og Sydtrafik. Alle trafikskaber ligger fortsat under niveauet for 2019.

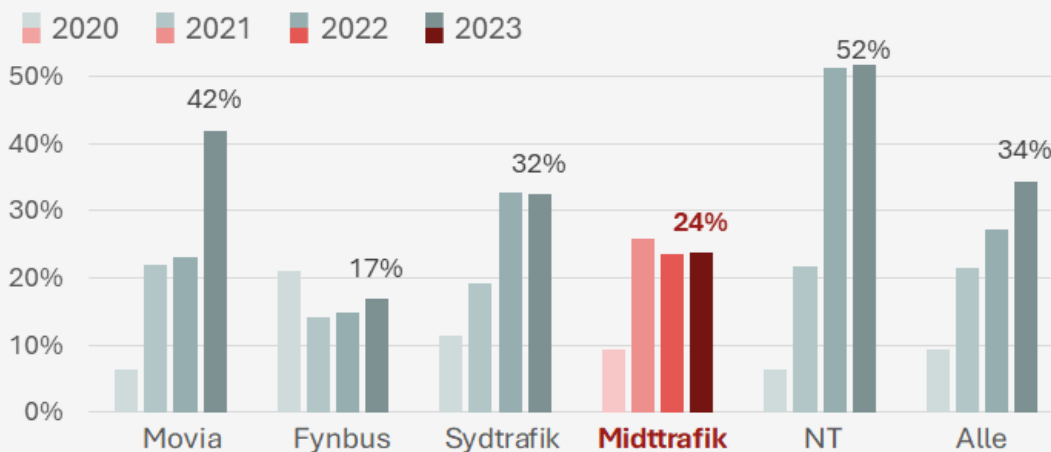


Omstilling til alternative drivmidler

Trafikskaberne oplyser, hvilke drivmidler der anvendes til busdriften. Størstedelen af busserne drives fortsat af fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er konventionel diesel, men andelen af busser, der anvender alternative drivmidler – især el – er stigende.

Andelen af busser, der for Midttrafik drives af alternative drivmidler, ligger under alle trafiksselskaber med undtagelse af Fynbus

Udvikling i andelen af busser, der drives med alternative drivmidler til diesel (procent)



Kilde: Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. flextrafik 2023 (Trafikstyrelsen, 2024)

Med undtagelse af Fynbus har alle trafiksselskaber en højere andel af busser, der kører på alternative drivmidler. Elbusser udgør den største kategori indenfor alternative drivmidler, og i 2023 kørte 17 % af Midttrafiks 808 busser på el. Til sammenligning er andelen af elbusser for de øvrige trafiksselskaber som følger: 37 % for Movia, 9 % for Fynbus, 23 % for Sydtrafik og 32 % for NT.

BAT er udeladt af sammenligningen, da alle selskabets 40 busser kører på diesel.

Bilag

- 7.a Bilag 1 - Nøgletal for offentlig buskørsel, regnskab 2023

8 Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Midttrafik Strategiplan 2025-2028

Bestyrelsen godkendte på sit møde 13. september 2024 en proces for udarbejdelsen af Midttrafiks Strategiplan 2025-2028, så bestyrelsen kan godkende en ny strategiplan i første halvår 2025.

Første fase er, at Midttrafiks ledelse mødes med beslutningstagere ved alle bestillerne for at få input til bestillernes ønsker til Midttrafiks kommende strategiplan.

På baggrund af bestillernes input vil ledelsen og nogle medarbejdere i Midttrafik bearbejde input på en intern strategiworkshop. På baggrund af bestillernes input og den interne strategiworkshop holdes en strategidag for bestyrelsen 14. marts 2025.

Derefter udarbejder administrationen den endelige strategiplan, der forelægges til bestyrelsens godkendelse inden sommerferien 2025.

Direktøren og ledelsen har på nuværende tidspunkt gennemført møder med flere bestillere. Bestillerne har typisk været repræsenteret af direktører og chefer og i nogle tilfælde også politikere fra det relevante udvalg. Møderne har været givtige og har givet Midttrafiks ledelse gode input til, hvordan bestillerne oplever samarbejdet med Midttrafik samt hvad de fremover forventer af Midttrafik.

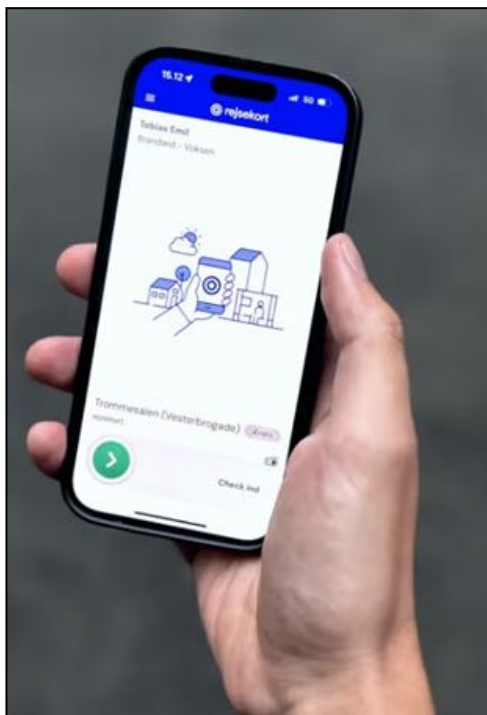
Ny hjemmeside for Rejsekort som App

Rejsekort som App, der blev lanceret lige efter sommerferien bliver fortsat lanceret i større og større omfang for at få kunder fra det gamle Rejsekort på plastic over på appen. Senest er der lanceret en kampagneshjemmeside på www.rejsekortsomapp.dk.

Formålet med kampagnesiden er at gribe de kunder, der har brug for mere information om Rejsekort som app, inden de downloader appen. Siden er derfor både nu og fremadrettet et vigtigt værktøj i den landsdækkende markedsføringsindsats i forhold til at flytte kunderne til appen.

Kampagnesiden bliver fremadrettet den primære side for information om Rejsekort som app. Der bliver lavet en henvisning til siden fra rejsekort.dk.

Den nye side indeholder information om appens funktionalitet, kommende funktioner, datasikkerhed og har et hjælpeunivers med svar på de hyppigst stillede spørgsmål. Indholdet er i store træk det samme, som man finder på den nuværende underside om appen på rejsekort.dk, men det er en anden og mere enkel og kunderettret måde at skrive og prioritere budskaberne på.



Puljer til at understøtte arbejde med alternative mobilitetsformer

Trafikstyrelsen har åbnet for to puljer til at understøtte arbejdet med alternative mobilitetsformer.

- Pulje til behovstyret transport

Denne pulje tager afsæt i Movias forsøg med "Nærbus", som er en slags områdebaseret bestillingsbus, der kan bestilles fra stoppested til stoppested i et nærmere fastsat område. Puljen kan dog også dække andre tiltag inden for fleksibel kollektiv trafik.

Puljen er på i alt 50 mio. kr. og giver op til 75 % statslig medfinansiering. Puljen udmøntes med 20 mio. kr. i 2024 og 20 mio. i 2025 samt 5 mio. kr. i 2026 og 2027. Puljen kan kun søges af trafikelskaber.

Fra Midttrafiks side arbejder vi på en ansøgning sammen med Syddjurs Kommune med to elementer. Vi vil afprøve om vi kan opnå nogle af de samme servicemæssige fordele inden for flexbus som Movia har opnået i Nærbus. Det vil bl.a. være at øget antallet af afgang på konkrete ruter og reducere bestillingstiden fra nuværende 1 time til 30 min.

Derudover søges midler til at styrke kommunikationen om de mange gode mobilitetsløsninger i kommunen, bl.a. ved at uddanne lokale mobilitetsambassadører, der kan formidle løsningerne i deres netværk.

- Pulje til Frivilligbusser

Puljen kan bruges til indkøb, drift og ladeinfrastruktur af frivilligbusser.

Puljen er på i alt 20 mio. kr. delt på ansøgninger hhv. 1.12 2024 og 1.5 2025. Puljen kan kun søges af kommuner.

Sydtrafik har tidligere haft fokus på mulige forsøg med frivilligbusser, men har pt. svært ved at finde kommuner, der vil være med.

Fra Midttrafiks side har vi meddelt Sydtrafik, at vi gerne drøfter et muligt samarbejde om et projekt frem mod ansøgningsfristen i maj, men det kræver, at en eller flere kommuner vil deltage og forestå ansøgningen.

9 Eventuelt

10 Evaluering af bestyrelsens tilfredshed med administrationen

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen gennemfører evalueringen af bestyrelsens tilfredshed med administrationen.

Resumé

Som en del af Midttrafiks målstyring er bestyrelsens tilfredshed med administrationens service et selvskrevet, selvstændigt mål. Administrationen lægger hermed op til drøftelse i bestyrelsen af tilfredsheden med administrationen på en række parametre.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration servicerer bestyrelsen på en række områder, og i arbejdet med løbende at forbedre performance og service i administrationen gennemfører bestyrelsen hvert år i december en formel evaluering, hvor nedenstående spørgsmål gennemgås.

Modellen blev besluttet på bestyrelsens møde 12. maj 2022.

I drøftelsen af nedenstående bedes bestyrelsen for hvert emne angive, hvor en eventuel indsats bør lægges og hvilke nuværende indsatser, der skal fastholdes.

Drøftelsen er delt op i tre emner listet nedenfor til drøftelse.

1. Sekretariatsbetjeningen af bestyrelsesmøderne

Bestyrelsen bedes drøfte tilfredsheden i forhold til kvaliteten af dagsordenspunkter (fx informationsniveau, sproglig forståeligt, fornødne fakta, når der er tale om beslutningsgrundlag etc.) samt udsendelse af bestyrelsesmateriale (kvaliteten af kommunikationen til bestyrelsen).

2. Tilfredshed med administrationen ved henvendelser

Bestyrelsen bedes drøfte, hvordan den administrative service opleves, når bestyrelsen henvender sig vedr. fx borgerhenvendelser og de redegørelser og notater, som bestyrelsen modtager. Hvordan opleves den generelle sekretariatsbetjening af bestyrelsen (tilfredshed med svar ved henvendelser, svartider og øvrigt service) og hvordan opleves administrationens opfølgning på bestyrelsens beslutninger.

3. Midttrafiks håndtering af omdømme og generelle opgaveløsning

Bestyrelsen bedes drøfte administrationens evne til at håndtere:

- Pressen
- Kundeklager, håndtering af driftsudfordringer
- Markedsføring og information
- Ønsker fra bestillerne, fx planlægning, rådgivning, udbud mv.
- Leverandørstyring og -dialog

Desuden bedes bestyrelsen vurdere sin tilfredshed med Midttrafiks generelle opgaveløsning, herunder om bestyrelsen oplever effektiv opgaveløsning, samt drøfte om der

er emner, som bestyrelsen gerne selv vil tage op, som ikke er dækket af ovenstående, herunder direktørens performance.