



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
13. december 2024 kl. 10:30**

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

---

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt. Tekst</b>	<b>Side</b>
BESLUTNINGSPUNKTER	
1 Valg af dirigent.....	3
2 Meddelelser fra formanden.....	4
3 Orientering om budgetforslag 2025 til 2. behandling .....	5
4 Orientering om status for økonomi og passagertal .....	7
5 Orientering om proces for Strategiplan 2025-2028.....	12
6 Orientering fra direktøren om den første tids oplevelser .....	14
7 Orientering om opfølgning på Midttrafiks konference om mobilitetshubs samt arbejdet med stoppestedsforbedringer .....	15
8 Eventuelt.....	18

# 1 Valg af dirigent

## Direktøren indstiller,

at næstformand Anders Bøge vælges som dirigent.

## Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Anders Bøge, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

---

## 2 Meddelelser fra formanden

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 21. juni 2024.

## 3 Orientering om budgetforslag 2025 til 2. behandling

### Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen om budgetforslag 2025 til 2. behandling til efterretning.

### Resumé

*Administrationen orienterer om forslaget til budget for 2025 for drift af kollektiv trafik, Flextrafik og trafikskabets budget for administration og fællesudgifter samt overslagsårene 2026 til 2028, som bestyrelsen på sit møde 13. december 2024 umiddelbart forud for mødet i repræsentantskabet 2. behandler.*

### 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 høringssvar fra bestillerne, mens enkelte har karakter af tekniske korrektioner. Det opdaterede budget for 2025 er fremsat til endelig godkendelse af bestyrelsen på mødet 13. december 2024

#### 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 fås i sagens bilagsmateriale.

For Midttrafiks samlede indtægtsbudget for 2025 for bus, letbane og tog kan der nævnes, at der er indregnet effekt af takststigning på 3,6 %, svarende til 19,9 mio. kr., hvilket svarer til, at takststigningsloftet fastsat af Trafikstyrelsen bliver udnyttet fuldt ud.

Busindtægter er budgetteret til 730,3 mio. kr. i budget 2025, hvilket er en stigning på 17 mio. kr. sammenlignet med budget 2024.

Busdriftens operatørudgifter er i budget 2025 opskrevet til 1.500,6 mio. kr., en mindredgift på 4,8 mio. kr. sammenlignet med budget 2024. Det skyldes overvejende et forventet fald på 24.421 køreplantimer. Dertil kommer flere modsatrettede bevægelser, bl.a. en indekseffekt på 29,7 mio. kr.

For Flextrafik er det samlede budget i 2025 steget med 4,9 mio. kr. i forhold til budget 2024. Det skyldes overvejende 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.

Letbanens budget er i 2025 forøget med 17,3 mio. kr. i forhold til budget 2024. Årsagen er primært øget driftsbetaling til Aarhus Letbane I/S. Der er øgede indtægter for 7,5 mio. kr., hvilket overvejende skyldes et indregnet et trafikspring på 5,5 mio. kr. efter ønske fra ejerne.

Overgangen til en 100 % datadreven indtægtsdelingsmodel i 2024 betyder, at Letbanen får en større andel af Midttrafiks samlede indtægter end tidligere, på grund af Letbanens positive passagerudvikling.

På Togdriften er budget 2025 steget med 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2024, hvilket skyldes en indeksregulering på Lemvigbanen.

Trafikselskabets budget 2025 er øget med 4,9 mio. kr. hvis der ses bort fra handicapadministrationen, som flyttes fra Trafikselskabet til Flextrafik. Udviklingen skyldes overvejende årets pris- og lønregulering på 4,4 mio. kr.

Flexadministrationens budget 2025 er øget med 20,7 mio. kr., som følge af bestyrelsens beslutning om at overflytte handicapadministrationen fra Trafikselskabet til Flextrafik, foruden øget aktivitet og indeksregulering.

Midttrafiks likviditet er ultimo 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.

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

## Bilag

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

## 4 Orientering om status for økonomi og passagertal

### Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### Resumé

*Seneste indeksprognose giver anledning til en mindreudgift i 2024 på 42,5 mio. kr. i operatørudgifterne. Totalt forventes en mindreudgift på 48,9 mio. kr.*

### Sagsfremstilling

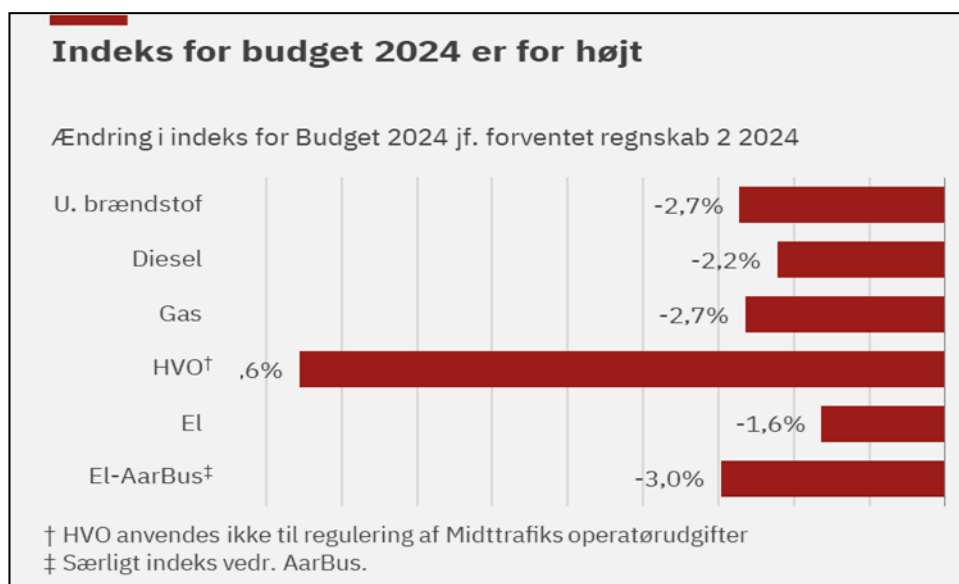
- Indeksfall forventes at give en reduktion i operatørudgifter på 42,5 mio. kr. sammenlignet med budget 2024, svarende til et fald på 2,5% af det samlede tilskudsbehov.
- Ny indeksmodel indføres fra januar 2025, som gerne skulle give et mere retvisende indeks.
- Indtægterne viser en fremgang og er akkumuleret fra januar – oktober på indeks 101 sammenlignet med budget 2024.
- Passagertal for oktober ligger 7% 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 Trafikselskaberne i Danmarks indeksskøn af september 2024. Disse korrigeres for lønprognoser fra Økonomiministeriets økonomiske redøgørelse af december 2023, som skønner en lønudvikling på 4,3 % i 2023 og 5,4 % i 2024. Sammenholdt med budget 2024 forventes et fald i alle indeks.



Sammenlignet med budget 2024 forventes indeksfald at give en mindreudgift til Midttrafiks ejere 42,5 mio. kr. Set i forhold til budgettets samlede tilskudsbehov på 1.680,3 mio. kr. svarer det til et fald på 2,5 %. Fordelingen mellem ejerne ses af følgende tabel.



## Indeksford forventes at give en mindredgift på 42,5 mio. kr. for Midttrafikks bestillere i 2024

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

Bestiller	Tilskudsbehov budget 2024	Indekseffekt			Tilskudsbehov inkl. indekseffekt
		Bus	Flextrafik	I alt	
Favrskov	32,2	-0,5	-0,2	-0,7	31,5
Hedensted	13,2	-0,2	-0,1	-0,3	12,9
Herning	51,3	-0,9	-0,1	-1,0	50,3
Holstebro	18,1	-0,4	-0,1	-0,6	17,5
Horsens	63,4	-1,2	-0,2	-1,4	62,0
Ikast-Brande	19,9	-0,4	-0,0	-0,4	19,4
Lemvig	10,0	-0,2	-0,0	-0,2	9,8
Norddjurs	38,9	-0,7	-0,1	-0,9	38,0
Odder	11,9	-0,2	-0,0	-0,2	11,7
Randers	100,7	-2,4	-0,2	-2,6	98,1
Ringkøbing-Skjern	31,4	-0,6	-0,1	-0,8	30,7
Silkeborg	50,8	-1,4	-0,1	-1,5	49,2
Skanderborg	32,8	-0,6	-0,1	-0,8	32,1
Skive	50,2	-0,9	-0,4	-1,2	49,0
Struer	9,8	-0,1	-0,0	-0,2	9,7
Syddjurs	32,1	-0,4	-0,1	-0,6	31,5
Viborg	54,9	-1,3	-0,2	-1,4	53,5
Aarhus	422,9	-14,2	-0,7	-14,9	408,0
Region Midtjylland	635,8	-9,5	-3,4	-12,9	622,9
<b>I alt</b>	<b>1.680,3</b>	<b>-36,2</b>	<b>-6,3</b>	<b>-42,5</b>	<b>1.637,7</b>

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

### Ny indeksmodel

Trafikselskaberne har samlet fået udviklet en ny indeksmodel, udviklet af EY, som tages endelig i brug med starten af 2025.

Modellen er blevet udviklet, fordi Trafikselskaberne gerne vil have en mere retvisende model end den nuværende model, som gerne skulle gøre, at Trafikselskaberne fremadrettet bruger de samme indeks.

Der er flere ændringer i den nye indeksmodel, fx er der mulighed for at lave nogle mere specifikke ændringer, som der ikke var mulighed for i den gamle model, så som tilføjelse af nye afgifter, som ændringen i diesel-afgiften på 0,5 kr., som træder i kraft pr. 1. januar 2025.

De månedlige indeks vil i den nye model blive beregnet som tidligere. Ændringen sker, når prognosen laves, som Midttrafik eksempelvis bruger, når der skal laves budget for det næste år. I prognosedelen vil der i den nye model blive taget højde for, hvad prognoserne fra den Økonomiske Redegørelse udgivet af Økonomiministeriet siger, når

denne bliver udgivet 3 gange om året, senest i august 2024. Nedenstående viser den sidste prognose, som bliver brugt til de enkelte delindeks.

Prognose	Estimat		Tabel nr. og udgave af Økonomisk Redegørelse
	2024	2025	
Løn, forventet vækst	5,40%	3,40%	Tabel B.17, Økonomisk Redegørelse, august 2024
Løn, transport, forventet vækst	5,40%	3,40%	Tabel B.17, Økonomisk Redegørelse, august 2024
Forbrug, forventet vækst	1,80%	2,00%	Tabel B.18, Økonomisk Redegørelse, august 2024
Maskiner, forventet vækst	1,80%	2,00%	Tabel B.18, Økonomisk Redegørelse, august 2024
Rente, forventning	3,30%	2,90%	Tabel B.2, Økonomisk Redegørelse, august 2024

Derudover bliver nedenstående kilder brugt til prognosen på de enkelte brændstofindeks, hvor det i den tidligere model kun var en fremskrivning af de enkelte måneder, og hvor der ikke blev taget højde for, hvad forventningen til fremtiden er.

Brændstofsdelindeks	Prognosemetode	Kilde
Diesel	Vækstraten for olieprisen, korrigeret for afgifter	Økonomisk Redegørelse
HVO	Vækstraten for olieprisen, korrigeret for afgifter	Økonomisk Redegørelse
RME	Vækstraten for olieprisen, korrigeret for afgifter	Økonomisk Redegørelse
El	Vækst i de kvartalsvise futures for el, korrigeret for afgifter	Nasdaq OMX Nordic
Elspot	Vækst i de kvartalsvise futures for el	Nasdaq OMX Nordic
Gas	Vækst i de kvartalsvise futures for gas, korrigeret for afgifter	EEX

Midttrafik har i Budget 2025 brugt den nye indeksmodel, så vi kan lave den rigtige sammenligning af indeks fra januar 2025.

Derudover er der tendenser til faldende indeks fremadrettet, men indekset fra budgetforslaget fastholdes for B2025, da der er flere ubekendte i den fremtidige økonomi.

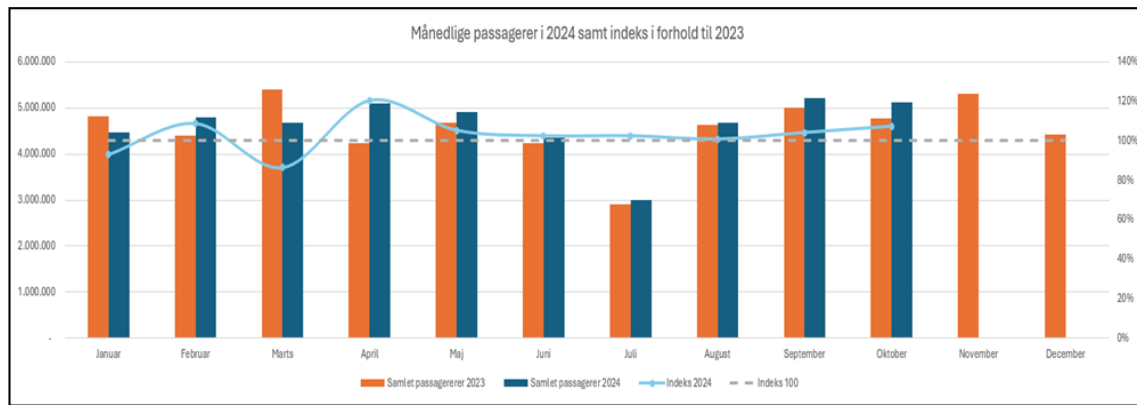
### Status på indtægter og passagerer 2024

Midttrafiks indtægter, på tværs af bus og bane, er aktuelt 1 % over de budgetterede 2024- indtægter. I budgettet for 2024 er der indregnet den implementerede takststigning fra januar 2024, men en provenuøgning på ca. 50 mio. kr. samt en negativ covid-19 effekt (2,5 % indtægtsnedgang), som er mindre end tidligere år. Isolerer man de passagerdrevne indtægter (fratrækker diverse kompensationsordninger og offentlige tilskud) er de 1 % højere end budgetteret.

Vi forventer at indtægterne for bus og bane vil have en positiv budgetoverskridelse på 1 % for hele 2024 på baggrund af året indtil videre, hvor passagertal er steget i forhold til 2023.

I oktober måned havde vi 5.122.000 passagerer i busser, letbane og tog, hvilket er 107 % af passagererne i samme måned i 2023. Oktober er dermed måneden i år med næstflest passagerer kun overgået af september.

Passagertallet for 2024 ligger t.o.m. oktober på 103 % ift. 2023. Det viser en fortsat pæn passagerfremgang, især når man tager højde for den dårlige start på året med snestorm i januar.



## 5 Orientering om proces for Strategiplan 2025-2028

### Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### Resumé

*Direktøren orienterer om den igangværende proces for at lave en ny strategiplan for perioden 2025-2028.*

### Sagsfremstilling

Midttrafikks nuværende strategiplan løber til og med 2024, hvorfor der skal udarbejdes en ny strategiplan for Midttrafik.

På bestyrelsesmødet 13. september 2024 besluttede bestyrelsen nedennævnte strategiproces, som skal munde ud i den kommende strategiplan for Midttrafik for årene 2025-2028.

Den første del af processen er, at ledelsen i Midttrafik tager ud til alle ejerne, for at drøfte ejernes syn på Midttrafik. Både for nuværende men også med vægt på, hvad der er vigtigt for ejerne i de kommende år, at Midttrafik har i fokus.

Til hvert møde fremsendes en "spørgeguide" til ejeren, så de har mulighed for at vurdere på de forhold, som Midttrafik gerne vil drøfte.

Spørgeguiden er som følger:

- Hvad er jeres overordnede formål med Midttrafik som jeres trafikselskab set i forhold til både jer som ejere og til jeres borgeres behov for mobilitet?
- Hvad fungerer godt i samarbejdet mellem jer og Midttrafik?
- Hvordan kan Midttrafik bedre understøtte jeres ønsker om den fortsatte udvikling af mobilitetstilbuddet til jeres borgere?
- Hvad skal Midttrafik gøre mere af fremover?
- Hvad skal Midttrafik gøre mindre af?
- Hvilke faglige områder ser I det største behov for at have fokus på de kommende år? Det kunne fx være
  - Grøn omstilling.
  - Fremkommelighed.
  - Mobilitet i tyndt befolkede områder.
  - Bedre stoppesteder og knudepunkter.
  - Billetprisen i kollektiv trafik.
  - Markedsføring.
  - Samarbejde om arrangementer.
  - Business-to-business samarbejder.
  - Digitalisering.
  - Hjælp og kundeservice til ikke-digitale borgere.
  - Andet
- Hvad skal der til, for I vil vurdere, at Midttrafik har været en succes om fire år?

- Hvilken kommunikation fra Midttrafik er vigtig for jer på ledelsesniveau? Det kunne fx være:
  - Nyhedsbreve via mail hvert kvartal.
  - Ad hoc information, når der er nyt.
  - Rapportering på økonomi og nøgletal.
  - Andet.

På nuværende tidspunkt har ledelsen været ude og besøge omkring halvdelen af ejerne. Besøgsrunden er færdig omkring medio januar 2025.

Direktøren vil på repræsentantskabsmødet orientere om nogle af de fokusområder, som indtil nu er fremkommet på de afholdte møder.

Den anden del af strategiprocesen er, at der afholdes en intern workshopdag med ledere og medarbejdere i Midttrafik, hvor der vil være fokus på, hvad de ansatte mener vil være vigtige fokusområder for de kommende år. Set i relation til hvad der er kommet frem på møderne med ejerne.

Den tredje og sidste del af processen bliver en strategidag med bestyrelsen, hvor bestyrelsen skal drøfte de overordnede fremtidige fokusområder og tage beslutning om disse, samt den fremtidige vision for Midttrafik.

Det er aftalt med bestyrelsen, at der på juni mødet i 2025 fremlægges en strategiplan til drøftelse og beslutning.

---

## 6 Orientering fra direktøren om den første tids oplevelser

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Direktøren vil på repræsentantskabsmødet orientere om sine erfaringer fra den første tid af ansættelsen.

## 7 Orientering om opfølgning på Midttrafiks konference om mobilitetshubs samt arbejdet med stoppestedforbedringer

### Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### Resumé

*Midttrafik arbejder løbende på at styrke stoppestedsområdet. I den forbindelse afholdt Midttrafik 13. september en velbesøgt konference om mobilitetshubs med en række gode perspektiver på, hvordan hubs kan bruges til at styrke mobiliteten både i tætte byområder og i områder med længere mellem husene. Næste skridt bliver at lave et koncept og en strategi for hvordan det kan udbredes i Midtjylland. Samtidig arbejder Midttrafik via stoppestedspuljen og EU-projektet MOVE på at gennemføre en række konkrete forbedringer for de ventende passagerer.*

### Sagsfremstilling

Administrationen i Midttrafik arbejder sammen med vores ejere på at løfte stoppestedsområdet. Dette sker gennem rådgivning med baggrund i vores stoppestedsmannual og med økonomisk støtte fra Midttrafiks stoppestedspulje og EU. Blandt de forskellige typer tiltag fylder arbejdet med mobilitetshubs meget. Her pågår pt. et visions- og strategiarbejde omkring udviklingen af et koncept for mobilitetshubs tilpasset den midtjyske geografi.

I nedenstående gives en række nedslag i vores arbejde, ligesom de næste skridt belyses.

#### Konference om mobilitetshubs i Silkeborg

Midttrafik afholdt 13. september en konference med temaet mobilitetshub. Deltagerne var inviterede lokale og nationale samarbejdspartnere og dækkede bl.a. lokale og nationale politikere, beslutningstager og fagfolk fra kommuner, region og nationale myndigheder samt repræsentanter fra busbranchen. Blandt oplægsholderne var en række stærke fagpersoner fra transport og byudviklingssektoren, som bidrog med hver deres vinkel på, hvorfor en styrket kollektiv trafik er vigtig, og hvordan mobilitetshubs kan være et værktøj til at skabe netop det.

Dagen blev afsluttet med en paneldebat, hvor transportordførere fra Folketinget, lokalpolitikere og en repræsentant for DI drøftede, hvad de så som de vigtigste fordele ved mobilitetshubs, og hvad de mente skulle til for at realisere visionen.

En opsamling på konferencen kan ses på nedenstående link, som også giver mulighed for at se eller gense videoklip af de enkelt oplæg:  
<https://online.fliphtml5.com/epsen/iire/#p=1>

#### Hub-vision for Odder

Midttrafik har som grundlag for hub-konceptet udarbejdet tre hub-visioner for hhv.

Rønede, Holstebro og Odder. Den seneste er gennemført i et tæt samarbejde med Odder Kommune og er reelt delt op på to lokaliteter:

- Odder Station, der som centralt knudepunkt i Odder by tilgodeser stationsnær byudvikling og koblingen til cykel, gang og byliv.
- Rude Havvej, der som byens 2. letbanestation ligger i et område med mere spredt bebyggelse og derfor er mere oplagt som parker- og rejs-anlæg.

De første skridt til realiseringen af projektet på Odder Station er allerede på tegnebrættet som del af MOVE-projektet med særligt fokus på cykelparkering.

Projektets realisering i stor skala hænger tæt sammen med udbygningen af krydsningsstation på Rude Havvej, da det vil muliggøre kvartersdrift mellem Aarhus og Odder og samtidig reducere pladsbehovet på Odder Station. Dette projekt er netop godkendt som del af Aarhus Kommunes grønne mobilitetsplan og er også godkendt af Region Midtjylland. De nærmere forhold omkring projektet med krydsningsspor skal nu afklares mellem Region Midtjylland, Aarhus Kommune og Odder Kommune.

### **Stoppestedspuljen**

Stoppestedspuljen blev oprindeligt etableret med 5 mio. kr. dækket af Midttrafiks mindre-forbrug på administration under Corona. Efterspørgslen på medfinansiering fra kommunerne har været stor og i efteråret 2023 blev de sidste midler øremærket konkrete projekter efter en ansøgningsrunde. I alt har 22 projekter opnået maksimalt 50 % medfinansiering, hvilket har ført eller vil føre til forbedringer på omkring 120 stoppesteder.

Bestyrelsen besluttede i forbindelse med godkendelse af regnskabet for 2023 at yderligere 1 mio. kr. af administrationens mindreforbrug i 2023 skulle bruges på en ny ansøgningsrunde. Puljen har været åben frem til 1. december 2024 – resultatet er i skrivende stund ikke kendt.

Blandt de projekter, der allerede er blevet tildelt midler, er fremdriften god. Projekter med støtte for 3-4 mio. kr. er gennemført, mens de fleste af de resterende er godt undervejs og hovedparten ventes afsluttet i løbet af 2024 eller 2025.

Projekterne er meget forskelligartede, men de knytter sig alle til et eller flere af de centrale temaer i stoppestedshåndbogen – tilgængelighed, tryghed, komfort eller bekvemmelighed.

### **Arbejdet med knudepunkter i EU-projektet MOVE**

Ud over samarbejderne i stoppestedspuljen har Midttrafik søgt og fået EU-medfinansiering til arbejde med at udvikle knudepunkter i en række kommuner. Her står Midttrafik med EU-midler i ryggen for finansieringen af kvalitetsløft af forskellige art, bl.a. i Randers, Hedensted, Ringkøbing, Rønede, Odder og Holstebro.

Forbedringerne dækker en række kvalitetsløft af inventaret samt bedre information, herunder bl.a. realtidsinformation. Samtidig udvikles en særlig cykelparkeringsløsning med sensorer, der skal afprøve, hvordan forskellige parkeringsmodeller fungerer i praksis.



### **De næste skridt**

De væsentligste næste skridt i arbejdet med stoppestedsområdet vil være:

- Afvikle næste ansøgningsrunde af stoppestedspuljen
- Eksekvere projekterne i MOVE
- Bidrage til af de første delelementer i vores hubvisioner for Rønne, Odde og Holstebro kan blive til virkelighed.
- Udarbejde en strategi for mobilitetshubs i Midtjylland

Det sidste punkt handler både om at få udpeget hvilke steder, der er relevante som mobilitetshubs i vores geografi, og at fastlægge hvilke krav, sådanne hubs skal leve op til.

Her bidrog hub-konferencen bl.a. med input til, hvordan andre regioner har arbejdet med brug af tjek-lister og minimumskrav, som sikrer at hub-begrebet kan skaleres til konteksten og dermed er relevant, uanset hvor i vores forskelligartede region man befinder sig.

### **Bilag**

- 7.a Bilag 1 - Vision for Mobilitetshub Odde

## 8 Eventuelt