



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
9. december 2022 kl. 09:00
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2023 2. behandling	3
2	Orientering om den økonomiske situation	6
3	Godkendelse af høring af udkast for Mobilitetsplan for Midttrafik 2023-26.....	8
4	Ny takst på handicapkørsel	12
5	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2021.....	15
6	Orientering om udbudsgrundlag for 65. udbud – Bybus- og lokalrutekørsel i Viborg og Holstebro Kommune	19
7	Evalueringsmodel – bestyrelsens tilfredshed med Midttrafiks administration.....	25
8	Siden sidst.....	27
9	Eventuelt.....	28

1 Budget 2023 2. behandling

Resumé

Midttrafiks forslag til 2. behandling af budgettet for 2023 samt budgetoverslagsårene 2024-2026 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget har inden været i politisk høring ved bestillerne. Eventuelle bemærkninger ifm. den politiske høring er blevet indarbejdet ved 2. behandling af budgettet.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2023 – 2. behandling

Grundlaget for budget 2023 er regnskabet for 2021, budget 2022 samt kendte ændringer i 2022.

Busindtægterne er budgetteret til 665,8 mio. kr., hvilket er en stigning på 4,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2022. Der er indregnet en indtægtsnedgang i 2023 på 33,3 mio. kr. grundet langtidseffekter af covid-19, svarende til 5 % af de passagerdrevne indtægter. Der forventes ingen covid-19-kompensation fra staten i 2023.

Af andre centrale forhold i indtægtsbudgettet for 2023, skal det nævnes, at der er indregnet effekt af takststigninger på 4,9 %, svarende til 20,7 mio. kr., da Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at det udmeldte takststigningsloft fra Trafikstyrelsen skal udnyttes fuldt ud. Der er desuden indregnet en yderligere indfasning af den nye datadrevne indtægtsdelingsmodel, dvs. indtægter der er fordelt ud fra data og dermed baseret på, hvor rejserne er foregået. Således fordeles 75 % af indtægterne baseret på en datadrevne opgørelse over fordelingen af indtægter i 3. og 4. kvartal af 2021, samt 1. kvartal af 2022. De resterende 25 % af indtægterne, fordeles på baggrund af regnskabet for 2021. Det skal bemærkes, at fordelingen i 2021 udelukkende anvendes til budgetformål. Ved den endelige indtægtsdeling i 2023, vil data fra 2023 blive anvendt til fordelingen.

For busdriftens operatørudgifter er budget 2023 opskrevet til 1.613,9 mio. kr., en stigning på 238,6 mio. kr. sammenlignet med budget 2022. Merudgiften består af en indekseffekt på 262,1 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der samlet giver en besparelse på 23,5 mio. kr. – bl.a. forventes et fald på ca. 15.600 køreplantimer.

Det midlertidige uddannelsestilskud fra Region Midtjylland til enkelte kommuner er forlænget til udgangen af juni 2023.

For flextrafik er det samlede budget i 2023 forøget med 90,1 mio. kr. (63,2 mio. kr. ekskl. øvrige trafikselskaber) i forhold til budget 2022. Indeksstigninger forklarer 81,3 mio. kr. heraf (40 mio. kr. vedr. Midttrafik), mens den resterende stigning skyldes øget aktivitet.

Letbanens budget er i 2023 forøget med 20,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Det skyldes indeksstigninger på 6,4 mio. kr. samt generelt øgede operatørudgifter på yderligere 16,8 mio. kr. Der er desuden øgede indtægter for 2,9 mio. kr.

På togdriften er budget 2023 forøget med 12,8 mio. kr. i forhold til budget 2022, hvoraf 7,8 mio. kr. dog skyldes en nedskrivning af budgettet i 2022, da der ikke har været afholdt udgifter til indkøb af nye tog i 2022. Den resterende stigning er sammensat af højere driftsudgifter til togdrift på 7,0 mio. kr., 0,1 mio. kr. pga. nye prisfremskrivinger samt 3,2 mio. kr. i stigende indtægter. Sidstnævnte skyldes, at indtægterne på Holstebro-Skjern-banen på baggrund af seneste kørsel af Midttrafiks indtægtsdelingsmodel opjusteres, hvilket kun delvist modsvares af et generelt passagerfratfald som langtidseffekt af covid-19 pandemien.

For billetkontrollen er budget 2023 faldet med 7,3 mio. kr. i forhold til budget 2022. Estimatet for tab på debitorer er blevet nedjusteret med 3,5 mio. kr., mens indtægterne fra kontrolafgifter forventes at stige med 5,9 mio. kr. efter implementering af stigningen i kontrolafgifterne til 1.000 kr./500 kr. for voksen/barn i september 2022. I modsat retning er budgettet til kontrolopgaven opjusteret med 2,1 mio. kr., primært som følge af øget kontrol på rute 200 samt en udvidelse af kontrollerne i Aarhus med 25 % efter beslutning fra Aarhus Kommune.

Indekseffekten forventes i budget 2023 at medføre en merudgift sammenlignet med budget 2022 på 355,4 mio. kr. (heraf 41,3 mio. kr. vedr. øvrige trafikskaber). Det skyldes den kraftige stigning i energi- og brændstofpriser i starten af 2022, hvilket gør at der må behæftes en væsentlig usikkerhed ved fastsættelsen af udgifterne i budget 2023.

Opdateringen af indeks i budgettet er lavet med udgangspunkt i indeksskøn af november 2022 fra Trafikskaber i Danmark. Skønnene ligger på et højt niveau – især for gas. Med nyeste opdatering for december er indekset for gas faldet 15 %. Beløbsmæssigt svarer det til en reduktion på ca. 7,7 mio. kr. Denne ændring er ikke indregnet i budgettet. Hvis faldet er vedholdende, og/eller øvrige indeks ligeledes falder i de kommende måneder, vil budgettet reguleres i starten af 2023, hvor Midttrafik ekstraordinært udarbejder et opdateret budget.

På bestyrelsesmødet i juni 2022 blev der godkendt to optioner, der skulle sikre Midttrafiks likviditet i 2023, henholdsvis asymmetrisk opkrævning af budgettet hos bestillerne samt en option på en indeksbevilling på 47,2 mio. kr. Grundet den ekstraordinære udarbejdelse af et opdateret budget i starten af 2023, hvorefter bestillerne betaler af budget 2023 vil blive tilpasset, forventes det på nuværende tidspunkt ikke, at disse to optioner udnyttes.

Staten har givet tilsagn om et forsyningstilskud til at dække en del af trafikskaberens økonomiske udfordring i 2023 vedrørende de stigende priser. Midttrafiks andel heraf udgør 31,9 mio. kr.

I forbindelse med høringen af budgettet har en række kommuner fremsat sparekrav, der skal håndteres i 2023. Disse er endnu ikke udmøntet, og ligger derfor som netto-linjer i budgettet, indtil de præcise sparekrav ligger fast. Sparekravene beløber sig til 13,6 mio. kr. Bemærk at sparekrav fra Region Midtjylland først bliver fastlagt ved regi-onsrådsmødet det 21. december og vil derfor først blive indarbejdet i budgetopdaterin-gen i starten af 2023.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige områder er budget 2023 samlet opskrevet med 338,2 mio. kr. sammenholdt med budget 2022, hvoraf statens tilskud dækker 31,9 mio. kr., 26,9 mio. kr. vedrører øvrige trafikselskaber, mens den resterende stigning på 279,4 mio. kr. vedrører Midttrafiks ejerkræds.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer. For at be-grænse omfanget, er dette ikke inkluderet i bestyrelsesmaterialet, men i stedet frem-sendt direkte til administrationen i kommuner og regionen. Midttrafik har lavet et kort resume til bestyrelsen over ændringerne for den enkelte bestiller (jvf. bilag 3).

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2023 2. behandling godkendes.

Bilag

- 1.a Bilag 1, B2023 Hovednotat
- 1.b Bilag 2, B 2023 Byrdefordeling pr. område
- 1.c Bilag 3, B 2023 Opsummering pr. bestiller
- 1.d Bilag 4, oversigt over høringssvar
- 1.e Bilag 5, høringssvar

2 Orientering om den økonomiske situation

Resumé

De stigende brændstofpriser samt de manglede indtægter betyder, at Midttrafik har en stor økonomisk udfordring i 2023, som Midttrafik i fællesskab med de øvrige trafiksselskaber arbejder for at få minimeret.

Sagsfremstilling

Brændstofpriserne er i budget 2023 steget markant i forhold til budget 2022, og Midttrafiks indtægter er endnu ikke oppe på 100 %. Flere kommuner har allerede indmeldt sparekrav til budget 2023, mens andre endnu ikke har indgivet deres sparekrav.

Indekset er i forhold til budget 2022 steget med 355 mio. kr., og der mangler endnu ca. 25 mio. kr. før at Midttrafik er oppe på indeks 100 på indtægterne.

På nuværende tidspunkt har Randers, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skanderborg samt Region Midtjylland fravalgt HVO til konventionel diesel for 36,6 mio.kr

Der er i budget 2023 indarbejdet nettosparekrav for 13,6 mio. kr. for Hedensted-, Herning-, Silkeborg-, Viborg- og Aarhus kommuner (25,4 mio. kr. i Budget 2024).

Der forventes yderligere sparekrav for bl.a. Region Midtjylland, som endnu ikke er indregnet i budget 2023, da regionens sparekatalog først skal godkendes den 21. december i Regionsrådet.

Midttrafik er i fællesskab med de andre trafiksselskaber i gang med at afsøge muligheden for at hæve kassekreditten i en afgrænset periode (2-3 år). Dette er med henblik på at afbøde de økonomiske udfordringer i 2023, så eventuelle driftsbesparelser kan effektueres på bedst mulig måde med tid til en ordentlig planproces med inddragelse af region, kommuner, borgerne og vognmænd. Tiden kan også bidrage med afklaring på retningen for de økonomiske udfordringer og dermed give bedre grundlag for at træffe oplyste beslutninger.

På nuværende tidspunkt er det kun Skive Kommune og Region Midtjylland, som har meldt tilbage, at de ville benytte denne mulighed, hvis det blev muligt.

KL og Danske Regioner drøftede et forslag om ekstraordinær takststigning med Transportministeriet i september måned. Denne drøftelse vil trafiksselskaberne arbejde videre med, så der evt. kan blive mulighed for en ekstraordinær takststigning medio 2023

De gældende regler for takststigningsloftet har fundet anvendelse i en periode uden nævneværdig inflation. Men takststigningsloftet giver udfordringer i en tid, hvor især energiprisstigninger giver væsentlige udgiftsstigninger for trafikvirksomhederne i Danmark, uden en samtidighed i muligheden for at hæve taksterne.

På grundlag af de seneste prognoser fra Nationalbanken er det forventningen, at takststigningsloftet for 2024 vil blive på ca. 10 pct. Efter gældende bekendtgørelse vil dette først blive indregnet i takststigningsloftet for 2024.

Grundet den særlige situation med høje priser på brændstof og elektricitet foreslås derfor, at trafikvirksomhederne gives mulighed for at fremrykke takst 2024 til eksempelvis primo maj 2023. En ekstraordinær takststigning vil kunne give Midttrafik indtægter mellem 37 og 50 mio. kr. i helårseffekt. Da stigningen i oplægget først vil finde sted i maj, ventes effekten for 2023 at kunne blive 22 mio. kr. til 29 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

3 Godkendelse af høring af udkast for Mobilitetsplan for Midttrafik 2023-26

Resumé

Administrationen har med bred inddragelse af ejerkredsen udarbejdet et udkast til en ny 4-årig mobilitetsplan for Midttrafik. Planen er nu klar til at blive sendt i høring hos ejerne, hvorefter den endeligt skal godkendes af bestyrelsen og træde i kraft i foråret 2023.

Med Mobilitetsplan 2023-2026 sætter Midttrafik retningen for de kommende års arbejde med udviklingen af grøn mobilitet i Midtjylland. Planen tager afsæt i de tendenser i samfundet, der påvirker den kollektive trafik, samt bestyrelsens seks strategiske indsatsområder fra Strategiplan 2021-2024. Planen peger både på, hvordan vi fortsat styrker vores kerneprodukter, tog, letbane, bus samt Flextrafik, og viser samtidig retninger og handlinger, som kan understøtte øvrige mobilitetsformer gennem samarbejde, kommunikation og fysiske anlæg.

Sagsfremstilling

Administrationen har i løbet af 2022 arbejdet med Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026, som nu foreligger i udkast. Planen er bygget op omkring tre perspektiver; et mobilitetsperspektiv, et kundeperspektiv og et geografisk perspektiv, der sammen sætter den overordnede ramme for hele planen. Mobilitetsplanen har desuden tre temaer, "Midttrafiks kerneprodukter", "Rejsens fysiske rammer" og "Samarbejde, information og kommunikation", hvor der under hvert tema beskrives en række indsatser, som Midttrafik vil arbejde med i planperioden.

Med mobilitetsplanen tager Midttrafik fat i temaer, der har været efterspurgt af ejerne. Ejerne har bl.a. ønsket, at Midttrafik i højere grad tager initiativ til og kan rådgive i forbindelse med mobilitetsprojekter, og dermed favne bredere end vores egne kerneprodukter. Dette forudsætter naturligvis, at Midttrafiks administration har ressourcerne hertil.

Midttrafiks kerneprodukter

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafik hvert fjerde år udarbejde en plan, der, med udgangspunkt i Statens Trafikplan, udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil udvikle den kollektive trafik i planperioden. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet. I mobilitetsplanens første tema behandles Midttrafiks produkthierarki, fra den overordnede sammenhæng, til bybetjening og betjening i landdistrikter.

I Region Midtjylland er det 'det midtjyske hovednet', der udgør rygraden i den kollektive trafik. Hovednettet binder de store byer og vigtige funktioner sammen og sikrer betjeningen i de store rejsereationer. I Midttrafiks sidste trafikplan, Trafikplan 2019-2022 blev kriterierne for hovednetsstrækninger defineret, og der blev opstillet et mål for serviceniveau med et minimum på timedrift i dagtimerne på hverdage og to-

timedrift aften og weekend. Administrationen er sammen med ejerne nået langt med at implementere dette net og der nu kun er enkelte ruter, der ikke helt lever op til planens servicemål.

Siden udarbejdelsen af den sidste trafikplan, har forudsætningerne for den kollektive trafik imidlertid ændret sig. Midttrafik har stadig ikke helt vundet passagererne tilbage efter Corona-pandemien, og den igangværende energikrise udhuler økonomien i den kollektive trafik. Mulighederne for at udvikle hovednettet i denne mobilitetsplan er dermed begrænset af de økonomiske realiteter. Region Midtjylland har varslet store besparelser, som også vil komme til at gå ud over servicen på hovednettet. Udsigt til store besparelser i den kollektive trafik begrænser dermed muligheden for at videreudvikle hovednettet og fastholde en garanti om minimumsbetjening.

Midttrafik ønsker dog fortsat at fastholde grundprincipperne for hovednettet som et enkelt net, der knytter byer sammen. Mobilitetsplanen fastholder derfor, med små tilpasninger, det grundlæggende hovednet, som et vigtigt værktøj for, hvor den kollektive trafik bør fastholdes og prioriteres. Planen fastlægger ikke et mål for minimumsserviceniveau, men lader i højere grad serviceniveauet på nettets ruter følge den faktiske efterspørgsel.

Bybetjening

I de store byer er et vigtigt formål for den kollektive trafik at modvirke trængsel. Her er efterspørgslen så høj, at tilbuddet kan have en kvalitet, der gør den til et reelt alternativ til bil. I byerne ønsker Midttrafik derfor fortsat at arbejde med højklasede kollektive løsninger, der hvor det giver mening, for at tiltrække flere kunder.

Et andet vigtigt greb i byerne er synergi ruterne imellem. Byerne serviceres også af lokale og regionale ruter, og hvor det giver mening, bør by-, lokal- og regionalruter koordineres, så ressourcerne udnyttes bedst muligt, og så nettet fremstår sammenhængende for kunderne.

I Aarhus - regionens klart største by - spiller den kollektive trafik en særligt vigtig rolle i at bidrage til det gode bymiljø og aflaste vejene for biltrafik. Her vil et fortsat fokus på udvikling af byens hovednet med letbane, A-busser og på sigt BRT være et vigtigt fokusområde. Samtidig skal infrastrukturen styrkes og kommune har opsat tydelige mål for styrkelse af både fremkommelighed og knudepunkter. Dette arbejde vil Midttrafik bidrage til gennem rådgivning i planperioden.

Lokalbetjening

I mindre byer og landdistrikter med begrænset efterspørgsel på kollektiv trafik, skal Midttrafik tænke i fleksible løsninger. Der vil fortsat være behov for store busser på tidspunkter og ruter, hvor der er mange, der har behov for kørsel, f.eks. i forbindelse med skole- og uddannelseskørsel, mens mobiliteten herudover skal sikres gennem Midttrafiks Flextrafik-produkter.

Midttrafik ønsker desuden at arbejde med forsøg i planperioden for, hvordan andre mobilitetsudbud kan være med til at supplere de kollektive produkter.

Rejsens fysiske rammer

En rejse med kollektiv trafik er mere end selve transporten fra A til B. Også de fysiske forhold, der omgiver rejsen, har betydning for kundernes rejseoplevelse. En rejse med kollektiv trafik starter og slutter som regel ved et af Midttrafiks stoppesteder, og stoppestederne er dermed både det første og sidste kunderne møder. I mobilitetsplanens andet tema behandles Midttrafiks mål for stoppestedforhold og fremkommelighed.

Midttrafik er allerede godt i gang med stoppestedsarbejdet, og har i seneste planperiode både udgivet en stoppestedshåndbog, oprettet en stoppestedspulje og taget hul på arbejdet med at fastlægge en strategi for hubs i vores region. Stoppesteder og knudepunkter er blevet sat på den politiske dagsorden, og i mange kommuner arbejder man nu med at forbedre forholdene. Der er dog stadig et stort arbejde i at forbedre stoppestedforholdene i hele regionen, og Midttrafik vil derfor fortsætte sin rådgivningsindsats på området.

Dårlig busfremkommelighed er direkte styrende for økonomien til den kollektive trafik, da forsinkelser afregnes med busoperatøren. Derudover udhuler dårlig fremkommelighed kundernes tillid til den kollektive trafik. Midttrafik vil i planperioden øge sin rådgivning af ejerne ift. identifikation og løsninger på fremkommelighedsproblemer.

Samarbejde, information og kommunikation

Samarbejde, information og kommunikation er helt essentiel for at kunderne kan benytte Midttrafiks produkterne. Kunderne må nødvendigvis vide, hvilke tilbud der findes, og hvordan de anvendes, for at kunne benytte dem. Ligeledes er Midttrafiks samarbejde med både nuværende samarbejdspartnere og potentielle nye samarbejdspartnere afgørende ift. at skabe ét samlet mobilitetstilbud for kunderne.

Midttrafik har ikke tidligere behandlet samarbejde, information og kommunikation som en del af en trafikplan, men da vi med mobilitetsplanen forsøger at sigte bredere end egne løsninger, peger planens sidste tema bl.a. på, hvordan vi i forsøg kan afprøve samarbejde med nye partnere.

Planen er blevet til i samarbejde med ejerne

Mobilitetsplanen er blevet til i tæt samarbejde med ejerne, de midtjyske kommuner og Region Midtjylland. Ejerne har været involveret af flere omgange på hhv. administrativt niveau gennem netværket Fagligt Forum og i nedsatte følgegrupper, på ledelsesniveau i styregruppen for mobilitetsplanen og på politisk niveau i form af Midttrafiks bestyrelse. Ejerne har således været inviteret med i hele processen omkring udarbejdelsen af mobilitetsplanen, først til at sætte rammen for planens indhold og senere i forhold til at idéudvikle, konkretisere og kommentere denne. Det har bidraget til en stærk plan, der favner bredt, og skabt et solidt grundlag for det fremtidige samarbejde om realiseringen af planen.

Mobilitetsplanen foreslås nu sendt i høring hos ejerne. Efter høringen vil der være en nærmere drøftelse af mobilitetsplanens indhold og indkomne høringssvar i Midttrafiks bestyrelse, ligesom vil ved planens vedtagelse vil sætte fokus på hvordan vi breder kendskabet til planen dens handlinger bredt ud hos ejere og samarbejdspartnere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at mobilitetsplanen sendes i høring hos ejerne.

at bestyrelsen tager en nærmere drøftelse af mobilitetsplanens indhold og indkomne høringssvar efter endt høring.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Høringsudkast - Midttrafiks Mobilitetsplan 2023-2026

4 Ny takst på handicapkørsel

Resumé

Taksten på handicapkørsel er ikke blevet ændret siden 2008, bortset fra i Aarhus Kommune som senest havde en ændring i 2012. På grund af stigende priser i samfundet, ønsker administrationen at hæve den nuværende takst. Den nuværende takst for ture under 100 km er 3 kr. pr. km, min. 30 kr. og ønskes hævet til 4,50 kr. pr. km, min. 45 kr. Fra 101 km ønskes taksten hævet fra 9 kr. pr. km til 12 kr. pr. km.

Udover en ændring af taksten ønsker administrationen også at ændre muligheden for at medtage et barn under 15 år gratis, til at disse rejser på samme vilkår som andre medrejsende til 50 %.

Slutteligt ønsker administrationen, at bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt der i fremtiden skal ske en årlig indeksregulering på taksten for handicapkørsel, som følger bussidens indeksregulering.

Sagsfremstilling

Som det fremgår af bilag 1, er taksten på handicapkørsel ikke blevet ændret siden 2008, bortset fra i Aarhus Kommune som senest havde en ændring i 2012. Sammenligner man taksten for handicapkørsel med busbilletter, er fx en voksen enkeltbillet på bussiden steget med 29 % fra 2007 til 2023. Stigningen tager udgangspunkt i prisen for en voksen enkeltbillet i Midttrafik Øst (gældende fra 2007 – 2014), samt prisen gældende i hele regionen fra 2015.

Den nuværende takst på handicapkørsel er:

Minimumspris (10 km inkluderet)	30 kr.
Kilometertakst tom. 100 km	3 kr.
Kilometertakst fra 101 km	9 kr.
Medrejsende (op til to stk.)	50 % rabat
Barn under 15 år	Gratis
Visiteret ledsager	Gratis

Der kan bestilles op til fire personer på en tur, inkl. personen der bestiller. Personen, der bestiller, betaler fuld pris for turen.

Oplæg til den nye takst og fremtidig indeksregulering

Administrationen ønsker at ændre taksten til:

Minimumspris (10 km inkluderet)	45 kr.
Kilometertakst tom. 100 km	4,50 kr.
Kilometertakst fra 101 km	12 kr.

Medrejsende/barn under 15 år (op til to stk.)	50 % rabat
Visiteret ledsager	Gratis

Der kan fortsat bestilles op til fire personer på en tur, inkl. personen der bestiller. Personen, der bestiller, betaler også fortsat fuld pris for turen.

Den ændrede takst og ændringen af muligheden for at medtage et barn under 15 år gratis til, at disse rejser på samme vilkår som andre medrejsende til 50 % rabat, foreslås implementeret fra d. 1. marts 2023.

Udover ønsket om en ændret takst, ønsker administrationen også, at bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt der til fremtiden skal ske en årlig indeksregulering på taksten for handicapkørsel svarende til nærmeste 0,50 kr. Hvis bestyrelsen træffer beslutning herom, vil indeksreguleringen følge den, der foretages på bussiden. Begrundelse herfor er, at administrationen gerne vil undgå, at kunderne i fremtiden oplever en stor prisstigning på taksten. Samtidig sikres det også, at taksten afspejler forholdene i samfundet.

Taksten i de andre trafikskaber

Trafik-selskab	Minimums-takst	Kilometer-takst	Rabatter	Medlems-abonnement
Movia	24 kr., inkl. 5 km (svarer til en 2 zoners kontantbillet i bus, tog eller metro)	Tom. 40 km: 2,4 kr. Fra 41 km og opefter: 1,2 kr.	Ledsagere: 50 % af turens pris (op til to stk.) Børn under 12 år: Gratis (op til to stk.)	300 kr. pr. år
NT	45 kr.	4,5 kr.	Visiteret ledsager: Gratis	
Sydtrafik	40 kr.	3,5 kr.	Medrejsende: halv pris (op til tre stk.) Visiteret ledsager: Gratis	
FynBus	40 kr., inkl. 10 km	Tom. 100 km: 4 kr. Max. pris pr. tur: 150 kr.	Visiteret ledsager: Gratis Børn 0-15 år: Halv pris	

Økonomisk betydning for kunder og bestillere

Ved at ændre taksten og ændre muligheden for at medtage et barn under 15 år gratis til, at disse rejser på samme vilkår som andre medrejsende til 50 % rabat på handicapkørsel, vil bestillerne som udgangspunkt opleve en besparelse. Det vides dog ikke,

om takstændringen påvirker benyttelsesgraden af handicapkørsel (antallet af kørture).

Bestillernes besparelse og merudgiften for kunderne fremgår af følgende skema, hvor der er taget udgangspunkt i budget 2023:

Kommune	BUDGET 2023			NYE PRISER			Kommunens mer-/mindreudgift	Kundens mer-/mindrebetaling (EB)
	Kommunens betaling	Kundens egenbetaling	Antal ture	Kommunens betaling	Kundens egenbetaling	Antal ture		
FAVRSKOV	1.845.000	395.000	6.300	1.638.000	602.000	6.300	-207.000	207.000
HEDENSTED	2.663.000	486.000	8.400	2.405.000	744.000	8.400	-258.000	258.000
HERNING	2.866.000	518.000	8.600	2.603.000	781.000	8.600	-263.000	263.000
HOLSTEBRO	2.338.000	455.000	8.800	2.125.000	668.000	8.800	-213.000	213.000
HORSENS	3.904.000	852.000	16.600	3.498.000	1.258.000	16.600	-406.000	406.000
IKAST-BRANDE	1.453.000	305.000	4.400	1.295.000	463.000	4.400	-158.000	158.000
LEMVIG	1.170.000	200.000	3.000	1.064.000	306.000	3.000	-106.000	106.000
NORDDJURS	1.291.000	252.000	3.800	1.164.000	379.000	3.800	-127.000	127.000
ODDER	1.503.000	300.000	5.400	1.361.000	442.000	5.400	-142.000	142.000
RANDERS	5.382.000	949.000	20.900	4.952.000	1.379.000	20.900	-430.000	430.000
RINGKØBING-SKJERN	2.503.000	421.000	6.300	2.284.000	640.000	6.300	-219.000	219.000
SILKEBORG	3.994.000	774.000	14.500	3.612.000	1.156.000	14.500	-382.000	382.000
SKANDERBORG	2.644.000	482.000	9.500	2.406.000	720.000	9.500	-238.000	238.000
SKIVE	2.514.000	441.000	7.500	2.300.000	655.000	7.500	-214.000	214.000
STRUER	953.000	174.000	3.000	864.000	263.000	3.000	-89.000	89.000
SYDDJURS	1.965.000	290.000	5.300	1.822.000	433.000	5.300	-143.000	143.000
VIBORG	4.380.000	889.000	15.800	3.947.000	1.322.000	15.800	-433.000	433.000
ÅRHUS	18.605.000	3.935.000	87.700	16.716.000	5.824.000	87.700	-1.889.000	1.889.000
	61.973.000	12.118.000	235.800	56.056.000	18.035.000	235.800	-5.917.000	5.917.000

Kommunikation

Administrationen kommunikerer om ændringen til aktive kunder, som har benyttet handicapkørsel indenfor det sidste år via e-Boks eller almindelig post, hvis de ikke har e-Boks. Handicapfolderen og Midttrafiks hjemmeside opdateres også.

Der sendes også en informationsskrivelse til Midttrafiks tilgængelighedsforum og bestillere.

Med ændringen af taksten kan interesse og reaktioner fra kunder, interesseorganisationer og pressen forventes.

Direktøren indstiller,

at taksten for handicapkørsel ændres pr. 1. marts 2023.

at et barn under 15 år rejser på samme vilkår som andre medrejsende til 50 % rabat.

at bestyrelsen beslutter, om der til fremtiden skal ske en årlig indeksregulering af taksten på handicapkørsel svarende til bussidens.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Takstens historie

5 Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2021

Resume

Trafikstyrelsen udarbejder hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten vedrørende regnskab 2021 er offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Der orienteres her om de væsentligste resultater.

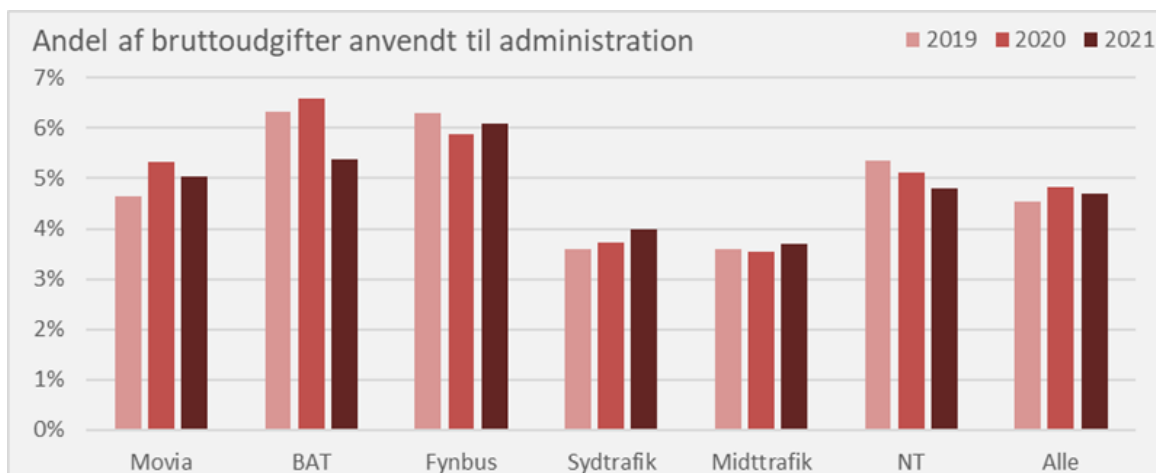
Sagsfremstilling

Trafikstyrelsens rapport med nøgletal for regnskab 2021 fordelt på landets trafiksekskaber er offentliggjort 3. november 2022. Et uddrag af sammenligning af udgifter ses af tabellen nedenfor.

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<i>Udgifter</i>							
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.278,7	52,8	548,4	637,7	1.466,7	744,5	6.728,8
Salgsudgifter (mio. kr.)	215,6	0,7	17,0	36,0	88,0	49,3	406,6
Administrationsudgifter (mio. kr.)	185,0	3,1	36,7	28,0	59,6	40,0	352,3
Bruttoudgifter (mio. kr.)	3.679,3	56,6	602,1	701,6	1.614,3	833,7	7.487,6
<i>Udgiftsfordeling</i>							
Driftsudgifter %	89,1%	93,3%	91,1%	90,9%	90,9%	89,3%	89,9%
Salgsudgifter %	5,9%	1,3%	2,8%	5,1%	5,5%	5,9%	5,4%
Administrationsudgifter %	5,0%	5,4%	6,1%	4,0%	3,7%	4,8%	4,7%
Samlede udgifter	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Antal køreplantimer (tusinder)	4.078	77	630	804	1.854	914	8.357
<i>Udgifter pr. køreplantime</i>							
Driftsudgifter pr. køreplantime	804	689	870	793	791	815	805
Salgsudgifter pr. køreplantime	53	10	27	45	47	54	49
Administrationsudgifter pr. køreplantime	45	40	58	35	32	44	42
Bruttoudgifter per køreplantime	902	738	955	872	871	912	896

Tabel 1 Trafiksekskabers drifts-, salgs- og administrationsudgifter for regnskab 2021

Tallene viser, at Midttrafik er det billigste selskab målt på andelen af bruttoudgifter, der går til administration. Udviklingen i andelen til administration ses af figuren nedenfor.



Figur 1 Udvikling i andel af bruttoudgifter, der anvendes til trafiksekskabernes administration.

Midttrafik har ligeledes den laveste udgift til administration pr. køreplantage med 32 kr./køreplantage mod landsgennemsnittet på 42 kr./køreplantage. Midttrafik er kun overgået af BAT og Fynbus når det kommer til andelen af udgifter, der anvendes til direkte drift. Kun BAT har en lavere bruttoudgift per køreplantage end Midttrafik.

Trafikstyrelsens rapport indeholder desuden en sammenligning af indtægter hos trafiksekskabernes. Et uddrag ses nedenfor med tal fra 2019 som reference.

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1000 indbyggere	2.672	40	496	723	1.338	592	5.860
Passagerindtægter (mio. kr.)	1.205,1	22,9	208,1	169,8	466,7	214,1	2.286,7
Tilskud fra regioner og kommuner (mio. kr.)	2.027,3	24,7	330,7	440,2	910,4	498,8	4.232,0
COVID-19 tilskud fra staten (mio. kr.)	447,0	9,1	63,2	91,5	244,9	120,8	976,5
Passagerfinansieringsgrad	33%	40%	35%	24%	29%	26%	31%
Indtægt pr. køreplantage (kr./time)	296	299	330	211	252	234	274
Regionale og kommunale tilskud pr. indbygger (kr./indbygger)	759	623	667	609	680	843	722

Fra 2019

Passagerfinansieringsgrad	47%	49%	34%	35%	43%	37%	43%
Indtægt per køreplantage (kr./time)	401	380	310	301	364	326	368
Regionale og kommunale tilskud pr. indbygger (kr./indbygger)	728	780	784	639	677	849	723

Tabel 2 Trafiksekskabernes indtægter og tilskud fra kommuner og regioner i regnskab 2021.

Midttrafik har i 2021 en passagerfinansieringsgrad 29 %. Dette ligger under landsgennemsnittet på 31 %, som trækkes op af Movia, BAT og Fynbus. Dette afspejles også i passagerindtægt pr. køreplantage, som for Midttrafik er 15 % lavere end for Movia men 7 % højere end NT.

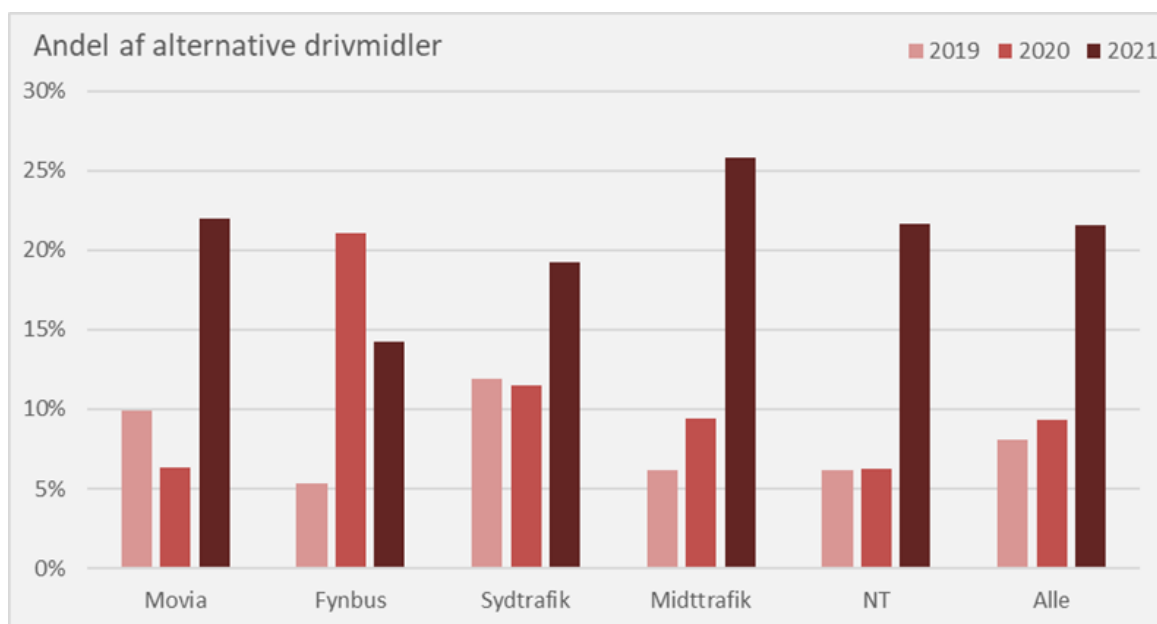
Det bemærkes at Midttrafik i 2019 – før Corona – lå væsentligt højere – på 43 % i selvfinansiering svarende til landsgennemsnittet.

Midttrafik har det 3. højeste bestillertilskud pr. indbygger. Det overgås dog væsentligt af Movia og NT, som har et bestillertilskud der er hhv. 12 % og 24 % højere end Midttrafiks.

Rapporten viser i øvrigt at:

- Midttrafik med 1,4 årlig køreplantime pr. indbygger ligger på gennemsnittet for alle selskaber, overgået af NT og Movia med 1,5 og BAT med 1,9 køreplantime pr. indbygger. Sydtrafik og Fynbus ligger under med hhv. 1,1 og 1,3.
- Et tilsvarende billede tegner sig ved opgørelse af køreplankm. Bortset fra at Movia her ligger under gns., hvilket skyldes relativt lavere hastigheder for busstrafikken i hovedstadsområdet.
- Midttrafik havde i 2021 26,4 påstigninger pr. indbygger, hvilket er højere end NT, Fynbus og Sydtrafik og lavere end Movia. Tallet er naturligt lavere end normalt grundet Corona-restriktionerne.
- Midttrafik havde i 2021 815 driftsbusser hvilket er næstflest efter Movias ca. 1.200.
- Busserne kørte 1,9 mio. køreplantimer, hvilket er lidt under halvdelen af Movia, og ca. dobbelt så meget som NT og Sydtrafik.

Trafikselskaber angiver hvilke drivmidler der anvendes til busdriften. Størstedelen af busserne kører på fossile brændstoffer, som i dette tilfælde er konventionel diesel, men andelen af alternative drivmidler som el, HVO-biodiesel og biogas er kraftigt stigende. Udviklingen fra 2019 til 2021 for trafikselskaberne ses af figuren nedenfor.



Figur 2 Andel af busser, der anvender alternative drivmidler til diesel. Alternativerne dækker el, biodiesel, HVO og biogas. Alle busser i BAT kører med diesel og fremgår således ikke.

Midttrafik havde i 2021 den største andel af busser drevet af alternative drivmidler. Halvdelen af disse busser køres med HVO-biodiesel. I jagten på besparelser er alle nuværende busser, der drives med HVO, omlagt til at køre på konventionel diesel senest fra 1. januar 2023. Dog bibeholdes alle CO₂-neutrale biogasbusser. Samtidig vil andelen af emissionsfri elbusser udgøre ca. 16% af alle busser ved udgangen af 2022.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Nøgletal for offentlig buskørsel ekskl. handicapkørsel Regnskab 2021

6 Orientering om udbudsgrundlag for 65. udbud – Bybus- og lokalrutekørsel i Viborg og Holstebro Kommune

Resumé

Midttrafik udbyder i perioden november 2022 – april 2023 bybus- og lokalrutekørsel i både Viborg og Holstebro kommuner. Nye kontrakter træder i kraft ved køreplansskiftet i 2024.

I Viborg Kommune omfatter udbuddet ca. 55.700 køreplantimer fordelt på 27 nulemissionsbusser. I Holstebro Kommune udbydes to serviceniveauer på hhv. ca. 20.800 og ca. 24.900 køreplantimer fordelt på 10 CO2-neutrale busser.

Udbuddet skulle oprindeligt også have omfattet bybuskørslen i Randers, men grundet den nuværende økonomiske usikkerhed valgte Randers Kommune til sidst at fortsætte den nuværende kontrakt endnu et år.

Sagsfremstilling

Nuværende kontrakter om bybuskørsel og lokalrutekørsel i både Viborg Kommune og Holstebro Kommune er søgt harmoniseret med kontraktudløb til køreplansskiftet i juni 2024, med henblik på at optimere udbudsgrundlaget for den samlede kørsel i hver kommune.

Midttrafik administrerer i dag tre kontrakter om bybus- og lokalrutekørsel i Holstebro Kommune, og syv kontrakter om bybus- og lokalrutekørsel i Viborg Kommune. For at optimere udbudsgrundlaget for begge kommuner, udløber alle kontrakter samtidig, og kan dermed udbydes samtidig.

Forud for udbuddet er gået en længerevarende proces, hvor begge kommuner har truffet beslutninger om implementering af nye trafikplaner samtidig med, at de nye kontrakter træder i kraft. Den økonomiske situation har haft betydning for kommunernes endelige beslutninger omkring trafikplanerne, og dermed udbudsgrundlaget. Dette er også årsagen til, at udbudsgrundlaget blev forsinket, og dermed ikke blev forelagt til bestyrelsens godkendelse inden offentliggørelsen af udbuddet.

Udbudsgrundlag

Viborg Kommune

Udbuddet omfatter både bybuskørslen og al lokalrutekørsel i Viborg Kommune. Bybuskørslen og lokalrutekørslen udbydes i samme kontrakt, så busselskabet kan udnytte eventuelle synergieffekter ved samlet drift, fx ladeinfrastruktur til busserne og fleksibel benyttelse af busserne på tværs af ruterne.

Den vedtagne trafikplan medfører, at udbuddet omfatter ca. 55.700 køreplantimer om året med anvendelse af 27 kontraktbusser.

Som en del af trafikplanen har kommunen besluttet at konvertere fem nuværende lokalruter til skoleruter, som kommunen selv administrerer. Hjemtagningen sker samtidig med opstart af den nye kontrakt.

Ud over hjemtagningen af de fem lokalruter medfører trafikplanen en reduktion i kørselsomfanget på ca. 15.000 køreplantimer om året fordelt på bybusserne og lokalruterne.

Viborg Kommune har truffet beslutning om, at driften skal udføres med nulemissionsbusser, dvs. brint- eller el-busser. Det er et krav, at der udelukkende tilbydes busser/løsninger, hvor busserne skal lade på busselskabets eget anlæg.

Holstebro Kommune

Udbuddet omfatter både bybuskørslen og al lokalrutekørsel i Holstebro Kommune. Bybuskørslen og lokalrutekørslen udbydes i samme kontrakt, så busselskabet kan udnytte eventuelle synergieffekter ved samlet drift, fx ladeinfrastruktur til busserne og fleksibel benyttelse af busserne på tværs af ruterne.

Den vedtagne trafikplan medfører, at udbuddet omfatter ca. 20.800 køreplantimer om året med anvendelse af 10 kontraktbusser.

Udbuddet omfatter desuden en option med udvidet betjening på bybusserne om aftenen og i weekenderne. Kørselsomfanget med denne option udgør ca. 25.850 køreplantimer om året med anvendelse af de samme 10 kontraktbusser. Holstebro Kommune træffer beslutning om kørselsomfanget i forbindelse med tildelingen af kontrakten.

Holstebro Kommune har besluttet, at driften skal udføres med CO2-neutrale busser, dog ikke biodiesel. Det betyder, at driften kan udføres med 1) gasbusser med anvendelse af certificeret biogas, 2) el-busser eller 3) brintbusser. Det er et krav, at der udelukkende tilbydes busser/løsninger, hvor der ikke skal ske infrastrukturmæssige tiltag i byrummet.

Krav til busserne

Markedet for nulemissionsbusser er relativt standardiseret. Derfor stilles der krav om standard busser i overensstemmelse med de lovgivningsmæssige krav om indretning af busser.

Midttrafik ønsker, at busserne kan anvendes på tværs af bybusruter og lokalruter. Derfor er kravene til bussernes indretning et forhandlingstema i udbudsprocessen.

Formålet er at få selskabernes input til bussernes indretning, herunder flexareal, antal siddepladser, totalkapacitet, udvendig farve mm. Midttrafik ønsker også at drøfte fordele/ulemper ved forskellige busstørrelser kontra en homogen busflåde til den samlede drift af bybusserne og lokalruterne.

I Holstebro skal to af bybusserne være mindre busser, der skal betjene nogle servicebuslinjer med begrænset passagergrundlag. Kravene til disse mindre busser indgår også i forhandlingstemaet om bussernes indretning.

På baggrund af input fra forhandlingerne med selskaberne, bliver de endelige krav til bussernes indretning fastlagt inden selskaberne skal aflevere endelige tilbud. Visse krav er dog fastlagt på forhånd, og indgår dermed ikke i forhandlingerne:

	Bybuslinjer	Lokalruter
Bustype/tilgængelighed	Laventré eller lavgulv efter tilbudsgivers eget valg	Laventré
Busfarve	Midttrafik gul	Forhandlingstema
Busalder	Indsæt fabriksnye busser	
Miljøkrav/drivmiddel	Viborg Kommune: Nulemission (el eller brint) Holstebro Kommune: CO2 neutral (el, brint eller certificeret biogas)	
Støjniveau	Indvendig: højst 72 dB(A) Udvendigt: højst 77 dB(A)	
Automatisk stoppestedsannoncering	Viborg Kommune: Ja, skal leveres af busselskabet Holstebro Kommune: Option, leveres af busselskabet, hvis optionen vælges	
Automatisk kørestolsrampe	Ja, skal leveres af busselskabet	

Kontraktperiode

Kontrakterne udbydes med en kontraktperiode på 10 år med driftsstart den 30. juni 2024 og ordinært udløb den 24. juni 2034.

Kontrakterne kan herefter forlænges i op til 2 x 2 år efter følgende betingelser

- Parterne kan efter gensidig aftale forlænge kontrakten med op til to år. Forlængelse kan efter parternes gensidige valg ske med et år ad gangen.
- Herefter kan parterne efter gensidig aftale forlænge kontrakten med op til yderligere to år. Forlængelse kan efter parternes gensidige aftale ske med et år ad gangen.

Udbudsform og tildelingsmodel

Udbuddet gennemføres som *udbud med forhandling* med 3-5 selskaber på hver kontrakt. Udvælgelsen af selskaber til forhandling sker via mindstekrav til selskabernes økonomi og erfaring med lignende opgaver.

Det vægtes positivt, hvis selskaberne har erfaring med implementering og/eller drift af andre busteknologier end diesel, hvor erfaring med nulemissionsbusser vægtes højest. Derudover prioriterer Midttrafik et bredt konkurrencefelt, hvor der så vidt muligt både prækvalificeres større, nationale selskaber og selskaber, der er mere lokalt funderet.

Det forventes, at der afholdes én forhandlingsrunde med alle prækvalificerede selskaber, inden selskaberne skal aflevere deres endelige tilbud.

De endelige tilbud evalueres i overensstemmelse med tildelingsmodellen, hvor der tildeles efter bedste forhold mellem pris og kvalitet. De kvalitative kriterier udgør 50% i vurderingen af tilbuddet, og omfatter driftskvalitet, implementeringsplan, materielkvalitet og arbejdsmiljø.

Tidsplan for udbuddet

Udbuddet forventes afviklet efter nedenstående tidsplan:

Offentliggørelse af udbuddet	31. oktober 2022
Prækvalifikation	Primo december 2022
Indledende tilbud	30. januar 2023
Forhandlinger	Uge 10 2023
Endelige tilbud	18. april 2023
Orientering til bestiller og bestyrelse	Maj 2023
Tildeling af kontrakt	Medio juni 2023
Driftsstart	30. juni 2024

Betydning for kunderne

De nye trafikplaner for begge kommuner træder i kraft samtidig med driftsstart på de udbudte kontrakter. Der er således sammenfald med indførelsen af ny trafikplan og nye busser.

Kunderne vil opleve, at der indsættes nye og miljøvenlige busser. Nulemissionsbusser udleder ikke lokale emissioner, såsom NOx og partikler. Kunderne vil desuden opleve busser med betydelig mindre støj og færre rystelser, hvilket vil gøre busturen mere komfortabel.

Herudover har de nye busserne USB-stik til opladning af mobile enheder og automatisk rampe til kørestolsbrugere.

Økonomi

Den nuværende økonomiske situation inklusive energikrise har medført væsentlige prisstigninger på bl.a. drivmidler til busserne, herunder også el. Der er også en risiko for, at busselskabernes omkostninger til indkøb af busser og etablering af infrastruktur til ladning/tankning er steget siden sidste udbud i Midttrafik.

Usikkerheden omkring prisudviklingen frem til sommeren 2023 medfører også en usikkerhed omkring det forventede prisniveau på den udbudte kørsel. Det er derfor vanskeligt at estimere den forventede årlige kontraktøkonomi på de to kontrakter.

Som anført ovenfor indgår bussernes indretning som et forhandlingstema i udbudsprocessen. Formålet er at afdække mulighederne for at drifte bybusruterne og lokalruterne med ensartede busser. Hvis markedet kan honorere ønsket om ensartede busser, vil det forventeligt have en positiv effekt på den samlede økonomi på kontrakterne.

Viborg

Ud over de ovenfor anførte forbehold, medfører udbuddet flere ændringer i Viborg, som yderligere vanskeliggør estimeringen af en kommende økonomi. Ændringerne omfatter en ny trafikplan, der medfører en reduktion på ca. 15.000 køreplantimer samt hjemtagningen af 5 lokalruter. Derudover indsættes nulemissionsbusser i stedet for de nuværende dieselbusser.

Udover kontraktbetalingen får kommunen udgifter til udbetaling af bonus for høj kundetilfredshed. Kontrakten har over 15.000 timer, og bliver derfor omfattet af Midttrafiks bonusmodel for kundetilfredshed. Busselskabet har mulighed for opnå en bonus på maksimalt 1,1 mio. kr. året. Midttrafik er ansvarlig for at udføre målingerne i bussen, der danner grundlag for opgørelsen af bonusniveau.

Holstebro

Ud over de ovenfor anførte forbehold bemærkes følgende forhold omkring Holstebro.

Kørslen er udbudt med to betjeningsniveauer, hvor optionen med udvidet betjening nogenlunde svarer til det nuværende kørselsomfang i kommunen. På baggrund tilbudspriserne på hhv. basisbetjeningen og den udvidede betjening træffer kommunen beslutning om, hvilket kørselsomfang kontrakten skal indgås på baggrund af, og dermed også beslutning om den samlede økonomi for kontrakten.

Kørslen i Holstebro bybusser udføres i dag med gasbusser. Kravet om CO₂-neutrale busser i udbuddet forventes ikke i sig selv at udgøre en økonomisk risiko i forhold til de nuværende omkostninger til bybuskørslen.

Udover kontraktbetalingen får kommunen udgifter til udbetaling af bonus for høj kundetilfredshed. Kontrakten har over 15.000 timer, og bliver derfor omfattet af Midttrafiks bonusmodel for kundetilfredshed. Busselskabet har mulighed for opnå en bonus på maksimalt 415.000 eller 515.000 kr. året, afhængig af kommunens valg af betjeningsomfang. Midttrafik er ansvarlig for at udføre målingerne i bussen, der danner grundlag for opgørelsen af bonusniveau.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen om udbudsgrundlaget for Midttrafiks 65. udbud til efterretning

7 Evalueringsmodel – bestyrelsens tilfredshed med Midttrafiks administration

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, forelægges hermed den besluttede model for evaluering af administrationen - hvordan bestyrelsen oplever service og kvalitet i administrationens opgaveløsning.

I selve drøftelsen af nedenstående bedes bestyrelsen for hvert emne angive, hvor bestyrelsen mener 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* (informationsniveau, sproglig forståeligt, fornødne fakta, når der er tale om beslutningsgrundlag etc.) samt *udsendelse af bestyrelsesmateriale* (kvaliteten af First Agenda, 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 direktionens performance.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen gennemfører evalueringen af bestyrelsens tilfredshed med administrationen.

8 Siden sidst

Administrationens besøg i de tekniske udvalg

I foråret opfordrede Midttrafik kommunerne til, at vi måtte besøge deres tekniske udvalg for at fortælle om ansvarsdeling mellem Midttrafik og ejerne, Midttrafiks strategiplan, have dialog om den kollektive trafiks økonomiske udfordringer og særlige forhold i den enkelte kommune.

Administrationen har indtil videre været i 10 kommuner, og det er vores indtryk, at møderne har været udbytterige. Forståelsen for de forskellige aktørers råderum er blevet større, nødvendigheden af fælles indsatser, ligesom vi har fået en række opfølgingsopgaver med hjem.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

9 Eventuelt