



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
9. december 2022 kl. 10:30  
Midttrafik,  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

---

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent.....	3
2	Meddelelser fra formanden.....	4
3	Budget 2023 2. behandling .....	5
4	Orientering om den økonomiske situation .....	7
5	Flextrafik og harmonisering.....	9
6	Arbejdet med midtjyske mobilitetshubs .....	13
7	Midttrafiks samarbejde med ejerne om kommende udbud .....	16
8	Godkendelse af vedtægtsændring .....	18
9	Eventuelt.....	19

---

# 1 Valg af dirigent

## Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Arne Lægaard, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

## Direktøren indstiller,

**at** næstformand Arne Lægaard vælges som dirigent.

---

## 2 Meddelelser fra formanden

### Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 24. juni 2022.

### Direktøren indstiller,

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

## 3 Budget 2023 2. behandling

### Resumé

Administrationen orienterer om budgettet for 2023 for drift af kollektiv trafik, flextrafik og trafikskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2023, 2. behandling samt budgetoverslagsårene fra 2024 til 2026, som vil blive behandlet af bestyrelsen d. 9. december.

### Sagsfremstilling

Budgetforslaget for 2023 blev i juni sendt i politisk høring ved bestillerne med høringsfrist 31. oktober 2022. Eventuelle ændringer ifm. den politiske høring er blevet indarbejdet, og det opdateret budget for 2023 fremsættes nu til endelig godkendelse af bestyrelsen på mødet 9. december 2022.

### Ændringer til budgetforslag 2023 – 2. behandling

Neden for er der en kort gennemgang af de overordnede ændringer, der er foretaget i budget 2023 sammenholdt med den politiske høring.

Budgettet for busindtægter er opskrevet med 17,8 mio. kr. Det skyldes, at langtidseffekterne af covid-19 er nedjusteret fra en passagernedgang på 8 % til 5 %.

Budgettet for kørselsudgifter er opskrevet med 78,3 mio. kr., som hovedsageligt skyldes en yderligere stigning i indeks på 101,8 mio. kr. Dertil kommer flere, modsatrettede bevægelser, der giver en samlet besparelse på 23,6 mio. kr., bl.a. forventes et fald på yderligere 4.600 køreplantimer. Den samlede indeksstigning fra budget 2022 er 262,1 mio. kr. Antallet af køreplantimer er indtil videre nedjusteret med 15.600 sammenlignet med budget 2022.

Budgettet for flextrafik er opskrevet med 11,4 mio. kr., som skyldes en yderligere stigning i indeks. Den samlede indeksstigning fra budget 2022 er 81,3 mio. kr.

I budgettet for Letbanen er der et fald på 3,9 mio. kr. Det skyldes, at langtidseffekterne af covid-19 er nedjusteret fra en passagernedgang på 8 % til 5 %.

I budgettet for Togdrift er der en stigning på området på 1,2 mio. kr., som skyldes en forventning om øgede indtægter på Holstebro-Skjern samt konsekvens af offentliggørelse af tilskud til banen i finanslovsforslaget 2023.

Inkl. mindre ændringer på de øvrige driftsområder udgør de samlede ændringer fra 1. behandling til 2. behandling af budget 2023 en stigning på 54,1 mio. kr. Sammenlignet med budget 2022 er der en samlet stigning på 338,2 mio. kr.

## **Indekseffekt**

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 2022, hvilket gør at der er væsentlig usikkerhed forbundet med budgettet for 2023.

## **Midttrafiks likviditet**

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.

## **Forsyningstilskud fra staten**

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

## **Ikke-udmøntede sparekrav**

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 regionsrådsmødet 21. december 2022 og derfor først vil blive indarbejdet i budgetopdateringen i starten af 2023.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om budgettet tages til efterretning.

## **Bilag**

- 3.a Bilag 1, B 2023 - Hovednotat
- 3.b Bilag 2, B 2023 - Byrdefordeling pr. område
- 3.c Bilag 3, B 2023 - Opsummering pr. bestiller
- 3.d Bilag 4, B 2023 - Høringssvar resume
- 3.e Bilag 5, B 2023 - Høringssvar

## 4 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** Repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.



## 5 Flextrafik og harmonisering

### Resume

*Midttrafik fik i 2021 lavet en stor kundeundersøgelse af den åbne flextrafik, dvs. Flextur, Plustur og Flexbus. Undersøgelsen viste, at ordningerne skal gøres nemmere for kunderne at forstå og bruge, førend de kan leve op til det potentiale, den åbne flextrafik har for borgernes mobilitet. Derfor har bestyrelsen efter en politisk høring af kommunerne besluttet at harmonisere ordningerne fra sommeren 2023.*

### Sagsfremstilling

Den åbne flextrafik kan spille en vigtig rolle som et supplement til den kollektive trafik. Den tilbyder en bred basismobilitet. Den kører kun ved bestilling/behov men tilbyder til gengæld kørsel, hvor der ikke er kollektiv trafik.

Skal den åbne flextrafik opfylde sit fulde potentiale som effektiv basismobilitet i fremtidens transportbillede, skal tilbuddet fremstå enkelt og let tilgængeligt for kunderne. Det gør det ikke i dag. Megafon lavede i 2021 en stor undersøgelse for Midttrafik blandt brugere og potentielle bruger af den åbne flextrafik, og de konstaterede bl.a. at produkterne er for komplekse og svære at forstå, for svære at bestille og der er for lavt kendskab til mulighederne. Til gengæld er de kunder, der bruger ordningerne, glade for dem. Megafon anbefalede derfor forenkling af produkterne, strømlining og betaling og bestilling, tydelig adskillelse mellem åbne og lukkede kørselsordninger, udbredelse af kendskabet til ordningerne samt fokus på enklere formidling.

Bestyrelsen har derfor på sit møde 4. november 2022 besluttet at harmonisere den åbne flextrafik. Kunderne vil fra sommeren 2023 blive tilbudt en løsning, der er kendetegnet ved:

- Alle muligheder for kollektiv trafik med bus, letbane, tog og åben flextrafik bliver vist på Rejseplanen, så kunderne kun behøver at søge ét sted efter kollektiv trafik.
- Der er samme grundlæggende pris og rejseregler i alle kommuner.
- Der vil ikke længere være kommunegrænser, så kunderne kan rejse på samme vilkår til nabokommunen som inden for egen kommune.
- Der vil blive mulighed for at benytte den kollektive trafiks rejsehjemmel som Ungdomskort, pensionistkort og pendlerkort, når turen bliver bestilt som kombinationsrejse med Midttrafiks øvrige kollektive tilbud.

Med en sådan harmonisering vil det blive nemmere for kunderne at få overblik over sine muligheder med kollektiv trafik og åben flextrafik ét sted, nemlig på Rejseplanen, bestille og betale den åbne flextrafik samt nemmere for Midttrafik og kommunerne at udbrede kendskabet og formidle mulighederne bedre på tværs af Midttrafik og i de enkelte kommuner.

## Tilbuddet til kunderne

Harmoniseringen af den åbne flextrafik omfatter de tre åbne kørselstyper i flextrafik, som alle kan bruge uden visitering:

- Flextur: et tilbud om kørsel fra en adresse til en anden adresse. Prisen bliver 7 kr./km, min. 35 kr. Kommunen kan udpege knudepunkter, hvortil kunden kan rejse for 3 kr./km, min. 22 kr. for de første 20 km, derefter 7 kr./km. Kommunen kan udpege byzoner, hvor prisen er 14 kr./km for ikke at konkurrere med kollektiv trafik.
- Plustur: et tilbud om kørsel mellem en adresse og den kollektive trafik. Kommunerne kan således vælge at oprette knudepunkter, så kunderne kan blive kørt den første eller sidste del af turen med flextrafik. Prisen bliver 3 kr./km, min. 22 kr., eller anvendelse af kollektiv trafik rejsehjemmel.
- Flexbus: et tilbud om kørsel mellem fastlagte stoppesteder i en buskøreplan, hvor en Flexbus alene kører, hvis kunden har bestilt den. Prisen er den samme som kollektiv trafik.

Især Flextur har været præget af store forskelle i priser og vilkår på tværs af kommunerne, og har derfor været det produkt, kunderne har haft sværest ved at forstå. Det er samtidig det produkt, langt flest bruger inden for den åbne flextrafik. Pga. kompleksiteten i Flextur har det ikke været muligt at få Flextur på Rejseplanen, så også af den grund er det primære fokus på at få Flextur harmoniseret på tværs af kommunerne, så kunderne for første gang får mulighed for at finde alle tre produkter i en samlet søgning.

Flexbus og Flextur vil fortsat kunne bestilles via telefonen, mens Plustur fortsat kun kan bestilles via Rejseplanen.

På Rejseplanen vil kunden kunne indtaste, hvor hun skal til og fra samt hvornår. Rejseplanen vil så vise alle de relevante muligheder med bus, tog, letbane og åben flextrafik. Kunden kan så ud fra de viste tidspunkter og priser vælge det, der passer hende bedst og bestille det på Rejseplanen.

Kunden behøver ikke at forholde sig til andet end det tilbudte. Det er kun, hvis kunden er særligt interesseret, at de behøver at gå på Midttrafiks hjemmeside og finde rejseregler m.m.

### **Produktinformation om de tre produkter**

Når produkterne er harmoniseret, vil det blive nemmere at kommunikere mulighederne til kunderne.

I Bilag 1, har vi kort redegjort for den åbne flextrafik og de forbedringer, harmoniseringen giver for kunderne. Der er desuden et eksempel på en kundes søgning på Rejseplanen.

I Bilag 2 har administrationen illustreret, hvordan kompleksiteten i især priser bliver reduceret i et konkret eksempel fra Odder Kommune, der har lagt sig fast på valg af knudepunkter og byzone.

### **Kommunernes mulighed for fastlæggelse af lokalt serviceniveau**

Kommunernes vigtigste opgave bliver at fastlægge det lokale serviceniveau:

- Kommunen kan fortsat fastlægge en byzone, hvor man ikke ønsker at give offentligt tilskud til at køre med flextrafik, for at undgå konkurrence med kollektiv trafik.
- Kommunen kan fastlægge knudepunkter i kommunen, hvor kunderne kan rejse til/fra med Flextur og Plustur.

Administrationen har simuleret ændringerne i takster og rejseregler baseret på 2019-tallene, som ikke er påvirket af Corona. Simuleringerne viser, at kommunerne samlet set ville have haft en lavere nettoomkostning i 2019 på 2,9 mio. kr., hvis de nye takster og regler havde været gældende. Den umiddelbare samlede besparelse på ca. 2,9 mio. kr. ift. 2019 skaber et økonomisk råderum, som kommunerne kan bruge til at ændre serviceniveauet fx ved at indføre flere knudepunkter, som øger kommunens nettoomkostning. Administrationen er i kontakt med forvaltningen i de enkelte kommuner for at rådgive om valg af knudepunkter og byzoner.

Kommunerne skal senest 1. marts 2023 meddele Midttrafik det endelige serviceniveau i kommunen, og Midttrafik gennemfører harmoniseringen i forbindelse med køreplansskiftet i juni 2023. Harmoniseringen vil blive fulgt tæt og evalueret efter et år, hvor evalueringen vil blive forelagt bestyrelsen.

### **Særligt om Flextur til sygehuse**

Bestyrelsen drøftede på sit møde 4. november 2022, at flere kommuner måske fravælger at lave knudepunkter til Flextur på sygehusene, da den pågældende kommune så vil skulle betale for returkørslen til andre kommuner.

Administrationen har i bilag 3 uddybet denne problemstilling og præsenterer en mulig løsning.

Den mulige løsning svarer til den, der i dag er på Regionshospitalet i Randers, hvor kunder fra Syddjurs og Norddjurs kommuner kan køre til hospitalet med Flextur til en reduceret takst. Både turen frem og tilbage finansieres af den kommune, der i den "modsatte ende" af turen ift. sygehuset. Eksempelvis er alle ture fra Syddjurs Kommune til Regionshospitalet i Randers og retur til Syddjurs Kommune finansieret af Syddjurs Kommune. Så det koster ikke Randers Kommune noget, når kunder fra Syddjurs og Norddjurs kommuner kører med Flextur til og fra sygehuset.

En sådan løsning anbefales, fordi kunden ikke oplever en forskel, da det alene er den bagvedliggende finansiering, der er særlig. Det er desuden en løsning, Midttrafik kan håndtere administrativt.

Løsningen forudsætter dog, at alle kommuner er enige om at ville finansiere knudepunkter på sygehuse på denne måde, så knudepunkter på et sygehus ikke forbeholdes for kunder fra de kommuner, der har indgået aftale med den kommune, hvor sygehuset ligger.

### **Videre perspektiver**

Harmoniseringen i sommeren 2023 er et vigtigt første skridt hen mod fuld harmonisering af den åbne flextrafik:

- Kunderne kommer til at kunne søge både den kollektive trafik og alle tre serviceniveauer i åben flextrafik ét sted – Rejseplanen – og kan vælge det tilbud, der passer kundens behov bedst.
- Priserne bliver harmoniseret, så tilbuddene kan kommunikeres langt bedre til kunderne, og kunderne skal ikke forholde sig til kommunegrænser.
- Betalingsmulighederne bliver ensrettet.

Denne harmonisering kan naturligvis følges op af yderligere harmonisering i senere faser. Administrationen vurderer umiddelbart, at det mest nærliggende i en efterfølgende fase vil være at slå Flextur og Plustur sammen til ét produkt. Så vil Flextur til knudepunkter også omfatte det formål, Plustur har i dag, nemlig at bringe kunderne nemt til og fra den kollektive trafik. Inden det kan lade sig gøre, skal der dog arbejdes med at sikre en model, hvor fordelene ved de to ordninger kan opretholdes på en måde, så kommunernes økonomi beskyttes, bl.a. så det undgås at mange vil bruge kollektiv trafiks rejsehjemmel til et knudepunkt, selvom de ikke skal videre med kollektiv trafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- 5.a Bilag 1 – Kundernes møde med den harmoniserede åbne flextrafik
- 5.b Bilag 2 – Et eksempel på mere overskuelig åben flextrafik
- 5.c Bilag 3 - Flextur til sygehuse

## 6 Arbejdet med midtjyske mobilitetshubs

### Resumé

Som led i den strategiske satsning på at højne kvaliteten af de publikumsvendte faciliteter og tiltrække nye kunder, har administrationen udarbejdet en vision for en mobilitetshub på Rønde Busterminal.

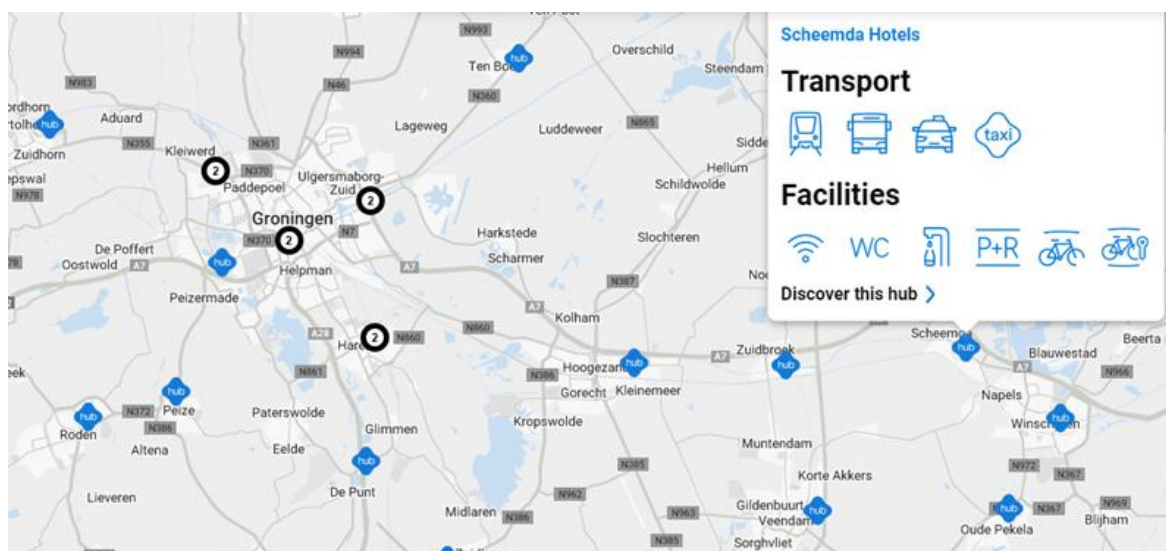
Med udgangspunkt i det velfungerende knudepunkt i Rønde, har administrationen i samarbejde med Syddjurs Kommune, Region Midtjylland og lokale aktører tegnet en vision for en mobilitetshub. Visionen eksemplificerer konturerne af et kommende koncept for gode mødesteder i den kollektive trafik og kan blive første skridt på vejen mod et større netværk af hubs.

### Sagsfremstilling

Holland inspirerer til midtjyske initiativer

Inspireret af Hollandske eksempler på velfungerende knudepunkter eller hubs, som hollænderne kalder dem, har administrationen igangsat et arbejde hvor den hollandske idé oversættes og tilpasses til Midtjyske forhold, under arbejdstitlen Midtjyske Mobilitetshub.

I den Hollandske region Groningen er det lykkedes at skabe en positiv udvikling i den kollektive trafik gennem bl.a. at udbrede et netværk af over 50 hubs. Hubkoncept bygger på parkér & rejs-faciliteter, højklassede busløsninger samt satsning på sammenhæng mellem kollektiv trafik og øvrige mobilitetsformer, herunder cykel, løbehjul og lignende.



Figur 1: Udsnit af et område i Groningen. De blå ikoner angiver placering af hubs. Med et klik kan man se, hvilke faciliteter hubben tilbyder. Kilde: <https://www.reisviahub.nl/hubs/>

Med udgangspunkt i det velfungerende knudepunkt på Rønde Busterminal, har Midttrafik i samarbejde med Syddjurs Kommune, Region Midt og lokale aktører tegnet en vision for en mobilitetshub i Rønde.

Visionen eksemplificerer konturerne af et kommende koncept for de Midtjyske mobilitetshub.

### **Mobilitetshub Rønde**

Visionen for Rønde tager udgangspunkt i det eksisterende og bygger videre på knudepunktets mange potentialer.

- Visionen arbejder med at gøre ophold på Rønde Busterminalen mere behageligt for de rejsende, bl.a. ved at fredeliggøre trafikken på dele af terminalområdet.
- Etablere en ventesal, med udsyn og overblik over terminalen.
- -Øge tilgængeligheden for alle, herunder kunder med handicap. Ved at etablere ledelinjer, arbejde med niveauforskelle og lignende.
- Etablere en parkeringszone til skift mellem bussen og øvrige mobilitetsformer.
- Etablere et informationspunkt, hvor kunderne kan orientere sig om deres rejse.
- Derudover arbejdes der med tiltag, der imødekommer de lokales ønske om at integrere og udstille områdets rige natur. Bl.a. gennem wayfinding, der guider turister mod vandreruterne i Mols Bjerge, samt et udkigspunkt med udsigt til Kalø Slotsruin.

### **Etapevis implementering**

De første spadestik til at gå fra vision til virkelighed er allerede taget. Med puljemidler fra stoppestedspuljens første ansøgningsrunde er Syddjurs Kommune i gang med at projektere tiltag til etablering af bl.a. informationspunktet samt eksperimentere med midlertidige tiltag, som kan fredeliggøre terminalområdet, som en del af første etape i projektet. Kommende etaper vil afhænge af den politiske forankring i Syddjurs Kommune.

### **Det videre arbejde**

Fuldføres visionen for Mobilitetshub Rønde, er det tanken, at hubben her vil blive første eksempel i en række af midtjyske mobilitetshubs. Som næste eksempelprojekt er Holstebro Station udpeget, og kommunen har tilkendegivet at de gerne vil være med. Her er det mødet mellem bus, tog og øvrige transportformer, som er omdrejningspunktet. Samtidig vil projektet arbejde med adgangsforholdene til stationen herunder mulig krydsning over jernbanen, som i dag er en stor barriere i området.

Erfaringerne fra visionsarbejdet med Rønde og Holstebro skal gøre Midttrafik klogere på, hvad vi mener, når vi siger "hub". Arbejdet skal danne grundlag for en kommende guide, hvor konceptet bag de midtjyske mobilitetshubs beskrives.

Tanken er at guiden – der kan ses som et tillæg til vores stoppestedshåndbog – kan danne grundlag for udrulningen af hub-konceptet i større skala. I stil med de hollandske hubs, er det tanken, at der kan udbredes et net af mobilitetshubs i Midtjylland. Dette net vil som i Holland kunne hjælpe alle typer af kunder trygt gennem mødet med den kollektive trafik og skift mellem transportformer.

Vision for hubben i Rønde samt det bredere hub-koncept præsenteres kort på mødet.

**Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet drøfter visionen om et bredt netværk af hubs i Midtjylland

**Bilag**

- 6.a Bilag 1 Fremtidens Grønne Mobilitetshub

## 7 Midttrafiks samarbejde med ejerne om kommende udbud

### Resumé

*Ledere og medarbejdere hos Midttrafik indgår altid i konstruktiv dialog og sparring, når Midttrafik udbyder buskørsel på vegne af bestillerne. Midttrafik opfordrer dog til, at bestillerne i højere grad inviterer Midttrafiks medarbejdere til udvalgs møder for at kvalificere de politiske beslutninger bedst muligt.*

### Sagsfremstilling

På vegne af de enkelte bestillere gennemfører Midttrafik løbende udbud af bustrafik. Forud for et udbud indgår Midttrafik i en dialog med bestillerne, så der kan sammensættes et udbudsmateriale, der lever op til de politiske og økonomiske målsætninger.

Midttrafik har opbygget mange års erfaring med udbud af bustrafik, og har derfor ofte forslag, som kan imødekomme eller prioritere blandt de politiske ønsker til udbuddet. Midttrafik kan også pointere, hvis beslutninger kan være økonomiske, teknologiske eller udbudsretlig risikofyldte.

Det er nemlig vigtigt, at kravene i udbuddet kan imødekommes af både busselskaber og busproducenter. Stilles der urealistiske eller risikable krav, risikerer Midttrafik (og dermed bestillerne), at selskaberne fraprioriterer udbuddet, eller at der anlægges klagesager i forlængelse af udbuddet.

Som eksempel herpå kan nævnes omstillingen til grønnere teknologier. Udfordringerne ved et skifte til nye teknologier kan være mange. Specielt kan det koste mange penge at omstille til grønnere teknologier, hvis det ikke gøres på en hensigtsmæssig måde. Samtidig bør omstillingen ikke ske på bekostning af et reduceret serviceniveau, og dermed et ringere tilbud til Midttrafiks kunder.

Derfor har Midttrafik to konkrete ønsker til bestillerne undervejs i udbudsprocessen:

- Politiske dagsordenspunkter udarbejdes i et samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik, så det sikres, at væsentlige pointer omkring udbuddet altid bliver fremført
- Forvaltninger og de politiske beslutningstagere inviterer Midttrafiks medarbejdere og ledere til udvalgs møder for at kvalificere de politiske beslutninger bedst muligt

De bedste forudsætninger for en succesfuldt udbud er nemlig den tætte dialog og sparring mellem Midttrafik, bestillernes administration og de politiske beslutningstagere.



**Økonomi**

Midttrafiks forslag skal blandt andet sikre, at den økonomiske ramme overholdes, og at bestillerne samtidig får så godt et produkt som muligt indenfor rammen.

**Betydning for kunderne**

Midttrafik indgår løbende i tætte dialoger med busselskaber og busproducenter, som har erfaringer med gode kunde-løsninger fra andre trafikskaber og andre lande. Disse erfaringer kan Midttrafik videreformidle til bestillerne forud for et udbud.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

## 8 Godkendelse af vedtægtsændring

### Resumé

1. januar 2022 trådte "Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber" i kraft. Med denne bekendtgørelse er der blevet ændret i de standardvedtægter, som trafikskaberne i Danmark skal benytte. Ændringerne er lovpligtige og trafikskabernes bestyrelser skal godkende disse senest 1. januar 2023. Midttrafiks bestyrelse godkendte vedtægterne 9. september 2022.

### Sagsfremstilling

Den primære årsag til ændring af vedtægterne er en ændring i Lov om trafikskaber fra 2018. Lovændringen tilføjede blinde og stærkt svagsynede til målgruppen for individuel handicapkørsel. Med denne ændring er trafikskabernes opgaver, som defineret i vedtægternes § 2, ændret således, at blinde og stærkt svagsynede er tilføjet som målgruppe under individuel handicapkørsel. Ændringen i vedtægternes § 2 betyder også, at der i andre bestemmelser i vedtægterne skal konsekvensrettes, så det passer med denne nye målgruppe.

Ud over ovenstående er der også en ændring til vedtægternes § 10, stk. 2. Denne ændring omhandler en formulering, som er ændret således, at bestemmelsen fremstår mere korrekt. Ændringen vurderes ikke have nogen betydning i praksis.

Da der alligevel skal ændres i vedtægterne, har lovgiver besluttet også at opdatere ministerienavne m.m., hvilket ikke har nogen praktisk betydning. Ligeledes har Midttrafik valgt at opdatere i forhold til navneændring af Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarbus.

Vedtægterne er forelagt Midttrafik bestyrelse 9. september 2022, hvor disse blev godkendt.

Efter repræsentantskabets formodede godkendelse, vil vedtægterne bliver sendt til regionsrådet, samt transportministeren og indenrigs- og boligministeren, der ligeledes skal godkende disse.

### Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet godkender de nye vedtægter med de lovbestemte ændringer.

### Bilag

- 8.a Bilag 1 - Bekendtgørelse 2021-12-01 nr. 2330 om vedtægter for organisering af trafikskaber
- 8.b Bilag 2 - vedtægter-for-midttrafik-1-september-2018
- 8.c Bilag 3 - Standardvedtægt for trafikskaber vest for Storebælt

## 9 Eventuelt