



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
1. november 2024 kl. 09:30**

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

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER		
1	Beslutning: Tilpasning af Midttrafiks produktsortiment og tillæg til takststigning 2025.....	3
2	Beslutning: Toårig prøveperiode med gratis befordring på lokalruter i Holstebro Kommune.....	6
3	Beslutning: Budgetmodel for administrationsbidrag i flextrafik.....	7
4	Beslutning: Forventet regnskab 2024	12
5	Beslutning: Opdateret Kasse- og Regnskabsregulativ	14
6	Beslutning: Finansiering af flexture til/fra sygehusknudepunkter.....	16
7	Beslutning: Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 13. december	19
ORIENTERINGSPUNKTER		
8	Orientering: Setup for afregning af chaufførfaciliteter.....	20
9	Orientering: Aarhus Kommune mobilitetsplan og betydningen for Midttrafik	22
10	Orientering: Passagerudviklingen	25
11	Orientering: Status på stoppesteder og mobilitetshubs	29
12	Orientering: Begrebs- og organisationstilpasninger i Midttrafik	32
13	Orientering: Siden sidst	33
14	Eventuelt	38

1 Beslutning: Tilpasning af Midttrafiks produktsortiment og tillæg til takststigning 2025

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at cykelbilletten afskaffes pr. 19. januar 2025.

at nattillæg afskaffes fra uge 46, 2024.

at takstændringen for 14 zoner godkendes med virkning fra 19. januar 2025.

Resumé

Midttrafik er, som alle øvrige trafiksselskaber i Danmark, i gang med et skifte i billetplatforme til RejseBillet og Rejsekort som app. Midttrafik har på den baggrund foretaget en opstilling og gennemgang af alle eksisterende billetprodukter på alle nuværende billetplatforme for at få et samlet overblik over alle de billettyper, som vi tilbyder kunderne – både for at vurdere, hvilke billettyper vi skal tilbyde kunderne på de nye billetplatforme, og for at lave en generel oprydning i den eksisterende billetportefølje.

Taksten på 14 zoners rejser indstilles til at stige med 2 kr. for enkeltbilletter, og med 7 kr. for rejsekortrejser, så takstniveauet flugter med den øvrige udmøntning af takststigning 2025. Denne takststigning var ikke en del af takststigningsforslaget på bestyrelsesmødet 13. september 2024.

Sagsfremstilling

Nærværende indstilling fokuserer på Midttrafiks øvrige produktsortiment, fx Smukfest-, cykelbilletter og nattillæg, altså de billetprodukter som modsat kerneprodukterne enkeltbilletter og pendlerkort, ikke falder under takststigningsloftet.

Midttrafik har over årene opbygget et bredt og alsidigt produktsortiment, for bedst muligt at imødekomme kundernes behov, samtidig med at bestillernes indtægtsforventninger i videst muligt omfang indfries. Dette efterhånden omfangsrige billetudvalg er svært for kunderne at navigere rundt i, hvilket afspejles i salget af særprodukter, hvor det ud over salget af dags- og lufthavn billetter, kun er eventbilletter til fx Northside, Smukfest og Grøn Koncert, som er populære blandt kunderne.

Tilbagemeldingerne fra kunderne danner et mønster, når det gælder Midttrafiks billetprodukter. De ønsker generelt billige billetter, men faktisk lige så vigtigt for dem er, at billetudvalget bliver mere gennemskueligt. Med andre ord, Midttrafik kan tilbyde nok så billige billetter, men det hjælper ikke meget, hvis kunderne ikke kan gennemskue, hvilken billet de skal vælge.

Det anbefales derfor, at der foretages en tilpasning af Midttrafiks øvrige produktsortiment, så kunderne fremadrettet får færre billetprodukter at forholde sig til, og derved nemmere kan gennemskue hvilken billet, som passer bedst til deres aktuelle

rejsebehov. Herved vil Midttrafik også kunne tilbyde en bedre og mere fokuseret indsats overfor kunderne, både ift. markedsføring og kommunikation, men også ved at færre kunder vil have behov for at kontakte Kundeservice for at få vejledning om billetkøb, ligesom Kundeservice får lettere ved at rådgive kunderne.

En nævneværdig sidegevinst ved at slanke produktsortiment er, at det også vil gøre billetkontrollen lettere for buschauffører og kontrollører, da de vil skulle forholde sig til væsentlig færre produkttyper. En hyppig tilbagemelding fra chaufførerne er, at de ikke kan overskue de mange billettyper, og at flere chauffører derfor opgiver at kontrollere dem. En slankning af produktsortimentet vil gøre kontrolprocessen hurtigere, og også højne kvaliteten af selve billetkontrollen.

Midttrafiks administration er allerede påbegyndt processen med at rydde op i de særprodukter, som vurderes ikke at have væsentlige indtægtsmæssige konsekvenser for bestillerne, og valgte derfor at lukke for salget af en række særprodukter pr. 1 oktober 2024, bl.a. 24, 48 og 72 timers billetterne samt MCH/Boxen billet. Forbruget på disse billetter har været meget lavt.

Følgende billetprodukter har en ikke uvæsentlig omsætning eller principiel karakter, hvorfor det indstilles til bestyrelsen at tage stilling til, hvorvidt de følgende produkter skal udgå fra Midttrafiks produktsortiment.

Cykelbillet

Midttrafik er det eneste trafikselskab, som altid kræver, at kunden betaler for at medtage en cykel (Sydtrafik gør på regionale ruter), hvilket årligt genererer indtægter for lige knap 0,3 mio. kr. Som et led i et forenklet og gennemskueligt produktsortiment anbefales det derfor, at cykelbilletter fremadrettet afskaffes, men at visse restriktioner fortsat fastholdes, som fx at det ikke er tilladt at medtage cykler i Letbanen i myldretiden. Det vil også være et incitament for at være med til at skabe bedre vilkår for den samlede mobilitet.

Administrationen anbefaler, at cykelbilletten afskaffes i forbindelse med den årlige takststigning 19. januar 2025.

Nattillæg

Nattillæg er hverken gennemskueligt eller særlig kundevenligt, da priserne varierer meget afhængigt af, hvordan kunden køber billet. På Rejsekort kommer der 20 kr. nattillæg, rejser kunden på pendler- eller ungdomskort, skal de købe en enkeltbillet magen til zoneafstanden på rejsen, og køber de en kontantbillet, skal de i stedet købe to billetter til samme rejse. Det er svært for kunderne at forstå, og kompliceret for Midttrafik at kommunikere.

En fjernelse af nattillægget vil være en oplagt mulighed for at promovere kollektiv transport overfor både det yngre publikum, men også de lejlighedsvist rejsende kunder, som ellers kun sjældent benytter kollektiv transport, fx i forbindelse med julefrokoster. Det estimeres at en fjernelse af nattillægget vil medføre et indtægtstab på 1,4 mio. kr. årligt.

I bilag 1 suppleres denne indstilling med en uddybende baggrundsviden om førnævnte produkter, herunder de økonomiske konsekvenser af en eventuel produktudfasning.

Administrationen anbefaler, at nattillægget afskaffes i uge 46, 2024, inden sæsonnattibusserne begynder at køre.

Tillæg til takststigning 2025 – 14 zoner

Taksten på 14 zoners rejser blev bevidst undladt fra hovedindstillingen vedrørende udmøntningen af takststigning 2025, da der var en administrativ overvejelse af, hvorvidt en særlig takststigning på præcis 14 zoners rejser, kunne bruges som delvis kompensation for at afskaffe det såkaldte kvalitetstillæg på lufthavnsbussen til Billund, som udgør 20 kr. af rejsens pris.

Kunderne har svært ved at gennemskue prissammensætningen på lufthavnsbussen til Billund, som består af den almindelige 14 zoners takst plus det særlige kvalitetstillæg på 20 kr., hvilket fører til mange kundeservicehenvendelser. Idéen var at afskaffe kvalitetstillægget, hvilket ville medføre et indtægtstab for Region Midtjylland, men det kunne så delvist kompenseres ved at lade taksten for 14 zoner stige mere end de øvrige zonelængere. Det var dog ikke muligt at finde en god løsning, som også omfattede lufthavnsbussen til Tirstrup, Aarhus Lufthavn, der også har et kvalitetstillæg, dog på 52 kr., hvorfor idéen blev skrinlagt.

Det indstilles derfor, at taksten for 14 zoner stiger med 2 kr. fra 144 kr. til 146 kr. for enkeltbilletter, og med 7 kr. for rejsekortrejser, hvor taksten stiger fra 135 kr. til 142 kr.

Administrationen anbefaler, at takstændringen sker i forbindelse med den årlige takststigning 19. januar 2025.

Bilag

- 1.a Bilag 1 - Midttrafik særprodukter

2 Beslutning: Toårig prøveperiode med gratis befordring på lokalruter i Holstebro Kommune

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at der i en toårig prøveperiode tilbydes gratis befordring på lokalruterne 296, 297 og 298 i Holstebro Kommune.

Resumé

Holstebro Kommune ønsker at gennemføre en prøveperiode med gratis befordring på lokalruterne 296, 297 og 298. Derved vil det blive gratis at køre med alle lokalruter i Holstebro Kommune for at styrke den kollektive trafik i oplandet til Holstebro. Tiltaget vil skulle være gældende fra 1. januar 2025 og to år frem.

Sagsfremstilling

Holstebro Kommune ønsker at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og synlig. Der er derfor et ønske om at indføre gratis befordring på lokalruterne 296, 297 og 298, fra 1. januar 2025 og to år frem. Med denne beslutning, vil det blive muligt for kunderne at rejse gratis med alle lokalruter i Holstebro Kommune, da lokalruterne 270 og 283 allerede er gratis at benytte.

Gratis kørsel kan være en faktor, der motiverer flere til at vælge kollektiv transport. Det kan bidrage til at reducere belastningen på vejnettet og mindske de miljø- og klimaproblemer, der følger med individuelle transportformer.

Da det kun er lokalruter, som ikke krydser kommunegrænser, vil det ikke påføre andre end Holstebro Kommune nogle økonomiske konsekvenser ved gratiskørsel i perioden. Holstebro Kommune afholder tabte indtægter, som vurderes at beløbe sig til samlet ca. 0,5 mio. kr. for de to år.

3 Beslutning: Budgetmodel for administrationsbidrag i flextrafik

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at budgetmodellen for handicapadministration ændres, så den fremadrettet regulerer administrationsbidraget pr. tur og dermed tager hensyn til øget aktivitet på området.

Resumé

Den nuværende budgetmodel tager ikke hensyn til stigende aktivitet på handicapkørslen. Dette medfører, at der løbende kommer et større og større underskud i den samlede flexadministration. Det anbefales derfor at ændre budgetmodellen, så den fremadrettet også tager højde for aktivitetsstigningen. Dermed sikres det, at der er ressourcer nok til at imødekomme de udgifter, der er i flextrafikadministration.

Sagsfremstilling

I den nuværende budgetmodel for handicapadministration, er det et grundlæggende princip, at betalingen for handicapadministration er et fast beløb, som udelukkende P/L-reguleres årligt. Der tages derfor ikke hensyn til ændringer i aktivitetsniveauet. Budgetmodellen har fungeret på samme måde siden 2007 og været en del af Trafikselskabets budget i samme periode.

Trafikselskabets budget		
	B2023	B2024
Bus, Letbane og togadministration	109.203.000	112.232.000
Handicapadministration	16.173.000	17.040.000
Primæradministration i alt	125.376.000	129.272.000

En del af overskuddet for betalingen til handicapadministrationen benyttes til at dække aktiviteten for den variable betaling, så som åben kørsel og kommunal kørsel. Når aktiviteten på handicapkørsel stiger markant, er der ikke den forventede pulje til dækning af de åbne ordninger, da der dermed skal bruges mere administration til at administrere handicapordningen.

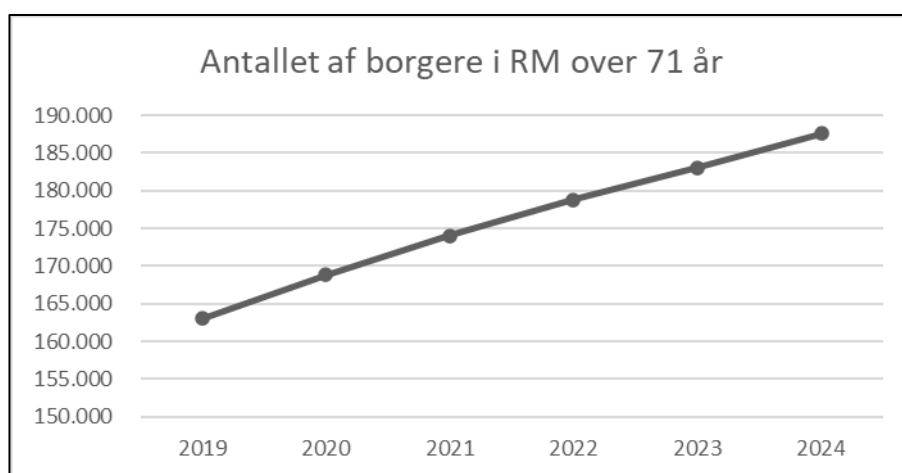
Dette er gjort for at holde prisen på denne form for kørsel nede. Det betyder, at finansiering af administrationen på åben kørsel samt kommunal kørsel ikke dækkes fuldt ud af administrationsbidraget, som beregnes med en fast pris pr. kørte tur.

Den variable kørsel bidrog i 2023 med 20,3 mio. kr. i administrationsbidrag, og i 2024 er der budgetteret med 22,9 mio. kr. Administrationsbidraget er direkte afhængigt af, hvor mange ture, der køres. Fx betales der pr. kørt flextur i 2024 32,43 kr. i administrationsbidrag. Den faktiske omkostning pr. kørt flextur er reelt 45,52 kr., men på grund af tilskuddet fra handicapadministrationen kan den pris holdes nede.

Udfordringen kommer ved, at overskuddet fra handicapkørsel på budgettidspunktet bruges til at subsidiere ydelserne med variabel betaling, idet det samlede budget skal gå i nul. Hvis der efterfølgende sker en aktivitetsstigning, vil indtægterne fra merkørslen komme til at ligge under de marginale meromkostninger til den ekstra kørsel, hvilket vil resultere i et samlet underskud.

Med ovenstående model, og under antagelse af, at handicapkørsel og åben kørsel fortsat vil vækste, som tendensen har vist de sidste år, vil flextrafik vokse sig til et større og større underskud. Derfor indstilles det at ændre budgetmodellen.

Tendensen med vækst på handicapområdet bliver understøttet af en stigende vækst i ældre borgere over 71 år i Region Midtjylland. Hovedgruppen af borgere, der benytter handicapordningen, er ældre og det giver dermed også et stigende behov for kørsel. I perioden 2019 til 2024 er antallet af ældre over 71 år i Region Midtjylland steget med 15 % (kilde: Danmarks Statistik).



I 2023 og forventeligt også i 2024 vil underskuddet blive dækket af bodsindtægter. I 2023 var der et underskud på 3,7 mio. kr. hvor 2,9 mio. kr. blev dækket af bodsindtægter og resten blev dækket af et lille akkumuleret overskud, som var deponeret i Trafikselskabet. I 2024 forventes der ved forventet regnskab 1. kvartal et underskud på 0,9 mio. kr. som skal dækkes af bodsindtægter.

Forslag til ændring af budgetmodel

I den nye budgetmodel ændres der kun i beregningen af handicapbidraget, som dermed stadig vil dække en del af udgiften for den åbne kørsel og kommunalkørsel. Handicapbidraget vil ikke kun blive reguleret med P/L, men også med aktiviteten. Kigger

man på udviklingen fra 2019 og frem til FR 2024 har der været en stigning i antal kørte ture på 31.000 ture. Dette har fremskrevet givet et underskud på 1,8 mio. kr. i administrationsbudgettet for 2024. Forslaget går på, at i stedet for kun, at P/L-regulere det samlede administrationsbidrag, reguleres prisen pr. tur med P/L, som derefter ganges på det samlede antal budgetterede ture.

Nedenstående tabel viser udviklingen fra 2019 til 2025. Kolonnen "Adm.bidrag" viser det faktiske administrationsbidrag, der er kommet ind på handicapkørslen. Kolonnen "Adm. bidrag såfremt følger P/L-regulering samt tur" viser, hvad handicapbidraget burde have været, såfremt der også var blevet reguleret for den løbende vækst, der har været på aktiviteten. Kolonnen "P/L-reg. Pris pr. tur" holdt op imod kolonnen "Faktiske Pris pr. tur" illustrerer tydeligt efterslæbet. Her ses det, at en tur burde indbringe 77 kr. hvis ikke budgettet skal udhules, men indbringer faktisk kun 70 kr. i 2024.

	År	P/L-reg.	Adm.bidrag	Antal ture	Faktiske Pris pr. tur	P/L-reg. Pris pr. tur	Manglende stign. i pris	Adm.bidrag såfremt følger P/L-reg samt tur	Mangende adm.bidrag hvis ikke skal udhules
Faktisk	2019		14.275.000	213.020	67	67	-	14.275.000	
Faktisk	2020	2,8%	14.675.000	161.197	91	69	- 22	11.105.000	- 3.570.000
Faktisk	2021	2,5%	15.042.000	196.334	77	71	- 6	13.863.000	- 1.179.000
Faktisk	2022	2,1%	15.358.000	228.776	67	72	5	16.493.000	1.135.000
Faktisk	2023	2,7%	16.173.000	236.566	68	74	6	17.515.000	1.342.000
FR1	2024	4,1%	17.039.000	244.100	70	77	7	18.814.000	1.775.000
B25. 1. behandling	2025	3,9%	17.770.000	252.350	70	80	10	20.209.000	2.439.000
Forskel fra 2019-2025				39.330					

Administrationsbudgettet dækker blandt andet lønudgifter og betaling til FlexDanmark, som begge er ressourcer, der direkte bliver påvirket af stigende aktivitet. I 2023 blev budgettet for handicapbidraget reguleret med 0,4 mio. kr. for at imødekomme en del af underskuddet. Der er dog stadig et efterslæb på 1,8 mio. kr. fra 2019 til 2024, som Midttrafik forslår at budgettet bliver opskrevet med i forbindelse med ændring af budgetmodellen.

Efterregulering forslås at blive delt med 50% i 2025, svarende til 0,9 mio. kr. og de resterende 50 % (ligeledes 0,9 mio. kr.) i 2026, hvilket vil give en samlet merudgift på 0,9 mio. kr. i begge år. Med udgangspunkt i en fordeling som bygger på andelen af budgetterede ture i 2024, vil den enkelte bestiller for nedenstående merudgift.

Bestiller	Efterreg.	Pr. år
Favrskov	40.000	20.000
Hedensted	58.000	29.000
Herning	66.000	33.000
Holstebro	70.000	35.000
Horsens	110.000	55.000
Ikast-Brande	37.000	18.500
Lemvig	17.000	8.500
Norddjurs	31.000	15.500
Odder	34.000	17.000
Randers	155.000	77.500
Ringkøbing-Skjern	54.000	27.000
Samsø	1.000	500
Silkeborg	104.000	52.000
Skanderborg	58.000	29.000
Skive	61.000	30.500
Struer	25.000	12.500
Syddjurs	39.000	19.500
Viborg	133.000	66.500
Aarhus	682.000	341.000
	1.775.000	887.500

Budget 2025 1. behandling på 17,8 mio. kr. er fremskrevet efter den gamle model og dermed kun med en P/L-regulering på 4,1 % (er siden reguleret til 3,9 %, som derfor benyttes i den nye model).

Hvis budget 2025 fremskrives efter den nye model med en P/L-regulering på 3,9 % og hensyntagen til stigende aktivitet, vil budgettet blive 20,2 mio. kr. Dette er en opskrivning på 2,4 mio. kr.

Fordelt mellem bestillerne, med udgangspunkt i aktiviteten ved budget 2025 1. behandling, ser det ud som nedenfor. Der tages forbehold for evt. rettelser i forbindelse med 2. behandlingen på aktiviteten, som følge af høringsvar.

Bestiller	B25 1. beh.	B25, ny model	Merudgift
Favrskov	435.000	497.000	62.000
Hedensted	687.000	785.000	98.000
Herning	610.000	697.000	87.000
Holstebro	722.000	745.000	23.000
Horsens	1.045.000	1.193.000	148.000
Ikast-Brande	337.000	385.000	48.000
Lemvig	245.000	281.000	36.000
Norddjurs	330.000	377.000	47.000
Odder	337.000	385.000	48.000
Randers	1.606.000	1.833.000	227.000
Ringkøbing-Skjern	491.000	561.000	70.000
Samsø	4.000	5.000	1.000
Silkeborg	1.017.000	1.161.000	144.000
Skanderborg	589.000	673.000	84.000
Skive	456.000	521.000	65.000
Struer	245.000	281.000	36.000
Syddjurs	274.000	313.000	39.000
Viborg	1.403.000	1.601.000	198.000
Aarhus	6.937.000	7.915.000	978.000
	17.770.000	20.209.000	2.439.000

Samlet vil bestillerne med den nye model dermed få en merudgift i 2025 på 3,3 mio. kr. i 2025 bestående af efterreguleringen på 0,9 mio. kr. plus højere administrationsbidrag på 2,4 mio. kr.

Fordele ved modellen

Budgetmodellen har den fordel, at budgettet ikke løbende bliver udhulet ved den stigende aktivitet der har været og forventes at fortsætte på handicapområdet. Ligeledes ses det som en fordel, at handicapbidraget stadig er sat højere end det reelt koster at drifte. I så fald kommunerne vælger at hjemtage en større del af den åbne kørsel og kommunale kørsel vil Midttrafik stadig kunne drifte den del der vedrører handicapkørslen. Samtidig vil et lavere bestillerbidrag på den åbne kørsel formentlig også fastholde flere kommuner i at vælge Midttrafik til at drifte ordningen frem for at hjemtage, når de kan se en økonomisk fordel i det.

4 Beslutning: Forventet regnskab 2024

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager det forventede regnskab 2 2024 til efterretning.

at bestyrelsen godkender tillægsbevillingerne til budget 2024.

Resumé

Forventet regnskab 2 2024 (FR2) opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskabsåret 2024. Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab er budget for 2024. Administrationen fremlægger desuden to tillægsbevillinger.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2 2024

Forventningerne til Midttrafiks samlede driftsudgifter i 2024, er sammenlignet med budgettet nedjusteret med 67,2 mio. kr. til 1.956,3 mio. kr. Det skyldes hovedsageligt et samlet indeksfald på 48,9 mio. kr.

vedr. operatørudgifterne for busdriften og flextrafikken. Væsentlige budgetafvigelser beskrives herunder, mens en detaljeret gennemgang og forudsætninger for forventningerne kan findes i sagens bilagsmateriale.

For busdriften skønnes nettoudgifterne til 826,6 mio. kr. og dermed et mindreforbrug på 36,2 mio. kr., som primært kan tilskrives lavere operatørudgifter, der følger af fald i indeks samt en yderligere forventning om lavere variabel gennemsnitsomkostning end forudsat i budget 2024.

For indtægterne forventes de positive tendenser for 2024 at fortsætte året ud, hvorfor forventningen for årets indtægter er 1 % højere end i budget 2024.

For flextrafikken forventes udgifterne reduceret med 12,7 mio. kr. til 651 mio. kr. De væsentlige afvigelser består af:

NOP projektet er afsluttet og budgetteret beløb på 6,8 mio.kr. bliver ikke udmøntet.

Flextur blev som følge af harmoniseringsprojektet vurderet til at have en højre aktivitet, end det har vist sig at være gældende og er derfor nedskrevet med 5,1 mio. kr.

Siddende Patientbefordring forventes at blive dyrere end først antaget som følge af det aktuelle vognmandsudbud, og er derfor opskrevet med 2,6 mio. kr.

For letbanedriften forventes udgifterne at stige med 7 mio. kr. og ende på 248,6 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt en ekstrabevilling til opgradering af drift infrastruktur på 10 mio. kr.

For togdriften forventes udgifterne samlet at stige med 3,1 mio. kr. og ende på 74,9 mio. kr. Dette skyldes hovedsageligt efterregulering på omkostningsindekset,

merbetaling til rejsekort, samt øgede udgifter til billetkontrol. Det udlignes dog delvist af øgede indtægter, så det forventede merforbrug ender på 1,3 mio. kr.

For øvrige fællesudgifter (Trafikselskabet, indtægtsdækket flextrafikadministration, billetkontrol, tjenestemandspension og finansielt afkast) forventes udgifterne reduceret med 5,9 mio. kr. til 155,2 mio. kr. De væsentligste afvigelser består af:

- Opjustering af indtægter fra kontrolafgifter på 4,2 mio. kr. Det modsvares delvist af en opskrivning på 1,5 mio. kr. vedr. administrative omkostninger pga. øget sagsbehandling ifm. klager;
- Finansielt afkast på 5,7 mio. kr. for Midttrafiks depoter.

Midttrafiks er likviditetsmæssigt i balance. Kassekreditte anvendes i det månedlige cash flow, som supplement til repoforretning, da det samlet vurderes at være mere optimalt for det finansielle afkast.

Tillægsbevilling til budget 2024

Aarhus Kommune og regionen har besluttet at dække investeringer i driftinfrastruktur på Letbanens budget i 2024 ved ekstrabevillinger. Hidtil var planen at anbringe fornyelser under driftsbudgettet i perioden 2024/2025 og sænke udgifterne med lån. Fornyelser af infrastruktur ligger ud over samlet driftsbudget i Letbanens budget 2024, og bestillerbidraget til AAL hæves derfor med 10 mio.kr. i budget 2024.

Udgifter til Trafikselskabet forventes at stige med 0,5 mio. kr. grundet øgede udgifter til pladsleje på Aarhus Rutebilstation. Dette påvirker alene Region Midtjyllands budget, og Midttrafik har derfor indregnet en tillægsbevilling i budget 2024, på 0,5 mio. kr.

Bilag

- 4.a Bilag 1 - Forventet regnskab 2 for 2024, Hovednotat
- 4.b Bilag 2 - Forventet regnskab 2 for 2024, Byrdefordeling pr. område
- 4.c Bilag 3 - Forventet regnskab 2 for 2024, Bestillermateriale

5 Beslutning: Opdateret Kasse- og Regnskabsregulativ

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender det opdaterede Kasse- og Regnskabsregulativ, og den tilhørende bilagssamling.

Resumé

Kasse- og Regnskabsregulativet har som regelsæt til formål at sikre, at den økonomiske forvaltning foregår på en betryggende måde. Midttrafiks nugældende kasse- og regnskabsregulativ er i sin grundlæggende opbygning godkendt af bestyrelsen på møde i 2018. Regulativet er opdateret som følge af ny organisering og er tilpasset processer i Midttrafiks nye økonomisystem. Desuden genindføres én endelig afregning af byrdefordeling med bestillerne efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet.

I lighed med tidligere fremsættes regulativet til godkendelse af bestyrelsen og underskrift ved direktør og bestyrelsesformand.

Sagsfremstilling

Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre, at den økonomiske forvaltning i Midttrafik foregår på en betryggende måde og danner grundlag for den interne kontrol med økonomiske transaktioner i Midttrafik. I henhold til Lov om kommuners styrelse skal bestyrelsen udarbejde et regulativ, der beskriver Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt forskrifter vedrørende forretningsgangen. Regulativet tilstilles Midttrafiks revision, der er underrettet og har godkendt det opdaterede regulativ.

Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ er fortsat opbygget så hoveddokumentet angiver overordnede retningslinjer for Midttrafiks regnskabsføring, og der henvises til relevante dokumenter, fx Midttrafiks Indkøbspolitik eller Informationssikkerhedshåndbog. Hoveddokumentet suppleres af en bilagssamling, der kan vedligeholdes administrativt med direktørens godkendelse og indeholder mere detaljerede beskrivelser af retningslinjer for administrationens arbejde.

Kasse- og Regnskabsregulativet opdateres i 2024 som følge af Midttrafiks nye økonomisystem samt i henhold til ny organisering gældende fra september 2024. Der er ikke ændret på tegnings- og delegeringsregler. Bilagsflow ved betaling af leverandører er justeret i forhold til opbygningen af det nye økonomisystem, og den væsentligste ændring er, at godkendelse inden udbetaling nu er delegeret til medarbejdere i Økonomi, som har ansvar for byrdefordeling på de enkelte aktivitetsområder. Dermed indgår godkendelse af udbetalingen som del af en kontinuerlig controllingopgave inden byrdefordeling.

Bilagssamlingens Bilag 6, der beskriver retningslinjer for afregning af byrdefordeling med bestillerne, ændres således der igen kun laves en endelig afregning med

bestillerne af årets byrdefordeling. Denne laves ved den næstkommende aconto-opkrævning efter bestyrelsens godkendelse af årsregnskabet. Ændringen vil være til fordel for såvel Midttrafiks administration som for bestillerne.

Bilag

- 5.a Bilag 1- Kasse- og Regnskabsregulativ 2024
- 5.b Bilag 2 - Kasse- og Regnskabsregulativ 2024 Bilagssamling

6 Beslutning: Finansiering af flexiture til/fra sygehusknudepunkter

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen beslutter, om finansieringen af flexiture til/fra sygehusknudepunkter skal ændres, så det er destinationskommune for kundens tur, der dækker udgiften.

Resumé

Ifm. harmoniseringen har der været et opmærksomhedspunkt på benyttelsen af flexiturknudepunkterne på de sygehuse, hvor der er oprettet et knudepunkt (alle sygehuse undtagen Silkeborg).

Flexiture finansieres af den kommune, hvor turen starter. En kommune med et sygehus betaler således altid hjemkørslen fra sygehuset – også selvom kunden skal til en nabokommune.

Dette notat forklarer en alternativ model, hvor det er destinationskommunen (typisk hjemkommunen), som finansierer ture fra sygehuse. Det er vist, hvordan kommunernes udgift til flexiture til/fra sygehusknudepunkter vil se ud, hvis modellen implementeres.

Sagsfremstilling

I dag finansieres alle flexiture til 3 eller 7 kr. pr. km. af den kommune, hvor turen starter. Dette var et opmærksomhedspunkt i harmoniseringen for de kommuner, som har sygehuse som knudepunkter, da de dermed skal betale for alle hjemkørslerne – også på de ture, hvor der køres til en nabokommune.

Alle sygehuse i Region Midtjylland, på nær Silkeborg, er udpeget som knudepunkt. I Silkeborg ligger sygehuset i byzonen, og kommunen har generelt ikke ønsket at have knudepunkter.

Det har været drøftet om finansieringsmodellen er rimelig, eller om det var bedre at pålægge udgiften til de kommuner, hvor kunder rejser til – typisk bopælskommunen.

Sådan et setup er muligt, og blev før harmoniseringen brugt i et samarbejde mellem Randers, Norddjurs og Syddjurs kommuner.

Med den model afregnes kundens hjemkommune for både turen til sygehuset og fra sygehuset.

Dermed betaler værtskommunen for sygehuset som udgangspunkt kun for turene til egne borgere og holdes dermed omkostningsneutral på de flexiture, som går over kommunegrænsen.

Nedenstående tabel viser, hvad den ændrede finansieringsmetode ville betyde for fordelingen af udgifter til ture til/fra sygehusknudepunkterne med udgangspunkt i data fra harmoniseringen i 2023 og et år frem.

Samlet set er der i det første år efter harmoniseringen kørt ca. 2.700 flexture til eller fra et sygehusknudepunkt svarende til ca. 450.000. kr. i udgift til kommunerne. Heraf var ca. 56 % over en kommunegrænse svarende til en udgift på ca. 255.000 kr.

Ændres finansieringsmodellen, viser tabellen, at der primært vil være værtskommunerne med sygehuse, som ser ind i en besparelse, mens omegnskommunerne helt som forventet skal løfte en større andel.

Den ændrede finansieringsmodel kan gennemføres på de allerede eksisterende knudepunkter, men rejser nogle principielle spørgsmål om finansieringen af andre ture, fx:

- Hvorfor er det sygehuse, der skal have en særstatus, mens andre regionale rejsemål ikke skal?
- Og hvad med kunder, der benytter sygehusknudepunktet, fordi det ligger centralt i byen, men som ikke har et rejseformål knyttet til sygehuset?

Det er uvist, hvordan Silkeborg Kommune vil stille sig til et muligt knudepunkt ved sygehuset efter den nye finansieringsmodel, da de, som skrevet, hidtil har haft et generelt ønske om ikke at have knudepunkter.

Kunderne vil ikke blive berørt af en evt. implementering af modellen, men skal fortsat bestille deres flexstur til/fra det pågældende sygehusknudepunkt for at få den lave pris.

Det bemærkes, at ovenstående model fra Randers Sygehus ikke har været anvendt siden harmoniseringen i sommeren 2023. Randers Kommune har siden harmoniseringen finansieret flexture fra Sygehuset også til nabokommuner, ligesom andre hjemkommuner for sygehuse gør.

Kommune	Antal ture det seneste år finansieret med den nuværende model	Kommunens udgift det seneste år	Antal ture finansieret med den nye model	Kommunens udgift med den nye model	Forskel i antal ture	Forskel i udgift
Favrskov Kommune	68	11.188	111	18.263	179	29.451
Hedensted Kommune	311	51.170	541	89.012	230	37.842
Herning Kommune	91	14.972	36	5.923	-55	-9.049
Holstebro Kommune	7	1.152	12	1.974	5	823
Horsens Kommune	622	102.339	241	39.652	-381	-62.687
Ikast-Brande Kommune	25	4.113	56	9.214	31	5.100
Lemvig Kommune	1	165	3	494	2	329
Norddjurs Kommune	33	5.430	65	10.695	32	5.265
Odder Kommune	30	4.936	59	9.707	29	4.771
Randers Kommune	284	46.727	183	30.109	-101	-16.618
Ringkøbing-Skjern Kommune	32	5.265	56	9.214	24	3.949
Silkeborg Kommune	94	15.466	123	20.237	29	4.771
Skanderborg Kommune	153	25.173	310	51.005	157	25.832
Skive Kommune	11	1.810	14	2.303	3	494
Struer Kommune	4	658	7	1.152	3	494
Syddjurs Kommune	80	13.163	131	21.554	51	8.391
Viborg Kommune	491	80.785	453	74.533	-38	-6.252
Aarhus Kommune	394	64.826	330	54.296	-64	-10.530
Total	2.731	449.337	2.731	449.337	-	-

7 Beslutning: Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 13. december

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender administrationens forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet 13. december 2024.

Sagsfremstilling

Administrationen foreslår nedenstående dagsorden, der dels indeholder sædvanlige emner på repræsentantskabsmødet i december, dels indeholder aktuelle emner.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Budget 2025
4. Orientering om status for økonomi og passagertal
5. Orientering om proces for Strategiplan 2025-2028
6. Orientering fra direktøren om den første tids oplevelser
7. Orientering om opfølgning på Midttrafiks konference om mobilitetshubs 13. september 2024
8. Eventuelt

Efter bestyrelsens godkendelse udsendes den foreløbige dagsorden til repræsentantskabets medlemmer senest 4 uger før mødet. Repræsentantskabets medlemmer har mulighed for at foreslå øvrige emner til dagsordenen.

8 Orientering: Setup for afregning af chaufførfaciliteter

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Resumé

Retningslinjerne for, hvem der fremover skal afholde omkostningerne til chaufførfaciliteter, ændres, så det nu bliver bestillerne, der bærer ansvaret. Omkostningerne omfatter diverse udgifter til chaufførfaciliteter, herunder leje, rengøring, vedligehold og mindre indkøb.

Sagsfremstilling

16. maj 2018 vedtog bestyrelsen en ny strategi for chaufførfaciliteter i Midttrafik. Denne strategi indeholdt skærpede krav til faciliteterne og introducerede sanktionsmuligheder over for busselskaber, der ikke levede op til de nye krav. Det blev blandt andet besluttet, at busselskaberne skulle afsætte 15.000 kr. pr. år pr. endestation med chaufførfaciliteter til vedligehold af chaufførfaciliteterne, og at de skulle påtage sig viceværtforpligtelsen. Denne ordning blev imidlertid aldrig fuldt implementeret i Midttrafik, men busselskaberne har inkluderet disse omkostninger i deres tilbudspriser. For endestationer, hvor flere busselskaber har anløb, er det ikke hensigtsmæssigt, at flere busselskaber har viceværtansvaret og flere busselskaber skal afsætte 15.000 kr. pr. år, uden disse penge reelt vil blive anvendt.

Administrationen har besluttet at ændre praksis, så bestillerne opkræves for chaufførfacilitetsomkostninger via bestillerbidrag, i stedet for at det sker via operatørudgifter. Midttrafik står for administrationen inkl. løbende dialog med busselskaber, rengøringsfirma, udlejer mv. I de tilfælde, hvor kommunerne står for faciliteterne, sker ingen ændringer. For mindre lokaler, med adgang for få busselskaber, fungerer busselskabet fortsat som vicevært.

På de kontrakter, hvor der allerede er indgået aftale med busselskaberne om betaling af chaufførfaciliteter, videreføres de aftaler, indtil kontrakterne udløber, og der kommer nyt udbud.

Midttrafik laver en opgørelse én gang om året over omkostninger til chauffør-faciliteter til bestillerne.

Baggrunden for ændringen er, at Midttrafik kan sætte en ensartet standard for rengøring og vedligehold af chaufførfaciliteterne. Derudover vil det på sigt lette administrationen, da opkrævning ikke vil skulle ske til flere forskellige busselskaber, som anløber samme endestation med chauffør-faciliteter, men udelukkende opkræves ved den enkelte kommune for de faktiske afholdte udgifter.

Økonomiske konsekvenser

Overførsel af omkostningsansvaret direkte til bestillerne vil medføre en udgift på omkring 50.000-150.000 kr. pr. station til dækning af leje, rengøring, vedligehold og mindre indkøb for de berørte bestillere. De faktiske omkostninger vil variere afhængigt af de lokale faciliteters størrelse og behov. Omkostningsansvaret for chaufførfaciliteter har dog og vil altid være bestillerens – det flyttes nu, så der sker direkte opkrævning hos bestillerne i stedet for gennem operatørudgifter.

Samlet set vurderes det dog, at det er et nulsumsspil, da operatørerne så ikke skal indregne denne omkostning i deres tilbud.

9 Orientering: Aarhus Kommune mobilitetsplan og betydningen for Midttrafik

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Et bredt politisk flertal i Aarhus byråd indgik i august en aftale om grøn mobilitetsplan for Aarhus Kommune. Aftalen skal gøre det nemmere at rejse bæredygtigt i kommunen og samtidig reducere CO2-udledningen fra transportsektoren markant. Målet er bl.a. 50 % flere passagerer i den kollektive trafik inden 2030. Administrationen orienterer om aftalens hovedpunkter med betydning for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Onsdag 7. august 2024 indgik et bredt politisk flertal i Aarhus Kommune aftale om en ambitiøs grøn mobilitetsplan. Aftalen tegner et nyt og grønnere Aarhus op, som skal få de rejsende i kommunen til at vælge bæredygtige mobilitetsformer på bekostning af bilen. Her er styrkelse af den kollektive trafik et af de centrale greb. Den kollektive trafik skal tiltrække 50 % flere passagerer, og dermed løfte sin del af den grønne omstilling. Dette skal ske gennem en vifte af tiltag, hvor elementer som øget drift på letbane og bus, bedre fremkommelighed, målrettede taksttiltag og stærke knudepunkter sammen skal fungere som guleroden, der skal lokke flere bilister over i den kollektive trafik, mens en begrænsninger og afgifter for biltrafikken samtidig skal fungere som pisk.

Aftalen indeholder også en række øvrige grønne mobilitets tiltag for bl.a. cykel og gang. Samlet er målet, at cykel, gang og kollektiv trafik i alt skal have en markedsandel 60 %, og dermed hjælpe kommunen i retning af målet om CO2-neutralitet. Tiltagene for cykel og gang foldes ikke nærmere ud her men fremgår af den samlede aftaletekst, der kan findes her:

https://aarhus.dk/media/4wmyexi/aftale-om-groen-mobilitetsplan_070824.pdf

Aftalen behandles også i Letbanesamarbejdets nyhedsbrev, som er tilgængeligt her:

<https://www.midttrafik.dk/letbanesamarbejdet/nyhedsbrev/>

Aftalens hovedpunkter om kollektiv trafik

Med aftalen skal den kollektiv trafik stå for en 50 % passagerfremgang og vil, hvis målsætningen opfyldes, nå en samlet markedsandel på 11 %.

Følgende elementer vedr. styrkelse af den kollektive trafik er værd at fremhæve:

- Letbanen skal have en etape 2 (efter 2030).
Der er truffet beslutning om at anlægge letbane og ikke BRT på etape 2 Spanien-Brabrand. Blandt styrkerne her er en bedre integration og synergi med etape 1, samt en højere kapacitet. I 2025 ligger den allerede igangsatte miljøvurdering (VVM) af etape 2 klar og herefter skal teknologivalget bekræftes senest i 2028 samtidig med at økonomien skal falde på plads. Etape 2 forudsætter, at staten vil medfinansiere, som Folketinget da også har signaleret med Infrastrukturplan 2035.
- Letbanens etape 1 bliver opgraderet (2025-2030).
Passagertallene på den nuværende letbanestrækning er i vækst, og ambitionen er, at endnu flere østjyder i de kommende år skal stige på. For at gøre det muligt har Aarhus Kommune – med Region Midtjylland som medspiller – afsat penge til opgraderinger af Letbanens etape 1. Der kommer flere og længere letbanetog, og både faciliteter og infrastruktur får et løft. Alt sammen med henblik på at øge frekvensen, så Letbanen bliver attraktiv for endnu flere. De første arbejder begynder allerede i 2025, mens de nye letbanetog efter planen ruller ud på skinnerne i sommeren 2029.
- Busserne skal have bedre betingelser.
Busserne skal også have bedre betingelser – særligt på de travle A-buslinjer. Allerede fra 2025 skal de nuværende A-busser have et løft på 8 mio. kr. målrettet bedre betjening i myldretiden, så de kan nå et frekvensniveau, hvor kunderne ikke behøver at tænke på køreplanen. Samtidig er det ambitionen, at 50 millioner kroner om året fra 2027 skal forbedre betjeningen yderligere. Samtidig styrkes fremkommeligheden - frem til 2030 vil politikerne med aftalen afsætte 255 millioner kroner til blandt andet anlæg af nye busbaner og ombygning af kryds, så busserne får en forlomme i trafikken. Det drejer sig blandt andet om Ringvejen, Ringgaden, Skanderborgvej, Grenåvej og Viborgvej til Hasle. Disse buskorridorer vil kunne fungere som en forløber for fremtidige BRT- eller letbaneløsninger. Her er det værd at bemærke at de gevinster, fremkommelighedsløsningerne skaber som sparet på køretid og øgede passagerindtægter, geninvesteres i den kollektive trafik. Og så vil bustrafikken i Aarhus få en helt ny budgetmodel, hvor der automatisk følger flere penge med til drift, når befolkningen vokser.
- Mobilitetshubs skal gøre det nemmere at skifte.
Det skal være mere attraktivt for pendlere til og fra Aarhus at parkere bilen og stige på cykel, letbane eller bus. Derfor vil Aarhus Kommune etablere flere mobilitetshubs i stil med det nuværende parker & rejs-anlæg ved Klokhøjen i Lisbjerg. Bl.a. skal kommunen i dialog med private ejere om brug af områder i Tilst, Skanderborgvej og Grenåvej.
- Målrettede taksttiltag.
Aftalen omtaler også takstområdet, hvor potentialet ved brug af lavere takster som gulerod skal afdækkes. Bl.a. vil kommunen i 2025 og 2026 - i samarbejde med Midttrafik – undersøge, hvilken effekt det har at tilbyde gratis kollektiv trafik i myldretiden for de pendlere, der parkerer bilen på Klokhøjen samt de nye anlæg ved Anelystvej og Skanderborgvej. Blandt andre taksttiltag nævnes undersøgelse af nye billettyper, takster og zoner samt samarbejder om gratiskørsel i forbindelse med arrangementer.

Hvordan skal planen blive til virkelighed?

Elementerne i den grønne mobilitetsplan stiller store krav til Midttrafik både i bredden – med mange forskellige fagdiscipliner – og i dybden – da flere af opgaverne omfangsmæssigt er store.

Aarhus Kommune er nu i gang med at kortlægge, hvordan de forskellige beslutninger bedst føres ud i livet, og i hvad rækkefølge de skal implementeres.

En række opgaver skal håndteres her og nu med henblik på implementering allerede fra 2025. Dette gælder bl.a. ønskede driftsforøgelse på A-busnettet for 8 mio. kr. netto samt takstforsøg.

Hjørnестenen i arbejdet fra Midttrafiks side bliver dog en ny kollektiv trafikplan for hele kommunen, der skal træde i kraft i 2027. Her vil Midttrafik stå i spidsen for at gennemføre processen og skrive planen – naturligvis i tæt samarbejde med kommunen og øvrige aktører. Arbejdet med planen ventes at starte op i år og processen vil strække sig over de kommende år.

Hvis aftalen skal lykkes med at nedbringe biltrafikken markant, vil det også være helt centralt at adressere trafikken fra oplandskommunerne. Et vigtigt element bliver således at afdække, om man gennem forpligtende samarbejder med Region Midtjylland og kommunerne kan finde modeller for at styrke tilbuddet for de store pendlerstrømme – også på de strækninger, der ikke finansieres af Aarhus Kommune.

Dette emne må også adresseres i trafikplanen, men er i første omgang også rejse i Letbanesamarbejdets styregruppe, hvor der er grundlæggende enighed om at arbejde mod fælles løsninger for den regionale trafik.

10 Orientering: Passagerudviklingen

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Passagertallene for Midttrafiks ruter for første halvår af 2024 er blevet opgjort i Midttrafiks halvårstælling. Passagerne er talt fra 1. januar til køreplansskifte sidste søndag i juni. I denne opgørelse sammenligner vi passagertallene med halvårstællingen 2023, hvor der ved køreplansskiftet i 2023 blev indført besparelser i køreplantimer for en række bestillere, som dermed har haft fuld effekt i 2024.

Sagsfremstilling

Hvad er der sket siden 2023?

- De totale passagertal er steget lidt ift. 2023 på trods af reduceret kørsel og takststigninger.
- Aarhus Letbane oplevede en meget stor fremgang på 19 % flere passagerer svarende til en fremgang på 519.000 passagerer i alt.

Resultater

Det totale passagertal for halvårstællingen 2024 er 28,17 millioner passagerer. Det er en fremgang på 3 % sammenlignet med halvårstællingen 2023, men der skal tages forbehold for en forskel i antal dage på perioderne.

Perioden for dette års halvårstælling er usædvanlig lang, da køreplansskiftet for 2024 faldt på den sidste dag i juni, og 2024 samtidig er skudår. Det betyder, at perioden for dette års halvårstælling er usædvanlig lang og indeholder 181 dage, hvorimod 1. halvårstælling 2023 indeholder 175 dage. Det er en forskel på 3 %. De ekstra dage ligger dog i slutningen af juni, hvor der er færre passagerer.

På grund af dette forbehold kan det totale passagertal tolkes som stort set ens i perioderne.

Udviklingen i passagertal

Nedenstående tabeller viser hhv. udviklingen i antallet af passagerer pr. bestiller og udviklingen i antallet af køreplantimer.

Her ses at letbanen står for størstedelen af fremgangen med 519.000 flere passagerer. Lokalbanerne, der drives af Midtjyske Jernbaner, ser også en stor fremgang på 15 %, svarende til 28.000 passagerer.

Ved køreplansskifte i juni 2023 blev der gennemført besparelser hos flere bestillere. Det har givet et samlet fald i antallet af køreplantimer på 3 %, selvom perioden for 1. halvår 2024 er 6 dage længere.

Blandt bestillerne er følgende værd at bemærke:

- Aarhus Kommune ser en fremgang på 3 % på buspassagerer, svarende til 430.000 passagerer.
- Region Midtjylland fastholder stort set det samlede antal buspassagerer, til trods for besparelserne der blev gennemført i sommeren 2023. Dette skyldes overvejende, at vækst på de store hovedlinjer, hvor god drift er opretholdt, har opvejet tabet på de ruter, hvor der er gennemført besparelser.
- Bybuskommunerne Herning, Silkeborg og Horsens, der har gennemført relativt store besparelser, oplever også en passagertilbagegang.
- Struer Kommune har oplevet en stor passagerfremgang på 54 % (ca. 21.000 passagerer). Dette må alt overvejende tilskrives, at kommunen i perioden har gjort kørslen gratis.
- Favrskov Kommune har oplevet en tilsvarende stor fremgang, hvilket dog skyldes, at de i forbindelse med regionens besparelser overtog rute 115.

Bestiller	2023 1. halvår	2024 1. halvår	Forskel	Forskel i %
Favrskov	50.870	77.257	26.387	52%
Hedensted	77.946	67.728	- 10.218	-13%
Herning	506.535	438.419	- 68.116	-13%
Holstebro	189.448	184.855	- 4.593	-2%
Horsens	862.105	826.997	- 35.108	-4%
Ikast-Brande	92.513	85.456	- 7.057	-8%
Norddjurs	34.090	30.400	- 3.690	-11%
Odder	67.427	67.182	- 244	0%
Randers	1.443.664	1.448.543	4.880	0%
Ringkøbing-Skjern	158.964	158.292	- 671	0%
Silkeborg	831.841	760.316	- 71.525	-9%
Skanderborg	189.212	195.439	6.227	3%
Skive	215.559	205.704	- 9.855	-5%
Struer	38.772	59.743	20.971	54%
Syddjurs	105.874	96.398	- 9.476	-9%
Viborg	483.381	466.986	- 16.395	-3%
Aarhus	13.292.530	13.720.986	428.456	3%
Aarhus Letbane	2.715.535	3.234.889	519.354	19%
Midtjyske Jernbaner	189.272	216.787	27.515	15%
Region Midtjylland	5.586.099	5.623.219	37.120	1%
Region Syddanmark	115.666	120.183	4.517	4%
Region Nordjylland	82.007	84.880	2.873	4%
	27.329.309	28.170.661	841.353	3%

Tablet: Sammenligning af passagertal fordelt pr. bestiller i 1h 2023 og 2024.

Bestiller	2023 1. halvår	2024 1. halvår	Forskel	Procent ændring
Favrskov	4.494	5.431	▲ 937	21%
Hedensted	4.747	4.851	▲ 104	2%
Herning	25.326	20.756	▼ - 4.570	-18%
Holstebro	11.826	12.312	▲ 486	4%
Horsens	36.651	33.038	▼ - 3.613	-10%
Ikast-Brande	5.878	5.854	▬ - 24	0%
Norddjurs	4.830	4.518	▼ - 312	-6%
Odder	5.041	5.194	▲ 153	3%
Randers	51.706	53.563	▲ 1.857	4%
Ringkøbing-Skjern	16.261,00	16.590	▲ 329	2%
Silkeborg	38.054,00	31.903	▼ - 6.151	-16%
Skanderborg	7.709,00	8.028	▲ 319	4%
Skive	18.741,00	19.422	▲ 681	4%
Struer	3.952,00	3.740	▼ - 212	-5%
Syddjurs	9.278	8.747	▼ - 531	-6%
Viborg	36.804	35.317	▼ - 1.487	-4%
Aarhus	250.705	256.209	▲ 5.504	2%
Aarhus Letbane	37.822,00	39.129	▲ 1.307	3%
Region Midtjylland	264.034	242.410	▼ - 21.624	-8%
Region Nordjylland	6.526	6.517	▬ - 9	0%
Region Syddanmark	8.915	8.762	▼ - 153	-2%
Total	849.300	822.291	▼ - 27.009	-3%

Tabel: Sammenligning af antallet af køreplantimer fordelt pr. bestiller i 1h 2023 og 2024.

Passagerer per køreplantime

Opgørelsen over passagerer per køreplantime viser, hvilke ruter der har formået at køre mere effektivt siden besparelserne.

I nedenstående tabel sammenholdes udviklingen i antallet af passagerer pr. køreplantime, hvilket kan ses som et mål for effektiviteten.

Her bemærkes at:

- Region Midtjylland, der har samme antal passagerer med reduceret kørsel, stiger med 10 % passagerer per time.
- Struer, der har indført gratis kørsel, kan se en meget stor forbedring på 63 % passagerer per time.
- Favrskov har overtaget kørsel fra Region Midtjylland, der giver en mere effektiv kørsel og 26 % flere passagerer per time.
- Herning, Horsens og Silkeborg har reduceret kørsel og mistet passagerer, men har til gengæld fået flere passagerer per køreplantime.

Bestiller	2023 1. halvår	2024 1. halvår	Forskel	Procent ændring
Favrskov	11	14	2,9	26%
Hedensted	16	14	- 2,5	-15%
Herning	20	21	1,1	6%
Holstebro	16	15	- 1,0	-6%
Horsens	24	25	1,5	6%
Ikast-Brande	16	15	- 1,1	-7%
Norddjurs	7	7	- 0,3	-5%
Odder	13	13	- 0,4	-3%
Randers	28	27	- 0,9	-3%
Ringkøbing-Skjern	10	10	- 0,2	-2%
Silkeborg	22	24	2,0	9%
Skanderborg	25	24	- 0,2	-1%
Skive	12	11	- 0,9	-8%
Struer	10	16	6,2	63%
Syddjurs	11	11	- 0,4	-3%
Viborg	13	13	0,1	1%
Aarhus	53	54	0,5	1%
Aarhus Letbane	72	83	10,9	15%
Region Midtjylland	21	23	2,0	10%
Region Nordjylland	18	18	0,7	4%
Region Syddanmark	9	10	0,5	5%
Total	426	447	20	1

Tabel: Udviklingen i antallet af passagerer pr. køreplantime, som et mål for effektivitet.

11 Orientering: Status på stoppesteder og mobilitetshubs

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Resumé

Administrationen redegør her for arbejdet med stoppestedsområdet. Bl.a. er der god fremdrift på projekter, der har fået støtte fra stoppestedspuljen, og en ny puljerunde er under opsejling med frist 1. december. Mobilitetshubs fylder også fortsat meget – senest med udgivelsen af en hubvision for Odder og med afholdelse af Danmarks første konference om mobilitetshubs. Næste skridt bliver en bredere strategi for mobilitetshubs i Midtjylland.

Sagsfremstilling

Administrationen i Midttrafik arbejder sammen med vores ejere på at løfte stoppestedsområdet. Dette sker gennem rådgivning med baggrund i vores stoppestedsmannual, med økonomisk støtte fra Midttrafiks stoppestedspulje og gennem visions- og strategiarbejde omkring Midttrafiks koncept for hubs.

Stoppestedspuljen

Stoppestedspuljen blev oprindeligt etableret med 5 mio. kr. dækket af Midttrafiks mindreforbrug 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 er nu åben og fristen for ansøgning er 1. december.

Blandt de projekter, der allerede er blevet tildelt midler, er fremdriften god. Projekter med støtte for 3 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 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 at arbejde med at udvikle knudepunkter i en række kommuner. Her står Midttrafik med EU-midler i ryggen for finansieringen af kvalitetsløft af forskellige art.

Projektet dækker pt.:

- 4 knudepunkter i Randers
- 4 knudepunkter i Hedensted
- Forskønnelse på Ringkøbing Station (bedre opholdsforhold, forskønnelse og wayfinding)
- Første fase af tiltag på Mobilitetshub Rønde
- 2 knudepunkter i Odder, hvoraf første fase af hub-projektet på Odder Station indgår, inkl. afprøvning en cykelparkeringsløsning der er særligt udviklet i MOVE projektet

Hub-vision for Odder

Midttrafik har sammen med Odder kommune gennemført en visionsproces for en mobilitetshub i Odder. Hubben er faktisk 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 byen 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.

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>

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, Odder 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 skales til konteksten og dermed er relevant, uanset hvor i vores forskelligartede region man befinder sig.

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Mobilitetshub Odder - Idéoplæg v.3

12 Orientering: Begrebs- og organisationstilpasninger i Midttrafik

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Der er i september måned foretaget nogle organisatoriske tilpasninger, samtidig med at direktøren har fremlagt et nyt ledelsesbegrebsapparat for medarbejderne. Dette er blevet taget godt imod og organisationen arbejder nu ud fra disse rammer.

Direktøren vil på bestyrelsesmødet give en uddybende orientering.

13 Orientering: Siden sidst

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Midttrafik Strategiplan 2025-2028

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

Første fase er, at Midttrafiks ledelse mødes med beslutningstagere ved alle bestillerne for at få input til bestillernes ønsker til Midttrafiks kommende strategiplan. Status lige nu er, at der er planlagt møder med 18 af 19 bestillere i perioden 4. november til 13. januar. Den resterende bestiller er blevet kontaktet igen med henblik på at få aftalt et møde.

På baggrund af bestillernes input vil ledelsen i Midttrafik bearbejde input og forberede en strategidag for bestyrelsen. Bestyrelsens strategidag afholdes 14. marts 2025 i forlængelse af det planlagte bestyrelsesmøde. Strategidagen afholdes på Gl. Skovridergaard i Silkeborg.

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

Ændring af tilrettelæggelsen af arbejdet i ekspertudvalget om kollektiv transport

Transportministeriet har 13. september udsendt en pressemeddelelse om, at rækkefølgen på arbejdet i ekspertudvalget om kollektiv transport ændres.

Ekspertudvalget leverede deres 1. delrapport med ideer til den kollektive transport i maj.

Ekspertudvalget er herefter startet op på arbejdet med en ny struktur for takster i den kollektive trafik. Som en sidste fase i udvalgets kommissorium ligger arbejdet med alternative organiseringsmodeller for den kollektive transport.

Sundhedsstrukturkommissionen forudsætter i alle modeller, at opgaver på kollektiv trafikområdet flyttes fra regionerne. Der er derfor behov for at tage hul på og prioritere opgaven med at se på organiseringsmodeller for den kollektive transport. For at kunne prioritere arbejdet med organiseringen sættes den igangværende afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur i mellemtiden i bero, hvilket vil forlænge udvalgets samlede arbejdsperiode.

Ekspertudvalgets arbejde med mulige organiseringsmodeller forventes klar ved årsskiftet.

I 2025 arbejder udvalget videre med takststrukturen, og den endelige afrapportering og anbefalinger på det samlede arbejde forventes klar i foråret 2025.

Den Grønne Gymnasiedyst

Midttrafik og Region Midtjylland har 1. oktober lanceret kampagnen Den Grønne Gymnasiedyst. Kampagnen skal motivere gymnasieelever på Silkeborg Gymnasium, Herning Gymnasium og Viby Gymnasium til at transportere sig mere bæredygtigt.

Kampagnen går ud på, at gymnasieeleverne skal registrere deres transportvaner i en app, hvor de kan optjene point. Gymnasierne dystet mod hinanden om æren og klassevist på eget gymnasium om en foodtruck til en klassefest. Hver uge bliver der trukket lod om præmier.

Den Grønne Gymnasiedyst er et led i EU-projektet MOVE. MOVE er et nordisk projekt med 12 partnere fra Sverige, Norge og Danmark. Her samarbejder kommuner, regioner og trafikselskaber om at teste tiltag, der kan få flere til at gå, cykle, tage kollektiv trafik og køre sammen fremfor at køre alene i bil. Formålet er at finde frem til succesfulde tiltag, der kan blive implementeret i en større skala. MOVE-projektet er støttet af EU-programmet Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak.



Danske Regioner udsender rapport om kollektiv trafik

Danske Regioner har 3. oktober offentliggjort en rapport, hvor de sammenligner den kollektive trafik i Danmark med erfaringerne fra Skåne. Mens Region Skåne har en markedsandel på 33 % for kollektiv transport i forhold til al motoriseret transport, ligger Region Midtjylland kun på 8 %. Ifølge Danske Regioner skyldes denne markante forskel blandt andet den skånske model, der gør det lettere at tiltrække flere passagerer til den kollektive transport.

Rapporten fremhæver især tre hovedpunkter, som Danmark kan tage ved lære af fra den svenske region, når det handler om den kollektive transport:

- Al kollektiv transport er samlet under én aktør, Skånetrafikken.
- Større udbud med færre operatører og lavere driftsomkostninger.
- Antallet af takstzoner er reduceret, hvilket har gjort systemet mere brugervenligt.

Lovforslag om at fjerne taxalovens krav på småøer

Transportministeriet har 4. oktober orienteret om et nyt lovforslag, der vil gøre det muligt helt at fjerne alle taxilovens krav på øerne, fx krav om taxameter, sædefølger mv. Det betyder, at der er flere, der kan bidrage til at løse transportopgaverne.

Lovforslaget betyder, at privatpersoner får mulighed for at transportere andre personer mod betaling på øerne uden at skulle efterleve taxiloven. Formålet er, at andre kan udføre kørselsopgaver i disse områder, hvor der ellers ikke er taxier.

Alle ikke bro- eller landfaste øer undtagen Bornholm kan med lovændringen undtages taxilovens anvendelsesområde.

Det er et krav, for at øen kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, at der ikke i forvejen er taxibetjening på øen, og brancheorganisationerne vil i den forbindelse blive hørt.

I Midttrafiks område vil det fx åbne op for privat taxakørsel på Anholt, Endelave, Hjarnø, Fur og Venø i det omfang, der ikke eksisterer taxibetjening på øen i forvejen.

På Egne Ben kampagnen har fundet en vinder

Kampagnen "På Egne Ben" blev skudt i gang 4. september. 33 klasser har dystet om at være den klasse, der har gået, cyklet eller taget kollektiv trafik frem for at blive kørt i bil flest gange i den fem uger lange kampagneperiode. De 736 børn har tilsammen transporteret sig 23.547 km og sparet klimaet for 4,2 ton CO₂ ved at gå, cykle eller tage kollektiv trafik i skole og til fritidsinteresser i fem uger fremfor at blive kørt i bil.

På Egne Ben har udover pengepræmier til de tre bedste klasser, medført gevinster som mere energi hos børnene og mindre trafik ved skolen i kampagneperioden.

5.B på Lundgårdskolen i Herning Kommune blev den klasse, der fik flest point – de vinder 5.000 kr. til klassen. Skarpt forfulgt af 5. årgang på Skansevejens Skole i Aalborg Kommune, der vinder både 2. og 3. præmien på henholdsvis 3.000 kr. og 2.000 kr.

Alle tre klasser fik 9. oktober besøg af repræsentanter fra Midttrafik eller Aalborg Kommune, der sammen med Region Midtjylland står bag kampagnen som et led i det fælles EU-projekt MOVE, der bl.a. også omfatter den Grønne Gymnasiedyst nævnt ovenfor. Formålet med kampagnen er at skabe en bevidsthed om, hvordan familiens transportvalg kan påvirke helbred, trafiksikkerhed, klima og miljø.

På Egne Ben-kampagnen stammer fra Sverige, hvor kampagnen har løbet i flere år. Den danske version vil nu blive evalueret på baggrund af en før- og eftermåling med henblik på en større udbredelse.

På Egne Ben bliver gentaget i efteråret 2025 for at se, om et øget kendskab påvirker

elevernes aktivitet og resultater.

Følgende skoler deltager i På Egne Ben:

- Lundgårdskolen i Herning Kommune
- Hornbæk Skole i Randers Kommune
- Rækker Mølle Skolen i Ringkøbing-Skjern Kommune
- Spjald Skole i Ringkøbing-Skjern Kommune
- Vejgaard Østre Skole i Aalborg Kommune
- Skansevejens Skole i Aalborg Kommune



Vinderne fra Lundgårdskolen i Herning Kommune.

Likviditetsdepotet nedbragt

Midttrafik har løbende orienteret bestyrelsen, senest på mødet 2. februar 2024, om sine likviditetsdepoter.

Midttrafiks bank har anbefalet at nedbringe likviditetsdepoterne, da markedet har indregnet forventningen om faldende rente, og dermed er depotets horisontafkast på niveau med den mulige indlånsrente, og udgiften til finansiering via REPO-forretning blevet for dyr.

Direktøren træffer jf. kasse- og regnskabsregulativet beslutning om dispositioner inden for finanspolitikken, og direktøren har derfor godkendt, at Midttrafiks likviditetsdepot er nedbragt til 100 mio. kr.

Overvejelser om onlinerabat for flextur og reduktion af åbningstid for telefonisk bestilling af flextur og flexbus

Som opfølgning på evalueringen af flexharmonisering har formandskabet drøftet, om Midttrafik skulle genindføre rabat på onlinebestillinger af flextur samt reducere åbningstiden for den telefoniske bestilling af flextur og flexbus for at fremme andelen af onlinebestillinger og dermed aflaste Midttrafiks bestillingsmodtagelse.

Formandskabet ser positivt på disse muligheder, men man har bedt administrationen om først at forbedre selvbetjeningsmulighederne, så kundernes mulighed for selvbetjening er bedre end i dag, hvor evalueringen af flexharmoniseringen viste, at kunderne oplever, at selvbetjeningsmulighederne ikke er gode nok.

14 Eventuelt