



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
20. juni 2025 kl. 09:00**

**Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
BESLUTNINGSPUNKTER		
1	Beslutning: Midttrafiks strategiplan 2025-2028.....	3
2	Beslutning: Budget 2026 1. behandling	5
3	Beslutning: Forsøg med gratis adgang til kollektiv trafik fra parkeringsanlægget ved Klokhøjen	8
4	Beslutning: Forlængelse af Herning Kommunes forsøg med rabatterede ungdomskort	10
5	Beslutning: Revideret businesscase for realtidsprojektet	11
6	Beslutning: Rejsekortprojekt – Ændret business-case og status på projektet.....	13
7	Beslutning: Udfasning af åben Wi-Fi i Midttrafiks busser	15
8	Beslutning: Møderække for bestyrelsen og repræsentantskabet for Midttrafik 2026.....	18
ORIENTERINGSPUNKTER		
9	Orientering: Bedste Busselskab 2024/2025.....	20
10	Orientering: Resultatet af Midttrafiks 69. genudbud – Regional – og lokalruter i Midt- og Østjylland	24
11	Orientering: Personaleredegørelse 2024	29
12	Orientering: DPO-tilsynsrapport 2024	31
13	Eventuelt	38

1 Beslutning: Midttrafiks strategiplan 2025-2028

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender Strategiplan 2025-2028.

Resumé

Midttrafik har udarbejdet en strategiplan for perioden 2025-2028, der tager højde for fremtidens krav til Midttrafik som et mobilitetsselskab.

Sagsfremstilling

Strategiplanen er udarbejdet på baggrund af besøg hos ejerne, en workshop for medarbejdere og en strategidag for bestyrelse og repræsentantskab. Den afspejler derfor en fælles ambition om at udvikle den kollektive mobilitet i Midtjylland, så den kan tiltrække flere kunder.

En stærk vision, fire strategiske indsatsområder og tre værdier skal sikre, at vi kommer hele vejen rundt i forhold til at levere gode kundeoplevelser.

Visionen i den nye strategi er:

Vores kundefokus skaber nem, attraktiv og bæredygtig mobilitet for alle

De valgte strategiske indsatsområder er:

Helhedsorienteret mobilitet sætter fokus på kundens muligheder og behov

Nemt, tilgængeligt og forståeligt sætter fokus på kunderejsen før, under og efter.

Tæt samarbejde med interessenter sætter fokus på attraktiv kollektiv mobilitet som en fælles opgave.

Attraktiv og udviklende arbejdsplads sætter fokus på medarbejderne som fundament for høj kvalitet og værdi for kunden.

Bæredygtighed, innovation og digitalisering indgår som naturlige og faste elementer inden for hvert af indsatsområderne.

Værdier

- ***Ansvarlig***
- ***Passioneret***
- ***Nyskabende***

Strategiplanen bliver præsenteret for medarbejderne på et informationsmøde 1. juli, hvor alle vil modtage et trykt eksemplar.

Næste step bliver at implementere Strategiplan 2025-2028.

Til det formål bliver der udarbejdet en strategisk forandringsplan med konkrete aktiviteter. Også her bliver medarbejderne involveret i at komme med input til aktiviteter, der opfylder vision, indsatsområder og værdier i Strategiplan 2025-2028.

Bilag

- 1.a Bilag 1 – Strategiplan 2025-2028
- 1.b Bilag 2 - Strategisk forandringsplan

2 Beslutning: Budget 2026 1. behandling

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender budgetforslag 2026 til 1. behandling.

Resumé

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2026 udgør 2.136,8 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 49,4 mio. kr. i forhold til budget 2025. Budgetforslaget forelægges nu Midttrafiks ejerkreds til politisk høring, med høringsfrist 31. oktober 2025.

Sagsfremstilling

Midttrafiks samlede driftsbudget for 2026 udgør 2.136,8 mio. kr., hvilket svarer til en forøgelse på 49,4 mio. kr. i forhold til budget 2025.

Stigningen kan primært henføres til følgende forhold:

- Indeksering: +16,1 mio. kr.
- Nedskrivning af indtægterne: +13 mio. kr.
- En forhøjelse af driftstilskuddet til Aarhus Letbane: +20 mio. kr.

De væsentligste ændringer i budgettet er opsummeret nedenfor. En mere detaljeret gennemgang, herunder beskrivelse af forudsætninger og beregningsmetoder, fremgår af det tilhørende bilagsmateriale.

Passagerindtægter

Der budgetteres med indtægter for 867 mio. kr. på tværs af alle områder i budget 2026, hvilket svarer til et fald på 12,5 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes primært tilbagebetaling af rejsekortlikviditet i forbindelse med udfasningen af Rejsekort som fysisk kort (de blå punkter) samt tilbagebetaling af ubrugte klippekort og pendlerklip i Midttrafik appen forud for appens planlagte nedlukning.

- Der er betydelig usikkerhed om tilbagebetalingens størrelse, da den afhænger af, om kunderne opbruger deres saldo/klip ved rejser eller anmoder om refusion.
- Indtægterne fordeles i henhold til Midttrafiks regnskabspraksis via en data-drevet indtægtsdelingsmodel, hvor den konkrete fordeling sker på baggrund af indtægtsdata fra det aktuelle regnskabsår.

Operatørudgifterne vedrørende bus, tog, letbane og flextrafik

De samlede operatørudgifter udgør i budget 2026 samlet 2.694,7 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 35,7 mio. kr. sammenlignet med budget 2025. Stigningen drives særligt af en højere operatørudgift til letbanedrift, mens der ses et fald i flextrafikken og et uændret niveau for busdrift.

Busdrift inkl. flexbus

De samlede operatørudgifter til busdrift er i 2026 budgetteret til 1.522,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 6,9 mio. kr. sammenlignet med budget 2025. Underliggende bevægelser omfatter modgående effekter fra indeksudvikling og reduceret kørselsomfang.

- Merudgift grundet udvikling i brændstofindeks: +12,3 mio. kr. heraf vedrører 12,1 mio. kr. Aarhus Kommune.
- Mindreudgift ved reduktion af ca. 21.300 køreplantimer: -9,9 mio. kr.

Togdrift

Der budgetteres med en samlet operatørudgift på 99,0 mio. kr. til togdrift i 2026, svarende til en stigning på 0,9 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringerne dækker over både justerede driftstilskud og planlagte investeringstilskud.

- Driftstilskud til Lemvigbanen: +0,3 mio. kr.
- Driftstilskud til Holstebro-Skjern: -1,5 mio. kr.
- Investeringstilskud til Lemvigbanens infrastruktur: 4,6 mio. kr.

Letbanedrift

Letbanens operatørudgifter er budgetteret til 384,6 mio. kr., hvilket er en stigning på 27,6 mio. kr. sammenlignet med 2025. Stigningen relaterer sig primært til øgede driftsbetalinger og fornyelse af infrastrukturen.

- Øgede udgifter til drift og vedligehold: +20 mio. kr.
- Merudgift grundet indeksregulering i energipriser: +9,1 mio. kr.

Flextrafik

Udgifterne til flextrafik er budgetteret til 688,7 mio. kr., hvilket udgør et fald på 0,3 mio. kr. i forhold til budget 2025. Faldet skyldes både lavere indeks samt et lavere aktivitetsniveau, herunder justeringer baseret på faktisk kørsel og kommunale tilpasningsønsker.

- Reduktion i omkostningsindeks: -0,2 mio. kr.
- Ændringer indarbejdet på baggrund af faktisk kørsel, suppleret med kommunale budgetønske.
- Der er dialog med Dansk PersonTransport og DI Transport vedrørende nyt omkostningsindeks til regulering af vognmandsbetaling. Hvis det kommer på plads inden udarbejdelsen af budget 2026 2. behandling, indarbejdes det her.

Drifts- og billetsystemer

Udgifterne til drifts- og billetsystemer er i budget 2026 samlet opgjort til 112,4 mio. kr., hvilket er en reduktion på 1,6 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringen skyldes primært forskydninger i investeringer og ændringer i Midttrafiks digitale platforme.

- Indkøb af validatorer fremrykket til 2025: -14,6 mio. kr.
- Nedlukning af Midttrafik App i foråret 2026: -3,8 mio. kr.
- Investeringer i nyt realtidssystem og øvrigt bus-IT: +16,8 mio. kr.

Billetkontrol

For 2026 forventes en nettoudgift til billetkontrol på 4,5 mio. kr., hvilket er en opjustering på 2,9 mio. kr. i forhold til budget 2025. Justeringen skyldes en kombination af højere forventede indtægter og indeksering.

- For 2026 forventes der et estimeret tab på 45,8 mio. kr. vedrørende ubetalte kontrolafgifter for Midttrafiks samlede tilgodehavende, akkumuleret

siden 2019, hvilket belaster budget 2026 med 6,5 mio. kr. svarende til en stigning på 3,6 mio. kr. sammenholdt med budget 2025.

- Indtægter samt udgifter til egen administration og ekstern kontrolleverandør ligger på niveau med budget 2025.

Trafikselskabet

Trafikselskabets samlede budget for 2026 udgør 120,5 mio. kr., hvilket er en stigning på 2,9 mio. kr. i forhold til budget 2025. Ændringerne skyldes primært løn- og prisreguleringer samt en intern omplacering af udgifter til andre budgetposter.

- Pris- og lønregulering (P/L) for 2026: +4,0 mio. kr.
- Flytning af udgifter til realtidsudstyr, Live-app og billetgebyrer: -1,1 mio. kr.

Flextrafikadministration

Budgettet for Flextrafikadministration i 2026, ekskl. flexbus, udgør samlet 45,5 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 3 mio. kr. i forhold til 2025. Stigningen er direkte relateret til udviklingen i antal ture, da administrationsbidraget er turbaseret.

- Administrationsbidrag beregnes som en fast betaling pr. kørte tur, budgettet afhænger derfor af det faktiske antal ture i flextrafikken.

Likviditet

Midttrafiks likviditet forventes i 2026 at forblive stabil og i balance, i forlængelse af de senere års konsoliderede udvikling. Den løbende likviditetsstyring sikrer et forudsigeligt månedligt cash flow baseret på stabile indtægter, planlagte vognmandsbetalinger og bestillerfinansiering. Kassekreditte indgår som en integreret komponent i den kortfristede likviditetsstyring og kan, ved behov, suppleres med repo-forretning for at sikre den fornødne driftslikviditet.

- Den samlede likviditetsreserve vurderes tilstrækkelig til at imødegå udsving i betalingsstrømme.

Politisk høring

Forudsat bestyrelsens godkendelse af budgetforslaget bliver det sendt i politisk høring hos ejerkredsen med deadline for høringssvar 31. oktober 2025. Tilbage meldinger fra høringen vil blive indarbejdet til det endelige budget, der forlægges Bestyrelsen til vedtagelse 12. december 2025.

Bilag

- 2.a Bilag 1 - Budgetforslag 1 2026

3 Beslutning: Forsøg med gratis adgang til kollektiv trafik fra parkeringsanlægget ved Klokhøjen

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender en midlertidig 0 kr.-takst for rejsende fra Klokhøjen station som led i forsøget med Aarhus Kommune.

Resumé

Aarhus Kommune ønsker i samarbejde med Midttrafik at igangsætte et pilotforsøg, der skal gøre det mere attraktivt at kombinere bil og kollektiv trafik som led i den grønne mobilitetsomstilling. Konkret foreslås det, at rejsende ved Klokhøjen parkeringsanlæg i myldretiden, får gratis adgang til kollektiv trafik via Letbanen og bybusserne.

Sagsfremstilling

Formålet med forsøget er at teste effekten af gratis videre transport fra et mobilitetsknudepunkt som virkemiddel til at reducere trængsel og biltrafik i Aarhus midtby samt fremme brugen af kollektiv transport. Forsøget vil samtidig skabe værdifuld viden og erfaring med kombineret mobilitet og ny billetteringsteknologi.

Forsøgsmodel

Pilotforsøget begrænses i første omgang til det eksisterende parkeringsanlæg ved Klokhøjen, som ligger tæt på letbanestationen syd for Lisbjerg og lige ved Djursland-motorvejen. Her etableres en model, hvor rejsende i myldretiden kan få adgang til en gratis billet til Letbanen og bybusser gennem Rejsebillet-appen.

Det foreslås, at billetterne kun gøres tilgængelige for brugere, der opholder sig inden for et afgrænset geografisk område omkring Klokhøjen via GPS. Billetterne vil koste 0 kr. og være gyldige til rejse med Letbanen og bybusser.

Løsningen kræver udvikling af en ny funktion i Rejsebillet-appen, hvor særlige billetter kun vises for brugere, der befinder sig inden for et defineret geografisk område omkring parkeringsanlægget ved Klokhøjen. Aarhus Kommune finansierer denne udvikling som led i en samlet bevilling på 3 mio. kr. til forsøget.

Takstkompetence

Den kollektive trafik er på godt og ondt en meget lovreguleret branche, hvilket især gælder alt takstrelateret, som fx ovenstående forsøg med gratis videre transport fra udvalgte mobilitetsknudepunkter. Loven om trafikselskaber § 5, stk. 1, nr. 21 (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/323>), fastsætter at det alene er trafikselskabet som har takstkompetencen i deres respektive geografiske områder herunder fastsættelsen af takster. Dette betyder i praksis, at Aarhus Kommune ikke alene kan gå videre med overstående forslag, uden at det først forelægges for Midttrafiks bestyrelse.

Juridiske forhold

Forsøget rejser juridiske spørgsmål i relation til ligebehandling og adgang til offentlig transport, da adgangen til den gratis billet både er geografisk afgrænset og kræver anvendelse af en smartphone. Midttrafik har derfor udarbejdet en juridisk vurdering af:

- Om det er lovligt at begrænse gratis adgang til kollektiv trafik til brugere, der opholder sig ved parkeringsanlægget.
- Om det er foreneligt med gældende regler, at adgangen til den gratis billet er betinget af, at den rejsende anvender en smartphone.

Opsummerende, så er der intet lovgivningsmæssigt til hindring for at indføre et parkér og rejs-anlæg, hvorfra kunder kan rejse gratis med offentlig transport. At den gratis befordring kun gælder for et geografisk afgrænset område, anses også for at være inden for rammene af gældende lovgivning.

Det vurderes, at kravet om smartphone og app for at opnå gratis befordring ikke udgør direkte forskelsbehandling, men kan indebære indirekte forskelsbehandling, særligt over for ældre og personer med handicap. En digital løsning kan dog være lovlig, hvis den bygger på saglige og objektive hensyn som gennemførlighed, økonomi og misbrugsforebyggelse. Løsningen vurderes hensigtsmæssig og nødvendig, men indebærer en vis juridisk risiko.

Tidsplan

Det forventes, at forsøget kan igangsættes i efteråret 2025. Pilotperioden løber foreløbigt i 2025 og 2026, hvorefter forsøget evalueres. Eventuel videreførelse eller udvidelse vil kræve en ny godkendelse af Midttrafiks bestyrelse.

Hvis forsøget gennemføres, skal det følges nøje med gode før- og eftermålinger. Markedsføringen skal overvejes, så det rammer målgruppen, uden at friste andre til at misbruge muligheden.

Forsøget med gratis kørsel skal forelægges bestyrelsen på juni-mødet, så det kan igangsættes, når de tekniske og juridiske forhold er afklaret.

Bilag

- 3.a Bilag 1 - Juridisk vurdering om gratis befordring fra Parkér og rejs-anlæg

4 Beslutning: Forlængelse af Herning Kommunes forsøg med rabatterede ungdomskort

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at Herning Kommune får tilladelse til at forlænge forsøget med særligt rabatterede pendlerkort til unge frem til udgangen af juni 2026.

Resumé

Herning Kommune og Region Midtjylland har siden 1. oktober 2024 tilbudt et rabatteret pendlerkort til unge mellem 16 og 26 år, som giver fri buskørsel i hele kommunen. Herning Kommune ønsker nu at forlænge ordningen frem til udgangen af juni 2026.

Sagsfremstilling

Herning Kommune ønsker at forlænge det igangværende forsøg med særligt rabatterede pendlerkort til unge mellem 16 og 26 år, som giver fri adgang til busser i hele kommunen, herunder regionale ruter.

Forsøget, som startede 1. oktober 2024, har været en moderat succes med over 1.300 solgte kort og indgår som en central del af kommunens klimaplan. Initiativet har til formål at fremme brugen af kollektiv trafik ved at gøre den mere attraktiv og tilgængelig, så unge borgere nemmere kan komme til arbejde, skole og fritidsaktiviteter.

Siden forsøgets start er der solgt i alt 3.252 ungdomskort i Herning Kommune, hvilket umiddelbart udgør et fald på 25 % i forhold til de 4.338 kort solgt i samme periode året før. Lagt sammen med de 1.300 solgte rabatterede pendlerkort, er der samlet set solgt 200 flere pendlerkort målrettet unge i forsøgsperioden end i samme periode året før, svarende til en stigning på 5 %.

Det samlede salg skal ses i lyset af, at det er vanskeligt at isolere denne effekt præcist, da der parallelt er igangsat et forsøg med gratis lokaleruter, som kan påvirke udviklingen i salget.

Region Midtjylland har endnu ikke truffet beslutning om deltagelse i en eventuel forlængelse af forsøget og afventer den fælles evaluering, der udarbejdes i samarbejde med analyseinstituttet Epinion. Herning Kommune ønsker fortsat at forlænge forsøget, men med den forudsætning, at UNG-billetten ikke giver rejsehjemmel til de regionale busruter i Herning Kommune, såfremt Region Midtjylland ikke deltager.

Den forventede økonomiske konsekvens ved en forlængelse af UNG-billetten frem til sommeren 2026 anslås til et tab på cirka 0,5 mio. kr. i billetindtægter for Herning Kommune.

5 Beslutning: Revideret businesscase for realtidsprojektet

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at revideret business case for realtidsprojektet godkendes med en samlet merudgift på 10,4 mio. for perioden 2024-2029.

Resumé

*Midttrafik fremlægger en revideret business case for realtidsprojektet som følge af til-
deling af aftale til IT-leverandør og projektændringer.*

Sagsfremstilling

På møde 2. februar 2024 behandlede bestyrelsen en business case (BC2024) for reinvestering i nyt realtids- og passagertællesystem mv. Business casen blev godkendt med en kontantbetaling i 2025 af investeringen på 18 mio. kr. På bestyrelsens møde 21. juni 2024, blev der orienteret om, at realtidsprojektet blev mindst et år forsinket, grundet genudbud af den IT-rammeaftale hos Rejsekort & Rejseplan, der skal danne grundlag for indførelse det nye realtidssystem.

IT-rammeaftalen er nu tildelt en IT-leverandør, og på den baggrund er der nu er udarbejdet en revideret business case.

Revideret business case (BC2025)

I Bilag 1 fremgår business casens hovedtal, og ændringer i forhold til BC2024. Det viser,

- med mindst 1 års forsinkelse omkring nyt realtidssystem mv. vil der for 2024-2029 være merudgifter på i alt 8,0 mio. kr. til drift af nuværende realtidssystem.
- investeringen i ny realtidsløsning mv. er steget med 0,5 mio. til 18,5 mio. kr., og fordeles sig over flere år, bl.a. på grund af indkøb af hardware i 2025.
- for drift af ny realtidsløsning mv. er udgiften for perioden 2024 – 2029 steget med 1,8 mio. kr. Det skyldes bl.a.:
 - at udgiften til drift af ny realtidsløsning i alle Midttrafiks busser er steget, som følge af gennemført udbud af IT-rammeaftale.
 - at udgifter til trafikindmeldingssystem er overflyttet fra budgettet for trafikselskabet til Bus-IT.
 - at driftsudgifterne til fortsat drift af Midttrafik live app er højere end tidligere forventet.

I BC2025 er driftsudgifterne i 2026 sat til 100% for året for både nuværende og fremtidige udgifter til drift af realtid/bus-IT. Det er for at opnå økonomisk robusthed og sikkerhed for dataleverancerne ved overgangen fra nuværende til nye løsninger.

Det skal bemærkes at udgifterne til drift af det nye realtidssystem og ny passagertællelsesløsning fortsat er forbundet med usikkerhed.

Den opdaterede business case BC2025 viser, at der for perioden 2024 – 2029 er samlede merudgifter for bus-IT på 10,4 mio. som primært skyldes ekstra driftsudgifter på grund af forsinkelse ved indførelse af det nye realtidssystem.

I bilag 1. fremgår en oversigt over udgifterne fordelt på bestiller, for selve investeringen af nyt realtidssystem, passagertælling og anden bus-IT.

Ved godkendelse vil den nye business case BC2025 vil ændringerne blive indregnet i kommende behandlinger af FR2025 og B2026.

Der er samlet set fortsat en positiv business case ved reinvesterings i nyt bus-IT (realtidssystem, passagertælling mv). Den samlede anlægsinvestering for de fremtidige løsninger forventes til 18,5 mio. kr. Det skal ses i forhold til anlægsinvesteringen på ca. 30 mio. kr. (2014 priser) ved indførelse af nuværende bus-IT. Driftsudgifterne forventes også lavere. Hvis nuværende løsning skulle forlænges, havde driftsudgiften i 2027 være 7,7 mio. kr. mod forventet 5,7 mio. kr. med de nye løsninger.

Bilag

- 5.a Bilag 1 - Revideret business case – Reinvestering i nyt realtidssystem, passagertælling og øvrig bus-IT, maj 2025

6 Beslutning: Rejsekortprojekt – Ændret business-case og status på projektet

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender den ændrede business case for projektet.

Resumé

I juni 2024 blev Midttrafiks bestyrelse præsenteret for en opdateret business case vedrørende Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning. Forudsætninger for den opdaterede business case fra juni 2024 er ændret, ændringer skyldes overvejende at budgettet fremadrettet er blevet P&L reguleret.

Sagsfremstilling

I de følgende afsnit omhandlende projektets økonomi og finansiering er der taget udgangspunkt i tal fra Midttrafiks forventede regnskab 2025 og budgetforslag 2026.

Den oprindelige business case fra juni 2024 vedlægges som bilag 2, og den opdaterede business case fra maj 2025 vedlægges som bilag 1.

Business-casen for projektet kan opdeles i udgifter til henholdsvis drift og investering, hvoraf førstnævnte er steget med 12,4 mio. kr., fra 539,5 mio. kr. til 551,9 mio. kr. over perioden 2023-2034, mens investeringsdelen er reduceret med sammenlagt 0,9 mio. kr.

Budget Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning				
	Business-case 2024	P&L regulering	Ny business-case inkl. P&L	Ændringer
Drift i alt	539.545.327	7.473.684	551.935.064	12.389.737
Investering i alt	174.688.938	2.353.536	173.809.716	-879.222
Rejsekort i alt	714.234.265	9.827.220	725.744.780	11.510.515

Ændringerne i business-casen skyldes primært, at der er regnet pris- og lønregulering (P&L) for 2026 og frem. Denne regulering er foretaget for at sikre, at casens økonomiske beregninger er i overensstemmelse med gældende forudsætninger og afspejler det forventede pris- og lønniveau over projektets tidshorisont.

Der er fortsat en del ubekendte faktorer i projektet, som giver en usikkerhed om forudsætningerne for overholdelsen af projektet samlede økonomiske ramme.

Selve projektets økonomi beror på, at den opstillede tidsplan for implementeringen af Rejsebillet, Rejsekort som app og ikke-digitale løsning overholdes. RKRP vurderer selv, at projektet bør betragtes som et højrisikoprojekt, da tidsplanen betragtes som stram med en begrænset buffer for uforudsete hændelser. Projektet kræver derfor et relativt

uproblematisk forløb, hvis plan og økonomi skal overholdes. Dertil er tids- og aktivitetsplan stram pga. hårde deadlines for Rejsekortsystemets nedlukning.

Udover prisfremskrivningen, så er business-casen justeret som følge af, at gebyrer for kundetransaktioner ved billetkøb er fulgt med migreringen fra Midttrafik appen til Rejsekort. Det medfører en reduktion i gebyrer relateret til Midttrafik appen, som hidtil har været placeret under Bus-IT, mens gebyrerne under driftsområdet Rejsekort øges tilsvarende som følge af overflytningen af kunderne.

Forskuet finansiering, ansvarligt lån og håndtering

For ikke at påvirke Midttrafiks bestillers økonomi, bliver investeringen i Rejsekort som app, herunder den ikke-digitale løsning, finansieret gennem en kombination af låneoptag hos Kommunekredit, samt med træk på Midttrafiks kassekredit. Hertil yder Midttrafik et ansvarligt lån til Rejsekort & Rejseplan A/S på sammenlagt 28,1 mio. kr. i perioden 2023-2025, som afdrages i perioden 2027-2030, hvilket ikke påvirker bestillers økonomi.

Ovenstående ændringer i henholdsvis drifts- og investeringssiden af projektet kommer ikke til at have en direkte påvirkning på bestillers økonomi, da finansieringen af begge dele udskydes til, når den økonomiske gevinst ved afskaffelsen af det nuværende rejsekortsystem begynder at kunne realiseres fra medio 2026, på lige fod med den øvrige finansiering af projektet.

På bestyrelsesmødet 3. november 2024, godkendte bestyrelsen at Midttrafik låner op til 68 mio. kr. (se bilag 3) ved Kommunekredit. Overstående ændringer i projektets budget, ændrer ikke ved dette lånebehov.

Status på projektet

Overordnet set forløber projektet planmæssigt. Der har været en række mindre udfordringer, men indtil videre overholdes den overordnede tidsplan og den økonomiske afvigelse fra den oprindelige business case er begrænset. Den største risiko i projektet er lige nu leveringen og installationen af den ikke-digitale løsning, da udfasningen af det nuværende rejsekortsystem ikke kan påbegyndes, før alle de nye løsninger er på plads.

I projektet er der fem hovedspor, Rejsebillet, Rejsekort som app, den ikke-digitale løsning (foreløbig arbejdstitel), fremtidens chaufførbetjente billetsalg og endelig udfasningen af det eksisterende rejsekortsystem. I bilag 4 er der en mere uddybende statusopdatering for hvert af de fem hovedspor.

Bilag

- 6.a Bilag 1 - Opdateret business-case (maj 2025)
- 6.b Bilag 2 - Opdateret business-case (juni 2024)
- 6.c Bilag 3 - Indstilling - Opdateret business-case for nationalt digitalt Rejsekort og ikke-digital løsning (maj 2024)
- 6.d Bilag 4 - Status på de fem hovedspor i projekt Midttrafik i RejseBillet og Rejsekort
- 6.e Bilag 5 – Tidslinje for projektet

7 Beslutning: Udfasning af åben Wi-Fi i Midttrafiks busser

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

at åben Wi-Fi i Midttrafiks busser udfases, undtaget lufthavnsruterne 912X og 925X.

Resumé

Servicetilbuddet til kunderne omkring gratis Wi-Fi i Midttrafiks busser har været undersøgt. Det foreslås, at servicetilbuddet bliver udfaset på grund af en begrænset benyttelse.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse besluttede i 2014 at tilbyde kunderne gratis Wi-Fi i alle bybusser, lokal- og regionale busser i Midttrafiks område – til arbejde og fornøjelse. Mobildata var på dette tidspunkt dyrt og dækningen var begrænset hos mange teleudbydere. Fra starten af 2016 har der været Wi-Fi i alle busser.

Den teknologiske udvikling har siden givet højere hastigheder, bedre kapacitet og udvidet geografisk dækning, og datapakkerne er blevet større og billigere på almindelige mobilabonnementer.

Midttrafik har undersøgt den åbne Wi-Fi i busserne, hvor resultaterne giver anledning til revurdering af servicetilbuddet.

Benyttelse

Det er undersøgt hvor mange kunder, som gennem hele november 2024 har brugt det åbne Wi-Fi netværk på forskellige rutetyper.

- Bybusserne i Aarhus: 0,6 bruger pr. tur i gennemsnit, svarende til at Wi-Fi netværket er brugt én gang på hver anden tur. Der var der i gennemsnit ca. 50 kunder med pr. tur.
- Lokalruter i Syddjurs kommune: Én bruger for hver femte tur.
- Regionale ruter (bl.a. Rute 124 Aarhus–Herning–Ringkøbing, rute 118 Aarhus–Randers: I gennemsnit én bruger pr. tur
- Flybus 912X Aarhus-Billund, 925X Aarhus-Aarhus Lufthavn: 3 brugere pr. tur

Undersøgelsen bygger på brugsdata for november 2024. Det er den måned på året, hvor der er flest rejsende med busserne, hvilket giver et billede af den maksimale gennemsnitlige benyttelse. Ved sammenligning mellem rutetyperne, skal der tages højde for forskelle på turlængde og det samlede antal kunder med busserne.

En stikprøve undersøgelse i bybusserne i Aarhus fra januar 2022, viste at Wi-Fi blev benyttet 0,8 gange i gennemsnit pr. tur. Det viser en faldende benyttelse fra 2022 til 2024.

Undersøgelsen viser en generelt lav benyttelsesgrad, særligt på lokalruter og i bybusser. Fleste brugere findes på flybusruterne, hvilket kan skyldes en større andel af udenlandske gæster.

Sikkerhed

Af hensyn til tilgængelighed, tilbydes adgang til det åbne Wi-Fi netværk i busserne, uden at kunderne skal registrere sig med kode eller lignende.

Sikker Digital, som er drevet af Styrelsen for Samfundssikkerhed, fraråder borgere at benytte offentlige netværk uden kode, grundet risikoen for svindel. Det anbefales i stedet at bruge internetdeling via egen telefon.

En evt. opgradering af Wi-Fi løsningen i alle Midttrafiks busser med kode og andre sikkerhedsforanstaltninger, vil øge omkostningerne til servicen, uden at det vil give flere brugere, snarere tværtimod.

Andre trafikskaber

Det er kun Midttrafik, som i dag tilbyder Wi-Fi i alle busser. Hos Movia er Wi-Fi udfaset. Hos NT er der kun Wi-Fi i X-busser. Åben Wi-Fi forventes fortsat at være et servicetilbud i tog, Letbanen, lokalbaner og på fjernbusruter.

Anbefaling og konsekvenser

Det indstilles til Midttrafiks bestyrelse, at det generelle servicetilbud i alle Midttrafiks busser om åben Wi-Fi udfases, grundet den lave benyttelse blandt kunderne. Adgang til åben Wi-Fi kan fastholdes på udvalgte ruter, fx flybusruterne 912X Aarhus-Billund og 925X Aarhus – Aarhus Lufthavn.

Med undtagelse af bybusserne i Aarhus, er det busselskaberne, som gennem buskontrakterne, er ansvarlig for at anskaffe og tilbyde Wi-Fi i busserne. Udgiften er indregnet i bustimepriserne. Det kan besluttes, at den åbne Wi-Fi helt skal ophøre i alle busser, men grundet udbudsregler, kan betalingen til busselskaberne ikke reduceres.

Der anbefales en udfasningsmodel, hvor kravet om åben Wi-Fi udgår som kontraktkrav i forbindelse med fremtidige udbud af buskørsel. Det betyder, at der over en længere årrække vil være busser med og uden åben Wi-Fi.

Midttrafik er i dag ansvarlig for Wi-Fi løsning i bybusserne i Aarhus, hvor nuværende driftsaftale udløber sommer 2026. Hvis det besluttes at udfase Wi-Fi i Midttrafiks busser, vil bybusserne i Aarhus være det første større område uden tilbud om åben Wi-Fi. Midttrafik har forelagt dette for Aarhus Kommunes administration, som er enig i Midttrafiks vurdering og kan følge anbefalingerne med henvisning til, at telenettet i dag er det foretrukne netværk.

I takt med gennemførelse af fremtidige udbud af buskørsel, kan der forventes en driftsbesparelse, idet busselskaberne fremover ikke skal indregne Wi-Fi i de tilbudte bustimepriser. Det kan det ikke siges præcist, hvor meget der her kan spares, på grund individuelle indkøbsaftaler, afskrivninger mv.

For bybusserne i Aarhus er situationen en anden på grund af udløb af nuværende driftsaftale i 2026, og hvor der i givet fald skal foretages en reinvestering, hvis Wi-fi skal videreføres. Ny Wi-Fi løsning i 200 busser estimeres til at koste ca. 2,4 mio. kr. for anlæg og ca. 0,6 mio. kr. årligt til drift og dataforbindelse.

8 Beslutning: Møderække for bestyrelsen og repræsentantskabet for Midttrafik 2026

BESLUTNING

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen godkender, at konstituerende møde i det nyvalgte repræsentantskab og bestyrelse for Midttrafik afholdes fredag 16. januar 2026.
- at** bestyrelsen godkender den foreslåede møderække for ordinære møder i bestyrelsen, formandskabet og repræsentantskabet med henblik på endelig godkendelse af den nyvalgte bestyrelse på konstituerende møde i januar 2026.

Resumé

Fra januar 2026 tiltræder et nyt repræsentantskab og en ny bestyrelse for Midttrafik. Administrationen fremlægger forslag til tidspunkt for konstituerende møde i repræsentantskabet og bestyrelsen samt møderække for den nye bestyrelse, dets formandskab samt for repræsentantskabet med henblik på endelig godkendelse ved bestyrelsens konstituerende møde i januar 2026.

Sagsfremstilling

Valg af nyt repræsentantskab og ny bestyrelse

Der afholdes valg til byråd og regionsråd 18. november 2025. I forbindelse med konstitueringen i de nye byråd og regionsråd, skal der udpeges repræsentanter til Midttrafiks repræsentantskab og bestyrelse.

Iflg. Midttrafiks vedtægter udpeger hver kommune et medlem af Midttrafiks repræsentantskab. Region Midtjylland og Aarhus Kommune udpeger hhv. 2 og 1 medlem af Midttrafiks bestyrelse. Bestyrelsen udgøres derudover af 6 medlemmer valgt af repræsentantskabet på et konstituerende møde.

Ifølge Indenrigs- og Sundhedsministeriet skal de nye byråd og regionsråd konstituere sig senest 15. december efter et valg.

Efter dette tidspunkt bør Midttrafik derfor kunne forvente at have det fulde overblik over kommunernes valg af medlemmer af repræsentantskabet samt regionens og Aarhus Kommunes udpegning af bestyrelsesmedlemmer. Repræsentantskabet kan derfor indkaldes med de fire ugers varsel, som Midttrafiks vedtægter foreskriver.

Det foreslås derfor, at administrationen senest fredag 19. december 2025 indkalder det udpegede repræsentantskab til konstituerende møde i repræsentantskabet fredag 16. januar 2026 kl. 10.00 ved Midttrafik. Der afholdes konstituerende bestyrelsesmøde umiddelbart efter mødet i repræsentantskabet 16. januar 2026.

Region Midtjyllands 2 udpegede medlemmer af bestyrelsen inviteres også til både det konstituerende møde i repræsentantskabet og det efterfølgende møde i bestyrelsen.

På det konstituerende møde i bestyrelsen bliver bl.a. nedenstående forslag til møderække forelagt til godkendelse.

Ordinære møder i bestyrelse, formandskab og repræsentantskab

Administrationen foreslår, at møderækken planlægges ud fra samme principper som i 2025. Det omfatter seks møder i bestyrelsen med tilsvarende antal forudgående møder i formandskabet. Desuden afholdes to møder i repræsentantskabet. Møder i bestyrelse og repræsentantskab afholdes fredage, hvor de to årlige repræsentantskabsmøder ligger i umiddelbar forlængelse af et bestyrelsesmøde. Møder i formandskabet ligger mandage.

Mødeplanen er foreløbig og skal endeligt godkendes af den nyvalgte bestyrelse.

Bestyrelses- og repræsentantskabsmøde	Formandskabsmøde
<u>Konstituerende møder</u>	Ingen forudgående formandskabsmøde
Repræsentantskabet: Fredag 16. januar, kl. 10.00	
Bestyrelsen: Fredag 16. januar kl. 11.00	
<u>Ordinære møder:</u>	
Bestyrelsen: Fredag 6. marts kl. 9.30	Mandag 23. februar kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 22. maj kl. 9.30	Mandag 11. maj kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 26. juni kl. 9.00	Mandag 15. juni kl. 9.00
Repræsentantskabet: Fredag 26. juni kl. 10.30	
Bestyrelsen: Fredag 11. september kl. 9.30	Mandag 31. august kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 30. oktober kl. 9.30	Mandag 19. oktober kl. 9.00
Bestyrelsen: Fredag 11. december kl. 9.00	Mandag 30. november kl. 9.00
Repræsentantskabet: Fredag 11. december kl. 10.30	

Bilag

- 8.a Bilag 1 - Midttrafiks vedtægter

9 Orientering: Bedste Busselskab 2024/2025

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resume

2. – 4. juni 2025 blev resultatet af Bedste Busselskab 2024/2025 offentliggjort og vinderne kåret. Bedste Busselskab er en årligt tilbagevendende begivenhed. I sagsfremstillingen beskrives formålet, kåringen af vinderne og metoden.

Sagsfremstilling

Bedste Busselskab er et incitamentsprogram for de busselskaber, der kører på A-kontrakt for Midttrafik.

Formålet er at sætte fokus på god kundeservice hos busselskaberne ved at fremhæve, at forhold som chaufførens kørsel og fremtræden overfor kunderne har stor betydning for den samlede tilfredshed med busrejsen. Herudover er det en anerkendelse til de busselskaber, der leverer et højt serviceniveau over for Midttrafiks kunder og en god lejlighed til at sige tak til chaufførerne for deres indsats.

Både busselskaber og chauffører er generelt glade for incitamentsmodellen. De sætter pris på at blive målt direkte på den kundeservice, de leverer i busserne. Kundetilfredshedsmålingerne gør resultatet meget konkret for det enkelte busselskab, da det tydeligt viser, hvordan de præsterer - set med kundernes øjne.

Kåring af vinderne

2. – 4. juni var Midttrafik på besøg hos 1., 2. og 3. pladserne i begge puljer for at fejre deres resultat. Besøgene var aftalt med lederne i de enkelte busselskaber, så vi havde mulighed for at overraske chaufførerne med den gode nyhed, kage og en personlig gave.

Bedste Busselskab 2024/2025 – Store ruter:

- Umove
- Keolis
- AarBus

Bedste Busselskab 2024/2025 – Små ruter:

- Fårup Rute- og Turistfart
- De Gule Busser
- Silkebus



Vinderne fra Umove



Vinderne fra Fårup Rute- og Turistfart

Vinderne modtager en bonus på 150.000 kr., 2. pladsen får 50.000 kr. og 3. pladsen får 25.000 kr. I forbindelse med kåringerne er der udsendt en pressemeddelelse for at fortælle den gode historie og fremhæve de busselskaber, der gør en ekstra indsats i hverdagen.

Udover pengepræmien, chaufførgaver og diplomer får de to vindere lov til at køre rundt med 'Bedste Busselskab 2024/2025' på alle deres busser i det kommende år.

Ekstra bonus for højeste tilfredshed med chaufførerne

Der uddeles også en bonus til de to busselskaber (én i hver pulje), der leverer den flotteste præstation på chaufførens kørsel og fremtræden overfor kunderne. Der gives mellem 10.000 og 50.000 kr. afhængigt af hvor mange chauffører, der er ansat i busselskabet. Vi anbefaler, at pengene bruges til et arrangement for chaufførerne.

Højeste tilfredshed med chaufførerne 2024/2025:

- Store ruter: De Grønne Busser
- Små ruter: Fårup Rute- og Turistfar

Metode

Busselskaberne med A-kontrakt inddeles i to puljer: én med små ruter, der kører under 15.000 køreplantimer/år, og én med store ruter, der kører over 15.000 køreplantimer/år. Flere busselskaber konkurrerer i begge puljer. Opdelingen er lavet for at skabe en mere lige konkurrence mellem busselskaberne.

Kundetilfredshedsmålingerne er foretaget via personlige interviews i busserne i tidsperioden 1. oktober 2024 – 8. april 2025. Interviews genbruges så vidt muligt fra bonusmodellen i buskontrakter.

Kunderne svarer på syv spørgsmål, på en skala fra 1-7:

- Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?

Modellen indeholder ud over tilfredshedsmålingerne en kvalitetsmodel, hvor der tages højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i løbet af perioden. Kvalitetsmodellen er med til at sikre, at Bedste Busselskab afspejler virkeligheden. Her inddrages følgende:

- Indberettede kundeklager med årsagerne: Betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel, chaufførens adfærd og rygning.
- Kvalitetskontroller målt på baggrund af et gennemsnitligt antal registrerede kvalitetsbrister pr. gennemført kvalitetskontrol.

Kundetilfredshedsmålingen udgør hovedelementet i kåringen, mens reduktionen maksimalt kan udgøre 0,8 point.

Bedste Busselskab har kørt siden 2015. Modellen er løbende udviklet og tilpasset ved behov.

Bilag

- 9.a Bilag 1 - Midttrafiks Bedste Busselskab 2024-2025 Rapport

10 Orientering: Resultatet af Midttrafiks 69. genudbud – Regional – og lokalruter i Midt- og Østjylland

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks 69. genudbud består af 5 pakker, som på udbudstidspunktet samlet har ca. 224.000 køreplantimer pr. år, fordelt på 109 kontrakt- og reservebusser. Kontrakten træder i kraft ved køreplansskiftet i sommeren 2026. Busselskabet Umove A/S har vundet Kombination A (Pakke 1+2) og Kombination B (Pakke 3+4), og driften bliver med elbusser. Pakke 5 er blevet annulleret med henblik på en genudbudsrunde. Pakke 5 er en mindre pakke med diesel busser.

Sagsfremstilling

Pakke 1-4

Udbuddet er gennemført med udbudsproceduren "offentligt udbud".

Fakta om udbuddet

Kontraktperiode, Pakke 1-4	12 år
Forlængelsesmulighed af kontraktperiode	2x2 år (1. forlængelse er ensidig Midttrafik/bestiller beslutning – 2. forlængelse efter gensidig aftale med leverandøren)
Krav til drivmiddel	Elbusser – Dog mulighed for euronorm 6 dieselbusser på ruter under 1000 køreplantimer/årligt – Dette vedrører i alt 8 busser.
Alderskrav til busser	Fabriksnye elbusser
Krav til reservebusser	Fabriksnye elbusser
Øvrige krav til kontrakt- og reservebusser	Laventré/lavgulv, perronplads/flexareal min. 90*200 cm, automatisk kørestolsrampe
Krav til dubleringskørsel - kapacitetsdublering	Dieselbusser fra busoverdragelse, max alder 14 år.
Krav til dubleringskørsel – Manglende kontraktbus	Laventré/lavgulv dieselbusser, max alder 14 år.

- Pakke 1 består af ca. 34.000 køreplantimer og 20 kontraktbusser. Denne pakke dækker området omkring Randers-Ryomgård-Grenaa-Ebeltoft, og de primære bestillere er Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommuner.
- Pakke 2 består af ca. 51.000 køreplantimer og 18 kontraktbusser. Denne pakke dækker kørsel i området omkring Rønde-Grenaa-Ebeltoft-Aarhus. Den primære bestiller er Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommuner.
- Pakke 3 består af ca. 24.000 køreplantimer og 14 kontraktbusser. Denne pakke dækker kørsel i området omkring Hammel-Aarhus-Hadsten. Den primære bestiller er Region Midtjylland samt Favrskov kommune.
- Pakke 4 består af ca. 53.000 køreplantimer og 20 kontraktbusser. Denne pakke dækker kørsel i området omkring Låsby-Skanderborg-Aarhus-Hinnerup. Den primære bestiller er Region Midtjylland samt Skanderborg kommune.

Tildeling af udbuddet

Pakke 1-4 er tildelt efter kriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet". Prisen vægter 60 % i tildelingsmodellen. De kvalitative parametre omfatter "Stabil drift", "Implementeringsplan" og "Arbejdsmiljø", og udgør tilsammen 40% i tildelingsmodellen.

Følgende busselskaber afgav konditionsmæssige tilbud:

Firmanavn	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Kombination A	Kombination B
GoCollective A/S	X	X	X	X	X	X
Umove A/S	X	X	X	X	X	X
Keolis Danmark A/S					X	X
Nobina A/S					X	X
Tide Bus Danmark A/S					X	

Kontrakterne er 30. april 2025 tildelt på baggrund af Umoves tilbud på Kombination A og Kombination B, da de enkelte tilbud hver især er identificeret som det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Begge tilbud er med elbusser. Umove har yderligere valgt at byde med dieselbusser; der er budt ind med 2 dieselbusser i pakke 1, 1 dieselbus i pakke 2, 1 dieselbus i pakke 3 og 1 dieselbus i pakke 4.

Begge tilbud er vundet uden tilvalg af endestationsopladning.

I forbindelse med tildelingen startede standstill-perioden, der løb til og med 12. maj 2025. Midttrafik afventer på nuværende tidspunkt, at Umove A/S indsender gyldige garantier, hvorefter kontrakterne bliver endeligt indgået.

Betydning for kunderne

Kunderne kan se frem til at driften overgår fra højgulvs dieselbusser til nye laventre og lavgulvs elbusser. Elbusserne er støjsvage, så kunderne vil opleve en betydelig støjreduktion og færre rystelser, hvilket vil gøre busturen mere komfortabel. i forhold til de nuværende, driftede busser.

Derudover leveres de nye busser også i overensstemmelse med den nye designmanual, hvorfor kunderne kan se frem til et mere nuanceenkelt og lyst design.

Busserne bliver produceret af det kinesiske selskab Yutong. Konkret er der tale om modellen U12 og U18, som er 12 m og 18 m. busser med hhv. 39 siddepladser + 3 klapsæder og en samlet totalkapacitet på 72 passagerer samt 52 + 3 klapsæder og en samlet totalkapacitet på 102 passagerer

Til glæde for kunderne leveres busserne med elektrisk kørestolsrampe, trådløst 4G-internet og et stort flexareal på 200x90 cm.

Ligeledes kommer det også kunderne til gode, at busserne leveres med infotainment-skærme.

Økonomi

Umove vinder Kombination A, herunder ca. 85.500 køreplantimer fordelt på 44 kontrakt- og reservebusser med en evalueringssum på 69.828.030,60 kr., og en gennemsnitlig timepris på 817,39 kr.

Umove vinder Kombination B, herunder ca. 76.400 køreplantimer fordelt på 43 kontrakt- og reservebusser med en evalueringssum på 63.307.631,35 kr., og en gennemsnitlig timepris på 829,12 kr.

Prisniveauet er i EL2023 elindeks, oktober 2024.

Den økonomiske procentvise fordeling af kørslen i udbuddet er fordelt således mellem de primære bestillere:

Skanderborg Kommune	Norrdjurs Kommune	Favrskov Kommune	Syddjurs Kommune	Region Midtjylland
4,2 %	4,3 %	3,9 %	4,7 %	81,4 %

Derudover har Horsens, Odder, Randers og Aarhus også hver under 1 % af den økonomiske fordeling af kørslen.

Umoves tilbud på hhv. Kombination A og Kombination B medfører, at bestillerne får elbusser inden for den fastsatte budgetramme.

Herunder ses den totale bestillerøkonomi 34. udbud i sammenligning med 69. udbud:

Bestiller	Køreplantimer – 34. udbud	34. udbud – Udgifter i alt Kr.	Køreplantimer – 69. udbud	69. udbud – Udgifter i alt Kr.
Favrskov Total	3.581	3.756.895	3.426	3.100.958
Horsens Total	363	398.537	297	325.531
Norddjurs Total	3.903	4.109.540	3.206	3.207.338
Randers Total	313	285.038	304	292.579
Skanderborg Total	4.180	4.054.269	4.317	4.286.720
Syddjurs Total	4.891	4.677.087	5.084	4.610.991
Region Midtjylland Total	66.208	59.070.446	65.716	57.454.160
Hovedtotal	83.438	76.351.812	82.349	73.278.278

Kontrakterne er desuden omfattet af bonus for høj kundetilfredshed. Busselskaberne kan opnå bonus for:

- Pakke 1 - 687.000 kr.
- Pakke 2 - 1.020.000 kr.
- Pakke 3 - 485.000 kr.
- Pakke 4 - 1.057.000 kr.

Orientering om pakke 5

Pakke 5 er blevet annulleret med henblik på en genudbudsrunde.

Annulleringen er sket med henvisning til, at der er identificeret behov for væsentlige ændringer i udbudsmaterialet, som kan have betydning for tilbudsgivernes mulighed for at afgive konkurrencedygtige tilbud.

Et nyt udbud vil derfor være påkrævet.

Det er Midttrafiks administrations opfattelse, at de nuværende betingelser og rammer i udbuddet har udfordret muligheden for at kunne modtage konkurrencedygtige tilbud.

For at sikre den bedst mulige udnyttelse af offentlige midler og opnå en mere effektiv konkurrence, blev det vurderet mest hensigtsmæssigt at annullere daværende pakke 5 med hensigt om at foretage tilpasninger af udbudsmaterialet, som vil simplificere og strukturere Midttrafiks krav i udbuddet, med henblik på en genudbudsrunde.

Pakke 5 er derfor ikke blevet tildelt, men pakken vil genudbydes i et nyt udbud hurtigst muligt.

Pakke 5 var udbudt som en 3-årig dieselkontrakt med laventré, euronorm 6 dieselbuser fra busoverdragelse, som ligeledes vil danne grundlaget i det kommende genudbud.

Orientering om busoverdragelse

Ved Midttrafiks 34. udbud i 2012 blev der taget beslutning om, at udbuddet skulle udbydes med busovertagelse ved kontraktens udløb.

I overgangen til de nye kontrakter som indgås pba. Midttrafiks 69. udbud vil Umove derfor skulle overtage et udvalg af de nuværende driftede højgulvs dieselbusser.

Busoverdragelsen er pakkefordelt som følger:

Pakke 1 – 2 stk.

Pakke 2 – 3 stk.

Pakke 3 – 1 stk.

Pakke 4 – 6 stk.

(Pakke 5 – 31 stk.)

Midttrafik må kun pålægge busoverdragelse af de busser, som kan genanvendes i udbuddet. Midttrafik er dog fortsat forpligtet, til at gennemføre busovertagelsen ved kontraktens udløb vedr. de øvrige busser fra kontrakterne fra 34. udbud. Dette medfører at der er 25 busser, som der ikke kan ske busoverdragelse af i 69. genudbud.

Midttrafik har været i forhandlingsforløb med flere brugtbussforhandlere/opkøbere, og er endt med at være i endelig dialog med en dansk opkøber. Den danske opkøber og Midttrafik er i proces vedr. de sidste forhandlinger om de 25 busser. Forhandlingerne forventes at være endeligt afsluttet i uge 22, hvorefter der indgås endelig købskontrakt.

11 Orientering: Personaleredegørelse 2024

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Den årlige personaleredegørelse i Midttrafik giver et overordnet billede af ansatte i Midttrafik og Midttrafik som arbejdsplads. Formålet med redegørelsen er, at den følger udviklingen på personaleområdet og samtidigt henvender sig til alle, som gerne vil vide mere om Midttrafik som arbejdsplads.

Sagsfremstilling

Ledelsen har besluttet, at der hvert år skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse de opgaver, som er forbundet med de 4 overordnede mål i Midttrafiks strategiplan 2021-2024:

- Tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere
- En kompetent og effektiv organisation
 - At fastholde tilfredse medarbejdere
 - At dygtiggøre ledere og medarbejdere
 - At ansætte de rigtige medarbejdere

Personaleredegørelsen præsenterer et bredt udvalg inden for personaleområdet, suppleret med data inden for de enkelte områder.

Personalepolitik

Midttrafiks personalepolitik giver udtryk for de grundholdninger og normer, der skal være det fælles fundament for samspillet mellem ledelse og medarbejdere i Midttrafik og indeholder:

- Kundeorientering
- Partnerskab
- Udvikling
- Helhed
- Værdi
- Troværdighed

Midttrafik ønsker at fastholde og rekruttere kvalificerede medarbejdere, som er i stand til at kunne levere ydelser af høj kvalitet med udgangspunkt i de 6 punkter ved at skabe god kollektiv trafik for borgerne i samarbejde med bestillere og leverandører og på tværs internt i Midttrafik.

Rekruttering og tilknytning

I 2024 har Midttrafik benyttet flere forskellige platforme via samarbejdspartnere og egne medier til at tiltrække nye talenter. Der er brugt forskellige løsninger ved her-og-nu rekruttering, som fx SoMe-opslag, Direct Mail og annoncering på landsdækkende jobportaler.

MED-samarbejde, arbejdsmiljø og trivsel

Samarbejdet mellem direktør, ledelsesrepræsentanter og medarbejderrepræsentanter foregår i LMU (Lokal MED-Udvalg). Arbejdsmiljøorganisationen er repræsenteret i LMU.

Socialt ansvar

Midttrafiks seniorpolitik er med til at sikre, at seniorer kan fastholdes længere, og fleksaftaler giver medarbejdere med behov for skånehensyn mulighed for fortsat at være tilknyttet Midttrafik.

Midttrafik har i 2024 deltaget i et projekt omkring bedre inklusion af seniorer – resultatet af undersøgelsen ventes færdigt i 2025.

Personalet i Midttrafik

I 2024 blev der under den nye direktør foretaget en omorganisering og i den forbindelse blev flere områder styrket med rekruttering af nye medarbejdere.

Midttrafik rekrutterer kvalificerede medarbejdere inden for alle aldersgrupper og gennemsnitsalderen er i 2024 på 47,5 år.

Fravær

Sygefraværet i Midttrafik i 2024 (langtid og korttid) med max mål på 4% for ukorrigeret fravær lå på 4,1% og korrigeret fravær (fravær under 30 kalenderdage) med max mål på 2 % lå på 2,3 %.

Det gennemsnitlige antal sygedage lå på 9,6 dage pr. medarbejder.

Digitalisering på personaleområdet

I 2025 implementeres nyt HR-system for digitalisering af HR-processer og udvikling af branding samt rekruttering og onboarding.

Systemet danner også grundlag for arbejdet med ESG (Environmental, Social og Governance) samt CSR (Corporate Social Responsibility).

Bilag

- 11.a Bilag 1 - Personaleredegørelse 2024

12 Orientering: DPO-tilsynsrapport 2024

ORIENTERING

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Resumé

Midttrafiks databeskyttelsesrådgiver (DPO), DPO Danmark, har i 4. kvartal 2024 gennemført det årlige tilsyn vedrørende GDPR-compliance hos Midttrafik. Tilsynet føres som en del af DPO Danmarks lovpligtige opgave som DPO for Midttrafik.

Resultaterne fra tilsynet er afrapporteret i en ledelsesrapport som samlet set viser, at organisationens gennemsnitlige GDPR-complianceniveau er faldet med 0,1 i løbet af det seneste år. Niveauet ligger nu på 3,4 ud af 4,0.

Midttrafik har i 2024 igangsat et projekt med det formål at højne modenheden omkring cybersikkerhed, herunder tilpasse organiseringen omkring IT- og digitalisering. En del af de tiltag, som er gennemført og planlagt, har en direkte indflydelse på det næste DPO-tilsyn, så alle "væsentlige mangler" som minimum forventes afhjulpet.

Sagsfremstilling

Status på GDPR-compliance i 2024

DPO Danmarks årlige tilsyn vedrørende Midttrafiks GDPR-compliance viser, at niveauet i løbet af 2024 er faldet til et gennemsnit på 3,4 ud af 4,0. Dette betyder at niveauet er faldet med 0,1 siden tilsynet i 2023, hvor det lå på 3,5 (se figur 1).

Complianceniveauet for 2024 afspejler en spredning, hvor 76 % (83 % i 2022) af kontrollerne lå på niveau 3 og 4, imens de resterende 24 % (17 % i 2022) lå på niveau 1 og 2 (se figur 4). Kontrollerne på niveau 1 og 2, har, lige som de øvrige kontroller, stor betydning for Midttrafiks informationssikkerhed og beskyttelse af persondata.

Af figur 2 fremgår DPO Danmarks vurderingsskala, som danner grundlag for det konstaterede complianceniveau. Skalaen er opbygget således, at kontroller der ligger på complianceniveau 1, automatisk vil have første prioritet (P1), kontroller på niveau 2 vil have anden prioritet (P2) etc. De højest prioriterede kontroller indikerer hvilke områder, Midttrafik med fordel kan fokusere indsatsen på i 2025.

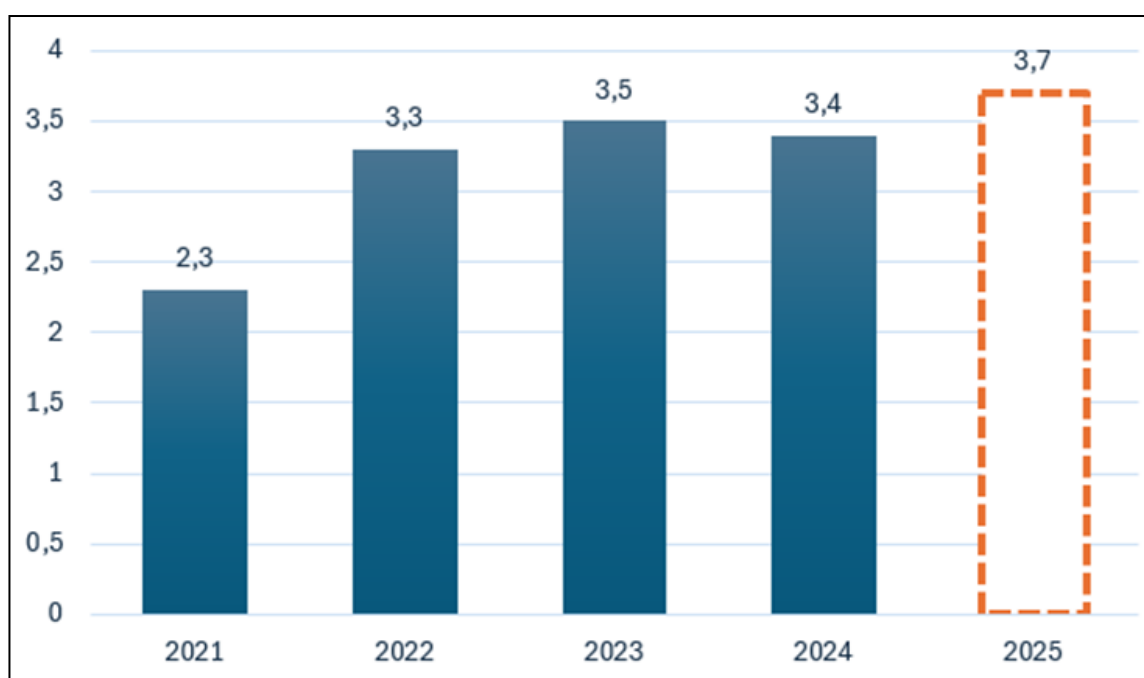
I modsætning til 2023 ligger ingen af kontrollerne på niveau 1 (svarende til kritiske mangler) i 2024 og dermed er der ingen prioritet 1-kontroller identificeret. Derimod er der identificeret 8 prioritet 2-kontroller svarende til 24 % af det samlede antal kontroller. Det svarer til en stigning på 11 % fra 2023. Stigningen skyldes, at flere prioritet 1-kontroller i 2024 har ændret status til prioritet 2-kontroller. DPO Danmark anbefaler, at Midttrafik i 2025 fokuserer indsatsen på prioritet 2-kontrollerne.

I figur 5 vises en oversigt over fordelingen af prioritet 2-kontroller på tværs af de fire kontroltemaer. Ud af de 8 prioritet 2-kontroller hører 6 af kontrollerne under område C: Tekniske foranstaltninger. De øvrige 2 prioritet 2-kontroller hører under område B og vedrører risikovurdering og konsekvensanalyse.

Prioritering og mål for GDPR-compliance i 2025

DPO Danmark og Midttrafik har fastsat et fælles mål om, at Midttrafik ved næste årlige tilsyn opnår en gennemsnitlig score på 3,7. For at nå dette mål, har Midttrafik udarbejdet en handlingsplan for, hvordan organisationen øger niveauet for de otte prioritet 2-kontroller.

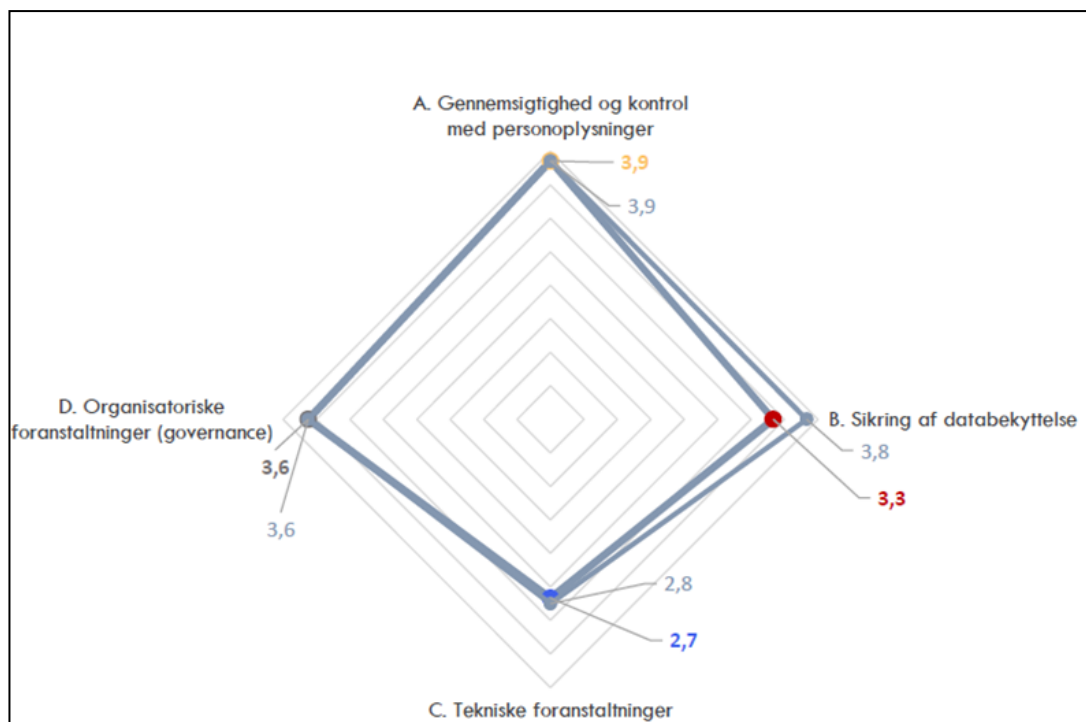
IT & Digitalisering vil være primus motor på planlægning og eksekvering frem mod målet ved næste tilsyn oktober 2025.



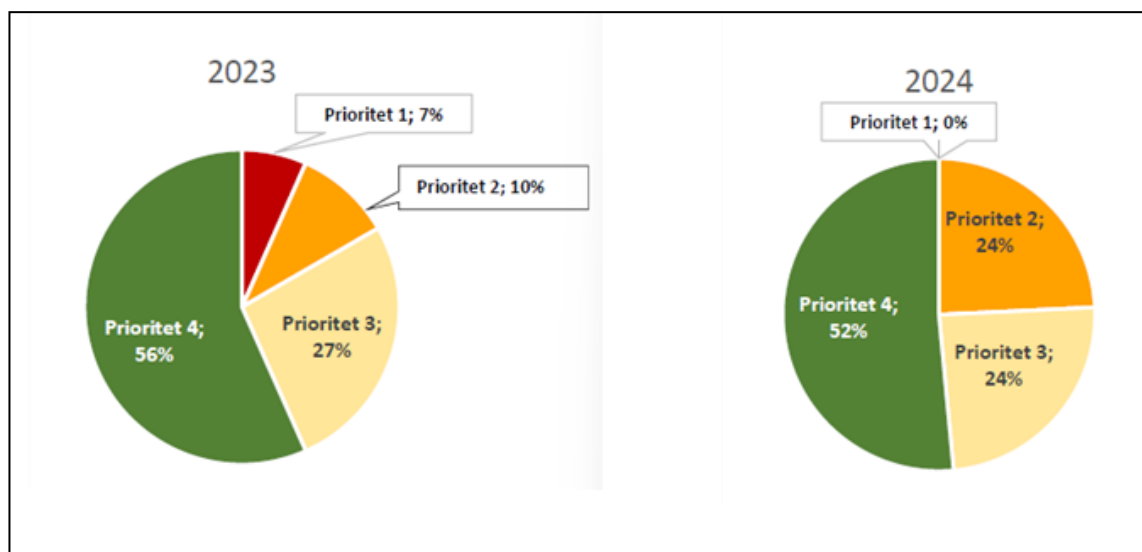
Figur 1 - Compliance-niveau 2021-2024 samt det målsatte niveau for 2025.

Complianceniveau		Beskrivelse	Prioritet
1	✗	Kritisk mangel Anvendes ved forhold eller risici, der anses for kritiske. Et <i>forhold</i> anses som kritisk, når der er tale om en alvorlig mangel i strid med databeskyttelsesretlige krav. En <i>risiko</i> anses for kritisk, hvis der er en høj grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 1 markeringer (P1) rapporteres til ledelsen med anbefaling om at afhjælpe forholdet straks.	P1
2	!	Væsentlig mangel Anvendes ved forhold eller risici, der anses for væsentlige. Et <i>forhold</i> anses for væsentligt, når der er tale om en mangel i strid med databeskyttelsesretlige regler. En <i>risiko</i> anses for væsentlig, hvis der er middel grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 2 markeringer (P2) rapporteres til ledelsen med anbefaling om, at ledelsen afhjælper forholdet.	P2
3	—	Mindre væsentlig mangel Anvendes ved forhold eller risici, der anses for mindre væsentlige. Et <i>forhold</i> anses for mindre væsentligt, når det er tale om en uvæsentlig mangel i strid med databeskyttelsesretlige regler. En <i>risiko</i> anses for mindre væsentlig, hvis der er en lille grad af sandsynlig risiko for de registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Prioritet 3 markeringer (P3) rapporteres kun til ledelsen som opmærksomhedspunkter, men med en anbefaling til ledelsen om at tage stilling til, om forholdet giver anledning til yderligere opfølgning.	P3
4	✓	Overholdelse Databeskyttelsesretlige krav overholdes, med mulighed for forbedring i konkrete tilfælde.	N/A

Figur 2 - Vurderingsskala



Figur 3 - Midttrafiks GDPR-complianceniveau, 2023 vs. 2024 (s. 5 Tilsynsrapport Midttrafik – november 2024).



Figur 4 - Oversigt over fordeling af prioriteter på tværs af kontroller (s. 10 i Tilsynsrapport Midttrafik – november 2024).

Prioritet 2-kontroller:

B4. Risikovurdering s. 24

Vurdering: Det vurderes, at organisationen har opdateret nogle risikovurderinger på nuværende tidspunkt, men at ikke alle behandlingsaktiviteter har en opdateret risikovurdering. Dette skyldes formentligt, at organisationen er overgået til et nyt system (NorthGRC).

Anbefaling: Organisationen anbefales at indsætte og opdatere risikovurderinger for samtlige behandlingsaktiviteter med henblik på at sikre et passende sikkerhedsniveau.

B6. Konsekvensanalyse vedrørende databeskyttelse (DPIA) s. 26

Vurdering: Organisationen har gjort et godt stykke arbejde med deres procedurer for konsekvensanalyse og skabelon til udarbejdelse af DPIA. Det vurderes dog, at organisationens risikovurderinger ikke forekommer opdaterede og at det derfor ikke på nuværende tidspunkt er muligt at identificere højrisikobehandlinger, idet der mangler en kobling til organisationens risikovurderinger og identifikation af, hvornår der skal udarbejdes en tærskelvurdering til DPIA.

Anbefaling: Det anbefales, at organisationen opdaterer deres risikovurderinger og derefter sørger for at der udfærdiges SPIA på væsentlige højrisikobehandlinger.

C2. Firewall s. 28

Vurdering: Det vurderes, at organisationen siden sidste tilsyn har fået bedre overblik over hvad der mangler på området, derfor den lave score.

Anbefaling: Vi anbefaler at få gennemgået alle regler og ryddet op. Det fremtidige cybersikkerhedsprojekt vil omfatte denne gennemgang.

C6. Systemovervågning s. 32

Vurdering: Det er oplyst, at Microsoft Security Essentials håndterer systemovervågning. På eksterne systemer ligger opgaven hos systemejerne. Der har ikke været overvågning på sikkerheden men kun på driften.

Anbefaling: Det anbefales at få overblik over hvad der skal logges og sætte alarmring som kan bruges ved sikkerhedsbrud. Det vil være en fordel at kigge på Center for Cybersikkerheds anbefalinger.

C8. Kryptering ved overførsel via internettet s. 34

Vurdering: Det vurderes, at persondata krypteres ved overførsel via mail gennem Timengo og LaserNet. Derudover anvender virksomheden Office365, som tilbyder kryptering pr. default. Organisationen krypterer persondata vi internettet gennem HTTPS. Det vurderes, at organisationen ikke på nuværende tidspunkt har en politik for kryptering.

Anbefaling: Det anbefales fortsat, at organisationen udarbejder en politik for kryptering af transmission over netværk. Dernæst anbefales det, at organisationen udarbejder en krydsreference mellem den af organisationen etableret systemoversigt og organisationens risikovurdering, for at sikre, om krypteringen tjener som passende teknisk sikkerhedsforanstaltning.

C9. Sårbarhedsscanninger og penetrationstest s. 35

Vurdering: Det vurderes, at der er udført et par sårbarhedsscanninger eller penetrationstest. Organisationen oplyser dog, at de er i proces med at få styr på dette.

Anbefaling: Det anbefales fortsat, at der kommer sårbarhedsscanninger og/eller penetrationstest i stand for at klarlægge eventuelle afvigelser og svagheder ved de implementerede sikkerhedsforanstaltninger.

C10. Opdatering og patches s. 36

Vurdering: Det vurderes, at der er proces for opdatering og patching af OS-niveau på klienter. Det vurderes dog ikke, at organisationen har det fulde overblik over andre softwareprogrammer på klienterne. Der er regelmæssig procedure for at opdateres iOS på mobile enheder mv. IOT-devices i billetautomater og hardware-enheder er OS på er ukendt. Der er delvist implementeret MDM.

Anbefaling: Det anbefales, at der laves en procedure og årlig stikprøvekontrol for patching og opdatering af IOT-devices og software op klienter. Det anbefales at der følges op med databehandlere som har instruks om at opdatere fagsystemer.

C12. Backup s. 38

Det vurderes, at organisationen foretager backup. På fagsystemerne har systemejerne ansvaret, og der ligger krav om, at der skal tages backup. Det vurderes dog, at organisationen ikke har overblik over backup, herunder frekvens, retention og restoretests. Der findes ikke en nedskreven procedure eller politik på området.

Anbefaling: Organisationen anbefales at etablere en politik for backup med henvisning til et overblik over alle systemer, hvilken retention og restoretest der påtænkes gennemført og hvornår. Organisationen er dog allerede startet med top 5-systemer, hvilket trækker op.

Figur 5 - Oversigt over prioriterede kontrolområder (s. 10 i Tilsynsrapport Midttrafik – november 2024).

Redegørelse vedr. status på aktiviteter afledt af DPO rapport og behov for øget cyber sikkerhed

Sideløbende har Midttrafik i slutningen af 2023 fået foretaget en vurdering af IT og informationssikkerhed, som konkluderede, at der var behov for at gennemføre forbedringer inden for området, herunder specifikt omkring cyber- og informationssikkerhed samt ledelsesmæssig forankring.

Midttrafik engagerede i starten af 2024 en interim IT-chef med speciale i cybersikkerhed, som fik til opgave at kortlægge, prioritere og starte eksekvering af aktiviteter med det formål at højne modenheden omkring cybersikkerhed og fremtidssikre organiseringen af IT- og digitalisering.

Aktiviteterne blev inddelt i 4 hovedområder:

- Strategisk retning for IT- og digitalisering
- Organisering af IT-ressourcer
- Cyber- og informationssikkerhed
- Styring af leverandører

Det blev besluttet at følge IOS27001 standarden for informationssikkerhed og CIS18-standard for teknisk implementering, hvilket blandt andet sikrer, at alle "væsentlige mangler" under "tekniske foranstaltninger", som er beskrevet i DPO rapporten, håndteres.

Siden midten af 2024 er der arbejdet målrettet på at gennemføre planlagte aktiviteter.

Strategisk retning for IT- og digitalisering

Midttrafik har formuleret en IT-strategi som er godkendt af ledelsen.

Der er etableret en IT-styregruppe under ledelse af Teamleder for IT & digitalisering med 2 formål. Dels at sikre, at projekter og initiativer efterlever de til enhver tid gældende retningslinjer, som Midttrafik formulerer, dels at forbedre kommunikationen mellem IT, ledelsen og forretningsenhederne.

Organisering af IT-ressourcer

Der er blevet ansat en teamleder for IT & Digitalisering, med dyb faglig baggrund inden for IT-ledelse.

Der er gennemført en centralisering og styrkelse af IT, dels ved at tilføre ressource med digitaliserings-, projektledelse og compliance kompetencer fra andre forretningsområder, dels gennem ansættelse af en IT-projektleder.

Cyber- og informationssikkerhed

Det formelle ansvar for cyber- og informationssikkerhed i Midttrafik er blevet forankret hos Teamleder for IT & digitalisering.

Der er blevet etableret formaliserede processer og værktøjer for risikostyring og for at sikre regulatorisk compliance.

Nødvendige tekniske kontroller er blevet identificeret, og status er, at de fleste er blevet implementeret. Der er enkelte udeståender, som efter planen er afsluttet med udgangen af Q2 2025.

Status er, at Midttrafik står væsentligt styrket omkring Cyber- og informationssikkerhed.

Styring af leverandører

Ca. 90 % af selskabets IT-kontrakter er kortlagt og struktureret, så der er et godt udgangspunkt for en stærkere styring af leverandører af IT-ydelser.

Planen er, at intensivere indsatsen på området i 2. halvår 2025. Det kan indebære ændring af nuværende aftalevilkår eller behov for nye aftaler, hvilket kan medføre et længerevarende forløb.

Endeligt er der også truffet foranstaltninger til at sikre, at Midttrafik fremadrettet opretholder en høj modenhed omkring informationssikkerhed og GDPR-compliance.

Bilag

- 12.a Bilag 1 - GDPR compliancerapport Midttrafik 2024

13 Eventuelt