



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**21. juni 2013 kl. 09.00**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Budget 2014	2
2	Aftale om tidligere indbetalinger fra VAT vedr. rejsekortet	4
3	Plan for udrulning af rejsekortet i Midttrafik	8
4	Chaufførincitament for bodspenge	12
5	Arbejdsprogram for køreplanlægning 2013/2014	14
6	Ungdomskort til kollektiv trafik	16
7	Gratis medtagning af cykler på Lemvigbanen	18
8	Indgåelse af venneaftale for Flextur mellem Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner	20
9	Foreløbig mødekalender 2014 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik.	21
10	Orientering om nødvendige zoneændringer i Midttrafik	24
11	Orientering om status for Trafikplan 2013-2017	27
12	Orientering om analyse af kollektiv trafik på Samsø	29
13	Orientering om rapport om trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring	31
14	Orientering om bestyrelsesarbejdet i Aarhus Letbane I/S	34
15	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	36
16	Eventuelt	39

---

1-21-1-13

## 1. Budget 2014

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til budget 2014 til 1. behandling. Budgettet indeholder desuden budgetoverslagsårene 2015 til 2017. Budgetforslaget sendes efterfølgende til politisk høring ved bestillerne.*

### Sagsfremstilling

Administrationen udarbejdede i foråret 2013 budgetforslag for 2014, som blev sendt i administrativ høring hos Midttrafiks bestillere 23. maj 2013 med svarfrist 31. maj 2013.

./. Høringssvarerne er efter aftale med bestillerne indarbejdet i det budgetforslag, der nu fremlægges for Bestyrelsen. Forslag til Budget 2014 til 1. behandling vedlægges.

Herudover er Midttrafik i dialog med nogle bestillere omkring øvrige ønsker til justeringer, som forventes indarbejdet inden materialet sendes i politisk høring. Disse ændringer samt øvrige ændringer affødt af den politiske høring vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Budgettet for busudgifter udgør ca. 1.451,2 mio. kr. og er udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi.

Alle køreplanændringer fra køreplansskiftet 29. juni 2013 er indregnet for bybusser, lokalruter samt regionalruter, mens budgettet for rabatruterne tager udgangspunkt i 2012-køreplanen for flertallet af kommunerne. Det forventes at ændringerne fra 2013-køreplanen kan indarbejdes inden budgettet 2. behandles i september måned. Alle afholdte udbud til og med Midttrafiks 35. udbud om lufthavnsbussen mellem Aarhus og Billund er indarbejdet.

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks. Indeksene ligger ikke endeligt fast endnu, og kan forventes ændret i løbet af sommeren 2013, hvor det halvårslige indeks pr. 1. september 2013 forventes offentliggjort.

Busindtægter udgør ca. 711,0 mio. kr. og er budgetteret med udgangspunkt i regnskabet for 2012. Der er en række usikkerhedsmomenter forbundet med indtægtsbudgettet, der nærmere er beskrevet i budgetforslaget.

Flextrafik omfatter handicap- og kan-kørsel. Handicapkørslen er fremskrevet med 3,2 % som følge af pris- og lønudviklingen, og generel prisstigning i forbindelse med det nye udbud i 2013 på ca. 2 %. Antallet af ture er baseret på 2012 og på en prognose for de første fire måneder af 2013. Udgifterne til handicapkørsel er budgetteret til 38,8 mio. kr., mens der er budgetteret med 8,3 mio. kr. i indtægter. Udgifterne og indtægterne er budgetteret noget lavere i forhold til sidste år, da udgiften til handicapkørslen i Aarhus

---

Kommune er meget lavere efter turene bestilles i et koordineret kørselssystem. Desuden bestilles der færre ture i Aarhus Kommune pga. prisstigningen på egenbetalingen.

Kan-kørslen er budgetteret til 395,8 mio. kr. i kørselsudgifter. Budgetteringen er foretaget ud fra det forventede kørselsomfang i 2013.

Vedrørende Trafikselskabet (administration og fællesomkostninger) vedtog Bestyrelsen på sit møde 4. marts 2011, at Trafikselskabet betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling, dog med udskillelse af billetkontrollen i Aarhus Kommune som et selvstændigt forretningsområde.

I lighed med sidste år er det valgt, at anvende de budgetterede køreplantimer for budgetåret til fordeling af de køreplantimeafhængige udgifter.

Bestyrelsens tidligere besluttede besparelse på 5 mio. kr. årligt er indarbejdet i oplægget.

Effekten af indførelse af Rejsekort er indarbejdet i budgetoplægget med baggrund i den udarbejdede business case. Denne er ajourført med bl.a. på baggrund af en mere favorable rente end oprindeligt forudsat, ligesom der er foretaget justeringer i rejse- og omsætningsafgifter. Desuden er der foretaget justeringer af busantallet. Dette er nærmere beskrevet i selve budgetforslaget for 2014.

I henhold til tidsplanen, sendes budgetoplægget efter Bestyrelsens behandling til bestillerne til politisk høring. Høringsfristen bliver 23. august 2013, hvorefter det endelige budget for 2014 forelægges for Bestyrelsen til 2. behandling 13. september 2013. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være godkendt senest 15. september.

Det skal bemærkes, at økonomiaftalen mellem regeringen og KL lige er indgået, og at der kan forventes ændringer som følge af indgåelse af aftalen. Disse indarbejdes frem til 2. behandling af budgetforslaget.

### **Direktøren indstiller,**

**at** budgetforslaget for 2014 til 1. behandling godkendes og sendes til politisk høring hos bestillerne med svarfrist 23. august 2013.

### **Bilag**

- Forslag til Budget 2014 til 1. behandling

1-25-01-813-4-13

## 2. Aftale om tidligere indbetalinger fra VAT vedr. rejsekortet

### Resumé

*Administrationen indstiller en løsning for compensation af afholdte udgifter til rejsekortprojektet fra før kommunalreformen i 2007.*

### Sagsfremstilling

På Bestyrelsens møde i april 2013 blev det besluttet at indføre rejsekortet, herunder at Horsens Kommune og Midttrafik skulle mødes for at lave en fælles indstilling til Bestyrelsen for Midttrafik om en løsning for kommuner og region i forhold til indbetalinger til rejsekortet før 2007 fra det tidligere Vejle Amts Trafikselskab (VAT). Der har været afholdt møde om sagen tirsdag 28. maj 2013 med deltagelse af Arne Lægaard, Hans Bang-Hansen, og embedsmænd fra Midttrafik og Horsens Kommune.

### Baggrund

./.

VAT var med til at etablere Rejsekort A/S. Da VAT blev nedlagt ved kommunereformen i 2007, blev aktiver og passiver i forbindelse med rejsekortprojektet delt og overdraget til hhv. Midttrafik og Sydtrafik. Midttrafiks andel af VAT's indskud af kapital til køb af aktier i Rejsekort A/S udgjorde pr. 1. januar 2007 1.575.000 kr. Det fremgår af Midttrafiks åbningsbalance at den regnskabsmæssige værdi på dette tidspunkt var 729.044 kr. Pr. 1. januar 2007 udgjorde indskuddet af ansvarlige lån 2.575.532 kr. Midttrafiks åbningsbalance pr. 1. januar 2007 vedlægges.

I forbindelse med tidligere høringer om rejsekortet, har kommunerne fra det tidligere VAT - Horsens, Hedensted og Ikast-Brande - stillet krav om, at de ikke skal betale to gange til rejsekortet, dvs. at alle afholdte udgifter til rejsekortprojektet skal tælle med i byrdefordelingen ved Midttrafiks fulde tilslutning til rejsekortet, inkl. udgifter fra før 2007.

Bestyrelsen besluttede i marts 2012, at Horsens Kommune og regionen kompenseres for foretagne indbetalinger til rejsekortet efter 2007 ved beslutning om tilslutning til rejsekortet.

### Juridisk vurdering

Midttrafik har indhentet ekstern juridisk rådgivning vedrørende spørgsmålet om compensation for betalinger til rejsekortet før 2007.

På Bestyrelsens møde i marts 2013, blev der fremlagt et responsum fra Holst Advokater med følgende konklusion:

*"Der ses ikke at være hverken aftaleretligt eller andet grundlag for gennemførelse af et refusionskrav eller anden form for compensation for de før kommunalreformen afholdte udgifter".*

./.

Holst Advokaters notat om refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekort A/S af 8. marts 2013 vedlægges.

På Bestyrelsens møde i april 2013, blev spørgsmålet igen behandlet i forbindelse med, at Horsens Kommune havde fremsendt nye oplysninger i sagen, bl.a. en byrdefordeling af VAT's udgifter til rejsekortet før 2007 fordelt på VAT's daværende ejere. Holst Advokater har vurderet sagen igen, i lyset af de nye oplysninger, men det gav ikke anledning til ændrede konklusioner i forhold til responsum af 8. marts 2012.

### **Sydtrafik**

Ved Sydtrafiks fulde tilslutning til rejsekortet i januar 2009 blev der ikke givet kompensation til kommuner fra det tidligere VAT for betalinger før 2007. En tilsvarende juridisk vurdering blev lagt til grund for dette.

### **Værdien af aktier og lån**

Aktieposten i Rejsekort A/S kan teoretisk danne grundlag for et fremtidigt udbytte, men det er ikke aftalt blandt ejerne omkring Rejsekortselskabet, og det er heller ikke forudsat i Midttrafiks business case, og er næppe realistisk.

Ansvarlige lån er derimod et aktiv for Midttrafik, idet der i aktionæroverenskomsten omkring Rejsekort A/S er aftalt, at de ansvarlige lån forrentes og tilbagebetales over en 10 årig periode efter rejsekortet er fuldt implementeret. I business casen er der indregnet en tilbagebetaling til alle bestillerne for den samlede indbetaling og forrentning af de ansvarlige lån, inkl. indbetalinger fra før 2007.

### **Principielle overvejelser**

Administrationen har tidligere indstillet, at der ikke gives kompensation for betalinger til rejsekortprojektet før 2007, baseret på den juridiske vurdering af sagen. Med Bestyrelsens beslutning om, at der skal søges en løsning og udarbejdes en ny indstilling, har Midttrafik anmodet Holst Advokater komme med en redegørelse over principielle overvejelser, som bør indgå i drøftelserne af mulige løsninger, men også komme med en skitse til løsningsforslag.

- ./.
- Holst Advokaters notat vedrørende løsningsforslag vedrørende refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekortet A/S af 6. maj 2013 vedlægges.

Der peges på to hensyn, som bør indgå i drøftelserne med henblik på en eventuel politisk løsning til spørgsmålet om kompensation.

#### Hensynet til ligebehandling.

I korte træk går det ud på, at Midttrafik i forbindelse med kommunalreformen i 2007 fik overdraget en række aktiver og passiver fra amter og kommuner omkring den kollektive trafik. Det fremgår af Midttrafiks åbningsbalance fra 1. januar 2007. I henhold til procedureloven er overdragelsen gennemført, uden andet vederlag end ejerandelen i Midttrafik, hvis ikke der forelå en særskilt aftale. Holst Advokater opsummerer således:

*"I forbindelse med drøftelserne om en politisk løsning i relation til betaling af refusions-/kompensationsbeløb til Horsens og Hedensted kommuner for de overtagne aktiver i form af (1) aktier i Rejsekortet A/S og (2) tilgodehavende mod Rejsekortet A/S i form af ansvarligt lån, bør det derfor efter min vurdering indgå i overvejelserne, at det tilsvarende i forhold til øvrige kommuner gør sig gældende, at der vederlagsfrit er overdraget en nettoformue (af varierende størrelse) til Midttrafik. Det er derfor en principiel overvejelse, om hensynet til ligebehandling af de i Midttrafik*

*deltagende kommuner indebærer, at det - i tilfælde af imødekommelse Horsens og Hedensted kommuner rejste refusions-/kompensationskrav - skal sikres, at de øvrige kommuner vederlægges på tilsvarende vis som Horsens og Hedensted kommuner for den nettoformue/egenkapital, som ved stiftelsen af Midttrafik blev overdraget til Midttrafik. En politisk løsning kan i så fald ikke blot omfatte det af Horsens og Hedensted kommuner rejste refusions-/kompensationskrav, men skal i givet fald omfatte samtlige øvrige kommuner."*

I den aktuelle juridiske rådgivning, er der ikke foretaget en realitetsvurdering af de forskellige aktiver og passiver som indgik i Midttrafik åbningsbalance. Der var tale om meget forskellige aktiver, fx inventar, software/licenser, biler, ikke betalte kontrolafgifter og aktier og lån.

#### Midttrafiks likviditet

Der henvises til, at hvis de tidligere kommuner i VAT skal have kontant refusion, vil Midttrafik blive belastet likviditetsmæssigt. Der skal i givet fald tages stilling til finansieringen og eventuelt en byrdefordeling blandt alle bestillerne.

#### **Forslag til løsninger**

##### Aktierne

Når rejsekortprojektet engang ophører eller hvis aktierne i Rejsekort A/S stilles til salg på et tidligere tidspunkt, kan der være et provenu knyttet til aktierne. Det vil i den forbindelse være muligt, at lave en opgørelse, der tilgodeser kommunerne fra det tidligere VAT. Dette belaster ikke Midttrafik likviditetsmæssigt. Refusionen vil afhænge af størrelsen af det opnåede provenu.

##### Ansvarlige lån

I takt med at de ansvarlige lån betales tilbage fra Rejsekort A/S, vil det være muligt, at kommunerne fra det tidligere VAT, både modtager deres andel af den indbetalte kapital til ansvarlige lån og forrentning i forbindelse med Midttrafiks fulde tilslutning, men også for VAT's betalinger for perioden før 2007. Dette vil heller ikke belaste Midttrafik likviditet.

Administrationen anbefaler, at når der indgås en politisk aftale om kompensation for VAT's indbetalinger til rejsekortet fra perioden før 2007, skal det udelukkende omfatte de ansvarlige lån. Med rentetilskrivning udgjorde de ansvarlige lån 3.217.792 kr. pr. 31. december 2012.

For ikke at belaste business casen for en række øvrige kommuner, anbefaler Midttrafik at kompensation til kommunerne i det tidligere VAT dækkes af midler afsat i Midttrafik til rejsekortprojektet.

	<b>Andel</b>	<b>Tilbagebetaling</b>
<b>Hedensted</b>	15 %	482.669
<b>Horsens</b>	31 %	997.516
<b>I kast-Brande</b>	4 %	128.712
<b>Regionen</b>	50 %	1.608.896
	100 %	3.217.792

**Direktøren indstiller,**

- at** Horsens, Hedensted, Ikast – Brande kommuner samt Region Midtjylland får kompensation for 3,2 mio. kr. for indbetalt ansvarlige lån for perioden før 2007.
- at** kompensationen på 3,2 mio. kr. dækkes af midler afsat i Midttrafik til rejsekortprojektet.
- at** indskud af kapital til køb af aktier i Rejsekort A/S for perioden før 2007 refunderes ved afhændelse af aktierne og ud fra det opnåede provenu.

**Bilag**

- Midttrafiks åbningsbalance pr. 1. januar 2007
- Holst Advokaters notat om refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekort A/S af 8. marts 2013
- Holst Advokaters notat vedrørende løsningsforslag vedrørende refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekortet A/S af 6. maj 2013



1-25-01-813-4-13

### 3. Plan for udrulning af rejsekortet i Midttrafik

#### Resumé

*Midttrafik og Rejsekort A/S skal indgå en leveranceaftale, som fastlægger udstyr, mængder og tidsplan for installation og udrulning. Administrationen fremlægger et oplæg til tidsplan for etablering af rejsekortet i Midttrafik og en løsning for indførelse af rejsekortet i bybusserne i Aarhus i årene før Letbanen åbner.*

#### Sagsfremstilling

På mødet 12. april 2013 besluttede Bestyrelsen, at indføre rejsekortet i løbet af de næste par år til erstatning for det nuværende billetteringssystem, baseret på klippekort og periodekort.

Midttrafik gennemfører i øjeblikket drøftelser med Rejsekort og leverandøren af rejsekortsystemet, med henblik på indgåelse af en aftale om leverance og installation.

Aftalen omfatter:

- Opgørelse af udstyr og mængder.
- Tidsplan for forberelse, installation på stationer, i garager, busser mv.
- Konfigurere rejsekortsystemet i forhold til kundeservice, selvbetjening på nettet, BackOffice mv, med henblik på idriftsætning i Midttrafik.
- Økonomi.

De grundliggende rammer og økonomiske vilkår, som har ligget til grund for business casen for indførelse af rejsekortet gælder fortsat, men bl.a. skal tidsplanen justeres af hensyn til at indarbejde Bestyrelsens ønske om en prioritering af Odderbanen og X-Bus. Ligeledes skal udrulningen af rejsekortet i bybusserne i Aarhus fastlægges nærmere.

For at opretholde størst mulig grad af sikker drift i overgangen fra nuværende billetteringssystem til rejsekortet, vil udrulningen i Midttrafik blive gennemført i trin. Det gælder både installation og klargøring af udstyr og system, men også ibrugtagningen for kunderne. En trinvis udrulning giver også udfordringer, fordi der skal køres parallelt med to billetteringssystemer i en overgangsperiode. Med rejsekortet indføres en ny prisberegningstype, der kan resultere i forskellige priser på samme strækninger, og i udrulningsperioden vil der være områdekrydsende ruter, som i forvejen vil have eller først får rejsekortudstyr senere. Bestyrelsen vil senere få forelagt en detaljeret plan for kommunikation, information og tiltag i forhold til kunderne, når rejsekortet rulles ud.

Der går 1-2 år fra beslutningen om tilslutning, til rejsekortet kan benyttes i busserne i Midttrafik. Bl.a. skal udstyret bestilles og sættes i produktion. I det følgende fremlægges et oplæg til en konkret udrulningsplan, som er opdelt i trin. Et oplæg til udfasning af eksisterende klippekort og andre produkter vil blive forelagt Bestyrelsen på et senere tidspunkt.

Trin	Sted / område	Busser*	Installation gennemført	Rejsekort ibrugtages
1	Odderbanen	-	Dec. 2013	Feb. 2014
2	X Bus (918X + 960X)	Ca. 10	Jan. 2013	Feb. 2014
3	Horsens bybusser "Prøvedrift"	20	Maj 2014	Maj 2014
4	Horsens – Hedensted – Silkeborg	10/64	Juli 2014	Sept. 2014
5	Herning – IK-BR– Ringkøbing-Skjern Holstebro – Struer – Lemvig	25/90	Aug. 2014	Sept. 2014 Okt. 2014
6	Viborg – Skive	25/63	Okt. 2014	Nov.-dec. 2014
7	Randers – Norddjurs – Syddjurs	12/124	Nov. 2014	Feb.-Marts 2015
8	Faurskov - Skanderborg - Odder + opsamling	4/113	Jan 2015	Marts 2015
9	Aarhus	195	Marts 2015	Fra april 2015
10	Letbanen	-	2016	Planlagt 2017

\* Bus Light/fuld løsning 76/679, i alt 755 busser.

Odderbanen og X-Bus vil teknisk set blive koblet på andre trafikselskaber, indtil Midttrafik er konfigureret i det centrale system i foråret 2014. I trin 4-8 omfatter installationen både bybus og lokalruter, men også de regionale ruter, som udgår fra området.

Den skitserede plan tager udgangspunkt i leverandørens tilbud fra december 2012 til Midttrafik om leverance af rejsekortet, og hvor der forudsættes en stram og effektiv installationsproces. Tidspunktet for kunderens ibrugtagning af rejsekortet og er også lagt i trin, men er koncentreret i efteråret 2014 og foråret 2015. Der er her taget højde for eventuelle forsinkelser i forbindelse med installationen, og der er særligt taget hensyn til, at der forinden skal være gennemført de nødvendige forberedelser omkring kundeservice, uddannelse og driftsberedskab, og hvor det ikke hensigtsmæssigt at tage rejsekortet i brug lige før og efter fx jule- og sommerferie.

Administrationen i Trafik og Veje, Aarhus Kommune har fået forelagt oplægget til tidsplan, og har overfor Midttrafik tilkendegivet, at det er problematisk, at rejsekortets udrulning i busserne sker sidst i Aarhus. Det er begrundet med de mange kunder i Aarhus-området, hvor andelen af kunder, som både benytter bus og tog, er meget stor. Hertil kommer, at der er busser, som skal tages ud af drift i forbindelse med Letbanens opstart. Hvis tidsrummet mellem installation af rejsekortudstyr og udfasning af busser bliver for kort, kan det være svært at forsvare ekstraomkostningerne ved at indføre rejsekortet i de pågældende busser. Trafik og Veje ønsker, at udrulningsplanen genovervejes.

Midttrafiks administrations begrundelse for det aktuelle oplæg til tidplan:

- Det vurderes, at være en kritisk opgave, at udrulle rejsekortet i Aarhus og Østjylland. Der skal installeres rejsekortudstyr i mange busser, og der er mange chauffører som skal på uddannelse.
- Der er endnu ikke en klar strategi for, hvordan kunderne skal bruge rejsekortet i bybusserne i Aarhus, set i forhold til den eksisterende praksis med fri indstigning af alle døre. Det er heller ikke afklaret, hvordan særlige kundeservice-

opgaver som chaufførerne udfører i andre områder omkring rejsekortet, skal håndteres i bybusserne i Aarhus.

- Erfaringerne fra Sjælland er, at de største udfordringer ved indførelse af rejsekortet har været i København og omegn. Det er særligt presset på Kundecentrene med lange ventetider for svar, som har været kritisk. Teknisk set fungerer rejsekortet godt, og der har været opbygget et godt driftsberedskab, selvom der har været enkeltstående udfald.
- For at sikre den bedst mulige service for kunderne anbefales udrulningen af rejsekortet i sammenhængende geografiske områder, og ikke i adskilte delområder rundt omkring.

Midttrafik får efter planen fuld adgang til det centrale rejsekortsystem fra april 2014, hvorefter der kan gennemføres prøvedrift, med det formål at teste kundeservice, driftsberedskab og om hele systemet virker. Erfaringer fra prøvedriften, skal danne grundlag for den videre implementering. Det vurderes at være mindst risikabelt at gennemføre udrulningen i Vest og Midt lige efter prøvedriften, før ressourcer skal sættes ind Østjylland og Aarhus.

Midttrafiks administration anbefaler, at oplægget til tidplan fastholdes, men at der indledes drøftelser med Rejsekort A/S og leverandøren omkring muligheder for tidligere lægning af udrulningen i Aarhus området. Midttrafik vil ligeledes arbejde for, at det vil blive muligt at foretage justeringer i tidsplanen, fx hvis et delområde skal flyttes fra et trin til et andet.

### **Rejsekortet på lokalruter i Horsens området**

I bemærkningerne fra Horsens Kommune om rejsekortet fra april 2013, blev det accepteret at rejsekortet introduceres i Horsens bybusser, men at udrulningen på lokalruterne skal afpasses i forhold til udbud, for ikke at indsætte rejsekortudstyr i gamle busser.

Lokalruterne i Horsens er en del af kontrakten efter VAT's 7. udbud, hvor Midttrafik aktuelt har indgået aftale med busselskabet om kontraktforlængelse fra medio 2014 til 2017, dog med mulighed for opsigelse af kørslen på lokalruterne med ½ års varsel.

Af hensyn til kunderne anbefaler administrationen, at udrulningen af rejsekortet på lokalruterne følger den overordnede udrulningsplan, og at Midttrafik aftaler med Horsens Kommune, om der indføres rejsekort efter planen indenfor VAT 7. Det vurderes at det drejer sig om 4-5 busser, som forventes at få fuldt udstyr i busserne.

### **Bybusserne i Aarhus**

I business casen er der ikke medregnet udgifter til installation og rejsekortudstyr i ca. 30 busser, der forventes taget ud af drift i Aarhusområdet i forbindelse med Letbanen, og der er ikke fastsat et tidspunkt for mulig ibrugtagning.

I Aarhus Byråds bemærkninger til Midttrafik om rejsekortet fra april 2013, forventer Aarhus Kommune, at Midttrafik sikrer en hensigtsmæssig løsning for billettering med rejsekort i ca. 30 busser som forventes taget ud af drift i forbindelse med Letbanen, og ønsker en redegørelse for mulighederne.

Der er udarbejdet et oplæg, som har været drøftet med Veje og Trafik i Aarhus Kommunes administration. Det skitserer en løsning, hvor der installeres rejsekortudstyr i de re-

sterende ca. 30 busser til mulig ibrugtagning i første halvdel af 2015. Det finansieres ved, at Aarhus kommune dækker udgifterne til installation og idriftsætning, mens selve udstyret udlånes fra Midttrafiks "buffer stock", som består af reservedele og ombytningsudstyr, som skal anvendes ved busudskiftning eller ved udbud. Det skønnes at koste 3,7 mio. kr. at udstyre 30 busser med rejsekort. Udgifter til installation og klargøring til idriftsætning skønnes at koste 1,3 mio. kr.

Løsningen har den konsekvens, at Midttrafik i en periode på 2-3 år vil have et reservedslager, som ligger under det anbefalede, og meget lidt eller ingen udstyr til ombytning. Det øger risikoen for indtægtstab ved nedbrud.

Hvis løsningen godkendes, vil Midttrafik sikre driften ved at etablere færre decentrale lagre end hidtil forudsat, men fortsat sikre, at reservedele kommer ud til de busser, som skal bruge det.

### **Direktøren indstiller,**

- at** den fremlagte udrulningsplan godkendes, og indgår i den kommende leveranceaftale med Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet.
- at** der arbejdes for at rejsekortet indføres i bybusserne i Aarhus i sammenhæng med den øvrige trafik i Østjylland, og at Aarhus Kommune finansierer installationen af rejsekortudstyr i ca. 30 bybusser, men at selve udstyret stilles til rådighed ud fra Midttrafiks pulje af nødvendige reservedele.

---

1-15-0-75-8-12

## 4. Chaufførincitament for bodspenge

### Resumé

*Midttrafik har fra starten af 2013 intensiveret kvalitetskontrollen i busserne. Hvis der opdages en kvalitetsbrist, bliver busselskabet bedt om at rette fejlen. Rettes fejlen ikke som aftalt, bliver busselskabet, jævnfør kontraktbestemmelserne, pålagt en økonomisk bod. Indtægter fra bod forventes på sigt at udgøre ca. 2 millioner kroner pr. år. Det foreslås, at en del af disse midler reinvesteres i en bonusmodel målrettet de dygtige chauffører.*

### Sagsfremstilling

Størstedelen af de fundne kvalitetsbrist udbedres hurtigt og som aftalt. Men når det ikke sker, kan Midttrafik opkræve mellem 500 og 2.000 kr. pr. konstateret kvalitetsbrist, som kan være manglende vedligeholdelse af busserne, mangelfuld rengøring, manglende informationsmaterialer etc. Midttrafik udskriver også bod for udgæede ture, dvs. at busselskabet ikke gennemfører den aftalte kørsel.

Midttrafik forventer, at indtægterne for bod vil være ca. 2 millioner kr. pr. år. Det foreslås, at ca. 650.000 kr. af indtægterne bruges til at opbygge og drifte en incitamentsmodel, der sætter fokus på chauffører, som gør en ekstraordinær indsats for at få tilfredse kunder.

Fly High bonusmodellen fra 2011 dokumenterede den positive effekt af incitament. Her lykkedes det de bedste chauffører at forbedre kundetilfredsheden med over 10 %. Også i 2011 kunne kunderne deltage i konkurrencen om at vælge Midttrafiks bedste chauffør. Mere end 5.000 kunder valgte dengang at afgive deres stemme, ligesom konkurrencen gav god omtale både blandt chaufførerne og i pressen.

Bestyrelsen har tidligere godkendt en incitamentsmodel, hvor de busselskaber, der opnår mest tilfredse kunder, får en bonus. Modellen baserer sig på kollektivt incitament, det vil sige at den belønner hele gruppen af chauffører, der tilsammen gør den bedste indsats. En ny incitamentsmodel for chauffører skal køre parallelt med den nuværende, men skal være mere individuelt baseret og dermed belønne den enkelte chauffør.

### Chaufførincitament

Det er kendt, at chaufføren spiller en vigtig rolle i at gøre kunderne mere tilfredse. Midttrafiks undersøgelser viser, at incitament ændrer adfærd og er medvirkende til at skabe mere motiverede chauffører, der yder en bedre indsats, har mere overskud til god kundeservice og til at tackle eventuelle forhindringer på en positiv måde.

Midttrafik ønsker at opbygge en individuel incitamentsmodel, som fokuserer på den enkelte chaufførs motivation til at gøre kundeservicen bedre.

Udgangspunktet for chaufførincitament er Fly High efteruddannelsen, hvor alle chauffører får værktøjer og træning i, hvordan de som enkeltpersoner kan gøre en forskel – båd-

de i forhold til mødet med kunderne men også i forhold til en generel mere positiv livsindstilling. Alle kurser slutter med, at chaufførerne laver en personlig handlingsplan, hvor de bliver bedt om at sætte mål for, hvordan de individuelt kan forbedre kundeservicen. Det personlige fokus hænger sammen med, at chaufførerne arbejder alene, og dermed er overladt et stort ansvar. Derfor er det vigtigt, at de kan træffe gode selvstændige beslutninger, som demonstrerer, at de ikke alene har et godt fagligt niveau, men også har overskud til at tackle hverdagens udfordringer på en god og professionel måde.

Der arbejdes på en model, hvor kundernes opfordres til at rose chauffører, som gør en positiv forskel. I en periode på fx 4 måneder opfordres kunderne gennem hængeskilte og hjemmeside til at sende roser via sms, på Facebook eller pr. mail til Midttrafik.

Alle chauffører, der modtager ros, får anerkendelse fra Midttrafik fx i form af en personlig hilsen. En gang om måneden kåres de chauffører, som har fået flest roser. Disse chauffører får små gaver. Og endeligt ved periodeslut kåres de tre bedste chauffører, som oveni købet modtager betragtelige præmier som fx rejsegavekort.

Modellen kører over 4 måneder og forventes gentaget 2 gange årligt.

Modellen suppleres med løbende efteruddannelse, foredrag, og en særlig Facebook side hvor chaufførerne kan få råd og vejledning.

### **Målet**

Målet er en forbedret chauffør- og kundetilfredshed. Der laves stikprøvekontrol på begge mål.

Delmålene er:

- at sætte fokus på chauffører, der gør en forskel.
- at sætte fokus på chaufførfaget.
- at opmuntre chauffører til mere efteruddannelse.
- at afprøve teorierne fra Fly High efteruddannelsen.

### **Høring**

Da chaufførerne er ansat i busselskaberne, skal disse naturligvis høres og inddrages. Busselskabernes kommentarer vil medgå i den endelige model.

### **Økonomi**

Projektet finansieres af administrationsbudgettet, ved at en del af indtægterne fra bod reinvesteres.

Det forventes, at modellen koster 650.000 kr. pr. år. Det dækker markedsføring, udvikling og drift af en sms-ordning samt gevinster og skat af disse. Gevinster til chaufførerne skal udgøre størstedelen af budgettet.

### **Direktøren indstiller,**

**at** der indføres en incitamentsmodel for dygtige chauffører finansieret af bod fra kvalitetskontrol.

1-30-75-1-14

## 5. Arbejdsprogram for køreplanlægning 2013/2014

### Resumé

*Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram, der beskriver de planlægningsmæssige projekter, der vil blive arbejdet med det kommende køreplanår. Med "Strategiplanen 2013-16" ønsker Midttrafik, at hovedbestillinger sker for to år ad gangen.*

*Administrationen indstiller hermed dels arbejdsprogrammet for køreplanlægning frem mod køreplansskiftet i 2014 og dels forslag til proces for fremtidige hovedbestillinger, så det sikres, at disse sker for to år ad gangen. Formålet er at sikre bedre faglig kvalitet og tilpasning til de ressourcer, der nu er i Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning 2013/14 vedlægges. Det indeholder hovedsageligt kendte projekter, som bestilt af kommuner og region i april 2012 med ikrafttrædelse til køreplansskiftet sommeren 2014 (K14). Normalt sender Midttrafik et oplæg til arbejdsprogram administrativt til alle kommuner og Region Midtjylland, der har mulighed for at fremsætte yderligere ønsker til arbejdsprogrammet – eller bede om at foreslåede projekter ikke medtages alligevel.

Det foreslås, at det vedlagte arbejdsprogram for 2013/14 sendes til Midttrafiks bestillere til orientering, hvor der arbejdes videre med implementering af de kendte projekter i arbejdsprogrammet til K14. I orienteringen til bestillerne er der naturligvis mulighed for, at kommuner og regionen kan bede om, at et af de nævnte projekter ikke medtages til K14 alligevel.

Kommuner og Region Midtjylland kan sende ønsker til nye projekter, men for at sikre, at hovedbestillinger fremover sker for to år ad gangen, kan nye projekter som udgangspunkt kun bestilles til ikrafttrædelse til køreplansskiftet sommeren 2015 (K15).

For at sikre størst mulig sammenhæng med kommuner og regions budgetter vil svarfrist i forhold til nye projekter være medio oktober 2013. Herefter vil administrationen sende det nye arbejdsprogram til K15 til Bestyrelsens godkendelse til mødet i december 2013.

Den fremtidige proces er således:

Juni: Arbejdsprogrammet sendes til orientering til bestillerne. Nye projekter kan bestilles med ikrafttrædelse to år senere.

Oktober: Svarfrist for bestillerne i forhold til ønsker til nye projekter.

November: Udarbejdelse af nyt arbejdsprogram.

December: Bestyrelsen godkender det endelige arbejdsprogram.

Arbejdsprogrammet for 2013/14 vil være præget af to store projekter, som sigter frem mod implementeringen af dels rejsekortet i Midtjylland og dels letbanen i Aarhus.

Med beslutningen om at indføre rejsekortet i Midttrafik skal administrationen arbejde for at sikre korrekt datalevering til rejsekortet. Siden efteråret 2102 har administrationen arbejdet med oprydning af de umiddelbare systemdata, så der er et korrekt datagrundlag og en sammenhæng mellem systemdata (køreplandata og GIS-data). Frem til K14 skal administrationen fortsætte dataopretningen og samtidig sikre, at der er overensstemmelse mellem systemdata og den fysiske virkelighed. Dette omfatter bl.a. registrering og opmåling af samtlige stoppesteder i Midtjylland for at sikre korrekte GPS-kordinater på stoppesteder. Herudover skal administrationen arbejde for, at der kan leveres korrekte EOD-data til rejsekortet. EOD-data omfatter korrekt køreplandata samt pris- og zonedata. Der arbejdes med levering af data prioriteret i henhold til udrulningsplanen for rejsekortet.

Arbejdet med implementering af letbanen vil det kommende år omfatte analyse af, hvordan busdriften bedst indpasses i forhold til Letbanedriften – dels for at undgå parallelkørsel og dels for at integrere busdriften, så den kan fungerer i samspil med Letbanen fortrinsvis som et tilbringe-/frabringesystem. Dette kan betyde omfattende ændringer ikke bare i Aarhus, men også på de radialer, som fører til/fra Letbanen. Konkret arbejdes der med bus/letbaneskiftestationer i Aarhus, Skejby, Lisbjerg og Tranbjerg (følgende regionalruter ventes at blive berørt: 100, 103, 109, 117, 118, 200, 202 – og mange bybuslinjer). Inden implementeringen af den nye busplan vil selve etableringen af Letbanen påvirke busdriften i større eller mindre grad.

Udover førnævnte projekter indeholder Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning en række projekter med det formål at skabe optimal koordinering mellem tog og bus samt skabe optimal koordinering i rutenettet mellem regionalruter, lokale ruter og rabat-ruter. Her kan bl.a. fremhæves projektet omhandlende stationsgennemgang i Holstebro, Struer, Skive, Viborg, Randers, Ringkøbing, Skjern, Tarm og Ikast. Arbejdet er en udbredelse af MIXTUR-projektet på strækningen mellem Aarhus-Silkeborg-Herning, hvor alle tog/bus ankomster og afgang vurderes med henblik på forbedret sammenhæng.

- ./.
- Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2014 (K14) vedlægges til orientering. Tidsplanen vil blive sendt til kommuner og region som tillæg i orienteringen af arbejdsprogrammet for K14.

Med udarbejdelsen af arbejdsprogrammet for 2013/14 er det Midttrafiks intention at sikre en målrettet indsats i køreplanlægningen. En indsats, der er tilpasset færre ressourcer i Midttrafik.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning 2013/14 godkendes.
- at** forslag til proces med udarbejdelsen af arbejdsprogram med projekter for 2 år godkendes.
- at** tidsplanen for køreplanlægning til køreplansskifte juni 2014 (K14) tages til efterretning.

### **Bilag**

- Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning 2013 14
- Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2014 (K14)



---

1-25-10-1-13

## 6. Ungdomskort til kollektiv trafik

### Resumé

*Regeringen har indgået en politisk aftale om at indføre et nyt Ungdomskort, når den nuværende midlertidige HyperCard-ordning udløber pr. 31. juli 2013.*

*Ungdomskortet er en permanent ordning, der viderefører de fordelagtige tilbud fra HyperCard til unge på ungdomsuddannelser. Ungdomskortet udvides til også at gælde studerende på videregående uddannelser og øvrige unge i alderen 16-19 år.*

### Sagsfremstilling

Som erstatning for det nuværende HyperCard indføres et nyt Ungdomskort pr. 1. august 2013. Trafikstyrelsen har fremsendt et aftalegrundlag Midttrafik om vilkår for Ungdomskort-ordningen. Aftalegrundlaget ligger på [www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder](http://www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder) som et baggrundsbilag.

Ungdomskortet viderefører det nuværende fordelagtige tilbud til alle unge på ungdomsuddannelser.

Ordningen udvides til også at omfatte alle studerende på en videregående uddannelse, der er berettiget til SU. Herudover tilbydes ungdomskortet alle øvrige unge i alderen 16-19 år.

Prisen på et Ungdomskort er fordelagtig. Midttrafik kompenseres for forskellen mellem de studerendes/unges egenbetaling for kortet og Midttrafiks faktiske priser på et voksen periodekort til strækningen mellem den uddannelsessøgendes bopæl og uddannelsesstedet.

Egenbetalingen for et Ungdomskort er følgende:

- Unge på ungdomsuddannelser 11,24 kr. pr. dag.
- Studerende på videregående uddannelser 19,57 kr. pr. dag.
- Øvrige unge mellem 16-19 år 19,57 kr. pr. dag.

Ungdomskortet giver ret til fri rejse i al kollektiv trafik inden for det takstområde, hvor den studerende/unge bor. Trafikstyrelsen udbetaler kompensationen til Midttrafik for indtægtstab ved fritidsrejser. Midttrafik skal fordele kompensationen mellem busrejser og togrejser. En andel af kompensationen for fritidsrejser skal derfor afregnes med DSB og Arriva Tog.

Kompensationen til Midttrafik er fastlagt i aftalen med Trafikstyrelsen. Fritidsrejse-kompensationen skal dække det forventede indtægtstab der opstår, når den studerende/unge foretager rejser uden for de zoner, der indgår i den studerendes rejse mellem bopæl og uddannelsessted.

Ungdomskortet er et fordelagtigt tilbud til studerende og unge. Kortet forventes at give tilgang af flere kunder i kollektiv busstrafik.

**Direktøren indstiller,**

**at** aftalen med Trafikstyrelsen om Ungdomskortet tiltrædes.

1-3-2-12

## 7. Gratis medtagning af cykler på Lemvigbanen

### Resumé

*Der er en gammel aftale på Lemvigbanen, om at kunderne kan medtage cykler uden betaling. Det er angiveligt en aftale mellem VLTJ og Lemvig Turistbureau, som er indgået for mange år siden, som et forsøg på at få flere til at benytte toget.*

*Midttrafik har ikke været opmærksom på, at der fandtes denne gratis ordning, og derfor fremgår det ikke af Midttrafiks hjemmeside og øvrige informationsmateriale, at det er gratis at medtage cykler på Lemvigbanen.*

*Der ønskes foretaget en beslutning i Bestyrelsen om gratis medtagning af cykler på Lemvigbanen, så kunderne får den korrekte information, og så Midttrafik og Midtjyske Jernbaner eventuelt kan bruge det mere aktivt i markedsføringen af Lemvigbanen.*

### Sagsfremstilling

En cykelbillet til Lemvigbanen og Aarhus Nærbane koster ifølge Midttrafik 12 kroner, hvilket er det samme som DSB's cykelbillet. Imidlertid har det i mere end 15 år været gratis at medtage cykler på Lemvigbanen.

Der var meget få indtægter forbundet med opkrævning af betaling for medtagning af cykler, og det vurderes, at merindtægten for medtagning af cykler vil være ubetydelig, da færre kunder vil rejse med togene og dermed købe kontantbillet eller klippekort, hvis de også skal betale for cyklen.

Midtjyske Jernbaner kan ikke oplyse hvad indtægten var for mere end 15 år siden, men de vurderer, at det var i størrelsesordenen 3.000-5.000 kr. årligt.

Der er normalt god plads i togene, og det kan måske lokke flere kunder (cyklister) til at benytte toget, hvis der er gratis medtagning af cyklen. Så kan det jo være, at cyklisterne vælger at benytte toget den ene vej, når der er regnvejr eller modvind. Specielt i sommerferien kan det måske også lokke flere turister til at prøve toget.

Der kan ikke købes en cykelbillet i togene på Lemvigbanen, billetten kan kun købes på Lemvig station og Vemb station. Der skal foretages en ændring på billetautomaterne i togene for at få salg af cykelbilletter med som en mulighed. Det vil formodentlig koste 5-10.000 kr. at etablere salg af cykelbilletter i billetautomaterne.

Der skal betales for at medtage cyklen på Aarhus Nærbane, og dermed er der en forskelsbehandling af kunderne. Det anbefales på nuværende tidspunkt at fastholde betalingen for cykler på Aarhus Nærbane, fordi der er mere fyldte tog, og fordi det er DSB, der har det overordnede ansvar for strækningen fra Grenå til Aarhus, og DSB er operatør på hele strækningen til Odder. Det er også et bedre produkt, der tilbydes på Aarhus Nærbane med nye tog og mange flere afgange. På Aarhus Nærbane er cykelbilletterne allerede til salg i Nautila automaterne.

Der er i forvejen etableret gratis tiltag for at få flere til at benytte togene på Lemvigbanen. Der er fra august 2012, som et forsøg, indført gratis kørsel for alle kunder med toget på en morgentur og to eftermiddagsture på alle skoledage.

**Direktøren indstiller,**

**at** det fortsat skal være gratis at medtage cykler på Lemvigbanen.

1-30-75-7-810-1-12

## 8. Indgåelse af venneaftale for Flextur mellem Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner

### Resumé

*Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner ønsker pr. 1. august 2013 at indgå venneaftale om støttet Flextur til 7 kr. pr. km.*

### Sagsfremstilling

Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner har i dag en brugerbetaling for Flextur på 7 kr. pr. km (minimum 35 kr.). Kommunerne ønsker at indgå en venneaftale, så kunderne pr. 1. august 2013 kan køre over grænserne mellem disse tre kommuner til 7 kr. pr. km. Ønsket ligger inden for de rammer, som Bestyrelsen tidligere har fastlagt for indgåelse af venneaftaler.

Viborg Kommune har en eksisterende aftale med Skive Kommune, hvor der i 2012 i alt blev gennemført 120 ture. Heraf blev 54 ture udført fra Viborg til Skive Kommune og 66 ture blev udført fra Skive til Viborg Kommune.

Ikast-Brande Kommune har ikke på nuværende tidspunkt et skøn over forventede antal ture på tværs af kommunegrænserne. I 2012 blev der udført 738 støttede Flexture. Hver tur har i gennemsnit kostet kommunen 41 kr. ekskl. administrationsomkostninger.

I Silkeborg Kommune blev der i 2012 udført 799 støttede Flexture. Silkeborg Kommune gik pr. 1. juli 2012 fra 14 kr. pr. km. til støttet Flextur 7 kr. pr. km. Hver tur har i gennemsnit kostet kommunen 41 kr. ekskl. administrationsomkostninger. Silkeborg Kommune forventer, at der på årsbasis vil være ca. 600 støttede Flexture, som vil krydse kommunegrænserne.

I Viborg Kommune blev der i 2012 i alt udført 10.136 støttede Flexture, hvoraf 54 Flexture blev udført som venneaftale fra Viborg til Skive Kommune. Viborg Kommune skønner, at antallet af kørsler til Ikast-Brande og Silkeborg Kommuner efter indgåelse af støttet Flextur venneaftalen, vil ligge på samme niveau.

Midttrafik følger løbende udviklingen, og evaluerer ordningen med Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner efter 3 måneder.

Ikast-Brande Kommune og Silkeborg Kommune har bedt Midttrafik komme med forslag til lokal markedsføring af ordningen.

### Direktøren indstiller,

- at** indgåelse af venneaftaler mellem Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner om Flextur til 7 kr. pr. km over kommunegrænserne pr. 1. august 2013 godkendes.

1-00-1-13

## 9. Foreløbig mødekalender 2014 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik.

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til foreløbig mødekalender for 2014.*

*Der tiltræder en nyvalgt bestyrelse i januar 2014, der vil få forelagt den foreløbige mødekalender som forslag.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks nuværende bestyrelse er valgt for indeværende valgperiode. Der vælges en ny bestyrelse på baggrund af regionsråds- og kommunalvalget 19. november 2013.

Midttrafik har de seneste år erfaret, at det kan være svært at finde datoer til mødeafholdelse, hvor medlemmerne af Bestyrelsen og Repræsentantskabet ikke er optaget af møder i andre bestyrelser for især forsyningsvirksomheder eller i KL og Danske Regioner. Administrationen foreslår derfor, at der på nuværende tidspunkt fastlægges en foreløbig mødekalender for 2014, som kan meddeles de øvrige forsyningsvirksomheder.

Nærværende forslag til mødekalender er derfor afstemt med de nuværende planer for KL's topmøde og KL konference for teknik og miljø, Danske Regioners generalforsamling samt allerede planlagte samt repræsentantskabs- og bestyrelsesmøder i Renosam/Dansk Affaldsforening, Dansk Fjernvarme, HMN Naturgas, Dansk Energi og DANVA.

Den nyvalgte bestyrelse vil blive forelagt forslag til mødekalender 2014 på sit konstituerende møde med henblik på endelig godkendelse eller ændringer i forhold til bestyrelsesmedlemmerne planer.

### Konstituerende møde i Repræsentantskabet og Bestyrelsen

Kommuner og region kan konstituere sig frem til 15. december 2013. Midttrafik kan derfor ikke med sikkerhed vide, om man kender samtlige medlemmer af Repræsentantskabet inden denne dato. Repræsentantskabsmøde kan i øvrigt kun afholdes inden valgperiodens start 1. januar, hvis ingen af de valgte repræsentanter modsætter sig dette - administrationen kan ikke vurdere sandsynligheden for om det vil ske.

I forretningsordenen for Midttrafiks repræsentantskab § 3 står der, at konstituerende møde i Repræsentantskabet skal være afholdt inden 60 dage efter afholdelse af valg til kommunalbestyrelser. Det vil i den kommende valgperiode sige senest lørdag 18. januar 2014.

Det fremgår af Midttrafiks vedtægter § 10 stk. 2, at indkaldelse til møde i Repræsentantskabet skal ske med mindst 4 ugers varsel med angivelse af foreløbig dagsorden. Det er administrationens vurdering, at indkaldelse til møde i repræsentantskabet kan foregå til de deltagende kommuner, inden konstituering har fundet sted, men det er mest hen-

sigtsmæssigt, at det foregår direkte til de udpegede repræsentanter, så de har mulighed for at deltage.

Administrationen foreslår, at konstituerende møde i Repræsentantskabet for Midttrafik afholdes fredag 17. januar 2014 i Århus. Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand sender indkaldelse til mødet i Repræsentantskabet 4 uger før mødet, dvs. 20. december 2013 med angivelse af foreløbig dagsorden.

Dagsordenen på mødet vil blive, at Repræsentantskabet konstituerer sig og udpeger 6 bestyrelsesmedlemmer og 6 suppleanter til Bestyrelsen samt skriver under på forretningsorden. Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand kan være mødeleder på mødet og forestå valg af dirigent.

Administrationen foreslår, at der umiddelbart efter mødet i Repræsentantskabet afholdes konstituerende møde i Bestyrelsen. Ifølge forretningsordenen for Bestyrelsen § 2, skal konstituering foregå senest 75 dage efter valg til kommunalbestyrelser og regionsråd, og ifølge Midttrafiks vedtægter § 14 vedvarer den nuværende bestyrelses mandater, indtil nyvalg og konstituering har fundet sted. Den nuværende bestyrelses funktionsperiode vil med administrationens forslag vare til 17. januar 2014.

#### **Mødekalender for 2014**

Forslaget til den foreløbige mødekalender er udarbejdet efter samme principper som 2013, idet der afholdes møder i Bestyrelsen ca. en gang om måneden. Der foreslås desuden, at der afholdes to møder i Repræsentantskabet som hidtil - et forårsmøde hvor regnskab for foregående år og budgettemaer for kommende år drøftes, og et efterårsmøde, hvor byrdefordeling godkendes og aktiviteter for kommende år drøftes. Møderne afholdes fredag formiddage fra kl. 9.00, og møder i Repræsentantskabet kl. 10.00.

Møderne i Bestyrelsen afholdes som udgangspunkt i Aarhus. Det konstituerende møde i Repræsentantskabet afholdes i Aarhus, og øvrige møder i Repræsentantskabet søges afholdt i passende lokaler i Midtjylland.

Forslag til mødekalender:

- 17. januar 2014, kl. 10.00, konstituerende møde i Repræsentantskabet og umiddelbart derefter i Bestyrelsen.
- 31. januar 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 28. februar 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 4. april 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 9. maj 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen - og kl. 10.00 møde i Repræsentantskabet
- 20. juni 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 22. august 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 12. september 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 10. oktober 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 14. november 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen - og kl. 10.00 møde i Repræsentantskabet
- 12. december 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen.

Forslaget til mødedatoer tager hensyn til, at budgetlægningsproceduren for trafikkselskaber forudsætter godkendelse af budgetter senest 15. september, selvom endelige konsekvenser af de indgåede budgetforlig i kommuner og region først kan indregnes i Midttrafiks driftsbudgetter i løbet af oktober; derfor er repræsentantskabsmødet foreslået placeret medio november, hvor et retvisende budget for 2015 må formodes at kunne præsenteres.

#### **Udpegning af repræsentantskabsmedlemmer og bestyrelsesmedlemmer**

Da der er kort tid fra slutfristen for konstituering i kommunerne og regionen, til Midttrafik skal indkalde til repræsentantskabsmøde, foreslår administrationen, at Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand snarest efter repræsentantskabsmødet 15. november 2013 sender et brev til samtlige kommuner og regionen med en kortfattet opsummering af arbejdet i Midttrafik og en påmindelse om at udpege repræsentantskabsmedlemmer og suppleanter ved den kommende konstituering. Region Midtjylland og Århus Kommune skal udpege medlemmer direkte til bestyrelsen og suppleanter for disse.

Der orienteres også om, at de valgte repræsentanter skal meddeles Midttrafik senest 16. december 2013, og at der vil blive indkaldt til konstituerende møder i repræsentantskab og bestyrelse 17. januar 2014.

Desuden orienteres kommuner og region i den forbindelse om den foreløbige mødeplan for 2014.

#### **Direktøren indstiller,**

- at** konstituerende møde i Repræsentantskabet for Midttrafik for den kommende valgperiode afholdes 15. januar 2010 i Århus.
- at** konstituerende møde i Bestyrelsen for Midttrafik for den kommende valgperiode afholdes umiddelbart efter mødet i Repræsentantskabet 17. januar 2014.
- at** Bestyrelsen godkender forslaget til foreløbig mødekalender for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik for 2014 med henblik på endelig godkendelse af den nyvalgte bestyrelse på det konstituerende møde 17. januar 2014.
- at** bestyrelsesformanden sender et brev til alle kommuner og regionen 15. november 2013 med påmindelse om valg af repræsentanter til Repræsentantskabet og Bestyrelsen for Midttrafik samt mødekalender for 2014.



1-25-2-12

## 10. Orientering om nødvendige zoneændringer i Midttrafik

### Resumé

*Midttrafiks tilslutning til rejsekortet og den kommende udrulning af rejsekortet betyder, at der skal foretages ændringer i Midttrafiks nuværende zonestruktur.*

*Rejsekortsystemet forudsætter, at der anvendes samme zoneafstandsbergningsprincip i hele landet. For Midttrafik betyder det, at det nuværende zonekort skal justeres, så det understøtter ringzoneprincippet. Dette afstandsbergningsprincip ligger til grund for rejsekortbetalte rejser og for den Landsdækkende Enkeltbillet.*

*I prisområde Midttrafik Vest er zonerne markant større end zonerne i øvrige prisområder i Midttrafik. Implementering af rejsekortet giver anledning til at harmonisere zonestørrelserne i Vest, så de svarer til det øvrige Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Administrationen har igangsat et arbejde med at tilpasse Midttrafiks zonestruktur. Hvis ikke der laves justeringer i zonestrukturen, kan det medføre ændringer i priserne for mange kunder, og det kan få virkning på Midttrafiks indtægtsprovenu.

Det har været en fælles beslutning i Rejsekortprojektet og i Bus og Tog samarbejdet, at der anvendes det samme zoneafstandsbergningsprincip i hele landet.

Rejser på rejsekortet anvender ringzoneprincippet til beregning af det antal zoner, kunderne skal betale når rejsens pris beregnes. Rejser på Landsdækkende Enkeltbillet anvender også ringzoneprincippet for rejser fra 1-9 zoner. Ved rejser over 9 zoner anvendes relationsprincippet.

Efter ringzoneprincippet betaler kunderne for den kortest mulige zoneafstand mellem start- og slutzonen optalt efter nabozoner. Optællingen sker på baggrund af hvilke zoner, der er "naboer" til hinanden (rører hinanden). Midttrafiks nuværende takstsystem anvender gennemrejseprincippet ved beregning af zoneantal. Dette princip bygger på hvilke zoner, kunden kører igennem.

- ./.
- Eksempelvis betaler kunderne i dag for 8 zoner, når der rejses mellem Randers og Aarhus. Hvis zoneafstanden beregnes efter ringzoneprincippet, men med den nuværende zonestruktur, vil der kun skulle betales for 7 zoner. Vedlagte zonekort med priseksempel Randers – Aarhus ud fra forskellige zoneafstandsbergningsprincipper illustrerer eksemplet.

Den generelle præmis for arbejdet med tilpasning af zonestrukturen er, at der skal være så få ændringer som muligt i kundernes zoneafstande før og efter ændringen. Det er udgangspunktet for at undgå prisændringer for kunderne og for at fastholde et uændret indtægtsprovenu.

### **Prisområde Vest**

I prisområde Vest er zonerne større end i Midttrafiks øvrige takstområder. Derfor er priserne i Vest forskellige (højere) end priserne i Øst, Syd og Midt, og derfor har Vest en 1 zones takst. Zonerne i Vest skal tilpasses de øvrige prisområder i Midttrafik. Derved er det muligt at få samme takster for alle billettyper i hele Midttrafik. Dette er også nødvendigt når rejsekortet og Landsdækkende Enkeltbillet indføres i Midttrafik.

Når zonerne i Vest gøres mindre vil det i flere tilfælde betyde, at kunderne skal betale for et højere zoneantal for den samme rejse. Det medfører ikke nødvendigvis højere takster for alle kunderne. Samtidig med at zonerne i Vest gøres mindre, indføres i Vest samme priser som i Øst, Syd og Midt. Mindre prisændringer kan dog ikke helt undgås.

Administrationen har fuld fokus på denne problemstilling og det indgår i arbejdet, at så få kunder som muligt skal opleve prisændringer på grund af denne tilpasning. Zoneændringerne i Vest kan dog ikke gennemføres uden at der for nogle kunder vil forekomme prisændringer.

Bestyrelsen vil på et senere tidspunkt blive præsenteret for en mere uddybende beskrivelse af resultatet fra arbejdet med zonestrukturen og de deraf afledte konsekvenser. Herunder også mulige konsekvenser for kunderne og den forventede virkning på indtægtsprovenuet, ved omlægning af zonestørrelserne i Vest til mindre zoner.

### **Høring hos DSB og Arriva**

Rejsekortbetalte togrejser i Midttrafiks område bliver også beregnet efter ringzoneprincippet og på baggrund af Midttrafiks zoner. Ændringerne i zonestrukturen har derfor betydning for kundernes priser ved togrejser og dermed i sidste ende også betydning for DSB's og Arriva's indtægtsprovenu.

Administrationen er i dialog med DSB og Arriva om ændringerne. Det forventes, at der kan opnås enighed med DSB og Arriva om den nødvendige tilpasning af zonerne. Arbejdet har vist, at det ikke er uden vanskeligheder, at imødekomme DSB's og Arriva's ønsker mht. priser og provenu, for fastlæggelse af zoneafstande for lange togrejser kombineret med Midttrafiks hensyn til priser og provenu for korte og mellemlange rejser.

### **Ulempe ved ringzoneprincip - ud og hjem forskelligt**

Anvendelse af ringzoneprincippet har den uheldige konsekvens, at der i enkeltstående tilfælde kan forekomme eksempler, hvor zoneafstanden ikke er ens for samme rejser ved udrejse og ved hjemrejse. Denne problemstilling har været kendt i Hovedstadsområdet i mange år. Med valget af ringzoneprincippet som beregningsprincip, medfølger også denne uheldige konsekvens. Midttrafik har på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at påvirke valget af beregningsprincip fordi udrulning af rejsekortet efterhånden er meget udbredt.

Problemet gælder dog ikke rejsekortbetalte rejser, men udelukkende rejser med Landsdækkende Enkeltbillet i 1-9 zoner. Rejsekortbetalte rejser prisfastsættes altid ud fra antal nabozoner i luftlinje mellem første check ind og sidste check ud.

Administrationen har fokus på problemstillingen. Det tilstræbes, at tilpasningerne i zonestrukturen i videst muligt omfang undgår denne uheldige konsekvens. Problemet kan minimeres men ikke løses fuldstændigt.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- zonekort med priseksempel Randers – Aarhus ud fra forskellige zoneafstandsbergningsprincipper

1-30-75-1-9-09

## 11. Orientering om status for Trafikplan 2013-2017

### Resumé

*Midttrafik har nu gennemført en borgerhøring samt 2 debatmøder med politikere, embedsmænd og busselskaber i henholdsvis Aarhus og Holstebro.*

*Såvel borgerundersøgelse som debatmøder har givet god inspiration til det videre arbejde med trafikplanen. Der er udarbejdet et referat fra begge debatmøder, som er sendt til deltagerne – ligesom der er udarbejdet en opsamling fra møderne.*

*På baggrund af materialet fra borgerhøringer og debatmøder er arbejdet med at skrive en trafikplan for 2013 – 2017 nu igangsat.*

*Et 1. udkast af Trafikplanen forventes fremlagt for Bestyrelsen 16. august 2013. Efter Bestyrelsens drøftelse af udkastet, forventes dette sendt i høring hos kommuner og Region, med henblik på endelig behandling af forslag til Trafikplan i Bestyrelsen 11. oktober 2013.*

### Sagsfremstilling

Det forberedende arbejde med Trafikplan 2013 – 2017 er nu afsluttet. Der er udarbejdet materiale, der bl.a. beskriver konsekvenser af den demografiske udvikling, konsekvenser af statens jernbaneplan og konsekvenser af indførelse af takstnedsættelser udenfor myldretiden. Især udvikling i demografi, vil få betydning i de kommende år, hvor der sker en tilflytning af unge til de større byer – og især Aarhus. Dette vil kunne øge efterspørgslen efter kollektiv trafik. I mange landkommuner vil udviklingen være præget af nedgang i befolkningstal, og en aldersmæssig befolkningssammensætning, der kan gøre det til en udfordring at fastholde det nuværende niveau og den nuværende form for kollektiv trafik. Den udvikling kunne signalere et fortsat behov for at arbejde med fleksible løsninger i landkommuner – såsom teletaxa og flextur.

Der er gennemført en borgerundersøgelse med ca. 900 svar – og 650 kommentarer. Endelig er der gennemført 2 debatmøder for politikere, embedsmænd og busselskaber. I alt deltog der ca. 60 i de 2 debatmøder.

./.

Der er udarbejdet et referat fra begge debatmøder, som er sendt til deltagerne. Opsamling fra debatmøder om Trafikplan 2013 – 2017 vedlægges. Andet materiale om Trafikplanen – herunder oplæg på debatmøder, udleveret mødemateriale og referaterne - kan findes på [www.midttrafik.dk/trafikplan13-17](http://www.midttrafik.dk/trafikplan13-17)

Den kommende trafikplan forventes fortsat struktureret omkring de 4 temaer, der blev drøftet på debatmøderne, nemlig:

- Flere tilfredse kunder
- Bedre sammenhæng i den kollektive trafik
- Public Service
- Bæredygtighed

For hvert tema forventes Trafikplanen at indeholde overordnede målsætninger, ligesom der for hvert tema vil blive udarbejdet en "værktøjskasse", som beskriver, hvad Midttrafik, kommuner, Region og Busselskaber i fællesskab kan gøre, for at leve op til de anbefalede mål. På den måde bliver Trafikplanen ikke en færdig løsning, men derimod et inspirationskatalog som der i samarbejde mellem alle parter skal arbejdes videre med i perioden 2013 – 2017. Eksempler på værktøjer inden for området "Flere tilfredse kunder" kan være:

- Hvordan kan vi sætte fokus på chaufførens service?
- Hvordan skal busserne indrettes?
- Skal der gøres noget for bedre information?

Disse forhold vil blive beskrevet i det udkast til Trafikplan der forventes forelagt Bestyrelsen til drøftelse 16. august 2013. På baggrund af denne drøftelse vil der blive udarbejdet et forslag til Trafikplan, som sendes i høring hos kommuner og Region. Høringsperioden forventes at vare godt en måned, med henblik på at høringssvar kan indskrives i det endelige forslag til Trafikplan 2013 – 2017 som forventes forelagt Bestyrelsen 11. oktober 2013.

### **Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Opsamling fra debattmøder om Trafikplan 2013 – 2017

1-30-75-1-208-8-07

## 12. Orientering om analyse af kollektiv trafik på Samsø

### Resumé

*Midttrafik har sammen med Samsø Kommune og en konsulent gennemgået den kollektive trafik og den øvrige kommunalt betalte kørsel på Samsø.*

*Der er udarbejdet en rapport om analysen, som er tilgået Samsø Kommune. Undervejs i projektet har der 2 gange været møde med Samsø Kommunes særligt nedsatte Bus-gruppe for at drøfte rapportens indhold og anbefalinger.*

*Rapportens primære anbefaling er, at gennemføre indskrænkninger på øens busrute – 131 – og erstatte dårligt benyttede ture med Teletaxa.*

### Sagsfremstilling

Analyserne af den kollektive trafik på Samsø viser at antallet af passagerer med øens busrute de senere år er faldet med ca. 240 kunder på hverdage, ca. 100 om lørdagen og ca. 150 om søndagen. 60 % af kunderne på Samsø skal til/fra Tranebjerg, 30 % rejser til/fra Nordby mens 15 % rejser til fra de 2 færgehavne – heraf flest til Sælvig. At tallet er over 100 % skyldes at man godt kan foretage en rejse fra Sælvig til fx Tranebjerg. På hverdage er ca. 2/3 af kunderne skoleelever.

Ruten suppleres i dag af teletaxa morgen, aften og weekend – primært for at betjene færgerne på de tidspunkter hvor der ikke kører bus. I gennemsnit er der 14 kunder med teletaxa-afgangene dagligt.

Nettoudgiften for Samsø Kommune var i 2012 ca. 4,2 mio. kr. for rute 131 og ca. 560.000 kr. for Teletaxa. Udgiften falder i 2013 til 3,9 mio. kr. for bussen og ca. 550.000 kr. for teletaxa. Der er i 2013 gennemført reduktioner i teletaxa-kørsel på anmodning fra Samsø Kommune.

Den kommunale kørsel består af kørsel til genoptræning, kørsel til læge og fritidskørsel med handicappede. Udgiften til den kørsel udgør ca. 530.000 kr. årligt, hvilket er lavt sammenlignet med andre kommuner.

Rapporten indeholder i alt 6 forslag til effektivisering med det formål at gennemføre yderligere besparelser. Af de 6 forslag anbefales i særlig grad 2, nemlig yderligere reduktion på rute 131 på hverdage, så der kun er busbetjening kl. 07.00-08.00 og kl. 12.00-16.00. På øvrige tidspunkter erstattes bussen af teletaxa. Ligeledes foreslås bussen erstattet af teletaxa på lørdage.

Forslaget vurderes at give kommunen en samlet besparelse på 880.000–1.090.000 kr. hvis de gennemføres. Vurderingen er dog forbundet med usikkerhed, da man ikke kan vide, hvor meget de nye teletaxa-ture vil blive anvendt. Med forslaget vil 15-19 % af de nuværende buskunder blive henvist til Teletaxa.

Samsø Kommune har endnu ikke taget stilling til forslagene.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-4-1-07

## 13. Orientering om rapport om trafikskabernes varetagelse af offentlig befordring

### Resumé

*Administrationen orienterer om, at Finansministeriet, KL og Danske Regioner sammen med Trafikskaberne i Danmark og et konsulentfirma har udarbejdet en rapport, der identificerer muligheder for at trafikskaberne kan bidrage til, at kommunerne kan finde besparelser på 430 mio. kr. på persontransporten.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

Konsulentfirmaet Deloitte har i 2012 gennemført en analyse af udgifter, aktiviteter og forretningsmodeller inden for den offentligt visiterede befordring for Finansministeriet, Transportministeriet, KL og Danske Regioner. Undersøgelsen viste, at der er store forskelle i kommunernes udgiftsniveau for de enkelte ordninger, som bl.a. dækker over forskelle i serviceniveauer, visitationspraksis og realiserede kørselspriser. Det blev estimeret, at kommunerne kunne spare 430 mio. kr. alene på kørselspriser, såfremt al kommunal befordring blev leveret til de samme priser som i trafikskaberne.

I økonomiaftalen for 2013 mellem regeringen og KL indgår, at der skal gennemføres en analyse af trafikskabernes varetagelse af offentlige befordringsordninger med henblik på at anviser forslag til realisering af potentialet, enten ved flytning af flere kørselsopgaver til trafikskaberne og/eller via lokale løsningsmodeller. Dette arbejde har været gennemført i samme kreds, suppleret med Trafikskaberne i Danmark og inden for en meget kort tidshorison, da analysen skal indgå i dette års forhandlinger om økonomiaftalen for 2014.

#### Status

Der foreligger nu en endelig afrapportering fra styregruppen, som har sat fokus på både den måde trafikskaberne og kommunerne tilrettelægger kørslen på. Rapporten er endnu ikke offentliggjort.

Et centralt punkt i arbejdet har været, hvordan potentialet bedst realiseres og der er opstillet tre modeller:

- Kommunerne afgør – ligesom i dag – om de flytter kørsel til trafikskaberne eller selv realiserer potentialet (kundemodell)
- Der indgås en aftale mellem regeringen og KL om principper, mål og konkrete initiativer til at realisere potentialet over en periode (aftalemodell)
- Der lovgives om en overflytning til trafikskaberne efterhånden som eksisterende aftaler udløber (koordineringsmodellen)

Der er generelt lavet en grundig analyse af det nuværende setup i trafikskaberne og givet en lang række anbefalinger til yderligere effektiviseringer. Mange af disse ligger i



tråd med det, som allerede er besluttet i trafikskaberne og FlexDanmark. Set fra Trafikskaberne i Danmarks perspektiv er der således tale om en faglig kompetent analyse, med anbefalinger som stort set ligger i forlængelse af allerede truffne beslutninger.

Deloitte's hovedkonklusioner kan sammenfattes til følgende:

- De væsentligste kilder til realisering af potentialet er samordning af udbud og driftsafvikling på tværs af ordninger og kommuner.
- Der er størst (sikkerhed for fuld) gevinstrealisering i et løsnings-scenarie, hvor ansvaret for udbud af variabel og rutebaseret kørsel samt ansvaret for drift og planlægning af den variable kørsel overgår til trafikskaberne. En løsning vurderes at kunne implementeres i løbet af 3-4 år i takt med udløb af eksisterende aftaler i kommunerne.
- Kommunerne vil selv kunne realisere effektiviseringsgevinster ved samordning af udbud på tværs af ordninger og/eller ved bedre præplanlægning, hvor kørselsbehovet udjævnes over dagen. Det er imidlertid ikke sandsynligt, at effekten af disse tiltag kan modsvare et effektiviseringspotentiale på 430 mio. kroner.
- Bedre og mere fælles styringsinformation kan understøtte kommunernes udgiftsstyring på befordringsområdet. Det foreslås, at trafikskaberne forpligtes til at udarbejde styringsinformation til kommunerne efter nærmere retningslinjer.
- Den danske lovgivning på befordringsområdet er langt mere kompleks end den tilsvarende lovgivning i Sverige og Norge. Der er et klart potentiale for regelforenklning.
- Størstedelen af potentialet på 430 mio. kroner vedrører den rutebaserede kørsel. Der vurderes at være en positiv businesscase for anskaffelse af et planlægningssystem for denne type kørsel. Det er væsentligt, at systemet er fælles for trafikskaberne, og at det integreres i den eksisterende systemportefølje.
- Den nuværende finansieringsmodel for trafikskaberne understøtter ikke udvikling af fælles løsninger. Der bør foretages et eftersyn af finansieringsmodellen med henblik på, at den erstattes af en model, hvor kommunernes bidrag fastsættes ud fra objektive kriterier, fx befolkningstal.
- Trafikskabernes administrationsomkostninger fremstår høje blandt andet i sammenligning med svenske trafikorganisationer. Der skønnes at være et effektiviseringspotentiale ved det nuværende aktivitetsniveau på mindst 15-20 procent.
- En evt. reform af området, hvor trafikskaberne pålægges et større opgaveansvar, vil stille store krav til selskabernes flextrafik-afdelinger de kommende år. Det gælder både i forhold til at modtage flere opgaver fra kommunerne og i forhold til udvikling og implementering af et nyt planlægningssystem for den rutebaserede kørsel.

Rapporten peger entydigt på, at der er samfundsmæssige fordele ved at overføre mere kommunal kørsel til trafikskaberne. Måtte det ske, vil Midttrafik skulle varetage en større og bredere opgave end i dag, hvilket stiller krav om bedre kompetencer i rådgivning, udbud af rutekørsel, planlægning, dokumentation og benchmarking samt effektivisering.

Administrationen er i dialog med kommunaldirektørnetværket for kollektiv trafik i Midttrafik om perspektiverne og samarbejdsrelationer for denne type opgaver.

Når parterne centralt har truffet beslutning om varetagelse af opgaven, og når den har været drøftet med kommunerne i Midtjylland, forelægges sagen for Bestyrelsen.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-7-811-2-12

## 14. Orientering om bestyrelsesarbejdet i Aarhus Letbane I/S

### Resumé

*Administrationen orienterer om arbejdet i bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S.*

### Sagsfremstilling

Anlægget af første etape af den østjyske letbane er placeret i det selvstændige interessentskab Aarhus Letbane I/S. Bestyrelsen består af repræsentanter for de tre interessenter i selskabet: Aarhus Kommune, Staten og Region Midtjylland. Derudover har Midttrafik en plads i bestyrelsen, selvom Midttrafik ikke er interessent. På bestyrelsesmødet 23. marts 2012 udpegede Bestyrelsen for Midttrafik direktør Jens Erik Sørensen som Midttrafiks repræsentant i bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S.

Aarhus Letbane I/S har en bunden opgave med at anlægge etape 1 af letbanen jf. de planer, bevillingsrammer m.m., der ligger til grund for loven om letbanen.

Bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S beskæftiger sig således primært med at gennemføre denne opgave. De første måneder har det primært handlet om at forberede udbud, afklare forhandlingstaktiske forhold, afklare evt. juridiske problemstillinger inden udbud, drøftelse af anvendelse af rådgivere og egne medarbejdere samt opbygge en funktionsduelig egen organisation med nødvendige kompetencer og arbejds gange. De kommende år bliver opgaven først at gennemføre udbuddene, dernæst at sikre fornøden fremdrift i opgaveløsningen samt ikke mindst økonomistyring i forbindelse hermed. Det er således en række emner, der kræver fortrolighed i forhold til konkurrencemuligheder og forhandlingspositioner med leverandører og rådgivere.

### Åbenhed i bestyrelsesarbejdet

Der har været rejst spørgsmål om åbenheden i bestyrelsesarbejdet i Aarhus Letbane I/S.

Aarhus Letbane I/S har drøftet omfanget af offentlighed om bestyrelsens arbejde. På baggrund af en juridisk vurdering har selskabet nået den konklusion, at dagsordener og referater fra deres bestyrelsesmøder er interne arbejdsdokumenter, jf. Offentlighedslovens § 7, som man ikke er forpligtet til at gøre offentligt tilgængelige. Konkrete henvendelser om aktindsigt vil blive behandlet fra sag til sag.

Det forhold, at Midttrafiks direktør er medlem af bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S, medfører ikke, at Midttrafik som organisation - herunder Bestyrelsen for Midttrafik - har adgang til materiale fra ikke offentliggjorte dagsordener og referater. Det er alene repræsentanter for interessenterne, der er berettiget til at orientere de, der har valgt dem.

Der afholdes også interessentskabsmøder i Aarhus Letbane I/S. Disse møder har åben dagsorden, og de offentliggøres på internet. Indtil videre er det på Midttrafiks hjemmeside, under letbanens nyheder. Aarhus Letbane I/S arbejder med at etablere egen hjemmeside.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

## 15. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 17. maj 2013.*

### Sagsfremstilling

#### Imagekampagne 2013

I september relancerer administrationen imagefilmen "Bussen" fra 2012. Imagefilmen blev taget særdeles godt imod sidste år, og igen i år vil filmen danne grundlag for en imagekampagne, som skal være med til at påvirke omdømmet for den kollektive trafik. Et godt omdømme er til stadighed en vigtig forudsætning for at kunne fastholde Midttrafiks eksisterende kunder og tiltrække nye. Og ikke mindst at skabe stolthed blandt medarbejdere, busselskaber og chauffører.

Kampagnen vil også i år fokusere på den unge målgruppe. Filmen vises i biografen og på online medier, ikke mindst Facebook. Facebook bliver helt central i kampagnen. Her vil der være en konkurrence, som skal være med til at skaffe endnu flere "likers". Kunderne vil også møde kampagnen i og på busserne samt ved busstoppestederne i bybusbyerne.

Budskaberne i kampagnen er fortællingen om bussens mange fordele serveret med humor og overdrivelse. Men kampagnen krydres også med budskaber, som seriøst fortæller om helt konkrete forhold som fx "Her stopper BUSSEN, det gør den også mere end 5.000 andre steder i Midttrafik" og "Her kører BUSSEN, det gør den også på 673 andre ruter i Midttrafik".

./. Der vedlægges eksempler fra imagekampagne 2013.

#### Nyt busbane informationssystem med realtid på Viborg Rutebilstation

Et helt nyt busbaneinformationssystem (Lane Management system) blev 10. og 11. juni 2013 installeret på Viborg Rutebilstation. Først i løbet af juli måned vil udstyret være fuldt implementeret i alle busser. Derfor vil den første måned være præget af uregelmæssig information på skærmene.

Når udstyret er installeret i alle busser i løbet af juli måned, kan kunderne se frem til at få skærme med realtidsinformation på de større stoppesteder og på rutebilstationen. Det vil sige, at man får oplyst, hvis bussen er forsinket i forhold til køreplanen – og hvor meget. Realtidsoplysningerne vil også kunne ses på Rejseplanen.dk og på Rejseplanens app.

Det gamle informationssystem på rutebilstationen var nedslidt og krævede en del manuel betjening.

### **Aarhus Kommunes erhvervsplan**

Aarhus Kommune har udsendt udkast til ny Erhvervsplan for Aarhus 2014-2017 i høring. Aarhus Kommune har inviteret Midttrafik til at deltage i arbejdet med udarbejdelse af planen gennem en arbejdsgruppe, der har drøftet "Infrastruktur og byudvikling".

Deltagelsen har givet Midttrafik mulighed for at komme med synspunkter til hvordan den kollektive trafik kan bidrage til styrkelse af det lokale erhvervsliv.

En af anbefalingerne i det fremlagte udkast til Erhvervsplan handler om at undersøge mulighederne for at etablere tracéer (baner) til letbane – men uden strøm og skinner – med henblik på at benytte dem som busbaner, indtil en letbane kan etableres. En sådan model vil i en overgangsperiode være med til at styrke den kollektive trafik i Aarhus og dermed gøre den mere attraktiv i konkurrence med bilerne.

Midttrafik bidrager gerne til en analyse af sådanne muligheder. En oplagt mulighed ville være – med udgangspunkt i det eksisterende A-bus net - at undersøge mulighederne for bedre fremkommelighed – herunder etablering af busbaner, der på et senere tidspunkt vil kunne anvendes til letbane.

### **Kundernes dag**

4. juni 2013 holdt Aarhus City "Open by Night". Samme dag havde Midttrafik valgt at holde "kundernes dag" i Aarhus.

Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje serverede kaffe og rundstykker for kunderne på 3 udvalgte steder i Aarhus kl. 6.30 – 8.00 og om eftermiddagen kl. 15.00-16.30 serveredes kaffe og lidt sødt.

Der er ca. 100.000 rejser dagligt i busserne Århus-området. Midttrafik ville gerne give kunderne en god oplevelse, som tak for et godt samarbejde. Det var en blanding af medarbejdere i Midttrafik og busselskabet Aarhus Sporveje, der serverede kaffe for ventende kunder på centrale steder i byen.

### **Thykjær A/S og Midttrafik forlænger kørsel efter VAT 7. udbud**

Efter aftale med Region Midtjylland har Midttrafik forhandlet med Thykjær A/S om en kontraktforlængelse af kørsel efter VAT's 7. udbud. Horsens, Hedensted, Ikast-Brandø og Ringkøbing-Skjern kommuner er øvrige bestillere.

På den baggrund har Thykjær A/S og Midttrafik indgået aftale om en 3-årig forlængelse af kontrakten efter VAT's 7. udbud. Kontraktforlængelsen er gældende i perioden fra 29. juni 2014 til 25. juni 2017.

Kontraktforlængelsen indgås på baggrund af følgende vilkår:

- Bestemmelsen om maksimal busalder og gennemsnitlig busalder lempes med 3 år.
- Regionale kontraktbusser males i overensstemmelse med Midttrafiks aktuelle designmanual.
- Den faste månedlige busbetaling for lokale busser i Hedensted Kommune reduceres fra 18.351,77 kr. til 15.000 kr. (Kontraktpriser marts 2005).
- Kontraktbetalingen reguleres med udgangspunkt i omkostningsindekset (månedlig regulering) efter nærmere aftale parterne imellem.

- Thykjær A/S frasiger sig sin 9 måneders opsigelsesfrist.
- Midttrafik kan opsigse lokale ruter med minimum et halvt års varsel, uden at skulle kompensere Thykjær A/S.

Øvrige kontraktbestemmelser fastholdes på uændrede vilkår.

VAT's 7. udbud omfatter cirka 140.000 køreplantimer, heraf cirka 80.000 timers regional kørsel. Kørslen udføres med cirka 80 kontraktbusser, hvoraf knap 50 er regionale busser. Bestillerne har kvitteret for resultatet af forhandlingerne.

### **Udbud af gasbusser i Holstebro**

Holstebro Kommunes Teknik- og Miljøudvalg besluttede på møde 6. maj 2013, at kommunen i et forestående udbud

- udelukkende ønsker tilbud på gasbusser til betjening af bybustrafikken.
- ønsker optionstilbud på gasbusser til oplandsruter.
- forestår indkøb af gas. I forbindelse hermed udarbejder Midttrafik et forslag til en incitamentsmodel for sparet brændstof (gas).

På den baggrund har administrationen primo juni offentliggjort udbudsbetingelser for prækvalifikation. Udbuddet foregår efter forhandling, hvorfor tilbudsgiverne prækvalificeres, inden offentliggørelse af de endelige udbudsbetingelser.

Arbejdet omkring udarbejdelse af de endelige udbudsbetingelser pågår aktuelt mellem Holstebro Kommune og Midttrafik. Bestyrelsen forventes at skulle tage stilling til tildeling af kontrakt på bybusserne i Holstebro i januar 2014.

### **Høringssvar fra Trafikselskaberne i Danmark vedr. evaluering af Lov om Trafikselskaber**

Foreningen Trafikselskaberne i Danmark har 31. maj 2013 afgivet høringssvar til Transportministeren om den rapport om evaluering af Lov om Trafikselskaber, som Bestyrelsen blev orienteret om på mødet 17. maj 2013.

./.. Trafikselskaberne i Danmarks høringssvar vedr. Lov om trafikselskaber vedlægges.

Trafikselskaberne i Danmarks høringssvar sætter fokus på nogle af de samme emner, som Midttrafik gjorde i sit høringssvar, fx ansvaret for stoppesteder og finansiering heraf, tilladelser til rutekørsel kan medføre risiko for udhulning af økonomien i den kollektive trafik og opbakning til ø-kommuners mulighed for at træde ud. Trafikselskaberne i Danmark foreslår, at der i loven indføres mulighed for øget samarbejde på tværs af trafikselskaber, hvilket administrationen i Midttrafik er enig i.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- eksempler fra imagekampagne 2013
- Trafikselskaberne i Danmarks høringssvar vedr. Lov om trafikselskaber

---

1-00-1-13

## 16. Eventuelt