



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

16. august 2013 kl. 09.00

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Udkast til Trafikplan 2013-2017	1
2	Konkret implementering af miljømål	3
3	Fremtidige priser på kontantbilletter for pensionister	6
4	Justering af rejseregler vedr. billetkontrol	8
5	Flextur venneaftale på tværs af regionsgrænsen til Sydtrafik	10
6	Vederlag til medlemmer af Bestyrelsen i Midttrafik	12
7	Orientering om Nordvestprojektet	14
8	Orientering om passagertællinger 2012	16
9	Orientering om ny hjemmeside og nyt trafikinformationssystem	18
10	Orientering om tillæg til udmøntningsaftalen med Aarhus Kommune	20
11	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	21
12	Eventuelt	25

1-30-75-1-9-09

1. Udkast til Trafikplan 2013-2017

Resumé

På baggrund af en borgerhøring, 2 temamøder med bestillere og busselskaber samt analyser af bl.a. den fremtidige befolkningsudvikling har Midttrafik nu udarbejdet et udkast til Trafikplan 2013-2017.

Trafikplanen arbejder med flere tilfredse kunder, bedre sammenhæng, fokus på public service samt bæredygtig kollektiv trafik. Der er opstillet mål for udviklingen i planperioden. Nogle af målene er meget målbare – andre er mere vurderinger af udviklingen.

Det foreslås, at udkastet til Trafikplan 2013-2017 sendes til bestillerne i høring.

Sagsfremstilling

I henhold til Lov om Trafikselskaber skal alle trafikselskaber mindst hvert 4 år udarbejde en Trafikplan som opfølgning på Statens plan for jernbanetrafik.

./ Midttrafik har nu udarbejdet vedlagte udkast til Trafikplan 2013-2017. Trafikplanen er udarbejdet med udgangspunkt i den vedtagne Strategiplan for Midttrafik.

Udkastet til Trafikplan 2013-2017 indeholder tekniske analyser af den fremtidige passagerudvikling baseret på undersøgelser af befolkningsudviklingen, konsekvenser af takstnedsættelser samt konsekvenser af Statens jernbaneplan. Desuden er udkastet baseret på den gennemførte borgerhøring og de gennemførte debatmøder med kommuner, region og busselskaber i foråret 2013.

Helt overordnet kan man i Midttrafik de kommende år forvente en vækst i behovet for og brugen af den kollektive trafik, men billedet er meget forskelligt i de forskellige områder af Midt- og Vestjylland. I store dele af Østjylland – og i særlig grad i Aarhus – kan forventes en øget efterspørgsel efter kollektiv trafik. I områderne, hvor der er længere mellem husene vil efterspørgsel de kommende år blive udfordret, og der er derfor behov for at styrke arbejdet med andre betjeningsformer i den kollektive trafik – fx i form af Flextur.

Trafikplanen er bygget op omkring 4 temaer, nemlig:

- Flere tilfredse kunder.
- Bedre sammenhæng.
- Fokus på Public Service.
- Bæredygtig kollektiv trafik.

For hvert tema er opstillet mål, og Midttrafik peger på indsatsområder, der kan iværksættes i planperioden for at løfte de opstillede mål. Disse indsatsområder skal gennemføres i samarbejde mellem Midttrafik, kommunerne, Region Midtjylland og busselskaberne.

3 indsatsområder er i særlig grad fremhævet i Trafikplan 2013-2017. Det er:

- Steder med en begrænset efterspørgsel. Den demografiske udvikling i de kommende år betyder færre kunder de steder, der er langt mellem husene. Der er behov for at arbejde med andre betjeningsformer end den traditionelle busbetjening, hvis der fortsat skal sikres kollektiv trafik på et acceptabelt niveau i disse områder.
- Steder med stor efterspørgsel. De østjyske byer – og i særlig grad Aarhus – kan forvente øget efterspørgsel efter kollektiv trafik. Det skyldes primært tilflytning af mange unge mennesker – og i Aarhus også etablering af Letbanen. De steder hvor efterspørgslen er stor, bør der arbejdes med at fastholde og udvikle et kollektivt trafiksystem, hvor bussen kører ofte, hvor den kan komme hurtigt frem, og hvor faciliteter i øvrigt er indbydende og moderne.
- På tværs af regionen. Det regionale rutenet udgør sammen med togbetjeningen rygraden i den kollektive trafik i Midttrafiks område, og bør i særlig grad indrettes efter uddannelsessøgendes og pendleres behov. Det anbefales at dette net fortsat opstrammes til direkte og hyppig betjening, med konsekvente og letforståelige køreplaner.

Trafikplanen er tænkt som et inspirationskatalog for samarbejdet omkring den kollektive trafik i Midttrafiks område i de kommende 4 år. Trafikplanen forudsættes således anvendt som baggrundsmateriale for de drøftelser der til stadighed finder sted mellem Midttrafik, bestillerne og busselskaberne i planperioden. Det er håbet at Trafikplanen kan medvirke til at sikre en udvikling, der stemmer overens med de ønsker, kunderne har, og som er tilpasset de økonomiske muligheder, der er hos bestillerne.

Administrationen foreslår, at udkastet til Trafikplan 2013-2017 sendes til bestillerne i høring. På baggrund af de modtagne høringssvar forventes et endeligt forslag til Trafikplan 2013-2017 fremlagt til Bestyrelsens godkendelse på mødet 11. oktober 2013.

Direktøren indstiller,

at udkast til Trafikplan 2013-2017 sendes i høring hos kommuner og Region Midtjylland.

Bilag

- udkast til Trafikplan 2013-2017

1-34-70-2-08

2. Konkret implementering af miljømål

Resumé

I Midttrafiks strategiplan 2013-2016 er fastlagt en række konkrete måltal, der skal sikre det overordnede mål om »Dygtige leverandører«. Leverandørerne bliver bl.a. målt på deres evne til at reducere brændstofforbrug og CO₂-udslip. Administrationen har på den baggrund udarbejdet forslag til, hvorledes måltallene for reduktioner i brændstof og CO₂ kan opnås.

Sagsfremstilling

I Midttrafiks miljøstrategi fra 2010 er det besluttet, at Midttrafiks buskørsel skal udvikle sig i en miljøvenlig retning. Miljøstrategien beskriver samtidig, at en årlig miljøkortlægning »skal bruges til at udvikle et bedre grundlag til konkretisering af miljøstrategien i form af særlige mål og indsatsområder«. Siden 2010 har administrationen derfor indsamlet data om bussernes euronorm og brændstofforbrug med henblik på at kunne fastsætte konkrete mål for reduktionen af klima- og miljøpåvirkningerne fra busdriften.

På baggrund af de indsamlede data har Midttrafik i sin strategiplan for 2013-2016 angivet konkrete miljømål for udviklingen i bussernes brændstofforbrug og CO₂-udslip.

Målene er:

- Reduktion på 5 % i brændstofforbrug og CO₂-udslip fra 2011-2014
- Reduktion på 5 % i brændstofforbrug og CO₂-udslip fra 2014-2016

Administrationen anbefaler, at ambitionsniveauet hæves, så målet for reduktion bliver 5 % årligt i perioden 2013-2016.

Midttrafiks miljøtiltag

Bussernes brændstofforbrug pr. kilometer beskriver forbruget af fossile ressourcer, samt indikerer bussernes miljøpåvirkning. Da alle Midttrafiks busser i dag kører på fossil diesel, medfører brændstofforbrugsreduktioner tilsvarende reduktioner i CO₂-udslippet.

Udviklingen i brændstofforbruget og CO₂-udslippet kan bl.a. påvirkes via en optimering af busparken (fx gennem anvendelse af nyere busser, mindre busser eller effektiviseret teknologi), og optimering af selve kørslen (fx gennem chaufføruddannelse, reduceret tomgang).

For at nå de to fastsatte miljømål kan Midttrafik arbejde med følgende tiltag:

- Nøje vurderinger af bussernes kapacitetskrav i forbindelse med udbud, idet mindre busser har et reduceret brændstofforbrug. Administrationen har allerede gode erfaringer med at nedsætte kapacitetskravet fra 3- til 2-akslede busser, samt med anvendelse af mini- og midi-busser, som både medfører klima- og økonomiske gevinster. Disse erfaringer skal videreføres i kommende udbud.
- Midttrafik stiller i dag minimumskrav til bussernes brændstofforbrug, som dog ikke udelukker nogle bustyper eller busmærker. Det er samtidig muligt at skærpe kravet, hvis bestilleren fx ønsker at indsætte hybrid- eller letvægtsbusser.

- Fastholdelse af minimumskrav til Euro-normen ved udbud samt positiv vægtning af tilbud med højere Euro-norm i regionale kontrakter.
- Skærpelse af minimumskrav til Euro-norm fra 5 til 6 i bybuskontrakter på otte år (alternativt kan mindstekravet til Euro-norm hæves fra 5 til EEV, der ligger mellem Euro 5 og 6).
- Fastholdelse af brændstofbonus i kontrakter med bybusser og muligvis landevejsbusser. Bonusordningen kan blandt andet sikre busselskabernes kontinuerlige fokus på kunde- og miljøvenlig kørsel.
- Bestillerrådgivning vedr. anvendelse af energieffektive busser, som fx mindre busser, hybridbusser og letvægtsbusser.
- Samarbejde og partnerskaber med bestillere og busselskaber vedr. tiltag og forskning, der kan reducere brændstofforbrug og/eller CO2-udslip.

Udvikling af bussernes CO2-udslip

CO2-udslippet kan reduceres yderligere, uafhængigt af brændstofforbruget, ved at anvende alternative brændstoffer eller teknologier i buskørslen, som fx biodiesel, biogas eller elbusser.

Midttrafik deltager aktuelt i projekter, som skal bidrage til reduktion af CO2-udslippet, bl.a. udbud af gasbusser i Holstebro, elbusser på Samsø samt øget anvendelse af biodiesel på regionale ruter.

Betydning mål for bestillere og kunder

Miljøet og klimaforandringer er et væsentlig fokusområde for både politikere og befolkning. En grøn profil er fortsat et af de bedste salgsargumenter for den kollektive trafik - det gælder både for nuværende og potentielle kunder.

En fastlæggelse af konkrete miljømål kan således benyttes som dokumentation overfor omverden – heriblandt kunder og bestillere - for, at bussen er det miljørigtige alternativ. Samtidig vil den samfundsmæssige miljøgevinst blive endnu større, hvis flere kunder tiltrækkes til den kollektive trafik. For busserne er kun et grønt alternativ til privatbilismen, hvis de har tilpas mange passagerer.

De foreslåede tiltag til opnåelse af miljømålene har kun begrænset økonomisk betydning. Blandt andet vil der ikke blive stillet betydeligt skærpede krav i de udbud, hvor der i forvejen kræves indsættelse af nyt busmateriel fra kontraktstarten. Dette vil typisk være længerevarende kontrakter på regionale ruter og bybusser. Således vil alle nyproducerede busser fra 2014 være Euro 6.

I nogle tilfælde kan et miljømæssigt fokus tilmed være besparende for Midttrafiks bestillere. Dette gælder for eksempel et forøget fokus på kapacitetskravet med henblik på indsættelse af 2-akslede busser frem for 3-akslede busser, eller indsættelse af minibusser fremfor almindelige 12 meter busser, hvor dette er muligt. På samme måde kan en brændstofbonus medvirke til en mere regulær kørsel med busserne, hvilket gavner både kundes rejseoplevelse og reducerer slitagen på busserne.

Målopfølgning

Målopfølgning foretages hvert år i forbindelse med dataindsamling af bus- og brændstofforbrugsoplysninger fra Midttrafiks busselskaber. Årlig status for det foregående køreplanår kan fremlægges Bestyrelsen i løbet af kalenderårets fjerde kvartal.

Direktøren indstiller,

- at** der arbejdes med et mål om en årlig reduktion på 5 % i brændstofforbruget og CO2-udslippet.
- at** konkretiseringen af de implementerede miljømål godkendes.

1-25-1-13

3. Fremtidige priser på kontantbilletter for pensionister

Resumé

Det er besluttet i Bus & Tog Styregruppen, at der skal indføres et Landsdækkende Enkeltbilletsystem samtidig med rejsekortet implementeres i hele landet. Det forventes at den landsdækkende enkeltbillet indføres fra januar 2015. De jyske trafikskaber har aftalt en fælles jysk prisrække for voksen billetter fra januar 2015.

Der skal tages stilling til, hvorledes priserne på pensionistbilletter skal være i Midttrafik, når det landsdækkende enkeltbilletsystem implementeres.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen behandlede på mødet 27. april 2012 Midttrafiks godkendelse af en fælles jysk takstrække for voksenbilletter. Administrationen i NT, Sydtrafik og Midttrafik har aftalt, at der planlægges takstændringer i både 2014 og 2015, således at der fra januar 2015 vil være nedenstående forslag til fælles jysk takstrække for voksenbilletter.

Jysk Takstrække								
Zoneantal	2	3	4	5	6	7	8	9
Kontant Voksen	22,00	31,00	41,00	51,00	61,00	71,00	81,00	91,00

I det landsdækkende enkeltbilletsystem er det forudsat, at der aftales 2 takstrækker. Henholdsvis en takstrække for "HEL" billetter og for "DELVIS":

- HEL anvendes til voksen priser.
- DELVIS (altid 50 % af HEL) anvendes til alle andre passagertyper end voksen. Dvs. barn, hund, cykel mm.

Midttrafiks nuværende priser for pensionister er:

- Korte rejser, 2-4 zoner. Der er samme priser for pensionist og voksen.
- Rejser på 5 zoner og derover. Der er 4-18 % rabat på pensionistbilletter.

Denne struktur kan ikke opretholdes og priserne på pensionist kontantbilletter skal tilpasses det nye enkeltbilletsystem.

Det er nødvendigt at Bestyrelsen tager stilling til de kommende kontantpriser for pensionister på nuværende tidspunkt, for at administrationen i september kan fremsætte et forslag til nye takster fra januar 2014 der samtidig overholder takststigningsloftet.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2014 til 1,3 %.

Der er følgende muligheder:

1. Fra januar 2015 er der samme billetpriser for voksen og pensionist.
2. Fra januar 2015 sælges pensionistbilletter til 50 % af voksen priser.

./ De to muligheder gennemgås i vedlagte "Notat om priser på kontantbilletter til pensionister".

Ad 1) Samme billetpriser for voksen og pensionist fra 2015

Dette scenarie medfører stigninger i priserne på kontantbilletter for mellemlange og lange rejser, fordi priserne over 5 zoner i dag er rabatterede. Derimod er der ingen prisstigninger for rejser på 2-4 zoner.

Administrationen har estimeret den årlige provenustigning i billetindtægterne til ca. 1,0 mio. kr., hvis pensionistbilletterne hæves til samme takster som voksenbilletter. Der må dog forventes en substitution til køb af pensionist klippekort. Det vil reducere merprovenuet.

Ad 2) Pensionistpriser til 50 % af Voksen pris fra 2015

Dette scenarie medfører store prisnedsættelser på kontantbilletter for pensionister. Alle kontantbilletter, uafhængigt af zoneafstand, skal nedsættes.

Prisnedsættelserne vil medføre et betydeligt fald i Midttrafiks indtægter og dermed et højere tilskud til busdrift for bestillerne. Der vil være en afsmittende effekt på indtægter fra klippekort, fordi priserne på pensionist klippekort også skal nedsættes. Midttrafiks administrative omkostninger vil endvidere blive højere, fordi der skal trykkes særlige pensionistklippekort.

Administrationen vurderer, at nedsættelserne vil betyde et samlet provenutab ved dette scenarie på 11,7 mio. kr.

Andre trafikskaber

Nordjyllands Trafikskaber har, som det eneste trafikskaber, valgt at prisen for kontantbilletter til pensionister skal være 50 % af voksenpriserne. I øvrige trafikskaber er der samme billetpriser for voksen og pensionister.

Direktøren indstiller,

- at** priser på kontantbilletter til pensionister fra januar 2015 skal være den samme som voksen kontantbilletter.
- at** administrationen i kommende takstforslag fra januar 2014 indarbejder højere pensionistpriser på kontantbilletter fra 5 zoner og opefter for at udjævne stigningerne over 2 år.

Bilag

- Notat om priser på kontantbilletter til pensionister

1-47-70-1-08

4. Justering af rejseregler vedr. billetkontrol

Resumé

I forbindelse med, at G4S delvist overtager opgaven med at gennemføre billetkontrol i bybusserne i Aarhus skal rejsereglerne justeres i forhold til afsnittet om billetkontrol.

Sagsfremstilling

Midttrafiks rejseregler omfatter bl.a. regler om billetkontrol, herunder opkrævning af kontrolafgifter.

I forbindelse med, at G4S delvist overtager opgaven med billetkontrol i bybusserne i Aarhus pr. 1. august 2013 skal rejsereglerne justeres.

Udstedelse af kontrolafgift

Midttrafik har fået juridisk vurderet, at udstedelse af kontrolafgifter antageligt betragtes som myndighedsudøvelse, der ikke kan udføres af en privat virksomhed. Selve kontrol-opgaven i bussen er forvaltningsvirksomhed, der kan udføres af en privat virksomhed.

Midttrafik har derfor justeret sin procedure, så billekontrollørerne i bybusserne i Aarhus alene udfører selve kontrollen af billetter og kort. Når der træffes kunder uden gyldig bil-let, noteres de nødvendige oplysninger for efterfølgende sagsbehandling, og kunden kvitterer for oplysningernes rigtighed.

På baggrund af de oplysninger, kontrollørerne registrerer i bussen, laver Midttrafiks ad-ministration en sagsbehandling og træffer en afgørelse om en evt. kontrolafgift, der i så fald sendes til kunden. Betalingsfristen, klagefristen samt fristen for fremvisning af glemt periodekort påbegyndes fra det tidspunkt, afgørelsen sendes fra administrationen, typisk 1-2 dage efter kontrollen i bussen.

Kontrollørerne i bybusserne i Aarhus giver i modsætning til tidligere således ikke længe-re kunden en kontrolafgift med et indbetalingskort, men giver i stedet kunden en blanket med de oplysninger, der er noteret.

Klager over afgørelsen behandles i første omgang af Midttrafiks administration, og be-svarelsen af klagen vil indeholde en klagehenvi-sning til Ankenævnet for bus, tog og me-tro. Klager over kontrollørerne behandles ligeledes af Midttrafiks administration.

Midttrafiks egne kontrollører kunne principielt som hidtil udstede en kontrolafgift. Admi-nistrationen finder det vigtigt, at alle kunder i bybusserne i Aarhus behandles ens, så den justerede procedure indføres for alle kunder i bybusserne i Aarhus, uanset om de møder en kontrollør ansat af Midttrafik eller af G4S.

Administrationen indstiller, at Midttrafiks rejseregler justeres i forhold til ovenstående.

Kontantbetaling af kontrolafgift

Kunderne har hidtil haft mulighed for at betale en kontrolafgift kontant i bussen, så de undgik at blive registreret i Midttrafiks system. Ganske få kunder har hvert år benyttet sig af dette.

Det er uhensigtsmæssigt at skulle modtage kontantbetaling i bussen af flere grunde. Dels forudsætter det procedurer for håndtering af kontanter og sikring mod svig. Dels modvirker det Midttrafiks mulighed for at politianmelde jf. Straffelovens § 298 "Med bøde eller fængsel indtil 6 måneder straffes den, som.....uden erlæggelse af den fastsatte betaling tilsniger sig adgang tilbefordring med offentligt samfærdselsmiddel." Denne mulighed anvendes over for kunder, der gentagne gange kører uden gyldig billet eller kort. Hvis ikke hvert tilfælde kan dokumenteres, kan politianmeldelse ikke foretages.

Ved at fjerne muligheden for kontantbetaling må det samtidig forventes, at kontrolafgifter udstedt til udlændinge (turister osv.) bliver sværere at inddrive.

Af hensyn til muligheden for at kunne politianmelde kunder, der ofte kører uden gyldig billet, anbefaler administrationen at fjerne muligheden for at betale kontant til kontrolløren og dermed undgå registrering hos Midttrafik. Denne ændring bør gælde både i bybusserne i Aarhus og i øvrige busser og privatbaner.

Direktionen har midlertidigt ændret rejsereglerne som beskrevet, indtil emnet har været behandlet i Bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

- at** rejsereglerne ændres således, at kunderne i bybusserne i Aarhus fremover får udleveret en kontrolblanket i stedet for et indbetalingskort ved konstateret manglende billet, idet et indbetalingskort tilsendes efter sagsbehandling i administrationen.
- at** muligheden for at modtage kontant betaling af kontrolafgifter i busserne og privatbaner bortfalder.

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

5. Flextur venneaftale på tværs af regionsgrænsen til Sydtrafik

Resumé

Flere kommuner i Sydtrafik og Midttrafiks områder har tilsluttet sig støttet Flextur. Nogle af kommunerne har et ønske om at kunne indgå støttet Flextur venneaftale på tværs af regionsgrænsen for at kunne tilbyde borgerne mere fleksibel kollektiv transport. Administrationen indstiller en model for dette.

Sagsfremstilling

Flextur venneaftale over regionsgrænsen til Sydtrafik

Midttrafiks administration har modtaget henvendelse fra Hedensted og Ikast-Brande kommuner, som ønsker at indgå støttet Flextur venneaftale på tværs af regionsgrænsen.

Ringkøbing-Skjern Kommune har pr. 1. december 2012 indgået støttet Flextur venneaftale med Varde Kommune til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr.

Sydtrafik har tilkendegivet, at de er interesseret i at indgå en Flextur venneaftale på tværs af regionsgrænsen.

Da serviceniveau og takster ikke er harmoniseret i de to trafikelskaber, har Sydtrafik og Midttrafik indgået en administrativ aftale om en fælles takst og serviceniveau, som fremgår af nedenstående:

- Aftalen omfatter de kommuner, der har grænse til Region Syddanmark, altså: Ringkøbing-Skjern, Herning, Ikast-Brande, Hedensted, Vejle, Billund og Varde kommuner.
- Én fælles "Regions-Flexturs" variant, hvor man kan køre på tværs af regionsgrænsen til 5 kr./km, minimum 35 kr.
- Alle dage fra kl. 06.00 - 24.00.
- Der kan medtages hjælpemidler.
- Medrejsende kan komme med til 75 % af prisen.
- Kørsel på tværs af kommuner indenfor eget trafikelskab, skal være på eksisterende niveau.
- Der kan udelukkende indgås aftale med en nabokommune med sammenfaldende kommunegrænse.

Eneste afvigelse fra Midttrafiks nuværende takst og serviceniveau er taksten på 5 kr. pr. km minimum 35 kr.

Sydtrafiks bestyrelse orienteres om indgåelse af Flextur venneaftalen på tværs af regionsgrænsen på bestyrelsesmøde 30. august 2013.

Midttrafik har i dag 3 forskellige Flextur takster på henholdsvis, 4 kr. pr. km/min. 30 kr., 7 kr. pr. km/min. 35 kr., samt 14 kr. pr. km/min. 70 kr. Administrationen foreslår, at der indføres en 4. regionsoverskridende takst på 5 kr. pr. km/min. 35 kr., som skal være gældende for alle støttede Flextur venneaftaler over regionsgrænsen. Administrationen vil på sigt arbejde for, at den regionsoverskridende takst bliver 4 kr.

Ringkøbing-Skjern Kommunes venneaftale med Varde Kommune vil blive harmoniseret med den nye standardtakst.

Det er frivilligt for den enkelte kommune, om de ønsker at indgå en venneaftale over regionsgrænsen. Hvis de ønsker det, skal det være til de nævnte takster og vilkår.

Det forventes, at de første kommuner tilslutter sig Flextur venneaftalen over regionsgrænsen medio oktober 2013.

Direktøren indstiller,

at støttet Flextur venneaftale over regionsgrænsen godkendes.

1-00-1-13

6. Vederlag til medlemmer af Bestyrelsen i Midttrafik

Resumé

Reglerne for vederlag for medlemmer af bestyrelsen i Midttrafik har været uændrede siden 2008. Niveauet er alene reguleret med udviklingen i folketingsmedlemmers grundløn. Administrationen foreslår, at Bestyrelsen på baggrund af arbejdet i denne valgperiode drøfter, om det skal indstilles til Statsforvaltningen, at vederlaget for den kommende bestyrelse fra 2014 kan reguleres.

Sagsfremstilling

Bestyrelsesmedlemmer i Midttrafik honoreres ved, at der ydes vederlag. Bestyrelsesmedlemmet kan dog vælge at modtage diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. i stedet for vederlag.

Niveauet for vederlaget skal godkendes af Statsforvaltningen og det nuværende niveau er godkendt i marts 2008. Bestyrelsesformanden får ca. 206.000 kr. årligt (2013-niveau), mens hver næstformand får 25 % af dette beløb og hvert menigt medlem får 12½ %.

./ Administrationen har i vedlagte notat "Vederlag til bestyrelsesmedlemmer i Midttrafik" sammenlignet vederlagsniveauet i Midttrafik med udvalg i KL og øvrige selskaber samt foretaget en vurdering af niveauet baseret på mødeaktivitet m.m. i indeværende valgperiode.

Midttrafiks niveau for vederlag til bestyrelsesformanden ligger på niveau, mens næstformænd og menige medlemmer relativt får mindre.

Der er særlige forhold i Midttrafik, som ikke kendes fra de andre trafikelskaber:

- Midttrafik har sit eget busselskab, som Bestyrelsen for Midttrafik også er bestyrelse for.
- Midttrafik har en vigtig koordinerende funktion i forhold til den østjyske letbane, hvor Midttrafik har ansvaret for at varetage ledelsen af den politiske følgegruppe. Formanden for følgegruppen for den Østjyske Letbane får ikke et særskilt honorar herfor.

Det bemærkes, at bestyrelsesformanden for Midtjyske Jernbaner A/S får et særskilt honorar på 25.000 kr. af Midtjyske Jernbaner A/S for dette hverv.

I notatet redegør administrationen for forhold, der kunne tale for, at vederlaget for næstformænd og menige medlemmer søges hævet, så næstformænd får 30-40 % af bestyrelsesformandens vederlag og menige medlemmer får 20 %.

Administrationen foreslår, at Bestyrelsen drøfter, om der skal ansøges om ændring i vederlagets størrelse for næstformænd og menige medlemmer, og i givet fald til hvilket ni-

veau. Administrationen anbefaler, at ansøgningen skal udformes således, at rammerne for evt. ændret vederlag er på plads, så den bestyrelse, der tiltræder i januar 2014 efter nyvalg, kan træffe beslutning, om man ønsker at udnytte rammerne.

Administrationen anbefaler, at et evt. særskilt honorar til formanden for følgegruppen for den Østjyske Letbane drøftes i følgegruppen, der i givet fald beslutter og finansierer honoraret. Administrationen undersøger, om et sådant honorar skal godkendes af Statsforvaltningen.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen drøfter, om Midttrafik skal søge Statsforvaltningen om at ændre rammen for vederlagets størrelse for næstformænd og menige bestyrelsesmedlemmer i den kommende bestyrelse fra 2014, samt hvilket niveau der i så fald skal ansøges om.
- at** et honorar til formanden for følgegruppen for den Østjyske Letbanen drøftes og besluttet i følgegruppen.

Bilag

- Vederlag til bestyrelsesmedlemmer i Midttrafik

1-34-75-3-1-11

7. Orientering om Nordvestprojektet

Resumé

Som en udløber af konferencen om kollektiv trafik i landområder, som Midttrafik afholdt i efteråret 2011, har Midttrafik, Lemvig Kommune og Holstebro Kommune sammen med en ekstern konsulent gennemgået den kollektive trafik og den kommunale kørsel i de 2 kommuner. Administrationen orienterer om resultatet af arbejdet.

Sagsfremstilling

Midttrafik har sammen med kommunerne og en konsulent udarbejdet en rapport om analysen, som vil blive behandlet politisk i de 2 kommuner. Undervejs i projektet har der været et temamøde med deltagelse af politikere og embedsmænd.

Rapportens primære anbefaling er, at kommunerne øger kendskabet til det samlede omfang af den kommunale kørsel i kommunerne, og gennemfører tiltag til at reducere udgifterne. Dette foreslås at ske, gennem ansættelse af en transportkoordinator – inspireret af den måde det sker på i Syddjurs Kommune. En transportkoordinator skal kunne etablere et samlet overblik over de enkelte kørselsordninger, som er en forudsætning for at kunne gennemføre et koordineret udbud med forventet besparelse til følge.

Derudover indeholder rapporten andre effektiviseringsforslag, og det foreslås at Holstebro Kommune overvejer at etablere Flextur til laveste takst – og indgå aftale med Lemvig Kommune om kørsel på tværs af kommunegrænsen. Lemvig Kommune har 1. april 2013 indført Flextur til laveste takst.

Analysen omhandler al kollektiv trafik i de 2 kommuner – bortset fra bybusserne i Holstebro – samt al anden kommunalt betalt kørsel.

Tog er en helt central hjørnesteen i betjeningen i de 2 kommuner. Det drejer sig om banestrækningerne Skjern-Holstebro-Struer, Herning-Holstebro-Struer, Viborg-Skive-Struer og Lemvigbanen. Dertil kommer 10 regionale busruter, 6 lokale og 31 rabatruiter, der primært betjener skoleelever.

Bortset fra 2 byer, har alle byer over 200 indbyggere kollektiv trafikbetjening. Udgiften til kollektiv trafik pr. indbygger ligger ca. 20-25 % højere i Holstebro og Lemvig end gennemsnittet af de øvrige kommuner. Det skyldes primært, at der er "langt mellem huse".

Den kommunale kørsel består primært af dagcenterkørsel, kørsel til læge og genoptræning, kørsel med elever til specialklasser og kørsel med elever til svømning. Holstebro Kommune har typisk udbudt kørslen – men ikke koordineret på tværs af forvaltninger. Lemvig Kommune har typisk forhandlet aftaler med lokale vognmænd og taxi.

De samlede udgifter i de 2 kommuner ser således ud:

Nettoudgifter, 1.000 kr. – 2012	Holstebro	Lemvig
Kollektiv trafik		
Bybusser	7.108	
Lokale busser – inkl. telebus	5.654	2.860
Rabatruter/skoleruter	11.878	5.521
Elever med Lemvigbanen m.m.		420
Administrativt bidrag til Midttrafik	1.765	458
Kollektiv trafik i alt	26.405	9.259
Kommunal kørsel		
Kørsel til specialklasser	5.850	3.483
Dagcenterkørsel	1.486	573
Kommunal handicapkørsel	1.100	1.754
Handicapkørsel, fritidsformål	759	447
Lægekørsel	459	641
Svømmehalskørsel	540	472
Anden kørsel, m.v.	1.160	366
Kommunal kørsel i alt	11.374	7.736

Det bemærkes at udgifterne til social kørsel i Lemvig næsten er lige så store som udgifterne til kollektiv trafik, men de tilsvarende udgifter i Holstebro er under halvdelen af udgifterne til kollektiv trafik (inkl. bybusser).

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-27-1-13

8. Orientering om passagertællinger 2012

Resumé

Midttrafik har i slutningen af 2012 gennemført en passagertælling på alle regional- og lokalruter samt udvalgte bybusruter. Der er udarbejdet en rapport om passagertællingen, der fremlægges til orientering for Bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Midttrafik har udarbejdet en tællerapport for passagertællinger gennemført ultimo 2012 og med en mindre opfølgning primo 2013. Der er talt passagerer på alle regional- og lokalruter samt udvalgte bybusser. Tællinger på rabatruter gennemføres af kommunerne selv, hvis der vurderes behov for det.

./ Procedure for gennemførelse af tællingerne er nærmere beskrevet i vedlagte rapport for passagertællinger 2012. På ture med stor belastning, er tællingerne gennemført med ekstern hjælp, mens chaufførerne selv har talt på ture med færre kunder. Samlet vurderes tællingen at være af god kvalitet.

De væsentligste konklusioner, der kan udledes af tællerapporten, er:

- Passagertallet på de regionale ruter i Midt- og Vestjylland er faldet. Det skyldes primært de gennemførte effektiviseringer af den regionale kørsel, hvor en række ruter nu primært betjener uddannelsessøgende, mens andre ruter er overgået til kommunal finansiering.
- Passagertallet på de regionale ruter i Østjylland er steget. Det skyldes konsekvenserne af Trafikplan Aarhus, hvor en række regionalruter overtog bybuskørsel på flere indfaldsveje, men det skyldes også en målrettet satsning for at forbedre betjeningen på de strækninger, hvor der er størst kundemæssigt potentiale – nemlig Aarhus-Randers og Aarhus-Silkeborg.
- Samlet er der tale om en fremgang for de regionale ruter på 12 % fra 2011 til 2012. Det skal dog bemærkes at tallet for 2011 var undervurderet, da en række tællinger som forsøg var gennemført ved brug af elektroniske billetmaskiner.
- For bybussernes vedkommende er det bemærkelsesværdigt, at passagertallet i Herning er steget betydeligt. Den forrige tælling fandt sted lige efter indførelse af nyt bybussystem. Dette er nu blevet tilpasset, og det har betydet, at kunderne nu er tilbage i næsten samme omfang som før omlægningen.

Tællerrapporten udsendes til alle bestillere, og giver anledning til drøftelser om den fremtidige udvikling af den kollektive trafik med hver enkelt bestiller. Udover de oplysninger, der fremgår af tællerrapporten, findes også tal helt ned på hver enkelt tur, som stilles til rådighed for bestillerne, og som udgør et centralt planlægningsværktøj for Midttrafik og bestillerne.

Indtil rejsekortet er indført, har Direktionen besluttet at gennemføre tællinger også i bybusser hvert år.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- rapport for passagertællinger 2012

1-15-0-80-1-13

9. Orientering om ny hjemmeside og nyt trafikinformationssystem

Resumé

Administrationen orienterer om, at Midttrafik har fået ny hjemmeside og nyt trafikinformationssystem.

Sagsfremstilling

Ny hjemmeside

Midttrafik lancerede 1. august 2013 en ny hjemmeside. Hjemmesiden er lavet i et såkaldt "responsive design". Det betyder, at hjemmesiden på en brugervenlig måde automatisk tilpasser sig skærmen, uanset om man bruger en pc, tablet eller smartphone.

Hjemmesiden er bygget op, så de oplysninger, kunderne efterspørger mest, er nemmest at finde. Derudover er tilføjet nye og friske farver til siden. Der anvendes de samme farver, som er brugt på dette års trykte køreplaner.

Baggrund

Baggrunden for at skifte til ny hjemmeside er, at den gamle hjemmeside var bygget op i et værktøj, der ikke bruges af ret mange længere, og som efterhånden kun supporteres af ganske få i Danmark. Det gør systemet sårbart for Midttrafik. Derudover er efterspørgslen efter en mere brugervenlig og overskuelig hjemmeside stor – både på pc, tablet og smartphone.

Fordelene for kunderne med den nye hjemmeside er:

- Mere overskuelig hjemmeside, som gør det lettere at finde de mest relevante oplysninger.
- Brugervenlig mobilsite.
- Nyt frisk layout, som appellerer mere til den unge målgruppe.

Allerede få timer efter lanceringen kom de første positive reaktioner fra buskunder via Facebook og telefon.

Ny trafikinformation

Samtidig med den nye hjemmeside, introducerede Midttrafik også et nyt system til trafikinformation. Det nye trafikinformationssystem giver nye fordele både for kunderne, internt og for busselskaberne.

For kunderne betyder det en nemmere tilgang til informationerne ved at:

- Man nu kan søge trafikinformation på hjemmesiden for en specifik rute og dermed kun få information for den rute, man har brug for. Man kan selvfølgelig også vælge en liste over alle trafikinformationer.

-
- Man kan se ud for den enkelte køreplan på hjemmesiden, om der er knyttet trafikinformation til ruten.
 - Trafikinformationen vises også på rejseplanen.dk og Rejseplanens App (fra medio august).

Internt og for busselskaberne betyder det nye trafikinformationssystem, at:

- Det bliver nemmere at afregne overfor busselskaberne.
- Det bliver nemmere at indrapportere trafikinformation, udgåede eller forsinkede ture mv.
- Flere medarbejdere kan tilgå systemet – også kundecenteret – også hvis man i sin arbejdsfunktion er afhængig af oplysninger fra systemet.

Alle busselskaber tilbydes personlig oplæring i systemet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

0-3-2-07

10. Orientering om tillæg til udmøntningsaftalen med Aarhus Kommune

Resumé

Administrationen orienterer om, at der er udarbejdet et tillæg til udmøntningsaftalen med Aarhus Kommune om Busselskabet Aarhus Sporveje.

Sagsfremstilling

I forbindelse med etableringen af Midttrafik blev der indgået en udmøntningsaftale med Aarhus Kommune med henblik på at sikre effektiv styring af Busselskabet Aarhus Sporveje, herunder at økonomiske forhold vedr. Busselskabet alene finansieres af Aarhus Kommune.

KommuneKredit gjorde i efteråret 2012 Midttrafik opmærksom på, at minimum én leasingkontrakt indgået af Busselskabet har tilknyttet en betingelse om solidarisk hæftelse.

Eftersom Busselskabet er ejet af Midttrafik, og Midttrafik er et fællesejet kommunalt/regionalt trafikselskab, betyder betingelsen om solidarisk hæftelse, at KommuneKredit i tilfælde af, at Busselskabet misligholder sine forpligtelser, kan kræve, at Midttrafik (og dermed Region Midtjylland og kommunerne) hæfter herfor.

Der er ingen anledning til at tro, at Busselskabet vil misligholde sine betalingsforpligtelser i forhold til leasingaftalen med KommuneKredit. Men da Busselskabet udelukkende udfører kørsel for Aarhus Kommune, skal Region Midtjylland og de øvrige kommuner i samarbejdet ikke løbe denne potentielle risiko.

På den baggrund har Midttrafik i samarbejde med Busselskabet og Holst Advokater udarbejdet et tillæg til Udmøntningsaftalen.

- ./.
- Tillæg til Udmøntningsaftale mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland vedlægges.

Tillægsaftalen slår fast, at Aarhus Kommune alene hæfter for eventuelle misligholdelser af Busselskabets økonomiske aftaler med tredjemand.

Aarhus Kommunes byråd vedtog 12. juni 2013 enstemmigt tillægget til udmøntningsaftalen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Tillæg til Udmøntningsaftale mellem Aarhus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland

1-00-1-13

11. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 3. juli 2013.

Sagsfremstilling

Kørsel til Grøn Koncert

19. juli 2013 var der Grøn Koncert i Randers, og 20. juli var koncerterne i Aarhus. I begge tilfælde havde Midttrafik i samarbejde med vognmænd, kommunerne og arrangørerne sørget for gode busmuligheder for koncertgæsterne.

I Randers sørgede 2 indsatte ekstrabusser sammen med omlagte regionalbusser og bybusser for, at 12.000 koncertgæster kunne lade bilen stå og tage bussen. Ledige parkeringspladser ved koncertpladsen tydede på, at mange benyttede bussen eller cyklen i stedet.

I Aarhus sørgede indsatte ledbusser på udvalgte ruter samt særligt billetsalg i disse busser for, at en del af de 32.000 koncertgæster kom frem og tilbage. Også her tydede ledige parkeringspladser på, at bussen aflastede trafikken i området.

Erfaringerne fra koncerterne er gode. Samarbejdet med vognmænd, chauffører m.fl. er godt. Nogle buslinjer skal dog have yderligere kapacitet fremover til disse store arrangementer, og busserne bliver også fanget i de trafikale problemer, der er, når man kommer tæt på koncertstederne, herunder også farlige situationer med fodgængere på kørebanen.

Gratis bustransport i forbindelse med EM i Ridning i Herning

Herning Kommune har ønsket at indsatte en ekstrabus på linje 6A og samtidig tilbyde gratis transport for deltagere/publikum i forbindelse med EM i Ridning, som afholdes 20.–25. august 2013 på MCH Arena Herning. Den gratis transport gælder kun bustransporten mellem MCH og bybustterminalen, og kunderne skal fremvises en gyldig billet/armbånd til arrangementet for at komme med bussen.

Bestyrelsen har tidligere bemyndiget Direktionen til at godkende gratiskørsel inden for visse rammer. Herning Kommunes ønske ligger inden for disse rammer, og ønsket er derfor godkendt af Direktionen.

G4S har startet billetkontrol i bybusserne i Aarhus

G4S har fra 1. august 2013 delvist overtaget opgaven med at udføre billetkontrol i bybusserne i Aarhus. Alle G4S kontrollører er vagtuddannede og har derfor inden opgavestarten en grunduddannelse i førstehjælp, konflikthåndtering og service. 1. og 2. august var første hold af G4S' kontrollører på et kursus ved Midttrafik, hvor billettyper, rejse-regler, kundeservice m.m. blev gennemgået.

5. august var de i praktisk træning hos Midttrafiks egne kontrollører. Det første hold kontrollører har fra eftermiddagen 5. august selv kunnet udfylde dokumentation for kon-

trollerede busser og notere oplysninger om kunder uden billet eller kort med henblik på behandling efterfølgende i Midttrafiks administration.

Fra 6. august har det første hold kontrollører selv foretaget kontrol i bybusserne i Aarhus, men de har stadig mulighed for at trække på Midttrafiks billetkontrollører.

Det andet og sidste hold af G4S' kontrollører gennemgår tilsvarende uddannelsesforløb 12.-14. august.

Midttrafiks egne kontrollører gennemfører fortsat kontrol i bybusserne, og ved hjælp af sidemandsoplæring er det sikret, at kunderne behandles ensartet godt, uanset om de møder en af Midttrafiks kontrollører eller en af G4S' kontrollører.

G4S' kontrollører har på de 3½ dage 5.-8. august, hvor de har registreret buskontroller, i alt kontrolleret 472 busser med 13.170 kunder, hvilket har medført, at administrationen har kunnet udstede 483 kontrolafgifter. Til sammenligning udførte Midttrafiks egne kontrollører 36.859 buskontroller i 2012, hvor der blev kontrolleret 589.432 kunder og udstedt 19.308 kontrolafgifter. Når det andet hold af kontrollører har gennemført uddannelsen forventes antallet af kontroller at stige yderligere.

G4S kontrollerer busserne alle ugens dage i hele driftsdøgnet og i alle zoner i kommunen, dog med mest fokus på de travleste tidspunkter og mest trafikerede zoner.

Det er aftalt, at G4S gennemfører 20.000 buskontroller inden årets udgang, svarende til ca. 4.000 buskontroller om måneden.

Starten for de nye kontrollører har fået en god modtagelse af kunderne og medierne. På Midttrafiks facebook-side er kunderne generelt godt tilfredse med, at det nu bliver sværere for snyderne, og G4S-kontrollørerne har også følt sig godt modtaget af kunderne i busserne. Indslag i TV2-Østjylland, P4 Østjylland og Aarhus Stiftstidende har også haft fokus på, at der har været for lidt billetkontrol i en periode, og at kunderne nu igen skal tænke sig godt om, inden de tager bussen uden billet.

Midttrafik har ikke modtaget klager over kontrollørernes løsning af opgaven. Der er modtaget ganske få klager over kontrolafgifterne, og indholdet af klagerne tyder ikke på, at G4S' kontrollører har haft en dårligere kvalitet i løsning af kontrolopgaven, end Midttrafik hidtil har været vant til.

Udmøntning af pulje til kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

Transportministeren har 26. juni 2013 indgået aftale med forligskredsen bag aftalen for bedre og billigere kollektiv trafik om, hvilke tiltag der kan ydes støtte fra den såkaldte "yderpulje", der har til formål at forbedre den kollektive trafik i tyndt befolkede områder.

Det største tilskud er givet til et projekt fra FlexDanmark, som bl.a. Midttrafik er ejer af. Projektet kaldes "Den samlede rejse", og har til formål at sikre en bedre koordinering mellem flextrafik-løsninger og almindelig kollektiv trafik. Det sker bl.a. via bedre information om flextrafikmuligheder på Rejseplanen. Projektet har fået bevilget i alt 15 mio. kr.

Midttrafik havde i samarbejde med en række kommuner ansøgt om tilskud til forbedring af den kollektive trafik til Karup Lufthavn, ligesom Midttrafik i samarbejde med Norddjurs

og Syddjurs kommuner havde ansøgt om midler til et projekt om forbedring af lokale faciliteter ved stationerne i Ryomgaard og Trustrup. Ingen af de 2 ansøgninger har modtaget midler fra puljen.

Næste ansøgningsfrist er 1. februar 2014.

Ændret kompensationsbetaling for fritidsrejser på Ungdomskortet.

Bestyrelsen blev på mødet 21. juni 2013, orienteret om indførelse af Ungdomskortet fra 1. august 2013. Ungdomskortet giver ret til fri rejse i kollektiv trafik inden for det takstområde, hvor den studerende/unge bor.

Trafikstyrelsen udbetaler kompensation til Midttrafik for indtægtstab ved fritidsrejser. Kompensationen skal dække Midttrafiks indtægtstab, når den studerende/unge foretager rejser uden for de zoner, der indgår i den studerendes rejse mellem bopæl og uddannelsessted.

Det var oprindeligt forudsat, at fritidsrejsekompensationen ydes differentieret mellem trafikselskaber og togoperatører. Kompensationssatsen til Midttrafik var beregnet til 67,23 kr. pr. kortmåned, svarende til 2,24 kr. pr. kortdag.

Efterfølgende har det vist sig, at ikke alle trafikselskaber/togoperatører kan tilslutte sig en differentieret kompensationsats for fritidsrejser. Trafikstyrelsens nye aftale indebærer således, at der anvendes en gennemsnitsats for alle selskaber. I 2013 er denne fastsat til 85,46 kr. pr. kortmåned, svarende til 2,85 kr. pr. kortdag.

Prækvalificering til 36. udbud – Holstebro Bybusser

Midttrafik har i juli 2013 afsluttet prækvalifikationen til 36. udbud, Holstebro Bybusser. Udbuddet adskiller sig fra tidligere udbud, Midttrafik har gennemført, idet udbuddet dels gennemføres med forhandling, dels udbydes gasbusser i stedet for dieselbusser.

Ved fristens udløb har Midttrafik modtaget anmodning om prækvalifikation fra seks busselskaber. Efter at have gennemgået busselskabernes materiale har Midttrafik prækvalificeret alle seks ansøgere: Arriva Danmark A/S, City-Trafik A/S, Holstebro Turistbusser ApS, NF Turistbusser, Nobina Danmark A/S, Tide Bus Danmark A/S.

Alle prækvalificerede busselskaber har efterfølgende modtaget udbudsmaterialet. De busselskaber, der afgiver et tilbud, inviteres til minimum et forhandlingsmøde med Midttrafik. Tildelingen af 36. udbud forventes at ske i januar 2014.

Kontraktforlængelse med Arriva Danmark A/S om kørsel af Silkeborg Bybusser

Midttrafik har efter aftale med Silkeborg Kommune forlænget kontrakten med Arriva Danmark A/S om kørsel af bybusserne i Silkeborg. Kontraktforlængelsen er på to år, og udløber således ved udgangen af juni 2016.

Kontraktforlængelsen sker på trods af, at Silkeborg Kommune og Midttrafik siden december 2012 har konstateret en uacceptabel standard på bybusserne i Silkeborg. Midttrafik har på den baggrund gennemført løbende kontraktopfølgning overfor Arriva for at sikre et tilfredsstillende niveau for rengøring og vedligehold.

Idet Arriva har krav på busoverdragelse i indeværende kontrakt, hvormed de nuværende bybusser vil fortsætte i en ny kontrakt, har Midttrafik vurderet, at det kan medføre for-

øgede udgifter for Silkeborg Kommune at gennemføre et udbud på nuværende tidspunkt.

Som en del af kontraktforlængelsen har Midttrafik i stedet krævet, at alle bybusser bliver eftersat med henblik på vedligehold og rengøring. Herudover vil Midttrafik via den almindelige kvalitetskontrol fortsat vurdere standarden af bybusserne i Silkeborg.

Silkeborg Kommune har udtrykt tilfredshed med Midttrafiks håndtering af sagen, og konstateret, at Arrivas niveau for rengøring og vedligeholdelse af bybusserne atter er acceptabelt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

12. Eventuelt