



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
13. september 2013 kl. 09.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Fremtidige priser på kontantbilletter for pensionister	1
2	Ændring af takster fra 19. januar 2014	4
3	Budget 2014, 2. behandling	6
4	Forventet regnskab 2013 efter 2. kvartal	8
5	Lukket Facebook gruppe for chauffører	10
6	Anmodning fra Samsø Kommune om dispensation for rejsekort	12
7	Midttrafiks og Midtjyske Jernbaners rolle i forbindelse med etablering af et drifts- og infrastrukturselskab for letbanen	15
8	Aftale om besparelser på kommunale kørselsopgaver	18
9	Ændring af takster for Flextur i Hedensted Kommune	20
10	Orientering om tilladelsestyper i flextrafik	21
11	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	23
12	Eventuelt	26

1-25-1-13

1. Fremtidige priser på kontantbilletter for pensionister

Resumé

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, som er godkendt af Bestyrelsen.

Der skal tages stilling til, hvorledes kontantbillets priserne for pensionister skal være i Midttrafik, når det landsdækkende enkeltbilletsystem implementeres.

Sagsfremstilling

Sagen blev drøftet på bestyrelsesmødet 16. august 2013 og blev udsat pga. en række manglende oplysninger.

Bestyrelsen godkendte på mødet 27. april 2012 Midttrafiks deltagelse i en fælles jysk takstrække for voksenbilletter. Administrationen i NT, Sydtrafik og Midttrafik har planlagt 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 der aftalt 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 kontantbillet til pensionister er:

- På korte rejser, 2-4 zoner, er prisen for pensionister og voksen ens.
- På lange rejser, 5 zoner og derover, er der rabat på pensionistbilletter. Rabatten er mellem 4 % og 22 % ift. voksen prisen.

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

./. I vedlagte "Notat om priser og rabatter på kontantbilletter til pensionister" er vist nuværende pensionistrabatter i 2013 og kommende i 2014 for kontantbillet, klippekort og periodekort.

Her skal alene tages stilling til prisen på kontantbilletter for pensionister.

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.

Ad 1) Samme billetpriser for voksen og pensionist fra 2015.

Dette scenarie betyder stigninger i priserne på kontantbilletter for mellemlange og lange rejser, fordi priserne for rejser over 5 zoner er rabatterede. Derimod er der ingen prisstigninger for rejser på 2-4 zoner. De forventede stigninger fremgår af bilaget.

Administrationen vurderer, at ca. 85 % af alle pensionist kontantbilletter sælges til korte rejser på 2-4 zoner, hvor der ikke gives rabat. Det er rejser i alle bybusser i hele Midttrafik og korte rejser i regionale ruter. Disse rejser vil ikke blive omfattet af prisstigningerne.

Administrationen har estimeret den årlige provenustigning i billetindtægterne til ca. 1,0 mio. kr., hvis pensionistbilletterne hæves til samme takster som voksenbilletter. Herfra skal trækkes relativt færre indtægter, fordi en række pensionister vil købe klippekort, der er rabatteret.

Når rejsekortet indføres vil det være muligt at indføre en pensionistrabat på rejsekortet.

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. Prisnedsættelser fremgår af bilaget.

Prisnedsættelserne vil medføre et betydeligt fald i Midttrafiks indtægter og dermed et højere tilskud til busdrift for bestillerne. De største reduktioner i indtægtsprovenuet vil være i kommuner med bybuskørsel og Region Midtjylland, fordi alle rejser på kontantbilletter til 2, 3 og 4 zoner nedsættes med henholdsvis 9,00 kr., 12,50 kr. og 16,50 kr.

Der vil være en afsmittende effekt på indtægter fra klippekort, fordi priserne på pensionist klippekort også skal nedsættes. Hvis ikke klippekortpriserne tilsvarende nedsættes, vil det betyde, at en rejse på kontantbillet vil være billigere end en tilsvarende rejse på et pensionistklippekort.

Midttrafiks administrative omkostninger vil endvidere blive højere, fordi der skal trykkes særlige pensionistklippekort. I dag anvendes samme klippekortformular til voksen og pensionister ved 2-4 zoners rejser.

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

Administrationen anbefaler model 1, dvs. at kontantbilletpriserne for pensionister og voksen fra januar 2015 bliver ens.

Ved denne model kan pensionister fortsat opnå rabatter ved at købe klippekort og periodekort/deltidsperiodekort.

Andre trafikskaber

NT 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 de samme som voksen kontantbilletter.
- at** administrationen i takstforslaget for januar 2014 indarbejder stigninger i pensionistpriser på kontantbilletter fra 5 zoner og opefter, for at udjævne stigningerne over 2 år.

Bilag

- Notat om priser og rabatter på kontantbilletter til pensionister

1-25-1-13

2. Ændring af takster fra 19. januar 2014

Resumé

Administrationens forslag til nye takster fra 2014 betyder en samlet gennemsnitlig stigning i priserne på 1,3 %, hvilket svarer til Trafikstyrelsens udmeldte takststigningsloft for 2014.

Der foreslås stigninger på kontantbilletter og periodekort.

Sagsfremstilling

./ Administrationen foreslår, at Midttrafiks takster ændres fra 19. januar 2014. De konkrete takstændringer er vist i vedlagte Taksttabeller 1 og 2 - forslag til takstændring 2014.

Kontantbilletter

Administrationen foreslår ændringer i taksterne for kontantbilletter til voksen, barn og pensionister. De jyske trafikskaber har aftalt en fælles jysk takstrække for kontantbilletter, som skal træde i kraft fra 2015. Midttrafiks takster for kontantbilletter ligger under de øvrige jyske trafikskabers takster. Det er nødvendigt, at Midttrafik allerede fra 2014 gennemfører stigninger for at nå op på niveau med de øvrige trafikskaber.

I administrationens forslag er der ingen stigninger for kontantbilletter til 2 zoner (i Midttrafik Vest til 1 zone). Dermed vil der ikke være stigninger for mange kunder i bybusser og korte rejser i de regionale ruter i byområder. Det foreslås at denne takst er uændret af to grunde. Dels er den nuværende priser (20 kr. for voksen/pensionist og 10 kr. for barn) kundemæssigt let at håndtere, og dels er det ikke muligt inden for takststigningsloftet, også at hæve denne takst.

Det kommende landsdækkende enkeltbilletsystem fra 2015 forudsætter at kontantbilletter til børn, er 50 % af voksen priser. Denne rabat er der ikke i Midttrafiks nuværende priser for kontantbillet til børn. Administrationens forslag indeholder ændringer, der er rettet mod den kommende rabat. Det betyder, at priser for børnebilletter til 3, 4 og 5 zoner nedsættes. Priser for 8 zoner og derover stiger. Priser for 6 og 7 zoner er uændrede.

Med disse prisændringer vil kommende nødvendige ændringer af taksterne fra 2015 være relativt beskedne.

Bestyrelsen behandler i særskilt dagsordenspunkt de fremtidige kontantbillet priser for pensionister. Det Landsdækkende Enkeltsbilletsystem forudsætter, at kontantbilletter til pensionister og voksen enten er ens, eller at kontantbilletter til pensionister er 50 % af voksen kontantpriser.

Administrationen har i det foreliggende takstforslag for 2014 indarbejdet stigninger på kontantbilletter til pensionister, idet det er forudsat at Bestyrelsen godkender administrationens indstilling.

Periodekort

Den resterende del af det udmeldte takststigningsloft foreslås anvendt til stigninger på periodekort. Det foreslås, at periodekort til børn og pensionister til 2 zoner stiger med 15 kr. og 3 zoner stiger med 10 kr. Øvrige periodekort til børn og pensionister stiger med 5 kr.

Alle voksen periodekort stiger med 5 kr. Disse stigninger er tilrettelagt for at udnytte takststigningsloftet fuldt ud.

Takststigningsloftet

Takststigningsloftet giver ikke mulighed for ændringer i klippekortpriserne. I 2014 vil der ikke være ændringer i priserne på klippekort og off peak klippekort.

I tabellen er vist udviklingen i takststigningsloftet og udviklingen i Midttrafiks betalings-satser i buskørselskontrakterne.

Midttrafik	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14
Månedsindeks omk. v/buskørsel	-1,6 %	2,1 %	3,9 %	1,8 %	0,6 %	1,1 %*
Takststigningsloft Midttrafik	3,1 %	3,0 %	1,7 %	3,1 %	3,5 %	1,3 %

*Skønnet, udmeldt fra Trafikselskaberne i Danmark september 2013

Administrationens takstforslag har været i høring hos DSB og Arriva. Begge parter har godkendt forslaget.

Direktøren indstiller,

at takster i prisområde Øst, Syd og Midt fastsættes som de fremgår af taksttabel 1.

at takster i prisområde Vest fastsættes som de fremgår af taksttabel 2.

Bilag

- Taksttabeller 1 og 2 - forslag til takstændring 2014

1-21-1-13

3. Budget 2014, 2. behandling

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til 2. behandling af budget for 2014 samt budgetoverslagsårene 2015 til 2017. Budgetforslaget har været til politisk høring ved bestillerne.

Sagsfremstilling

- ./ Vedlagte "Budget 2014 og overslagsårene til andenbehandling" er udarbejdet på baggrund af det budgetoplæg, der blev vedtaget af Bestyrelsen 21. juni 2013.
- ./ Budgetoplægget fra juni 2013 har været sendt til bestillerne til politisk høring. De politiske høringssvar fra bestillerne er opsummeret i vedlagte "Oversigt over svar ved politisk høring af budget 2014", og der er foretaget justeringer i budgetoplægget som konsekvens heraf.

Alle ændringer i budgettet i forhold til juni-udgaven er nærmere beskrevet i budgetforslaget.

Midttrafiks budget er delt op i en række særskilte forretningsområder, som i hovedtræk er gennemgået nedenfor.

Buskørsel

Budgettet for busudgifter udgør ca. 1.452,5 mio. kr. og er udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi. Det svarer til en stigning på ca. 32,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2013.

Alle køreplanændringer fra køreplanskiftet 29. juni 2013 er indregnet for bybusser, lokalruter samt regionalruter, mens budgettet for rabatruterne tager udgangspunkt i 2012-køreplanen for flertallet af kommunerne. Alle afholdte udbud til og med Midttrafiks 35. udbud om lufthavnssbussen 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. Der er budgetteret med stigninger på 1,2 % og 0,7 % for hhv. omkostnings- og reguleringsindekset.

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 vedlagte notat om budget 2014. I forhold til budget 2013 er der tale om en stigning i budgettet på 22,1 mio. kr.

Flextrafik

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 %. Nettobudgettet på området ligger ca. 1,4 mio. kr. under budgettet for 2013.

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.

Det skal bemærkes at omfanget af eventuel ny kørsel for kommunerne, jf. økonomiaftalen med regeringen, ikke er indarbejdet i budgettet. Midttrafik er i dialog med kommunerne om dette.

Kan-kørslen er budgetteret til 405,8 mio. kr. i alt, hvilket er ca. 24,0 mio. kr. højere end i budgettet for 2013. Budgetteringen er foretaget ud fra det forventede kørselsomfang i 2013.

Togdrift

Udgifterne til togdrift vedrører alene Region Midtjylland. Der er budgetteret med netto driftsudgifter på 36,8 mio. kr., mens anlægsudgifterne er budgetteret til 14,8 mio. kr. Samlet set ligger budgettet ca. 7,5 mio. kr. over budget 2013.

Trafikselskabet

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 køreplanteafhængige udgifter.

Bestyrelsens besparelse på 5 mio. kr. i Midttrafik er indarbejdet i oplægget, og der er indregnet besparelser i forbindelse med rejsekortet.

I henhold til tidsplanen forelægges budgettet for 2014 for Bestyrelsen til 2. behandling 13. september 2012. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være godkendt senest 15. september. Da bestillerne har 1 måned mere til behandling af deres egne budgetter kan der forekomme ændringer, som ikke er med i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at revidere budgettet for 2014, hvilket i givet fald vil finde sted primo 2014.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2014 til 2. behandling godkendes.

Bilag

- Budget 2014 og overslagsårene til andenbehandling
- Oversigt over svar ved politisk høring af budget 2014

1-22-1-13

4. Forventet regnskab 2013 efter 2. kvartal

Resumé

Administrationen præsenterer en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 30. juni 2013.

Sagsfremstilling

./. Som led i økonomiopfølgningen, har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2013. Forventet regnskab 2013 efter 2. kvartal vedlægges.

Budgetafvigelserne for de enkelte forretningsområder er gennemgået i bilaget, mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af de vedlagte oversigter til bilaget.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

Buskørsel

For busudgifterne forventes der en netto merudgift på 0,9 mio. kr. Merudgifterne er sammensat af forventede merindtægter på 14,8 mio. kr., og en forventet merudgift på 15,7 mio. kr.

De samlede udgifter forventes at blive på 1.436,0 mio. kr. Størstedelen af den forventede merudgift på 15,7 mio. kr. vedrører Region Midtjylland og skyldes effekten af 33. og 34. udbud med højere priser.

Busindtægterne forventes at blive på 703,6 mio. kr. Merindtægter i 2013 forklares hovedsageligt ved fremgang i salget af HyperCard/Ungdomskort og ved flere indtægter fra Bus & Tog "omstigere".

Flextrafik

På handicapområdet forventes der samlet set netto mindreudgifter på 4,6 mio. kr. Mindreforbruget skyldes primært et fald i antal ture i forhold til det budgetterede.

"Kan-kørsel" forventes at udvise merudgifter i forhold til det budgetterede på ca. 11,3 mio. kr. Størsteparten af merudgifterne vedrører regionen samt kørslen for Fynbus og Sydtrafik. Disse tegner sig alene for merudgifter på 11,0 mio. kr. Baggrunden herfor er generelt større kørselsomfang end forudsat.

Togdrift

På togdriften forventes udgifterne til både driften og anlæg at balancere, mens der forventes merindtægter på 0,2 mio. kr.

Trafikselskabet

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes at balancere i 2013.

Udgifterne til Letbanesekretariat og i forbindelse med operatørbudgettet forventes at balancere i forhold til budgettet.

Udgifterne til Rejsekort finansieres i 2013 delvist som udgangspunkt af Midttrafiks opsparede midler fra 2012-regnskabet, således at bestillerne ikke får udgifter til projektet i 2013. Undtaget herfra er Silkeborg og Horsens kommuner, som har ønsket at indbetale i alt 13,0 mio. kr. i 2013, finansieret af opsparede midler i kommunerne.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

Bilag

- Forventet regnskab 2013 efter 2. kvartal

1-31-75-1-13

5. Lukket Facebook gruppe for chauffører

Resumé

Administrationen oplever oftere og oftere, at chaufførerne henvender sig med spørgsmål om stort og småt vedrørende det, de oplever i hverdagen. Det kan være gode råd, konkrete forhold, som Midttrafik skal følge op på, fx manglende køreplantavler eller lignende. Midttrafik ønsker et bedre system til opsamling af denne information. Endvidere har Midttrafik generelt svært ved at nå målgruppen gennem traditionel skriftlig information. Et informationssystem baseret på internet giver flere muligheder for, at chaufførerne kan tilgå informationer hvor og hvornår, det passer dem.

Sagsfremstilling

I strategiplanen er det besluttet, at Midttrafik skal have en elektronisk portal for chauffører – MT:Info. Første skridt til at etablere dette er, at der etableres et lukket forum på Facebook, som chaufførerne kan bruge som en slags "intranet". Her kan chaufførerne kontakte Midttrafik og få hurtigt svar og feedback. Generelt er chauffører meget aktive på Facebook, også på Midttrafiks Facebook side.

Den lukkede Facebook gruppe etableres i første omgang som et forsøg på 6 måneder. Herefter evalueres forsøget og det vurderes, om det skal gøres permanent.

Formål

Chaufførerne er Midttrafiks ambassadører. De har stor indflydelse på, hvordan kunderne oplever en bustur. Midttrafik oplever, at der er lang kommunikationsvej til chaufførerne, og chaufførerne oplever det samme den anden vej. Formålet med en elektronisk portal for chauffører – i form af en lukket gruppe på Facebook – er at mindske afstanden mellem den enkelte chauffør og Midttrafik. En lukket Facebook gruppe vil give fordele for både chaufførerne og Midttrafik.

Målgruppe

Målgruppen for den lukkede Facebook gruppe er chauffører, som er ansat i de busselskaber, der kører på kontrakt for Midttrafik.

Det skal sikres, at det kun er chaufførerne, som kan få adgang til gruppen.

Fordele for chaufførerne

Chaufførerne får en kanal, hvor de meget nemt kan kommentere på forhold, de undrer sig over, komme med ris og ros, gode råd, stille spørgsmål om regler, billetter, køreplaner og meget mere. Og det vigtigste er, at de vil opleve en hurtig reaktion fra Midttrafik og få hurtigt svar på deres spørgsmål. På sigt kan det være med til at styrke en fælles Midttrafik ånd og en fælles forståelse for, at alle arbejder sammen for at give kunderne nogle gode oplevelser i busserne under Midttrafiks slogan "Vi skal nok køre dig".

Samtidig får chaufførerne ét sted at henvende sig, så de ikke oplever at blive "kastet rundt" i organisationen.

Fordele for Midttrafik

På samme måde, som chaufførerne kommer tættere på Midttrafik, får Midttrafik også en unik mulighed for at komme tættere på chaufførerne. Oplagte emner at kommunikere ud til chaufførerne ad denne kanal er chaufførinformationer, oplysninger om markedsføringsmateriale i busserne, nye priser, nye køreplaner, nye billetter, nye regler, nyt om FlyHigh osv. Midttrafik har også mulighed for at høre chaufførernes mening om forskellige forhold ved hurtige quick polls, hente idéer til Facebook siden for kunderne, give gode råd og ikke mindst skabe engagement hos chaufførerne før, under og efter små og store kampagner.

Organisering

En redaktionsgruppe i Midttrafik sørger for relevant information, indhold, dialog og besvarelser af henvendelser. Redaktionsgruppen sikrer også, at de overordnede rammer for indhold og dialog overholdes. En dedikeret medarbejder sørger for relevant kobling til FlyHigh.

Rammer for indhold

Det er vigtigt, at indholdet udelukkende får karakter af daglige, driftsmæssige problemstillinger, kunderelationer og i det hele taget informationer og debatter, som gør hverdagen nemmere og mere spændende for chaufførerne. Indholdet må ikke handle om ledelsesmæssige udfordringer og må ikke sætte spørgsmålstejn ved ledelsesretten, som jo ligger hos det enkelte busselskab.

Eksempler på emner, som gerne må behandles i den lukkede Facebook gruppe: Rejse-regler, gode idéer og gode råd, billetter, køreplaner, information og markedsføring, kundeservice i busserne, FlyHigh, oplevelser fra hverdagen osv.

Eksempler på emner, som ikke må behandles i den lukkede Facebook gruppe: Arbejdsforhold, ansættelsesforhold, ledelsen på arbejdspladsen, klager over kolleger osv.

Direktøren indstiller,

at forsøget igangsættes.

1-25-01-813-4-13

6. Anmodning fra Samsø Kommune om dispensation for rejsekort

Resumé

Samsø Kommune har anmodet Bestyrelsen for Midttrafik om dispensation for implementering af rejsekort. Der henvises til manglende sammenhæng til øvrig regional og national kollektiv trafik, høje udgifter til indførelse af rejsekort, og at Samsø Kommune forventer at søge om udtrædelse af Midttrafik, hvis det bliver muligt i forbindelse med den udmeldte revision af lov om trafikkselskaber.

Sagsfremstilling

./ I brev af 30. august 2013 til Bestyrelsen for Midttrafik anmoder Samsø Kommune om dispensation for implementering af rejsekort. Henvendelse fra Samsø Kommune vedlægges. Anmodningen begrundes med,

- At fordelene ved rejsekort ikke kan udnyttes på grund af færgeforbindelse til og fra øen.
- At udgifterne til implementering af rejsekort er høje og udgør en betydelig andel af ressourcerne afsat til kollektiv trafik.
- At Samsø kommune forventer at udtræde af Midttrafik i forbindelse med den udmeldte revision af lov om trafikkselskaber, og i stedet ønsker at etablere egentlig ø-drift for den kollektive trafik.

Rejsekort som nyt billet- og betalingssystem i Midttrafik

Bestyrelsen besluttede i april 2013 at tilslutte sig det landsdækkende rejsekortsamarbejde. Midttrafik stod i en situation, at der i forvejen var behov for en reinvestering i nyt billetteringssystem, da det nuværende er gammelt og nedslidt. Midttrafik skulle enten udvikle og indføre sit eget nye system, eller gå med i det fælles rejsekort.

Med rejsekort følger et nyt takstsystem, som vil komme til at gælde for den kollektive trafik i hele Midttrafiks område. Parrallet med rejsekort, har Midttrafik i Bus og Tog samarbejdet, tilsluttet sig et landsdækkende enkeltbilletsystem, som forventes indført i januar 2015. I det omfang, kommunerne ønsker billetindtægter for kundernes rejse med den kollektive trafik, vil det ske via brug af rejsekort og ved køb af enkeltbilletter og hvor økonomien håndteres i et nyt administrationssystem. Som konsekvens heraf, skal det nuværende billetsalgssystem i busser og på salgssteder over de næste år erstattes med nyt udstyr.

Rejsekortsystemet er udviklet til, at andre transportoperatører også kan anvende det, både som særskilt billet- og betalingssystem, eller fuld tilsluttet rejsekortsamarbejdet. Det kan blive relevant for private busselskaber som f.eks. Abildskou A/S og for færgeelskaber.

I kontrakten for Bornholmstrafikken, er operatøren forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til det landsdækkende rejsekortsystem som de øvrige samarbejdsparter på operatørområdet har valgt, når systemet skal gå i drift. Midttrafik er ikke bekendt med, om færgekelskabet, som betjener Samsø, har lignende forpligtelser eller påtænker at indføre rejsekort.

Selvom rejsekort ikke kan anvendes til færgeforbindelserne til og fra Samsø, vil kunder med rejsekort kunne bruge det til busserne på Samsø, og samtidig altid have gyldig rejsehjemmel til bus og togtrafikken i resten af landet. En evt. rabatoptjening ved brug af kortet på Samsø, vil ligeledes kunne udnyttes til billigere rejser i kollektiv trafik andre steder, og omvendt.

Stå uden for rejsekort

I forbindelse med Bestyrelsens beslutning om at indføre rejsekort, blev det forudsat, at alle bestillerne skal medvirke til finansiering af Midttrafik overordnede udgifter forbundet med indførelse af rejsekort, i form af indskud af aktie- og lånekapital. Til gengæld kunne den enkelte bestiller, i dialog med Midttrafik, bestemme omfang og ruter. Alternativt kan der indføres gratiskørsel på ruter, fx hvor indtægtsgrundlaget er svagt. Ved indførelse af gratis kørsel, vil der ikke komme udgifter til rejsekortudstyr, drift og vedligeholdelse. Dette gælder fx for Ikast-Brande og Lemvig kommuner, men de betaler for indskud af aktie- og lånekapital.

- ./.
- Spørgsmålet om, hvorvidt en bestiller økonomisk og praktisk kan stå udenfor rejsekort, har tidligere været rejst. Ud fra det sæt af regler som gælder trafikskabernes virke, bl.a. Styrelseslovens § 60 og lov om trafikskaber, som giver Bestyrelsen kompetence til at træffe beslutning om takster og billetteringssystemer for den kollektive trafik, har det været Midttrafiks vurdering, at ingen bestiller kan afstå fra de grundlæggende økonomiske forpligtelser forbundet med Midttrafiks indtræden i rejsekort-samarbejdet. Midttrafik henviser til en lignende sag behandlet i Bestyrelsen for trafikskabet Movia. Behandling i Movias bestyrelse vedlægges.

Revision af lov om trafikskaber

Transportministeriet udsendte i marts 2013 en evaluering af lov om trafikskaber, hvor det bl.a. foreslås, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikskabet, da disse kommuner ikke har bustrafik over en kommunegrænse. Der er tale om forslag som indgår i det videre arbejde. Midttrafik er ikke bekendt med, hvorvidt eller hvornår der kommer en lovændring. Samsø Kommune antager, efter henvendelse til Transportministeriet, at det kan blive muligt i 2014.

Økonomi

Jf. det i juni udsendte budget for 2014 vil Samsø Kommune få en udgift i 2014 til rejsekort på 280.000 kr. og ca. 100.000 kr. i udgift de efterfølgende år. Dette dækker Samsø Kommunes andel af indskud af aktie- og lånekapital, afdrag på lån til investering, rejsekortudstyr i 3 busser, samt årlige driftsudgifter. Den samlede økonomi for rejsekort er beregnet i en prognose, der løber frem til 2028, hvor udgiften for Samsø Kommune i alt er 1,6 mio. kr. Hvis der ikke skal indføres rejsekortudstyr i busserne, vil Samsø Kommunes andel være i alt ca. 0,4 mio. kr., primært en andel af aktie- og lånekapital. I det tilfælde, at Samsø Kommune skulle stå uden for rejsekort, vil dette beløb skulle fordeles på alle øvrige bestillere.

Ved evt. senere udtræden af trafikskabet, kan det besluttes, om Samsø Kommune skal kompenseres for hidtil afholdte udgifter til indskud af aktie- og lånetilskud.

Konsekvensen af, at Samsø Kommune står uden for Rejsekort er, at kunder udenfor Samsø skal betale ekstra for at bruge busserne på Samsø, at folk på Samsø som bruger bus, ikke får rabat ved rejser på fastlandet, og at Samsø Kommune selv skal stå for udvikling og vedligeholdelse af et billetteringssystem.

Direktøren indstiller,

- at** Samsø Kommune skal betale til rejsekort i form af indskud af aktie- og lånekapital.
- at** Midttrafik tilbagebetaler Samsø for dennes andel, hvis kommunen melder sig ud af trafikskabet og fortsat ikke vil deltage i rejsekortsamarbejdet.
- at** der ikke planlægges installation af nyt rejsekortudstyr i busserne på Samsø, hvormed udgifter til udstyr og drift trækkes ud af budgetterne for de kommende år.
- at** Samsø Kommune selv finansierer og vedligeholder et alternativt billetteringssystem.

Bilag

- Henvendelse fra Samsø Kommune
- Behandling i Movias bestyrelse

1-70-1-2-13

7. Midttrafiks og Midtjyske Jernbaners rolle i forbindelse med etablering af et drifts- og infrastrukturselskab for letbanen

Resumé

Regionsrådet i Region Midtjylland og Aarhus Kommunes byråd har tiltrådt grundlaget for etablering af et drifts- og infrastrukturselskab for letbanen, herefter kaldet Aarhus Letbane Drift I/S. Selskabet skal stå for drift af letbanen, når denne er færdiganlagt.

Der etableres en lille organisation, der har kontrakt med Midtjyske Jernbaner om at varetage infrastrukturforvaltning og -vedligeholdelse samt herudover at lade Midttrafik varetage opgaver i tilknytning til letbanedriften. Selve togdriften udliciteres til en operatør.

Sagsfremstilling

I henhold til lov om Aarhus Letbane skal Aarhus Letbane I/S (anlægsselskabet), når letbanen er bygget, overdrage anlægget til et drifts- og infrastrukturselskab, Aarhus Letbane Drift I/S, som Aarhus Kommune og Region Midtjylland skal etablere, og som efterfølgende skal have ansvaret for drift af letbanen. Midttrafik kan ifølge loven varetage opgaver vedrørende letbanedriften.

- ./ Der er nedsat en styregruppe med overordnede embedsmænd fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland og med deltagelse af Midttrafik. I vedlagte notat "Etablering af drifts- og infrastrukturselskab for letbanen" gennemgås en række emner, som har betydning for forberedelsen af driften af en letbane i Aarhus.

Organisering

- ./ Loven forudsætter, at Aarhus Letbane Drift I/S etableres som et interessentskab mellem Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Der vedlægges "Udkast til interessentskabskontrakt", der har været forelagt regions- og byråd.

I udkastet til Interessentskabskontrakten beskrives det helt overordnede forhold til Midttrafik. Midttrafik skal på baggrund af en trafikplan indgå kontrakt med Aarhus Letbane I/S om den ønskede letbanekørsel.

Hovedopgaver til forberedelse af letbanedriften

Styregruppen har arbejdet ud fra et kommissorium, hvori der er listet en række opgaver, som skal varetages af Aarhus Kommune og Region Midtjylland og med inddragelse af Midttrafik. Det drejer sig bl.a. om etablering af Aarhus Letbane Drift I/S, model for finansiering af drift, finansiering af udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot og finansiering af yderligere elektrificering samt en række andre emner.

- ./ De enkelte opgaver og status for fremdriften er nærmere beskrevet i vedlagte "Notat om overordnet organisering af driften af Aarhus Letbane og status for forberedelse af drift af letbanen".

Byrde- og finansieringsmodel for driften af letbanen

Det forventes, at driften af letbanen vil kunne varetages for det nettotilskud, som Region Midtjylland og Aarhus Kommune anvender til kollektiv trafikdrift i de områder, letbanen betjener. Herudover er det forventningen, at letbanen vil bidrage til en samlet stigning af benyttelsen af den kollektive bus- og togtrafik i Østjylland.

Styregruppen lægger derfor op til en aftale om byrdefordeling, hvor eventuelle afvigelser deles i forholdet 50/50 mellem parterne. Der tages udgangspunkt i en samlet trafikplan for letbane- og busdriften, som Midttrafik udarbejder. Herudover indgår en hensigtserklæring om, at aftalen revideres, når letbanen har været i drift i et par år.

- ./.
- Modellen for byrdefordeling er nærmere beskrevet i vedlagte notat om "Principper for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane".

Gennemførelse af operatørudbud

Midttrafik har i 2012 efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland påbegyndt forberedelsen af operatørudbuddet, og det er aftalt, at Midttrafik forestår udbuddet af operatørkontrakten for Aarhus Letbane Drift I/S. Arbejdet finansieres særskilt af Aarhus Kommune og regionen. Der tages udgangspunkt i internationale erfaringer og arbejdet løses i samarbejde med anlægsselskabet for Aarhus Letbane.

Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane

I forbindelse med idriftsættelsen skal der ske en overdragelse af Odderbanens infrastruktur fra Midtjyske Jernbaner til Aarhus Letbane Drift I/S. Midtjyske Jernbaner skal herefter opretholde togdriften på Lemvigbanen samt infrastrukturforvaltning og – vedligeholdelse på Lemvigbanen.

Region Midtjylland, Aarhus Kommune og Midttrafik er enige om, at der ikke bør oprettes to parallelle organisationer til infrastrukturforvaltning og -vedligehold på henholdsvis Aarhus Letbane og Lemvigbanen. Styregruppen har foreslået en model, hvor Midttrafik varetager en række opgaver, så Aarhus Letbane Drift I/S ikke behøver at opbygge en stor organisation.

Det er styregruppens vurdering, at modellen vil betyde organisatoriske ændringer i Midtjyske Jernbaner, bl.a. vil hovedaktiviteterne fremadrettet skulle foregå i Aarhusområdet, og derfor vil det være mest hensigtsmæssigt, at Midtjyske Jernbaners hovedafdeling og infrastrukturforvaltningsorganisation får base i Aarhusområdet. Til varetagelse af driften på Lemvigbanen foreslår styregruppen, at der oprettes en driftsafdeling i Lemvig. Desuden vil Midtjyske Jernbaner skulle oprustes med nye kompetencer, bl.a. vedrørende elektrificering.

Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen

Målet er, at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhus-området bestående af letbanen, regionale busser og bybusser, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed. Midttrafik udarbejder et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området. Parterne er enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik og at ændringer af buslinjer - uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhusområdet.

Parterne er i forlængelse heraf enige om, at den løbende køreplanlægning for letbanen skal ske i Midttrafik og skal ske i tæt sammenhæng med køreplanlægning for den samlede kollektive bustrafik.

Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

Aarhus Letbane I/S er ansvarlig for kommunikation over for borgerne i forbindelse spørgsmål, der vedrører anlæg af letbanen. Midttrafik er i samarbejde med Driftsselskabet og selskabets leverandører ansvarlig for kommunikation af trafikinformation og markedsføring overfor borgere og passagerer i forbindelse med driften af letbanen. Midttrafik er også ansvarlig for kommunikationen i forbindelse med omlægningen af bustrafikken herunder eventuelle høringer forud for gennemførelse af omlægningerne.

Direktøren indstiller,

- at** regionsrådets og Aarhus Kommunes byråds beslutninger vedr. den fremtidige organisering af letbanens drift tages til efterretning, herunder:
- at** Midttrafik i samarbejde med Midtjyske Jernbaner forhandler de nærmere aftaler vedr. Midtjyske Jernbaners opgaver som infrastrukturforvalter på Aarhus Letbane samt Midttrafik og Midtjyske Jernbaners varetagelse af en række opgaver omkring Interessentskabets administration samt drift og vedligeholdelse af Letbanen. Aftalerne vil blive forelagt Bestyrelsen for Midttrafik til godkendelse.
- at** Midttrafik og Midtjyske Jernbaner forhandler overførsel af Odderbanens infrastruktur til Aarhus Letbane (driftsselskabet). Aftalen vil blive forelagt Bestyrelsen for Midttrafik til godkendelse.
- at** Midttrafik gennemfører operatørbuddet på vegne af Aarhus Letbane.
- at** Midttrafik påtager sig opgaven med at udarbejde et samlet optimeret forslag til kollektiv trafikplan for Aarhus-området.

Bilag

- Etablering af drifts- og infrastrukturselskab for letbanen
- Udkast til interessentskabskontrakt
- Notat om overordnet organisering af driften af Aarhus Letbane og status for forberedelse af drift af letbanen
- Principper for etablering af Drifts- og Infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane

1-16-5-73-4-1-13

8. Aftale om besparelser på kommunale kørselsopgaver

Resumé

Regeringen og KL indgik 13. juni 2013 aftale om kommunernes økonomi for 2014. I aftalen indgår en besparelsesramme for kommunale kørselsopgaver, hvor Midttrafik kan blive en del af løsningen for kommunerne.

Sagsfremstilling

./. I økonomiaftalen mellem Regeringen og KL er det aftalt, at kommunerne ved omlægning af de kommunale kørselsordninger skal finde besparelser på 100 mio. kr. i 2014 stigende til 430 mio. kr. i 2017. Beløbene beror på en rapport, Finansministeriet, KL og Danske Regioner har fået udarbejdet sammen med trafikselskaberne og et konsulentfirma. Notat om økonomiaftale om kommunale kørselsordninger vedlægges.

Kommunerne har ansvaret for at opnå besparelspotentialet, og Midttrafik kan få en væsentlig rolle heri for de midtjyske kommuner. Potentialet i Midtjylland skønnes til at være 80-90 mio. kr. i 2017.

Midttrafik er i løbende dialog med kommunaldirektørnetværket om, hvordan Midttrafik kan bidrage til, at kommunerne opfylder økonomiaftalen. På et møde i kommunaldirektørnetværket 2. september 2013 blev det aftalt, at man ønsker et tæt samarbejde om kortlægning, planlægning, implementering m.m.

KL har aftalt med trafikselskaberne i Danmark, at man sammen laver to tiltag:

- Der laves et fælles grundlag for at kunne sammenligne kommuner på en række nøgletal.
- Der gennemføres fælles informationskampagne og der vil blive afholdt et informationsmøde i Midttrafik i løbet af efteråret 2013.

Midttrafiks rolle

Midttrafiks handicapkørsel og regionens patientkørsel giver et stort volumen i Midttrafiks koordinerede kørsel, hvorfor kommunerne kan opnå besparelser ved at indgå i Midttrafiks udbud.

Midttrafiks it-værktøjer er de samme, som de øvrige trafikselskaber bruger. Disse værktøjer er gode til variable kørselstyper, som fx lægekørsel. Det nuværende it-værktøj til rutebundne kørsler til fx specialinstitutioner er ikke godt nok. Trafikselskaberne arbejder på at lave en bedre løsning. Når der foreligger en konkret finansieringsplan af et sådant udviklingsprojekt, vil Direktionen om nødvendigt indstille finansieringen til Bestyrelsen.

Kommunerne vælger selv, om - og hvor meget - de vil bruge Midttrafik. Midttrafik vil have øget fokus på rådgivning, kortlægning og implementering for de kommuner, der ønsker det, enten ved at løse hele opgaven inkl. drift og opfølgning eller alene gennemføre udbud og overlade driften og planlægningen til enten kommunen eller vognmanden.

Den bedste løsning afhænger af de konkrete kørselsopgaver samt kommunens præferencer.

Midttrafik udarbejder et produktkatalog, der kan understøtte rådgivningen af kommunerne om de bedste løsninger for forskellige kørselsopgaver.

Forudsætninger

Midttrafik har ikke hidtil haft dedikerede medarbejdere til at rådgive kommunerne om de kommunale kørselsopgaver, da det er en KAN-opgave. Hvis kommunerne i stort omfang beder Midttrafik om det, bliver det nødvendigt at tilføje Midttrafik rådgiver- og projektledelseskompetencer. Finansiering aftales med kommunerne.

Måtte de fleste kommuner ønske at overdrage opgaver i større omfang til Midttrafik, må Midttrafik nødvendigvis planlægge opgaverne således, at der sikres god implementering og stabil drift. Det kan betyde, at ikke alle kommuner kan få overdraget opgaver på det tidspunkt, de måtte ønske det.

Direktøren indstiller,

- at** Direktionen bemyndiges til sammen med de øvrige trafikselskaber at sikre, at der laves et bedre værktøj til planlægning af rutebundne kommunale kørselsopgaver.
- at** Midttrafik udarbejder et produktkatalog over de forskellige kørselstyper, der helt eller delvist kan løses i sammenhæng med Midttrafiks flextrafikordninger.
- at** Direktionen bemyndiges til at aftale med de enkelte kommuner, hvornår opgaver måtte skulle overtages under hensyntagen til kommunernes ønsker og Midttrafiks ressourcer.
- at** Direktionen aftaler finansiering af tilførsel af rådgiver- og projektledelseskompetencer.

Bilag

- Notat om økonomiaftale om kommunale kørselsordninger

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

9. Ændring af takster for Flextur i Hedensted Kommune

Resumé

Hedensted Kommune ønsker at ændre taksten for Flextur til 4 kr. pr. km. Kommunen ønsker samtidig at indgå en venneaftale med Vejle Kommune, så kunderne kan køre over grænsen mellem de to kommuner til 5 kr. pr. km.

Sagsfremstilling

Hedensted har i dag en brugerbetaling på 7 kr. pr. km, minimum 35 kr. Kommunen ønsker at nedsætte brugerbetalingen til Midttrafiks laveste takst for støttet Flextur for rejser internt i kommunen: 4 kr. pr. km, minimum 30 kr.

Hedensted Kommune ønsker desuden at indgå en venneaftale med Vejle Kommune om støttet Flextur på tværs af kommune- og regionsgrænsen. Taksten vil være standardtaksten for Flextur på tværs af grænsen mellem Midttrafik og Sydtrafik: 5 kr. pr. km, min. 35 kr.

Hedensted Kommune ønske begge ændringer gennemført pr. 12. oktober 2013.

Hedensted Kommune har i 2013 budgetteret med 200.000 kr. til støttet Flextur/regionsoverskridende venneaftale.

Der er i perioden fra 1. januar 2013 til 31. juli 2013 blevet udført 733 Flexturskørsler i Hedensted Kommune. Hver tur har i gennemsnit kostet Hedensted Kommune 48 kr. ekskl. administrationsomkostninger. Kundernes egenbetaling har i gennemsnit været 52 kr. pr. tur.

Hedensted Kommune er interesseret i, at Midttrafik bidrager med udarbejdelse af lokal markedsføring.

Midttrafik følger løbende udviklingen, og evaluerer ordningen med Hedensted Kommune efter 3 måneder.

Direktøren indstiller,

- at** taksten for støttet Flextur internt i Hedensted Kommune ændres fra 7 kr. pr. km, minimum 35 kr., til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. pr. 12. oktober 2013.
- at** venneaftalen for Flextur mellem Hedensted og Vejle Kommune til 5 kr. pr. km, minimum 35 kr. pr. 12. oktober 2013 godkendes.

1-30-75-4-1-07

10. Orientering om tilladelsestyper i flextrafik

Resumé

Bestyrelsen har flere gange behandlet sager om kørslen i Midttrafiks flextrafikordninger, vognmænd med forskellige tilladelsestyper og vogne. Administrationen orienterer om de forskellige typer vogne, der kan køre for Midttrafik i den koordinerede flextrafik.

Sagsfremstilling

Udbud

Midttrafik udbyder flextrafik sammen med Sydtrafik og Fynbus. Der afholdes udbud hvert år, hvor alle vognmænd med de nødvendige tilladelser kan afgive et bud.

Årsagen til, at udbud afholdes hvert år, er, at Midttrafik ønsker at afprøve markedet løbende.

I udbuddet er der to typer af kontrakter, der udbydes:

- FlexVariabel: Variabel kørsel, hvor der indgås kontrakt med alle vognmænd, der afgiver konditionsmæssige tilbud, og den konkrete kørsel tildeles løbende til den enkelte vognmand i forhold til det konkrete kørselsbehov og den samlede økonomi.
- FlexGaranti: garantivogne, der er sikret en vis mængde kørsel, hvor der indgås kontrakt med den billigste vognmand. Af 46 garantivogne i seneste udbud i Midttrafiks område er 19 på 2-årige kontrakter og resten på 1-årige kontrakter. Midttrafik stiller typisk særlige krav til disse vogne, fx om at medbringe en trappetjener.

Tilladelsestyper

Midttrafik udbyder kørslen således, at alle, der har gyldige tilladelser til at udføre denne type kørsel, kan afgive tilbud. Der er overordnet set fire tilladelsestyper, der kan bruges:

- Taxitilladelser
- Limousinetilladelser
- OST-tilladelser
- Bustilladelser

Derudover har en del vognmænd fortsat gyldige EP-tilladelser, der ikke er blevet udstedt siden 2011. Disse er gyldige, til de udløber, og de kan ikke fornyes.

Midttrafik har i øjeblikket kontrakt med vogne med flg. tilladelser:

EP-tilladelse:	322
OST-tilladelse:	195
Taxabevilling:	874

Forskelle i tilladelsestyperne

./.

En gennemgang af de forskellige tilladelsestyper viser, at der er ret forskellige krav til at kunne få en sådan tilladelse. Nogle få krav er de samme for tilladelsestyperne, men på en række forhold er der forskellige krav for at kunne få en kørselstilladelse. Oversigt over de forskellige kørselstyper vedlægges, hvor forskellene vises.

Det bemærkes, at selvom fx kravet om overholdelse af overenskomster er ens formuleret for de forskellige tilladelsestyper, er det ikke de samme overenskomster, der vil være relevante for tilladelsen.

Regeringen har nedsat et persontransportudvalg, der bl.a. ser på de forskellige tilladelsestyper, der kan bruges af vognmænd til persontransport. Udvalget har sidste møde 28. august 2013, og der forventes afrapportering til ministeren derefter. Bestyrelsen vil blive orienteret herom.

Midttrafik har ikke myndighed til at udstede tilladelser til persontransport. Midttrafik har derfor heller ikke mulighed for at håndhæve, at vognmænd overholder de krav, der er til en given tilladelsestype. Hvis Midttrafik bliver bekendt med, at en vognmand ikke overholder kravene, overdrager Midttrafik informationerne til relevant myndighed.

Midttrafik kan ikke udelukke bestemte tilladelsestyper i udbuddene. Det vil være i strid med reglerne om fri konkurrence, hvis vognmænd med gyldige tilladelser til en give kørselstype ikke kan komme i betragtning. Midttrafik kan naturligvis stille krav til vognens indretning i forhold til formålet, hvilket kan gøre, at nogle vogntyper typisk ikke er relevante. Således har Midttrafik ikke i øjeblikket kontrakt med vogne med limousinetilladelse. Ud over det retslige krav på fri konkurrence, vil det også for Midttrafik - og dermed bestillerne - mindske konkurrencen og sandsynligvis hæve priserne, hvis ikke Midttrafik tog mod tilbud fra alle gyldige tilladelsestyper.

Det er op til Staten, om der skal ændres i lovgivning og tilladelsestyper.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Oversigt over de forskellige kørselstyper

1-00-1-13

11. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 16. august 2013.

Sagsfremstilling

"Bussen" kører igen

Midttrafik startede en ny imagekampagne 2. september 2013. Kampagnen varer 3-7 uger. Kampagnen er et gensyn med filmen "Bussen", som vises i biograferne i ugerne 36-37-38 og online på Facebook og YouTube, hvor det bliver nemt for kunderne at se eller gense filmen.

Kampagnen bliver synlig i gadebilledet med bagrudestreamere i busserne i hele regionen, buslangsider i Aarhus, hængeskilte i busserne og abribus ved stoppestederne i de større bybusbyer. Filmen vises i biograferne og online.

Kampagnen består også af en konkurrence på Facebook, hvor buskunder skal uploade cool billeder af sig selv. Midttrafiks coolste kunder kåres og præmieres med cool præmier, bl.a. solbriller og t-shirts. Kampagnen krydres med sjove indlæg på Facebook og gimmicks ude i busserne. Der er link til konkurrencefilmen og reklamefilmen fra Midttrafiks hjemmeside.

Målgruppen for kampagnen er som i 2012 primært de unge 18-34 årige, og sekundært chaufførerne. Formålet med imagekampagnen er fortsat at præge Midttrafiks image og gøre det cool at tage bussen.

Budskaberne i kampagnen er på samme måde som i filmen at sætte fokus på helt almindelige ting på en sjov og humoristisk måde. Midttrafik bruger budskaber som "Du er lige blevet overhalet af bussen", "Her stopper bussen – det gør den 56.876 steder i hele Midtjylland".

./.. Filmplakat, kampagne m.m. vises i vedlagte "Imagekampagne 2013".

BUS-UGE i Randers

Randers Kommune, Midttrafik og busselskabet Nobina afholder Randers BUS-UGE 14.-20. september 2013 for at sætte fokus på den kollektive trafik i Randers.

Randers BUS-UGE er en kollektiv trafikuge, hvor der sættes fokus på den kollektive trafik i Randers med gratis bybuskørsel i weekenden og en række forskellige aktiviteter for kunderne i de efterfølgende hverdage med det formål at skabe opmærksomhed og flere kunder i bussen.

For at skabe et lokalt engagement er flere af aktiviteterne arrangeret i samarbejde med lokale aktører, fx Randers Regnskov, Graceland, Museum Østjylland, VIA m.m. Det er borgmester Henning Jensen Nyhuus, der åbner Randers BUS-UGE officielt på Randers Busterminal.

Idéen til Randers BUS-UGE udspringer af partnerskabsaftalen mellem Randers Kommune, Midttrafik og Nobina. Den blev indgået i 2010 med det fælles mål at få 15 % flere kunder og bruge mindre 15 % brændstof i perioden 2010-2014. Randers Kommune finansierer 2/3 af arrangementet, Nobina den resterende tredjedel.

Målet med Randers BUS-UGE er derfor at skabe medieomtale og dermed ramme den målgruppe, der ikke bruger bussen til daglig, samtidig med at de eksisterende kunder får nogle positive oplevelse i bussen, så de bliver mere tilfredse og loyale overfor den kollektive trafik.

./ Program for Randers BUS-UGE er vedlagt til orientering.

Analyse af alternative brændstoffer i bybusserne i Aarhus

Midttrafik har indgået aftale med et konsulentfirma om at analysere mulighederne for at anvende alternative brændstoffer i bybusserne i Aarhus.

Analysen omfatter indsamling af data om de nuværende forudsætninger og rammer for at anvende alternative brændstoffer ved Busselskabet Aarhus Sporveje, udredning af relevante eksisterende teknologier, screening af potentialet på hvert busanlæg samt en beregning af miljømæssige og økonomiske konsekvenser ved udnyttelse af potentialerne.

Der forventes en afrapportering fra konsulentfirmaet inden udgangen af 2013.

Midttrafik og Aarhus Kommune deles om udgiften til analysen.

Takststigning på venneaftale mellem Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner

Ringkøbing-Skjern Kommune indgik pr. 1. august 2012 regionsoverskridende støttet Flextur venneaftale med Varde Kommune til 3 kr. pr. km, minimum 30 kr. Taksten er efterfølgende pr. 20. januar 2013 ændret til 4 kr. pr. km., minimum 30 kr.

På baggrund af Bestyrelsens beslutning af 16. august 2013 om en standard takst på regionsoverskridende støttet Flextur venneaftale på 5 kr. pr. km, minimum 35 kr., er der indgået aftale med Ringkøbing-Skjern Kommune om, at taksten hæves pr. 12. oktober 2013. Datoen er fastlagt ud fra, at Ringkøbing-Skjern Kommune skal have mulighed for, at informere takststigningen til borgerne i kommunen.

Prækvalifikation i forbindelse med udbud af billetkontrolopgaven i bybusserne i Aarhus

Midttrafik har som besluttet på bestyrelsesmødet 3. juli 2013 iværksat et udbud af billetkontrolopgaven m.v. i bybusserne i Aarhus. Udbuddet gennemføres som udbud efter forhandling. Midttrafik har ved prækvalifikationens udløb valgt 3 firmaer, der indgås forhandlinger med, inden det endelige tilbud skal afgives 20. november 2013. De tre firmaer, der går videre i forhandlingerne, er ISS, Securitas og G4S, som alle er vagt- og servicefirmaer med erfaring med lignende opgaver i ind- og udland. Endelig beslutning om tildeling af opgaven forventes at blive truffet på bestyrelsesmødet 13. december 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Imagekampagne 2013
- Program for Randers BUS-UGE

1-00-1-13

12. Eventuelt