



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
27. juni 2014 kl. 09.30
Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5,
8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Busselskabet Aarhus Sporveje, status og udfordringer	1
2	Orientering: Afgørelse fra Økonomi- og Indenrigsministeriet om at Busselskabet Aarhus Sporveje ikke lovligt kan etablere et aktieselskab til varetagelse af buskørsel i Region Midtjylland	2
3	Nedbringelse af Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital	5
4	Budget 2015 - 1. behandling	7
5	Indstilling om Midttrafiks planer i forbindelse med indførelse af Passagerpuls	9
6	Indstilling om kontraktharmonisering	11
7	Indstilling om internet i busser	13
8	Indstilling om fuldmagt til formandskabet om tildeling af kontrakter	15
9	Indstilling: Indførelse af delvis støttet flextur i Holstebro Kommune	16
10	Indstilling: Opfølgning på konkretisering af Midttrafiks miljømål	17
11	Indstilling: Administrationsaftale med Aarhus Letbane Drift I/S	19
12	Orientering: Vilkår i operatørudbuddet til Letbanen	21

Indholdsfortegnelse

13	Orientering: Løbende effektivisering af Midttrafiks organisation	24
14	Orientering om Driftsregnskab 2013 - uddybende redegørelse vedr. togdriften	26
15	Orientering om udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til understøttelse timemodellen	29
16	Orientering om Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2013	32
17	Orientering om udvikling i obligations- og gældsporteføljen i 2013	34
18	Orientering: Lovændring om trafikskaber	35
19	Orientering om KKR rapport "Effektivisering af befordringsordninger"	39
20	Orientering: Bliv bedre til dansk-tilbud hos BAAS	41
21	Siden sidst - direktionens orientering til bestyrelsen	43
22	Eventuelt	45

1-00-1-14

1. Busselskabet Aarhus Sporveje, status og udfordringer

Resumé

Præsentation af Busselskabet Aarhus Sporveje.

Sagsfremstilling

Busselskabet Aarhus Sporveje, der ejes af Midttrafik og finansieres af Aarhus Kommune, præsenterer sine udfordringer ved direktør Torben Høyer.

1-61-371-1-14

2. Orientering: Afgørelse fra Økonomi- og Indenrigsministeriet om at Busselskabet Aarhus Sporveje ikke lovligt kan etablere et aktieselskab til varetagelse af buskørsel i Region Midtjylland

Resumé

Busselskabet anmoder i november 2010 Transportministeriet om bemærkninger til, at Midttrafik ønsker at oprette et serviceselskab vedr. bustrafik under Busselskabet Aarhus Sporveje. Såvel Transportministeriet som Statsforvaltningen Midtjylland afviser anmodningen, og Økonomi- og Indenrigsministeriet har nu stadfæstet afgørelsen, hvorefter busselskabet ikke lovligt kan etablere et aktieselskab, hvori trafikskabet har bestemmende indflydelse, som skal varetage buskørsel i Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

Busselskabet anmoder i november 2010 Transportministeriet om bemærkninger til, at busselskabet ønsker at etablere et helejet serviceselskab (aktieselskab) vedr. bustrafik dels for at sikre en bedre økonomi og dels for at sikre en lige konkurrencesituation med private aktører ved udbud. Serviceselskabets opgaver skal overvejende bestå af indkøb af busser og videreleasing af disse til busselskabet samt afgivelse af kontrolbud på bustrafik indenfor Midttrafiks geografiske område på lige konkurrencemæssige vilkår med private tilbudsgivere både overenskomstmæssigt og finansieringsmæssigt, hvilket skal give bedre konkurrence og dermed bedre priser for brugere af kollektiv trafik i Region Midtjylland.

I en vurdering af retsgrundlaget i forhold til den planlagte selskabsudskillelse og gennem sagsforløbet argumenterer busselskabet herudover for, at:

- Serviceselskabets opgaver med varetagelse af kollektiv trafik kan sidestilles med traditionel forsyningsvirksomhed, idet driften ikke kun tjener infrastrukturelle formål, men også skal sikre borgernes interesser som aftagere af elementære tjenesteydelser i form af persontransport. Dette understøttes tillige af den udbudsretlige regulering i forsyningsvirksomhedsdirektivet.
- Kommunal rådighed over opgavevaretagelse i det 100% ejede serviceselskab er generelt lovlig, idet serviceselskabet som sådan skal varetage opgaver med tilvejebringelse af bl.a. buskapacitet til koncernens eget brug på markedsmæssige vilkår og i konkurrence med private udbydere.
- Serviceselskabet (aktieselskabet) skal have ejerskabet til busser, som herefter leases til busselskabet, og konstruktionen er iflg. KPMG inden for den gældende momslovgivning, og sikrer busselskabet samme momsmæssige muligheder som de private busselskaber
- Serviceselskabet vil sikre besparelser ved lige økonomiske og herunder særligt overenskomstmæssige forhold som private busselskaber, idet busselskabet nu er

omfattet af særlige overenskomstmæssige forhold, som del af det kommunale fællesskab.

Trafikstyrelsen udtaler den 10. marts 2011, at lov om trafikselskaber fsva. busdrift ikke indeholder en fravigelse af de almindelige kommunale regler om, at kommunale fællesskaber er afskåret fra at deltage med bestemmende indflydelse i f.eks. et aktieselskab, men afgørelse herom henhører under Statsforvaltningen Midtjylland.

Busselskabet anmoder herefter Statsforvaltningen Midtjylland om at godkende oprettelsen af et service(aktie-)selskab udelukkende ejet af Midttrafik, hvilket den 14. juni 2011 bliver afvist med henvisning til, at det er statsforvaltningens opfattelse, at det vil være i strid med lovgivningen, hvis busselskabet etablerer et serviceselskab, som Midttrafik er enejer af, og busselskabet derfor bevarer rådigheden over opgaveudførelsen. Endvidere slår Statsforvaltningen fast, at den særlige regel, der gælder for traditionel kommunal forsyningsvirksomhed, ikke kan udstrækkes til også at gælde drift af kollektiv trafik. Efterfølgende klager busselskabet den 13. september 2012 til Økonomi- og Indenrigsministeriet over afgørelsen.

./. Økonomi- og Indenrigsministeriet stadfæster den 9. april 2014 Statsforvaltningens afgørelse (se "Afgørelse fra Økonomi- og Indenrigsministeriet") af sagen med følgende begrundelse:

- Generelt gælder de almindelige kommunalretlige regler for kommunens/trafikselskabets selskabsdeltagelse, hvilket er begrænset til varetagelse af opgaver som kommunen eller det kommunale fællesskab selv kan varetage, og en kommune kan ikke udvide sit opgaveområde ved at deltage i et selskab, f.eks. med erhvervsøkonomisk formål. Det er Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse, at busselskabet lovligt kan deltage i et sådant aktieselskab, forudsat at selskabet ikke har et erhvervsøkonomisk formål.
- Hovedreglen er imidlertid, at kommunalbestyrelsen, eller det ledende organ i det kommunale fællesskab, ikke uden lovhjemmel kan udskille en opgave og de dertil tilknyttede kommunale midler til et selvstændigt selskab og samtidig bevare rådigheden over opgavevaretagelsen, dvs. hvis kommunen ejer mere end 50% af aktierne, eller hvis kommunen på anden måde, f.eks. ved indgåelse af aktionæroverenskomst herom, har bestemmende indflydelse på selskabet. Et trafikselskab kan som udgangspunkt ikke have bestemmende indflydelse i et aktieselskab, der varetager udførelsen af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for trafikselskabets geografiske område. Der findes fravigelser fra hovedreglen for forsyningsvirksomheder, men disse fravigelser omfatter dog alene kommunal forsyningsvirksomhed og ikke offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel i et aktieselskab, hvori trafikselskabet har bestemmende indflydelse.
- Økonomi- og Indenrigsministeriet finder, at andre særlige hensyn som fremført af busselskabet ikke er forhold, der er tilstrækkeligt tungtvejende til, at de kan begrunde en fravigelse fra hovedreglen om, at en kommune eller et kommunalt fællesskab ikke kan have bestemmende indflydelse i et privatretligt selskab. Kommunale opgaver skal varetages gennem det i styrelsesloven fastlagte styrelsessystem, således at opgaven er underlagt den styrelsesretlige og generelle offentligretlige lovgivning og de kontrolmekanismer, der gælder for kommunal virksomhed.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager afgørelsen til efterretning.

Bilag

- Afgørelse fra Økonomi- og Indenrigsministeriet

1-00-3-14

3. Nedbringelse af Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital

Resumé

Busselskabet Aarhus Sporveje har oparbejdet en egenkapital på ca. 116 mio. kr. gennem en lang række effektiviseringer. Busselskabet ønsker at overføre 73 mio. kr. til Aarhus Kommune, der stammer fra den del af kontrakten, der ikke har været i udbud. Busselskabet ønsker endvidere en årlig genforhandling af samme kontrakt, så løbende rationaliseringer tilfalder kommunen direkte.

Sagsfremstilling

Busselskabet har pt. en egenkapital på ca. 116 mio. kr. fordelt med ca. 73 mio. kr. på den kontrakt for kørsel, der ikke har været i udbud, og ca. 43 mio. kr. på de kontrakter som Busselskabet har vundet gennem udbud.

Egenkapitalens størrelse hænger sammen med de omfattende effektiviseringer Busselskabet har iværksat: Nedbringelse af sygefravær, optimering af vagtplaner, reduktion af udgifter til brændstof, skader på busser, slankning af administrationen osv. Der har været en del diskussion i Aarhus Kommune om hensigtsmæssigheden af egenkapitalens størrelse. Busselskabet foreslår, at Kommunen får de 73 mio. kr., der vedrører kørsel i den kontrakt, der ikke har været udbudt.

Overskuddet for kørsel, vundet gennem udbud, fastholdes i selskabet, da det vil give juridiske og kontraktmæssige komplikationer, hvis den del også overføres til Aarhus Kommune.

Endvidere foreslår Busselskabet, at det gennem årlige forhandlinger på kontrakten for buskørsel, der ikke har været i udbud, sikres at rationaliseringer i selskabet tilfalder Kommunen.

Aarhus Kommune kan selvsagt disponere beløbet, som den vil. Midttrafik vil dog gøre opmærksom på, at der er nogle centrale udfordringer indenfor den kollektive trafik, som Kommunen skal finansiere. F.eks. en årlig merudgift på 10 mio. kr. til Rejsekortet, løsning af kapacitetsproblemerne på en række ruter, finansiering af busovergangsløsninger i forhold til Letbanedriften m.v.

./ Bilag: Nedbringelse af Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital

Direktøren indstiller,

at der overføres 73 mio. kr. fra Busselskabets egenkapital til Aarhus Kommune.

at Midttrafik gennemfører en model, der sikrer, at rationaliseringer i Busselskabet

årligt tilfalder Aarhus Kommune vedrørende den del af kørslen, der ikke har været i udbud.

Bilag

- Nedbringelse af Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital

1-21-2-13

4. Budget 2015 - 1. behandling

Resumé

Vedlagt er forslag til 1. behandling af budget for 2015 samt budgetoverslagsårene 2016 til 2018. Budgetforslaget sendes efterfølgende til politisk høring ved bestillerne.

Sagsfremstilling

Administrationen udarbejdede i foråret 2014 budgetforslag for 2015, som blev sendt i administrativ høring hos Midttrafiks bestillere 28. maj 2014 med svarfrist 3. juni 2014.

- ./.
- Høringssvarene er efter aftale med bestillerne indarbejdet i det budgetforslag, der nu fremlægges for Bestyrelsen - se "Bilag 1 Budget 2015 - 1. behandling og politisk høring". Herudover er Midttrafik i dialog med nogle bestillere omkring øvrige ønsker til justeringer, som forventes indarbejdet i materialet under den politiske høring. Disse ændringer samt øvrige ændringer affødt af den politiske høring vil være indarbejdet ved 2. behandlingen af budgettet.

Budgettet for busudgifter udgør ca. 1.451,3 mio. kr. og er udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi.

Alle køreplanændringer fra køreplansskiftet 29. juni 2014 er indregnet for bybusser, lokalruter samt regionalruter, mens budgettet for rabatruterne tager udgangspunkt i 2013-køreplanen for flertallet af kommunerne. Det forventes, at ændringerne fra 2014-køreplanen kan indarbejdes inden budgettet 2. behandles i september måned. Alle afholdte udbud til og med Midttrafiks 38. udbud er indarbejdet.

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks. Indeksene ligger ikke endeligt fast endnu, og kan forventes ændret i løbet af sommeren 2014, hvor det halvårslige indeks pr. 1. september 2014 forventes offentliggjort.

Busindtægter udgør ca. 719,3 mio. kr. og er budgetteret med udgangspunkt i regnskabet for 2013. Der er en række usikkerhedsmomenter forbundet med indtægtsbudgettet, der nærmere er beskrevet i vedlagte notat om budget 2015.

Flextrafik omfatter handicap- og kan-kørsel. Antallet af ture er baseret på 2013 og på en prognose for de første fire måneder af 2014. Udgifterne til handicapkørsel er budgetteret til 38,0 mio. kr., mens der er budgetteret med 7,9 mio. kr. i indtægter. Udgifterne og indtægterne er budgetteret noget lavere i forhold til sidste år, da udgiften til handicapkørslen i Aarhus Kommune er lavere efter turene bestilles i et koordineret kørselssystem.

Kan-kørslen er budgetteret til 491,8 mio. kr. i kørselsudgifter. Budgetteringen er foretaget ud fra det forventede kørselsomfang i 2014.

Vedrørende Trafikselskabet (administration og fællesomkostninger) vedtog Bestyrelsen på sit møde 4. marts 2011, at Trafikselskabet betragtes som ét bevillingsområde med en

samlet nettobevilling, dog med udskillelse af billetkontrollen i Aarhus Kommune som et selvstændigt forretningsområde.

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

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

Effekten af indførelse af rejsekort er indarbejdet i budgetoplægget med baggrund i den oprindelige business case. Denne er ajourført med blandt andet en mere favorabel rente end oprindeligt forudsat, ligesom der er foretaget justeringer i rejse- og omsætningsafgifter. Desuden er der foretaget justeringer af busantallet og indkøb af udstyr. Dette er nærmere beskrevet i selve budgetforslaget for 2015.

I henhold til tidsplanen, fremsendes budgetoplægget efter Bestyrelsens behandling til bestillerne til politisk høring. Høringsfristen bliver 22. august 2014, hvorefter det endelige budget for 2015 forelægges for Bestyrelsen til 2. behandling 12. september 2014.

Budgettet skal i henhold til lovgivningen være godkendt senest 15. september.

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

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2015 til 1. behandling godkendes og fremsendes til politisk høring hos bestillerne med svarfrist 22. august 2014.

Bilag

- Bilag 1 Budget 2015 - 1 behandling og politisk høring

1-31-75-1-14

5. Indstilling om Midttrafiks planer i forbindelse med indførelse af Passagerpuls

Resumé

I 2013 tog forbrugerrådet initiativ til etablering af "Passagerpuls", der skal sikre passagerne i den kollektive trafik en samlet og faktabaseret stemme i den offentlige debat.

Herunder beskrives formål og holdninger til initiativet.

Sagsfremstilling

Passagerpuls består af to dele:

1. **Et passagerpanel**, som skal danne grundlag for dialog mellem passagerne og trafikvirksomhederne. Der vil blive lagt vægt på aktiviteter, der kan sikre en konstruktiv debat. Forbrugerrådets overordnede målsætning med etablering af et passagerpanel er bl.a. at sikre en mere attraktiv kollektiv trafik og mere tilfredse passagerer.
2. **Nationale passagerundersøgelser** med hovedvægt på den samlede rejse fra dør til dør. Ønsket er oprettelse af en national databank, der gør det muligt at sammenligne passagerens rejseoplevelser på tværs af operatører, landsdele og strækninger. Dette muliggør benchmarking mellem virksomhederne samt synliggør kundetilfredsheden på "den samlede rejse" generelt. Formålet er at tilvejebringe et bedre beslutningsgrundlag.

Bus & Tog samarbejdspartners holdning til "Passagerpuls"

Bus & Tog direktørgruppen finder samarbejdet omkring den fremtidige Passagerpuls både vigtigt og relevant.

Direktørgruppen ønsker at indgå i konstruktiv dialog med Transportministeriet og Forbrugerrådet om det videre forløb, herunder ikke mindst aftaler om indsamling af data og udmelding af analyseresultater.

Med hensyn til passagerpanelet gives der udtryk for usikkerhed i forhold til, hvordan "aktiviteterne" udvælges, hvordan "panelets stemme" skal komme til udtryk og ikke mindst, hvordan trafikvirksomhederne i praksis skal kunne følge op på ønsker mv. fra panelet. Derfor ønsker Bus & Tog direktørgruppen at være aktiv medspiller i forprojektet vedr. etablering af passagerpanelet.

Uddrag af pressemeddelelse fra Transportministeriet – 4. april 2014

"Transportministeriet har finansieret Forbrugerrådet Tænks forprojekt om Passagerpuls. Transportminister Magnus Heunicke mener nemlig, det er vigtigt, at den kollektive trafik tager udgangspunkt i passagerernes behov og oplevelser.

I Bus & Tog samarbejdet synes vi, at det er en rigtig god idé at lave fælles nationale kundetilfredshedsundersøgelser. Så kan man sammenligne på tværs af trafiksselskaber, operatører og landegrænser og via den benchmarking tilføje ny viden og læring i forhold til de undersøgelser, som vi hver især laver i dag. Derudover vil undersøgelserne give ny viden om kundens samlede rejse, hvor bus, tog og metro kombineres og hvor skiftene mellem transportformerne i dag ikke belyses, udtaler Jens Otto Størup, Formand for Bus & Tog samarbejdet."

Status for "Passagerpulsens" maj 2014

Initiativet "Passagerpulsens" forventes at starte op i 2. halvår 2014 med tog (DSB, Arriva og Metro). De øvrige trafiksselskaber forventes at tilslutte sig løbende, så "Passagerpulsens" kommer til at dække al kollektiv trafik i Danmark.

Midttrafik vurderer, at initiativet er relevant, da det afspejler det kundefokus, som er central i Midttrafik strategiplan. Samtidig giver initiativet en forventning om, at Passagerpulsens kan overflødiggøre den nuværende kundeundersøgelse. Rameaftalen med Epinion omkring udførelse af bl.a. kundeundersøgelsen udløber ved udgangen af 2014, så der er fremadrettet ingen øvrige økonomiske forpligtigelser, såfremt "Passagerpulsens" kan erstatte den nuværende kundeundersøgelse. Ud fra prisen på den nuværende aftale med Epinion omkring udførelse af en kundeundersøgelse hvert 3. år, vil en årlig besparelse udgøre ca. 100.000 kr inkl. moms. Længere henne i forløbet, når den landsdækkende undersøgelses form og spørgeramme ligger mere fast, kan Midttrafik vurdere om "Passagerpulsens" kan gøre andre undersøgelser overflødige. Midttrafik vil ligeledes løbende vurdere niveauet for de økonomiske udgifter ved deltagelsen i Passagerpulsens, for at sikre at udgiftsniveauet ikke øges.

Ydermere er muligheden for benchmarking på tværs af trafiksselskaber attraktiv. Det skal dog sikres, at Midttrafik behov for kundeinformationer tilgodeses i tilstrækkelig grad i de fælles kundeundersøgelser, ligesom Midttrafik forbeholder sig retten til at foretage lokale specifikke kundeundersøgelser, hvor det er relevant (fx ved bonusprogrammer). NT har behandlet "Passagerpulsens" på bestyrelsesmøde d. 25. april 2014, hvor de overordnet set bakker op om initiativet, med forbehold for at Forbrugerrådet Tænk imødekommer et krav om fuld dataadgang til undersøgelsesresultater. NT udfører i dag kundetilfredshedsundersøgelser som indgår i bonusordninger med deres entreprenører, og har en kontraktlig forpligtelse til et analysebureau to år frem.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik går konstruktivt ind i arbejdet med Passagerpulsens ud fra de ovennævnte retningslinjer.

1-23-4-8-11

6. Indstilling om kontraktharmonisering

Resumé

I samarbejde med repræsentanter fra udvalgte busselskaber har Midttrafik genforhandlet vilkår i nuværende A-kontrakter. På den baggrund ønskes nu indført én fælleskontrakt med samtlige busselskaber.

Sagsfremstilling

Midttrafik administrerer på nuværende tidspunkt knap 100 forskellige A-kontrakter, nogle heraf fra før Midttrafiks dannelse. Det store antal af forskellige kontrakter er uhensigtsmæssig af flere årsager.

Kontrakterne stiller forskellige krav til såvel Midttrafik som busselskaberne, og skaber dermed en ineffektiv administration. Samtidig hindrer de divergerende kontraktkrav muligheden for en ligebehandling af busselskaberne, fx i relation til bodsopkrævning og forpligtelser overfor Midttrafik. Endelig er Midttrafik udfordret af, at løbende kontraktændringer først er endelig implementeret i op til 12 år efter, at beslutningen om ændringen er blevet truffet.

./.. På den baggrund har Midttrafik genforhandlet vilkår for samtlige nuværende A-kontrakter, og der indføres nu én fælleskontrakt med busselskaberne - se "Bilag 1 - Fælleskontrakt". Fælleskontrakten erstatter, med enkelte undtagelser, de nuværende kontrakter indgået efter VAT 7. udbud frem til og med Midttrafiks 38. udbud

Følgende punkter udgør de væsentligste ændringer i fælleskontrakten:

- Skærpede bodsbestemmelser
- Skærpede krav til chaufførfaciliteter
- Skærpede krav til chaufføruniformering
- Skærpede reduktionsbestemmelser
- Skærpede krav til orientering af Midttrafik ved udskiftning af materiel
- Skærpede krav til beredskabsplan og nul-tolerance politik i forbindelse med vold og trusler
- Krav om obligatorisk deltagelse på Midttrafiks løbende Fly High kurser og bonusordninger
- Lempede krav til reservemateriale, der benyttes i begrænset omfang

-
- Bestemmelser om installation og drift af internet i busserne
 - Bestemmelser om installation og drift af realtidssystem i busser

Udarbejdelsen af en fælleskontrakt er sket ved en central forhandling med repræsentanter fra udvalgte busselskaber. Resultatet heraf er præsenteret for og godkendt af entreprenørudvalget. Efterfølgende skal et eksemplar underskrives af hvert enkelt busselskab til erstatning for deres nuværende kontrakt.

Midttrafik ønsker, at den nye fælleskontrakt skal være endelig implementeret ved indgangen til køreplansskiftet 2014. Indførelsen medfører i øvrigt ikke forøgede udgifter for busselskaberne.

Indførelsen af en fælleskontrakt gennemføres uden økonomiske konsekvenser for busselskaberne.

I forbindelse med forhandlingerne har Midttrafik bl.a. stillet krav om gratis internet til kunderne og forbehold om installation af realtidsudstyr. Indstilling om indkøb og drift behandles efterfølgende som to selvstændige dagsordenspunkter.

Direktøren indstiller,

at indførelsen af en fælleskontrakt i Midttrafik godkendes.

Bilag

- Bilag 1 - Fælleskontrakt

1-23-4-8-11

7. Indstilling om internet i busser

Resumé

Via krav i udbud og forsøgsordninger tilbyder Midttrafik i dag gratis internet i cirka hver tredje A-kontraktbus. For at sikre et ensartet produkt og gøre den kollektive trafik mere attraktiv foreslår administrationen, at der fremadrettet tilbydes gratis internet til kunderne i samtlige A-kontraktbusser.

Sagsfremstilling

Fra og med 34. udbud (driftsstart i sommer 2013) har Midttrafik krævet, at busselskaberne installerer gratis, trådløst internet i samtlige A-kontraktbusser. Samtidig har Midttrafik via forsøgsordninger og i forbindelse med installation af andet teknisk udstyr, fx realtidsudstyr, sikret internet i flere bybusser. Således tilbyder Midttrafik på nuværende tidspunkt internet i cirka 300 A-kontraktbusser.

Administrationen foreslår, at gratis internet til kunderne udvides, således at tilbuddet omfatter alle regionale-, lokale- samt bybusser, der kører i A-kontrakt for Midttrafik. Hensigten er, at tilbuddet skal udrulles senest ved udgangen af 2014, med mulighed for at installere det i takt med at installere realtid.

En række forhold taler for udvidelsen af gratis internet til kunderne.

- Kunderne vil opleve et ensartet produkt i alle blå og gule busser, i modsætning til i dag, hvor kunden ikke kan være sikker på at få adgang til gratis internet.
- Prisen på internet er acceptabel set i forhold til serviceudvidelsen. Internet fås bl.a. som billigt tilkøb til andet IT-udstyr, herunder realtidsinformation.
- Gratis internet-adgang medfører højere tilfredshed og gør den kollektive trafik mere attraktiv. I evalueringen af iBus-projektet fra 2011 angav 53 % af kunderne, at gratis internetadgang gør det mere attraktivt at vælge kollektiv transport.

Finansiering

Der forventes en engangsudgift på cirka 5.000 kr. per bus til indkøb og installation af udstyr. Den årlige driftsudgift til internet er cirka 3.750 kr. per år per bus.

- ./. Indkøb og installation af udstyret finansieres af Midttrafik. Der forventes en engangsudgift til indkøb og installation på cirka 1.5 mio.kr. Herudover finansierer Midttrafik driften af internet for resten af 2014, mens de årlige driftsudgifter herefter finansieres af den enkelte bestiller. Der forventes en årlig udgift til drift på cirka 1,1 mio.kr. (se "Bilag - Bestillerfordelte udgifter til drift af internet"). Beløbet reduceres gradvist, efterhånden som ruterne udbydes. Udgifterne indarbejdes i bestillernes driftsbudgetter for 2015.

Kravene forhandles med busselskaberne, således der opnås billigst mulige pris for indkøb, installation og drift.

Aarhus Kommunes bybusser får tilkøbt trådløst internet i forbindelse med installation af realtidsudstyr ultimo 2014.

Direktøren indstiller,

at der indkøbes internet i alle Midttrafiks A-kontrakt busser.

Bilag

- Bilag - Bestillerfordelte udgifter til drift af internet

1-23-4-209-1-14

8. Indstilling om fuldmagt til formandskabet om tildeling af kontrakter

Resumé

Midttrafiks 39. udbud er offentliggjort med tilbudsfrist den 14. juli 2014. Da der ikke afholdes bestyrelsesmøder i sommerferien, indstilles det, at formandskabet bemyndiges fuldmagt til at tildele kontrakter såvel til konkrete udbud som fremadrettet.

Sagsfremstilling

I forlængelse af kontraktophævelsen med Østbirk Turist A/S er der indgået midlertidige aftaler om udførelse af kørslen, mens udbud af kontrakterne gennemføres. Udbuddet, der omfatter bybusser og skoleruter i Skanderborg Kommune, er offentliggjort d. 4. juni. Med henblik på at sikre kørselsstart til begyndelsen af et nyt skoleår i august er tilbudsfristen fastlagt til den 14. juli 2014 med forventet kontrakttildeling den 18. juli 2014.

Af hensyn til kommende leverandørers anskaffelse af busser er det nødvendigt at tildele kontrakter hurtigst muligt efter tilbudsfristen, og da der ikke afholdes bestyrelsesmøder i sommerperioden, indstilles det, at formandskabets bemyndiges fuldmagt til at tildele kontrakterne efter 39. udbud.

For at imødegå lignende situationer i fremtiden, indstilles det, at formandskabet generelt meddeles fuldmagt ved tildeling af kontrakter, når udbuddet sker i en periode uden bestyrelsesmøder.

Samtidig vil administrationen bestræbe sig på, at tilrettelægge udbuddene, så de tilpasses Bestyrelsens årshjul.

Direktøren indstiller,

at formandskabet meddeles fuldmagt til at tildele kontrakter, når udbuddet finder sted i en periode uden bestyrelsesmøder.

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

9. Indstilling: Indførelse af delvis støttet flextur i Holstebro Kommune

Resumé

Holstebro Kommune ønsker pr. 1. august 2014 at indføre støttet Flextur til 4 kr. pr. km i oplandet samt til/fra et knudepunkt i Holstebro by. Kørsel internt i Holstebro by skal koste 14 kr. pr. km for de kunder, der bruger det.

Sagsfremstilling

Holstebro Kommune har ønsket at gøre det billigere for kunderne at bruge Flextur. Der ønskes derfor indført en ordning, der ligger inden for de rammer, som Bestyrelsen tidligere har fastlagt for mulige priser i Flextur.

Kommunen ønsker indført støttet Flextur på en måde, så kunderne kan køre for 4 kr. pr. km. fra et knudepunkt i Holstebro by (Banegården) til oplandet, fra oplandet til Holstebro by (Banegården) samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Holstebro by skal koste 14 kr. pr. km.

Holstebro Kommune har afsat 500.000 kr. i budget til delvis støttet Flextur. Holstebro Kommune er vidende om, at udgifterne til delvis støttet Flextur kan stige i takt med, at borgerne bliver vidende om tilbuddet.

Midttrafik vurderer, at Holstebro Kommune med indførelsen af de lavere takster kan skele til udviklingen i Ringkøbing-Skjern Kommune, der har omtrent samme befolkningstæthed. Indbyggertallet i Holstebro Kommune er 57.451 – indbyggertallet i Ringkøbing-Skjern Kommune er 58.000. Ringkøbing-Skjern Kommune er geografisk væsentlig større end Holstebro Kommune, hvilket kan have betydning for den gns. turlængde og dermed den gns. turpris.

I Ringkøbing-Skjern Kommune var der i 2013 5.237 støttede Flexture. Den samlede udgift udgjorde 493.170 kr. Den gns. turlængde var 8,64 km. Overføres disse tal til Holstebro Kommune, må der forventes ca. 5.000 ture om året og en udgift på ca. 500.000 kr.

Midttrafik følger løbende udviklingen, og evaluerer ordningen med Holstebro Kommune efter 6 måneder.

Holstebro Kommune har bedt Midttrafik udarbejde lokal markedsføring af ordningen, og det gør administrationen.

Direktøren indstiller,

at delvis støttet Flextur i Holstebro Kommune pr. 1. august 2014 godkendes efter ovenstående principper.

1-00-1-14

10. Indstilling: Opfølgning på konkretisering af Midttrafiks miljømål

Resumé

Bestyrelsen vedtog i august 2013, at bussernes brændstofforbrug og CO₂ udslip skal reduceres med hhv. 5 % og 7 % årligt fra 2013 til 2017. Herudover indeholder Midttrafiks Trafikplan 2013-2017 et klimamål for, at brændstofforbrug og CO₂ udslip reduceres med 2 % årligt, mens udslip af NO_x og partikler reduceres med 6 %. Administrationen anbefaler en revision af disse mål.

Sagsfremstilling

Administrationen vurderer, at et mål for reduktioner på 5 % eller 2 % årlig af bussernes gennemsnitlige brændstofforbrug ikke kan nås.

Data for de seneste to års udvikling viser, at det er svært at opnå reduktioner på over 1 %. I K12 steg brændstofforbruget med 0,56 %. Årsagerne er en lang vinter, som har været 2C° koldere end gennemsnittet ift. 2001-2010. Tendensen observeres i flere kontrakter.

./. Se Bilag 1 - Eksempler på udviklingen i brændstofforbruget i de seneste to køreplanår.

Det anbefales derfor, at målet for reduktion i brændstofforbrug og CO₂ udslip reguleres til 1 % årligt, eller 5 % for perioden 2013-2017 (bussernes brændstoffeffektivitet og CO₂ udslip udvikler sig proportionelt, når busserne kører på diesel. Hvis CO₂ udslippet skal reduceres mere end brændstofforbruget, kræver det, at der indsættes busser med alternative drivmidler) - se venligst tabel. Til sammenligning er NTs mål for perioden 2011-2014 sat til 1 % årligt og Movias 1,67 % årligt.

	K10	K11	K12	K13	K14	K15	K16
Mål (reduktion i %)			Udgangspunkt	1 %	1 %	1 %	1 %
Faktisk (reduktion i %)		0,11 %	-0,56 %				
Mål (forbrug km/l)				2,80	2,83	2,85	2,88
Faktisk (forbrug km/l)	2,78	2,79	2,77				
Mål (udslip gram CO ₂ /km)				947	937	928	919
Faktisk (udslip gr CO ₂ /km)	952	951	956				

./. Til opnåelse af målet om 1 % reduktion arbejdes videre med nuværende tiltag. Se Bilag 2 - Tiltag til reduktion af brændstofforbrug, CO₂-udslip og luftforureningen.

Måling af NOx- og partikeludslip (PM)

Midttrafiks trafikplan 2013-2017 indeholder et klimamål for at udslip af NOx og partikler reduceres med 6 % årligt.

Der kan endnu ikke måles på NOx- og partikeludslip i de fleste kontrakter, da Midttrafik ikke råder over data over bussernes kørselsomfang i kilometer. Data om kørte kilometer bliver tilgængelig ved indførelse af et nyt køreplanlægningssystem fra K15.

Movias mål for reduktion af NOx og PM er 5 % årligt i perioden 2008-2020. Her er den største udvikling allerede sket i de foregående år med indførelse af Euro 5 og EEV i 2009 og Euro 6 i 2014. NT har ingen mål på området.

Derfor er det sandsynligt, at Midttrafiks mål på 6 % årligt er sat for højt.

Det anbefales derfor, at fastsættelse af og opfølgning på mål for NOx- og partikeludslip først igangsættes efter indførelse af et nyt køreplanlægningssystem.

Udelukkende A-kontrakter

Midttrafik indhenter i dag data om bussers brændstofforbrug og CO₂ udslip fra selskaber med både A- og B-kontrakter. Fremadrettet anbefales det, at indhentning af data og fastsættelse af mål udelukkende skal gælde for A-kontrakter.

Der er flere argumenter herfor.

1. Data fra busselskaber med B-kontrakter er usikre, idet selskaberne ofte ikke har udstyr til måling af brændstofforbrug. Indberetningerne er derfor baseret på busselskabets skøn. Der vil opnås en sikkerhed for data ved at udelade B-kontrakter.
2. I flere bybuskontrakter kan opnås bonus for sparet brændstof, og der gives point i tildelingen ved høj euro-norm
3. Ved indførelse af et nyt køreplanlægningssystem i K15 vil måling af NOx- og partikeludslip kun kunne foretages for A-kontrakter.
4. B-kontrakter udgør 9 % af Midttrafiks samlede kørsel.

Direktøren indstiller,

at der fastsættes et mål for reduktion af bussernes gennemsnitlige brændstofforbrug og CO₂ udslip på 1 % årligt i perioden 2013-2017.

at der fastsættes et mål for reduktion af bussernes gennemsnitlige NOx- og partikeludslip efter indførelse af nyt køreplanlægningssystem i Midttrafik, forventet K15.

at der fremadrettet udelukkende måles på kørsel i A-kontrakter.

Bilag

- Bilag 1 - Eksempler på udviklingen i brændstofforbruget i de seneste to køreplanår
- Bilag 2 - Tiltag til reduktion af brændstofforbrug, CO₂-udslip og luftforureningen

1-70-1-2-13

11. Indstilling: Administrationsaftale med Aarhus Letbane Drift I/S

Resumé

Aarhus Letbane Drift I/S skal forberede og administrere driften af Aarhus Letbane samt overtage letbanens infrastruktur og letbanekøretøjer fra anlægsselskabet Aarhus Letbane.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som er interessenterne bag Aarhus Letbane Drift I/S, og Midttrafik har udarbejdet vedlagte forslag til administrationsaftale mellem Aarhus Letbane Drift I/S og Midttrafik. Aftalen er gældende fra 1. januar 2014 og indtil videre.

Sagsfremstilling

./ Der er udarbejdet en "Administrations og Forvaltningsaftale" mellem Aarhus Letbane Drift I/S og Midttrafik - se "Bilag 1 Administrationsaftale ALD 2014 vers 5".

Aarhus Letbane Drift I/S skal forberede driften af Aarhus Letbane og overtage letbanens infrastruktur og letbanekøretøjer fra anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S.

I perioden frem til 2017 skal Aarhus Letbane Drift I/S indgå operatørkontrakt med valgt operatør om trafikdrift og trafikstyring. Endvidere skal Aarhus Letbane Drift I/S forberede en godkendt infrastrukturforvaltningsorganisation, der kan overtage, drive og vedligeholde letbanens infrastruktur.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har i interessentskabskontrakten for Aarhus Letbane Drift I/S tilkendegivet, at der indgås en administrationsaftale med Midttrafik om varetagelse af en række opgaver omkring Interessentskabets administration samt drift og vedligeholdelse af Letbanen. Hensigten er effektivt at udnytte eksisterende kompetencer og ressourcer i Midttrafik vedrørende operatørkontrakter og administration heraf.

Midttrafik stiller medarbejdere med relevante kompetencer samt lokaler og "driftsfællesskab" til rådighed for Aarhus Letbane Drift I/S. Aarhus Letbane Drift I/S betaler den forholdsmæssige lønandel for medarbejdere samt en betaling af overhead per årsværk, svarende til den gennemsnitlige kostpris for overheadomkostninger pr. medarbejder i Midttrafik. Hvis der ønskes et højere serviceniveau på specifikke områder, vil dette blive opkrævet separat.

Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik har udarbejdet vedlagte forslag til administrationsaftale mellem Aarhus Letbane Drift I/S og Midttrafik. Parterne ønsker en fleksibel samarbejdsorienteret proces frem mod idriftsættelse af letbanen. Der forhandles hvert år en pris for ydelsen og dens omfang.

Direktøren indstiller,

at der indgås administrationsaftale med Aarhus Letbane Drift I/S på vedlagte vilkår.

Bilag

- Bilag 1 Administrationsaftale ALD 2014 vers 5

1-70-1-2-13

12. Orientering: Vilkår i operatørudbuddet til Letbanen

Resumé

På mødet 4. april 2014 blev Bestyrelsen orienteret om, at driften af Aarhus Letbane udbydes af Midttrafik for Aarhus Letbane Drift I/S. Udbuddet foretages som et begrænset udbud med forhandling og indledes med en prækvalifikation af interesserede virksomheder, hvor det sikres, at kun økonomisk solide virksomheder med tilstrækkelig teknisk og faglig formåen får lov til at afgive tilbud på opgaven.

Det blev også aftalt, at Midttrafiks Bestyrelse orienteres om det forestående operatørudbud, fordi operatørkontrakten indeholder en række forhold omkring letbanetrafikken, som har indvirkning på Midttrafiks trafikalskabsopgaver i den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Aarhus Letbane Drift I/S (ALD) er ordregiver for operatørudbuddet. Det er aftalt med Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som er interessenterne bag ALD, at Midttrafik forestår udbudsforretningen. Udbuddet af 1. etape af Aarhus Letbane omfatter følgende opgaver:

- Drift af letbanekøretøjerne efter køreplaner fastsat af Midttrafik og ALD
- Klargøring og rengøring af letbanekøretøjerne
- Trafikstyring, administration og øvrige driftsopgaver i tilknytning til operatøren.
- Uddannelse af fjernstyringsmedarbejdere, driftsledere og letbaneførere.
- Ansvar for opnåelse af og vedligeholdelse af relevante tilladelser og myndighedsgodkendelser, som er en forudsætning for driften.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har tilkendegivet, at letbanetrafikken skal være en integreret del af Midttrafiks samlede trafikudbud. ALD bliver således leverandør af letbanetrafik til Midttrafik - i princippet på linje med busselskaberne og de nuværende privatbaner. Det er Midttrafiks opgave og ansvar, at letbanetrafikken koordineres med den øvrige kollektiv bustrafik, og derved fremstår som en helhed for kunderne i det samlede trafiksystem.

Trafikalskabsopgaver i Midttrafik

Operatørudbuddet, og dermed operatørkontrakten, sætter rammerne for ALD's leverance af letbanetrafik til Midttrafiks samlede trafiksystem. Der indgår i operatørkontrakten en række forhold af betydning for Midttrafiks tilrettelæggelse af trafikalskabsopgaver. Det omfatter hovedsagelig opgaver eller funktioner, som Midttrafik også varetager for de øvrige bestillere.

Det gælder bl.a.:

- Planlægning, information og offentliggørelse af køreplan mm.
- Aftaler og beredskab for erstatningskørsel med bus - i tilfælde af driftsforstyrrelser.

- Oplysninger om driftsforstyrrelser til Midttrafiks systemer og Rejseplanen.
- Administration af kontraktbetalinger, herunder bod/bonus for kvalitet mm.
- Rejseregler og besvarelser af kundehenvendelser.
- Billetteringsudstyr og forhold omkring billetkontrol.

Disse trafikelskabsopgaver varetager Midttrafik, på linje med bustrafikken, uden særskilt betaling fra ALD.

Derimod er det aftalt med Region Midtjylland og Aarhus Kommune, at der udfærdiges en samarbejdsaftale mellem Aarhus Letbane Drift I/S og Midttrafik om varetagelse af en række opgaver omkring Interessentskabets administration samt drift og vedligeholdelse af Letbanen. Aarhus Letbane Drift I/S betaler Midttrafik for at stille de nødvendige medarbejdere og ressourcer til rådighed. Aftalen forelægges Midttrafiks Bestyrelse i et særskilt dagsordenspunkt på dagens møde (jf. punkt 9).

Udbudsproceduren og tidsplanen herfor

Ansøgningsfristen i prækvalifikationen udløb d. 20. juni 2014, og pt. pågår processen med at udvælge de virksomheder, som skal inviteres med til at deltage i tilbuds- og forhandlingsfasen i udbuddet. Det forventes, at udvælgelsen af virksomhederne sker i starten af august. Herefter starter tilbuds- og forhandlingsfasen, hvor de udvalgte virksomheder (tilbudsgiverne) modtager et foreløbigt udbudsmateriale, som gennemgås på individuelle dialogmøder med tilbudsgiverne. Der lægges op til, at tilbudsgiverne kommer med input til udbudsmaterialet, særligt hvis der stilles urimeligt dyre krav til operatørens udførelse af opgaven. Hvis inputtene fra tilbudsgiverne giver anledning til det, vil der senere blive udsendt et endeligt udbudsmateriale, der skal danne baggrund for tilbudsgivernes første forhandlingstilbud. Tilbuds- og forhandlingsfasen løber over en 6-7 måneders periode, og det er pt. forventningen, at kontrakten kan tildeles til den udvalgte operatør ultimo maj 2015. Tidsplanen er dog meget afhængig af resultatet af anlægsudbuddet, hvorfor tidsplanen kan blive justeret på et senere tidspunkt.

Kontrakttype

Kontrakten udbydes som en bruttokontrakt, hvor ALD yder betaling til operatøren til dækning af alle de omkostninger, operatøren har ved at varetage driften og styringen af Aarhus Letbane.

Bestyrelsen er tidligere blevet orienteret om, at kontrakten udbydes for en 6-årig periode med option på forlængelse i op til 3 år. Dette er efter kyndig rådgivning fra advokatfirmaet Bech-Bruun blevet ændret, således at der i stedet udbydes en tidsubegrænset kontrakt, der er uopsigelig for operatøren i 9 år og uopsigelig for ALD i 6 år. Samtidig er der indbygget en option, som ALD kan vælge at benytte sig af, hvis det viser sig at være fordelagtigt, om at operatøren også kan udføre driften af etape 2 på Aarhus Letbane, hvis denne bliver besluttet gennemført. Fordelen ved denne konstruktion er, at hvis ALD er tilfredse med operatørens udførelse af driften af Aarhus Letbane, så kan man fortsætte kontrakten indtil andre forhold fordrer et nyt udbud.

Til forskel fra de traditionelle buskontrakter, hvor vognmanden stiller både materiel, anlæg og øvrige driftsmaterialer og personale til rådighed for udførelsen af kørslen, så skal operatøren af Aarhus Letbane udelukkende stille personale og ledelse til rådighed for udførelsen af driften af Aarhus Letbane. ALD stiller alle anlæg, materiel og øvrige driftsmaterialer til rådighed for operatøren, der er forpligtet til at anvende disse til udførelse af driften. Det betyder, at operatørens investeringer i driften begrænser sig primært til personaleomkostninger og opbygning af en god organisation til varetagelse

af driften. Denne konstruktion er bl.a. valgt med henblik på at eliminere de største risici ved driften for operatøren, således at der kan opnås den bedst mulige pris på driften.

Betalingsmodel og incitamentsmodel

Da forberedelsesfasen for operatøren er meget lang, er der i betalingsmodellen lagt op til, at operatøren modtager nogle faste ratebeløb til dækning af operatørens opstartsomkostninger i forberedelsesfasen. Når Aarhus Letbane går i kommerciel drift, vil operatøren modtage en betaling, der består af:

- En sats pr. dag til dækning af faste omkostninger
- Satser pr. køretøjstime til dækning af variable omkostninger

Kontrakten har desuden en indbygget incitamentsmodel, der både indeholder et dagbødesystem for forberedelsesfasen med henblik på at sikre fremdriften i operatørens forberedelser frem til kommerciel driftsstart, og indeholder en bod-/bonusmodel i driftsfasen med henblik på at sikre en høj kvalitet i driften.

Bod-/bonusmodellen for driftsfasen indeholder følgende elementer:

- Bod for et uacceptabelt omfang af udgået kørsel
- Bod for et uacceptabelt omfang af forsinkelser i kørslen
- Bod ved manglende rettidig aflevering af letbanekøretøjer til vedligeholdelsesselskabet, der skal vedligeholde letbanekøretøjerne
- Bonus ved opnåelse af et lavt omfang af udgået kørsel (fælles bonusmål for operatøren og vedligeholdelsesselskabet)
- Bonus ved opnåelse af høj grad af rettidighed i kørslen
- Bonus ved opnåelse af høj passagertilfredshed (baseret på kundetilfredshedsmålinger)

Midttrafiks bestyrelse vil i efteråret 2014 blive orienteret om status på udbuddet, herunder 1. bud fra byderne samt proces for forhandlinger med byderne. I forår 2015 forventes beslutning om valg af byder og kontraktindgåelse som også vil blive forelagt Midttrafiks bestyrelse.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik løser trafikalskabsopgaver for Aarhus Letbane Drift I/S, på linje med øvrige bestillere.

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-14

13. Orientering: Løbende effektivisering af Midttrafiks organisation

Resumé

Midttrafik vil til stadighed have fokus på at sikre en effektiv organisation, dels for at imødegå besparelser i forbindelse med implementering af rejsekort, dels for at sikre tilfredse kunder og at bestillerne får mest mulig Value for Money.

Midttrafik er ligeledes optaget af, at Midttrafik fortsætter med at være Danmarks billigste trafiksselskab målt på administrationsomkostningerne i forhold til omsætningen.

Sagsfremstilling

Midttrafiks strategiplan 2013-2016, som blev fastlagt i starten af 2013, beskriver de overordnede mål for at Midttrafik får flere og mere tilfredse kunder. Forudsætningen for at nå målene er dygtige leverandører, tilfredse bestillere og en effektiv og veltrimmet organisation.

Administrationen foretager løbende en vurdering af, hvilke opgaver der skal op- eller nedprioriteres. Der kan være opgaver som Midttrafik løser godt, men som af strategiske grunde bør outsources eller nedprioriteres. Administrationen har især fokus på at outsource ikke-kerneopgaver, så organisationens fokus kan fastholdes på det, Midttrafik er sat i verden for.

Allerede gennemførte effektiviseringer

Direktionen indførte *ansættelsesstop* 1. januar 2010 for at lette en mulig kommende besparelse primært i forbindelse med nedskæringer på buskørsel. Ansættelsesstoppet er stadig gældende, dog således at vigtige stillinger besættes.

Senere i 2010 indførte Midttrafik *mål- og opgavestyring*, som sætter kursen for den forandring og udvikling, der ønskes i Midttrafiks område. Med udgangspunkt i de overordnede mål fastlægges afdelings- og medarbejdermål. For eksempel i Flextrafik laves der ugentlig opfølgning på kvaliteten i kundeservicen, og der korrigeres hvis nødvendigt. Administrationen måler løbende på, om de aftalte mål og indsatser giver de forventede resultater.

Billetkontrollen

Efter længere tids ustabil drift besluttede bestyrelsen at udlicitere billetkontrollen, som varetager kontrolopgaven i Aarhus Kommune. Securitas vandt opgaven med et tilbud, der var 4,4 mio. kr. billigere sammenlignet med tidligere år under Midttrafik. Endvidere viste det sig, at produktiviteten hurtigt blev markant bedre i forhold til, da Midttrafik selv havde opgaven.

Planlagte effektiviseringer

IT

Midttrafik har besluttet at outsource IT-opgaven for at professionalisere supporten ved at overlade den til en ekstern leverandør, der har IT Support som sin kerneopgave. En midlertidig ansat medarbejder opsiges, mens to øvrige medarbejdere flyttes til en anden afdeling i Midttrafik. De forventede besparelser ved outsourcing er kr. 550.000,- pr. år, som skal bruges til at realisere besparelser i administrationen på grund af rejsekort.

Overvejelse om outsourcing af kortsalg

Jf. det lukkede dagsordenspunkt som Midttrafiks bestyrelse skal tage stilling til, så overvejer administrationen at overføre kortsalg fra Midttrafiks administration til Midttrafiks kundecenter. Kunder som rejser på f.eks. ungdomskort, vil som følge af opgaveflytningen, opleve en markant serviceforbedring, idet åbningstiden udvides fra nuværende 9 til 15 til 7 til 23.

Ved en beslutning om at overføre kortsalgsopgaven til Midttrafik Kundecenter, vil der ske en overdragelse af de medarbejdere, der i dag er beskæftiget med opgaven.

Kontraktharmonisering

Jf. dagsordenspunktet herom, vil Midttrafik opnå administrative besparelser, når de mange forskellige kontrakter harmoniseres.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender orienteringen.

1-3-1-14

14. Orientering om Driftsregnskab 2013 - uddybende redegørelse vedr. togdriften

Resumé

På Bestyrelsesmødet 4. april 2014 blev det besluttet, at administrationen orienterer nærmere om Midttrafiks udgifter til togdrift på Odderbanen og Lemvigbanen. Herunder også en orientering om det statslige tilskud til drift af privatbaner.

Sagsfremstilling

Midttrafiks nettoudgifter til togkørsel på Odderbanen og Lemvigbanen omfatter:

1. Underskudsdekning til Midtjyske Jernbaner A/S
2. Kontraktbetaling til DSB for togdrift på Odderbanen.

Midttrafik er hovedaktionær (87,66%) i selskaberne Midtjyske Jernbaner Drift A/S og Midtjyske Jernbaner A/S. Udover Midttrafik har Lemvig og Holstebro kommuner en mindre aktieandel (henholdsvis 11,6% og 0,11%). Derudover er 0,63% af aktierne på private hænder.

Midtjyske Jernbaner A/S varetager drift af togkørsel på Lemvigbanen samt drift- og vedligeholdelsesopgaver af infrastrukturen på Odderbanen og Lemvigbanen. Der er indgået en "rammeaftale" mellem Midttrafik og Midtjyske Jernbaner om en samlet årlig underskudsdekning. Midtjyske Jernbaner A/S skal inden for den årlige underskudsdekning tilvejebringe togtrafik og vedligeholde skinnelægeme, signaler, overkørsler, materiel mm., på begge baner. Underskudsdekningen prisreguleres årligt efter samme omkostningsindeks, som anvendes i buskontrakterne.

DSB har fra 9. december 2012 overtaget togdriften på Odderbanen. Der er indgået en operatørkontrakt med DSB. Togkørslen leveres som underleverandør til Midtjyske Jernbaner A/S. Operatørkontrakten med DSB er en bruttokontrakt. Indtægter på Odderbanen tilfalder Midttrafik på samme måde som i buskontrakterne. Region Midtjylland finansierer Midttrafiks udgifter til togdrift og vedligeholdelse af infrastrukturen.

Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland har aftalt et tilskud til mindre investeringer i infrastrukturen på Odderbanen og Lemvigbanen. Rammerne for tilskuddet er fastlagt i en aftalt investeringsplan, der er godkendt i regionen, Midtjyske Jernbaner A/S og Midttrafik. Investeringsplanen udløber i 2015. I 2013 var tilskuddet 4,6 mio. kr.

Nøgletal for banerne 2013

	Odderbanen	Lemvigbanen
Længde, km.	26,5	57,6
Stationer, inkl trinbræt	18	20
Max hastighed	75 km/t.	75 km/t.
Usikrede overkørsler	9	49
Antal passager 2013	1.093.555	185.798
Personkilometer 2013	13.682.169	3.901.758
Togkilometer 2013	532.000	400.000
Passagerindtægt 2013 - Mio. Kr.	14,6	2,7
Driftsudg. - Mio. Kr. (inkl. infrastruk.)	38,0	19,6

Nøgletal 2012

Administrationen har lavet en sammenstilling af økonomien for Odderbanen og Lemvigbanen og sammenlignet den med tilsvarende privatbaner i Sydtrafik, NT og Movia. Nøgletallene stammer fra regnskab 2012, som er offentliggjort af Trafikstyrelsen. Der foreligger endnu ikke offentliggjorte regnskabstal for 2013 fra de øvrige Trafikselskaber. Det skal bemærkes, at DSB's overtagelse af togtrafikken på Odderbanen blev etableret i december 2012. Effekten af samdriften mellem Odderbanen og Grenaabanen indgår derfor ikke i sammenligningen af regnskabstallene fra 2012.

Regnskab 2012

Trafikselskab	Selskab	Passager indtægter Mio. kr.	Omkostninger Mio. kr.	Tilskud Mio. kr.	Tilskud Personkm. kr.	Tilskud Togkm. kr.
NT	Nordjyske Jernbaner	23	44	21	0,88	28
Midttrafik	Midtjyske Jernbaner	15	41	26	1,55	30
	- Heraf Odderbanen	12	22	10	0,76	21
	- Heraf Lemvigbanen	3	19	16	4,26	40
Sydtrafik	Vestbanen	3	28	25	6,46	78
Movia	Lokalbanen	91	208	117	1,28	33
Movia	Regionstog	70	229	159	2,16	41

Passagerindtægterne i 2012 er på Odderbanen 4 gange højere end på Lemvigbanen. Fordelingen af omkostninger til Odderbanen og Lemvigbanen for 2012 er vanskelig, fordi der i Midtjyske Jernbaner ikke foretages en entydig henføring af omkostninger til hver bane. Administrationen har ved fordelingen af omkostninger anvendt kørselsomfang på banerne som fordelingsgrundlag. Den valgte fordelingsnøgle har betydning for hvorledes underskuddsdækningen til Midtjyske Jernbaner henføres til Odderbanen og Lemvigbanen.

Økonomisk sammenhæng – Midttrafik/Midtjyske Jernbaner/Region Midtjylland.

./.

I vedlagte bilag "Skematisk oversigt over økonomiske relationer mellem Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland." har administrationen skitseret den økonomiske sammenhæng mellem drift af togtrafik i Midttrafik og relationen til Midtjyske Jernbaner A/S samt til Region Midtjylland. Af skemaet fremgår de væsentligste udgifter og indtægter hos parterne. Eksempelvis modsvares Midttrafiks udgift til underskuddsdækningen hos Midtjyske Jernbaner, af en tilsvarende indtægt hos Midtjyske Jernbaner.

Oversigten viser, at der ikke er en entydig sammenhæng mellem regnskabsresultatet for Midtjyske Jernbaner og underskuddsdækningen fra Midttrafik, fordi der hos Midtjyske Jernbaner indgår andre udgifts- og indtægtsposter. Der er i tabellen angivet omtrentlige udgifts- og indtægtstal, som i visse tilfælde er baseret på bedste faglige skøn. Det skal

bemærkes, at kontraktbetalingen til DSB for togkørsel på Odderbanen, ikke indgår i underskudsdekningen til Midtjyske Jernbaner A/S.

Region Midtjyllands udgifter til Midttrafik finansieres dels via et statsligt bloktilskud og dels via et statsligt "øremærket" tilskud. Det "øremærkede" tilskud anvendes til finansiering af regionens investeringstilskud til privatbaner. Det statslige bloktilskud, inklusiv et udviklingsbidrag fra kommunerne, anvendes til finansiering af alle Region Midtjyllands opgaver under Regional Udvikling. Bloktilskuddet fordeles blandt andet efter indbyggertal, befolkningstæthed og andre kriterier. Et af kriterierne er "kilometer privatbane". Administrationen i Region Midtjylland har ved tidligere lejlighed oplyst, at fjernes Lemvigbanens 57,6 km. fra bloktilskudsmodellen, vil regionens bloktilskud falde med ca. 50,5 mio. kr. årligt.

Den 3. juni har regeringen og regionerne indgået økonomiaftale for 2015. Det er i den forbindelse aftalt, at der skal gennemføres en analyse af kriteriet "kilometer privatbanespor" for fordeling af bloktilskud.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Skematisk oversigt over økonomiske relationer mellem Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland.

1-30-75-1-9-09

15. Orientering om udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til understøttelse timemodellen

Resumé

Administrationen orienterer om Midttrafiks planer for udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til understøttelse af Timemodellen.

Sagsfremstilling

I nærværende sagsfremstilling orienterer administrationen om Midttrafiks overordnede planer for at arbejde mod en udbygning af den regionale og lokale kollektive trafik til understøttelse af Timemodellen.

Baggrund

Regeringen har i januar 2014 indgået en aftale om Togfonden DK med en række af Folketingets partier. Der er i Togfonden DK afsat 28,5 milliarder kroner til en realisering af timemodellen, dvs. sikring af rejsetider på maksimalt én time mellem landets største byer, København og Odense, Odense og Aarhus, Aarhus og Aalborg og mellem Odense og Esbjerg. Planen vil give et stort løft til den landsdækkende kollektive trafik, og vil markant forbedre togtrafikkens konkurrencedygtighed over for bilen, da det vil give direkte tidsgevinster for kunderne.

Da kunderne lægger vægt på den samlede rejse, skal togrejsen tænkes sammen med rejsen til og fra tog. Det betyder, at den første og sidste del af rejsen bør have samme kvalitet og frekvens som togrejsen. Det betyder dels, at rejsehastigheden i enderne skal være tilstrækkelig hurtig, at omstigningen skal være let, at der er sikkerhed for korrespondance uden lange ventetider, samt at kvalitet af busser og lokalbaner skal kunne matche lyntogets, dvs. med behagelige sæder og internet. Der er desuden behov for opdateret trafikinformation undervejs, især hvis der sker forsinkelser på rejsen.

Ca. 1/3 af de rejsende med tog bruger busser til eller fra toget. En velfungerende bustrafik er derfor en forudsætning for timemodellen succes, og flere passagerer i togene vil øge timemodellens rentabilitet. Et samlet løft til den kollektive trafik vil uden tvivl betyde et godt alternativ for kunderne til privatbilismen, og der er derfor god grund til at udbygge den regionale og lokale kollektive trafik samtidig med, at den statslige jernbanetrafik udbygges.

Indsatser og handlingsplan

For Midttrafik er der en opgave i at få udbygget den lokale og regionale bustrafik således, at timemodellen understøttes. Udbygningen kan karakteriseres i 3 overordnede indsatser:

- Frekvens og rejsetid i betjeningen af stationen
- Sammenhængen mellem busterminal og togstation
- Infrastruktur (fremkommelighed)

Frekvens og rejsetid i betjeningen mellem bopæl og station

Med indførelsen af en forbedret drift på togstrækningerne er der en oplagt mulighed for at få realiseret og optimeret busbetjeningen, så der gives flere og bedre korrespondancemuligheder mellem bus og tog. Specielt på ydertidspunkter (aften og weekend) er der i dag ringe forbindelser mellem bus og tog på grund af typisk lave frekvenser på bus- og togdriften. Den lave frekvens skyldes naturligvis et lavt kundegrundlag, og det kan derfor være fornuftigt at se på alternative betjeningsmuligheder som f.eks. teletaxi og flextur. Særligt på ydertidspunkterne skal der ske en gennemgang af afgang og ankomster for hver station, så der sikres bedre planlagte korrespondancer mellem bus og tog.

Udover frekvensforøgelse på busruter er der en anden måde at skabe bedre kvalitet for kunden på busrejsen. Det kan bl.a. ske ved oprettelse af flere ekspresruter eller ekspresture ind til stationen, hvorved der skabes mere direkte forbindelser fra opland til stationen og dermed sikres kortere rejsetid for kunden.

Sammenhæng mellem busterminal og togstation

En væsentlig faktor i sammenhængen mellem bustrafik og togtrafik er den fysiske sammenhæng mellem busterminal og togstation. Det handler om at sikre optimale skiftemuligheder for kunden. Her vil en busterminal lokaliseret tæt ved en station give de bedste forudsætninger. Ikke alle steder i regionen er dette tilfældet og det er måske heller ikke alle steder en reel mulighed.

Udover lokalisering af busterminal i forhold til station, så handler dette indsatsområde også om den fysiske indretning, f.eks. forbedrede adgangs- og driftsforhold til busser og tog og bedre information og skiltning til kunder i skiftesituationen.

Foruden forbedringer af sammenhængen mellem de kollektive rejsemidler, så kan der også peges på forbedringer i adgangsforhold for øvrige transportmidler, så det er lettere for kunden at ankomme gående, med bil eller med cykel til busstoppesteder, terminaler og stationer.

Infrastruktur

Mange større byer i regionen oplever trængsel på særligt indfaldsvejene til centrum. Det har den direkte konsekvens, at rejsetiden forlænges og der opleves ofte forsinkelser på busdriften.

At arbejde med fremkommelighed kan både mindske driftsudgifterne og sikre flere indtægter, da rejsetiden forkortes. Det er derfor vigtigt at pege på muligheder for forbedring af fremkommelighed for busser. Det kan f.eks. ske ved at anlægge busbaner eller se på prioriteringer af lyssignaler.

Midttrafik ser strategien til understøttelsen af timemodellen som et centralt og styrende element i Trafikselskabernes arbejde med Trafikplanen. Derfor vil Midttrafik medtage dette udgangspunkt i arbejdet med trafikplanen 2013-17 og i årene frem.

Administrationen vil arbejde med en overordnet handlingsplan indeholdende 4 centrale aktiviteter.

- Vurderingsrapport

Med udgangspunkt i timemodellens berørte stationer udarbejdes en vurderingsrapport indeholdende en vurdering af nuværende lokale og regionale

ruters understøttelse af den fremtidige togdrift. Der vurderes ligeledes på den fysiske sammenhæng mellem busterminal og togstation samt tilgængeligheden hertil for øvrige transportmidler. Tilsvarende vurderes fremkommeligheden med henblik på at fremhæve mulige indsatser.

- Opstilling af servicemål

Administrationen vil arbejde for, at strategien til understøttelse af timemodellen tager sit afsæt i politiske drøftelser i kommune og region, så der sikres politisk forankring og godkendte servicemål for frekvens, rejsetid, sammenhæng og infrastruktur.

- Konkrete udviklingsforslag

Med udgangspunkt i de opstillede servicemål og vurderingen af de nuværende forhold udarbejdes konkrete forslag til udviklingen af den kollektive trafik, forbedringer af sammenhæng mellem bus og tog samt indsatser til forbedringer af fremkommelighed.

- Politisk godkendelse og bevilling af ressourcer til implementering

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-16-5-115-08

16. Orientering om Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2013

Resumé

Administrationen orienterer om de sager, der vedrører Midttrafik, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har behandlet i 2013.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som Midttrafik har truffet.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har netop offentliggjort årsberetningen for 2013. I 2013 modtog sekretariatet i alt 478 klager mod 432 klager året før. Dette udgør en stigning på ca. 10% i forhold til året før.

Årsrapporten viser, at der er indsendt 19 klager over kontrolafgifter udstedt af Midttrafik til Ankenævnet i 2013. Ligeledes fremgår det af årsberetningen, at der er truffet afgørelse i 19 sager.

Af de fremsendte klager i 2013 er der 2 sager, der endnu ikke er færdigbehandlede, og i de afgjorte sager er der 2 klager, der blev indsendt i 2012, men hvor Ankenævnet traf deres afgørelse i 2013.

Af de 19 sager vedrørende Midttrafik, som blev behandlet i 2013, fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 9 sager:

- 1 klage vedrørende deltidsklippekort
- 1 klage vedrørende rejsekort
- 1 klage vedrørende børnebillet til hunde
- 6 klager vedrørende straks-billettering

Medhold til klager i 3 sager:

- 2 klager i forbindelse med betaling af glemt periodekort
- 1 klage over straks-billettering

Klager afsluttet hos Midttrafik inden ankenævnets behandling – 6 sager

- 2 klager over vejledning fra chauffør
- 1 klage over manglende information vedrørende natbusbillet på ungdomsskort
- 1 klage over kontrolafgift udstedt til rette person
- 2 klager over straks-billettering

I en sag trak klageren sin klage tilbage.

Som tidligere nævnt afventer Midttrafik afgørelse i 2 sager fra 2013. Den ene af sagerne omhandler udsendelse af Ungdomskort, og i den anden sag vil kunden ikke vedkende sig kontrolafgifterne.

De 19 sager som kunder har valgt at indbringe for Ankenævnet efter endt sagsbehandling hos Midttrafik, svarer til 2,4% af det samlede antal behandlede klager over kontrolafgifter behandlet hos Midttrafik i 2013 eller svarende til 0,08% set i forhold til det samlede antal udstedte kontrolafgifter i 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-22-1-13

17. Orientering om udvikling i obligations- og gældsporteføljen i 2013

Resumé

Administrationen skal hvert år i 2. kvartal orientere bestyrelsen om udviklingen i obligations- og gældsporteføljen. I 2013 er der ikke investeret i obligationer, der er optaget et lån i kommunekredit og ledig likviditet har været placeret på aftalekonti.

Sagsfremstilling

Midttrafik optog i 2013 et lån ved Kommunekredit til finansiering af investeringer i rejsekortet. Lånets hovedstol er på 163.386.000 kr. og tilbagebetalingstiden er 15 år. Lånet er variabelt forrentet og renten fastlægges for perioder på tre måneder. Samtidigt er der med Kommunekredit indgået en swaptale med fast rente på 1,56% i 15 år til dækning af dette lån.

Midttrafik har i 2013 ikke investeret i obligationer, og ejer fortsat ingen obligationer. Overskydende likviditet har i stedet været placeret på aftalekonti i Jyske Bank – i alt har der været placeret 72,7 mio. kr. i løbet af første halvår 2013 og ca. 47 mio. kr. i andet halvår. Dette har samlet givet renteindtægter på i alt 241.000 kr.

- ./.
- Administrationen foreslår, at den gældende finansielle politik, der blev godkendt på bestyrelsesmødet den 12. april 2013, fortsætter uændret. "Bilag 1 Midttrafiks finansielle politik 2 2013" er vedlagt.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.
- at den finansielle politik fortsætter uændret.

Bilag

- Bilag 1 Midttrafiks finansielle politik 2 2013

1-10-70-819-1-14

18. Orientering: Lovændring om trafikskaber

Resumé

Folketinget 3. behandlede den 11. juni forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber (L 136). Sagsfremstillingen beskriver lovforslaget, høringsvaret samt den vedtagne lov inden for de punkter, som Midttrafik adresserede i sit høringsvar i maj 2013 samt i januar 2014. Loven træder i kraft 1. august 2014.

Sagsfremstilling

Folketinget behandlede den 11. juni to forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber:

L 136A: Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Forslaget blev enstemmigt vedtaget. Ændringen af loven indebærer ændring af finansieringsmodellen for trafikskabet på Sjælland, organiseringen af den offentlige servicetrafik i Østdanmark, buspassagerrettighedsforordningen m.v.

L 136 B: Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber. Forslaget blev vedtaget. 59 stemte for, 33 imod og 13 stemte blankt. Ændringen af loven indebærer Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikkeransvar for lokaltogstrafik mellem Skørping og Frederikshavn.

I høringsvaret vedr. evalueringen af lov om trafikskaber fremsendt af Midttrafik 17. maj 2013 og behandlet på bestyrelsesmøde samme dag, var nedenstående emner adresseret som de væsentligste for Midttrafik med fokus på L136B. Det endelige lovforslag var endvidere i høring primo januar 2014, hvor Midttrafik fastholdte emnerne og tilføjede nogle få.

Forslaget om overdragelse af stoppesteder

At trafikskaberne overtager drift og opsætning af stoppesteder i form af læskure, informationsstandere, skraldespande m.m. Vejbestyrelsen skal vedligeholde fladen, dvs. græs/beplantning, belagte arealer, vintertjeneste, affaldstømning m.m.

Høringsvar: Midttrafik gør opmærksom på behovet for overførsel af midler samt udfordringer med at sikre sammenhæng med andet byinventar og evt. indgåede aftale med private operatører. I høringsvaret til selve lovforslaget anerkender Midttrafik det hensigtsmæssige i en frivillig model for vejmyndighederne i forhold til samarbejde med trafikskabet om stoppesteder og punlikumsfaciliteter, men samtidig efterlyser Midttrafik en tydelig tilkendegivelse af, at trafikskaberne kan bidrage til forbedring af stoppesteder, læskure mv.

Vedtaget:

Jf. § 1, nr. 7 kan regionerne finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan efter aftale med regionen, eller vejmyndighederne, overtage ejerskab eller varetage opsætning, drift m.v. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Hvis vejmyndighederne eller regionen ønsker det, skabes der herved i højere grad en mulighed for, at trafikselskabet kan få indflydelse på stoppesteder m.v., der, som nævnt, af passagererne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften.

Trafikselskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering. Trafikselskaberne får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette besluttet i trafikselskabets bestyrelse. Bestyrelsen har i den forbindelse mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansieringen.

Forslaget om flerårige budgetter og strategisk grundlag

Der stilles forslag om, at kommuner, region og trafikselskabet i fællesskab skal udarbejde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet, en ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne, et flerårigt budget samt sammenhæng til den statslige trafikplan og sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Der er ingen ændring i kravet om vedtagelse af budget for trafikselskabet inden kommunernes og regionernes frist for vedtagelse af budgetterne. Det foreslås desuden, at der laves en fælles kontoplan for trafikselskaberne.

Høringssvar: Midttrafik gør opmærksom på, at kommuner og region har et behov for muligheden for at prioritere ved den årlige budgetlægning, samt at det strategiske grundlag bør være forankret i trafikplanen og have fokus på sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Vedtaget:

Trafikplanen skal fremadrettet indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. I ministeriens overvejelser til lovforslaget, står der:

"Kommunernes og regionernes 1-årige budgetplanlægning er fortsat det bærende element i økonomien, og det strategiske grundlag er ikke til hinder for, at en kommunes eller regions økonomi nødvendiggør, at der med kort frist ændres eller nedlægges en busrute, der indgår i det strategiske grundlag. Det er således fortsat op til parterne selv at fastlægge serviceniveauet, selvom der udarbejdes et strategisk grundlag."

Forslaget om mulighed for at træde ud af trafikskabet

Rapporten foreslår, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikskabet, da disse kommuner ikke har kollektiv trafik over en kommunegrænse, og der dermed ikke er samme behov for koordinering med øvrig kollektiv trafik.

Høringssvar: Midttrafik bakker op om, at Samsø Kommune kan vælge at træde ud af trafikskabet, da den kollektive trafik i kommunen ikke skal koordineres med øvrig kollektiv trafik. Måtte Samsø Kommune vælge at træde ud af trafikskabet, bør Midttrafik aftale vilkår med kommunen, herunder vilkår for Midttrafiks evt. fremtidige assistance til kommunen på enkeltopgaver. I høringen til lovforslaget lægger Midttrafik vægt på, at det er en forudsætning, at der vil være mulighed for at indgå samarbejdsaftaler, således trafikskabet kan sælge trafikale ydelser til ø-kommunen, måtte kommunen ønske dette.

Vedtaget:

Lovforslaget er vedtaget med ændringen om, at ø-kommuner kan udtræde af trafikskabet. Transportministeren kan i forbindelse med tilladelsen fastsætte nærmere vilkår for ø-kommunens udtræden. Ø-kommunen skal ved udtræden af trafikskabet af varetage de opgaver, der påhviler trafikskabet. Bestemmelsen er alene gældende for øer, der udgør en selvstændig kommune.

Forslaget om ændringer i tilladelser

Det foreslås, at det undersøges nærmere, om man kan fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel (fx buskørsel). Det foreslås samtidig, at man fjerner kravet om tilladelse til speciel rutekørsel (fx handicapkørsel, lægekørsel m.m.) - denne kørsel skal fremover kun kræve en kontrakt mellem vognmanden og udbyderen.

Høringssvar: Midttrafik gør opmærksom på, at Midttrafik forventer, at de ansvarlige myndigheder følger op på, at vognmænd lever op til de krav, der er for at have en gyldig tilladelse.

Vedtaget:

Det er vedtaget, at Transportministeren kan fastsætte regler om typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse, jf. stk. 1. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte regler om oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten m.v.

De undtagne kørselstyper skal fastsættes administrativt. Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig.

Kommunernes mulighed for at åbne skolebusruter for andre borgere

Vedtaget lov: Der kan på ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, efter den enkelte kommunes beslutning medtages andre passagerer end skolebørn. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten.

I forbindelse med høringen af lovforslaget, bemærkede Midttrafik i sit høringssvar, at den kollektive trafik primært bør baseres på løsninger, som f.eks. buskørsel og flexitur, der udbydes, koordineres og udvikles af trafiksselskaberne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-1-75-2-14

19. Orientering om KKR rapport "Effektivisering af befordringsordninger"

Resumé

./ En erfagruppe nedsat af Trafikstyregruppen under kommunaldirektørnetværket i Midtjylland har udarbejdet en rapport om effektivisering af kommunale befordringsordninger. Midttrafik var repræsenteret i erfagruppen. Bilag "Effektivisering af befordringsordninger KKR Erfagrupeerapport" er vedlagt.

Sagsfremstilling

Den øgede fokus på kommunale befordringsordninger skyldes budgetaftalen (budget 2014) mellem KL og regeringen. Kommunerne skal spare 100 mio. kr. i 2014 stigende til 420 mio. kr. i 2017 på befordringsområdet på landsplan. I Midtjylland vil det være ca. 100 mio kr. i 2017.

Der er en kortlægning af status på befordringsområdet i kommunerne vedr. organisering, udbudsform og kontraktudløb samt effektiviseringstiltag. Rapporten beskriver Midttrafiks produkter, som kommunerne kan anvende til at få udført de forskellige kommunale befordringsordninger.

I rapporten er der en række operationelle anbefalinger og inspiration til effektiviseringstiltag på følgende parametre:

- Organisering
- Udbud
- Visitation og serviceniveau
- Bestilling
- Planlægning og afvikling
- Afregning

Rapporten blev godkendt på kommunaldirektørnetværksmøde den 23. maj 2014. Samtidig tilsluttede de sig forslaget fra erfagruppen om at nedsætte en mere omfattende erfagruppe, der mødes en-to gange årligt og videndeler på befordringsområdet. Regionen og Midttrafik bliver også inviteret til at deltage i erfagruppen.

Emnet om kommunale befordringsordninger blev også debatteret på Midttrafiks repræsentantskabsmødet den 9. maj 2014.

Midttrafik rådgiver gerne kommuner om, hvordan de kan opnå effektiviseringer af kommunale befordringsordninger. Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om arbejdet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Effektivisering af befordringsordninger KKR Erfagrupperapport

1-61-371-1-14

20. Orientering: Bliv bedre til dansk-tilbud hos BAAS

Resumé

Alle medarbejdere i Busselskabet tilbydes opkvalificering i dansk.

Sagsfremstilling

Busselskabet har på opfordring fra tillidsrepræsentanter fra 3F og FOA og i samarbejde med AOF igangsat et projekt, der kan give alle medarbejdere i Busselskabet mulighed for at blive bedre til dansk og eventuelt senere også matematik. Der er også mulighed for at deltage i projektet, hvis man er ordblind eller har behov for at forbedre sin danske udtale.

De officielle tal siger, at over 15 % af den danske befolkning falder inden for den gruppe, der vil have gavn af en opdatering på områderne.

Den undervisning der tilbydes foregår indenfor rammerne ad Forberedende VoksenUndervisning (FVU) og OrdBlinde Undervisning (OBU).

./. Et godt tilbud med personlig gevinst

Konkret er FVU og OBU et individuelt tilbud til de medarbejdere, der slås med problemer på danskområdet. Målet er, at man får en personlig gevinst, der kan gøre stor gavn på den private front - se artikel herom i "Bilag 1 - Blive bedre til dansk-tilbud i BAAS" .

Men samtidig vil opkvalificeringen også gøre det nemmere for den enkelte at agere på arbejdspladsen, og BAAS har en forventning om, at fremtiden vil kræve mere af alle på dette område.

Økonomien for den enkelte og BAAS

De timer som den enkelte medarbejder bruger i projektet, vil blive registreret som arbejdstid. Der vil dog ikke blive udbetalt særydelser. For BAAS er der gennem rotationsmedarbejdere fra Jobcenteret, mulighed for at få økonomien til næsten at balancere.

Status

Over 100 medarbejdere har ladet sig teste, heraf de sidste i forbindelse med en opsamlingsrunde her i april/maj. Resultatet er at 106 falder indenfor rammerne af FVU og OBU.

Konkret har de første 20 gennemført forløbet og de næste 30 afsluttes inden sommerferien. Efter sommerferien vil yderligere 20 blive tilbudt undervisning. Projektet fortsætter indtil alle der ønsker det, har fået et tilbud.

På dette tidspunkt vil det blive vurderet om BAAS skal fortsætte med et matematik-tilbud.

BAAS deltager på Folkemødet i juni 2014, på opfordring af AOF, som deltager i et panel om Læsning- og kommunikation på Virksomheden (LKV-projekter).

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Blive bedre til dansk-tilbud i BAAS

1-00-1-14

21. Siden sidst - direktionens orientering til bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen den 9. maj 2014.

Sagsfremstilling

Konstituering af bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark

Formændene for Trafikselskaberne i Danmark mødtes den 21. maj for at konstituere sig til bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark. Morten Andersen, Fynbus, blev formand, Per Hovmand, Movia blev næstformand. Man drøftede bl.a. temaer for næste møde med transportministeren, årshjul for foreningen samt hvordan foreningen bliver et effektivt politisk talerør.

Morten Andersen fortæller, at TiD vil have fokus på tilbringertrafikken i forbindelse med de omfattende investeringer i togdriften samt den vigtige opgave at fortsætte og styrke samarbejdet mellem trafikselskaberne, bl.a. om en national busstrategi.

Kollektiv trafik i økonomiaftale for 2015 for Danske Regioner

Danske Regioner har indgået økonomiaftale for 2015 med staten og følgende tekst er kommet med vedr. den kollektive trafik.

Kollektiv trafik

Parterne er enige om, at sammenhængen i den kollektive trafik skal styrkes. Det indebærer, at den kollektive trafik skal ses i et helhedsperspektiv, hvor der tages udgangspunkt i, hvordan den samlede kollektive trafik kan gøres til et mere attraktivt alternativ for den enkelte kunde. Det aftales derfor, at der i samarbejde mellem Transportministeriet, Finansministeriet, Danske Regioner og KL samt Trafikselskaberne i Danmark udarbejdes en analyse med særligt fokus på tilbringertrafikken til togene, bl.a. i forhold til at realisere størst mulig samlet passagervækst frem mod at timemodellen gennemføres – herunder operative redskaber, cases og modeller til brug for planlægningen.

Privatbaner

Parterne har drøftet de nuværende kriterier for fordeling af bloktilskud på regionernes udviklingsområde i forhold til kriteriet vedrørende antal kilometer privatbanespor. Der er enighed om, at en arbejdsgruppe under Økonomi- og Indenrigsministeriet og med deltagelse af Danske Regioner inden udgangen af 2014 gennemfører en analyse af

kriteriet. Der skal tages hensyn til en fortsat effektiv opgavevaretagelse i regionerne såvel som en fortsat sammenhængende kollektiv trafik i hele landet på tværs af såvel regioner og kommuner som trafiksselskaber.

Forlig om finansiering af letbanen

Forligskredsen om "en bedre og billigere kollektiv trafik" indgik den 12. juni en aftale, der bla. betyder, at staten:

- indbetaler yderligere 330 mio. kr til anlægsselskabet for letbanen i Aarhus
- afsætter 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa
- afsætter 30 mio. kr til Passagerpuls frem til 2018- til sekretariat, interessentforum, passageragenter og passagerpanel

Presse- og informationsstrategi for driftsforstyrrelser forvoldt af anlægsselskabet på Grenåbanen og Odderbanen

I Letbanerådet har regionsrådsformanden efterspurgt en presse- og informationsstrategi for det næste halve år vedr. de driftsforstyrrelser, som anlægsselskabet forvolder på Grenåbanen og Odderbanen. Strategien bør rumme information om forstyrrelser, evt. tiltag til kompensation og de gode historier om passagervækst.

Forvaltningens vurdering er, at det er mest hensigtsmæssigt at sætte punktet på dagsordenen til bestyrelsesmødet i september, da det til den tid vil være muligt at sammenligne med erfaringerne fra Svendborgbanen, have koordineret strategi med anlægsselskabet og DSB m.fl. og samtidig have udarbejdet en egentlig strategi.

Nye aftaler i Flextrafik

Skanderborg Kommune har indgået aftale med Midttrafik om udførsel af Brækketben kørsel som Flextrafik. Forventede omkostning er 100.000 kr. for et turantal på 750.

Favrskov Kommune har indgået aftale med Midttrafik om udførsel af læge – og genoptræningskørsel som Flextrafik. Forventede omkostninger er 574.550 kr. for et turantal på 3600.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-14

22. Eventuelt