



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
29. april 2016 kl. 13.00
Regionshuset i Viborg
Skottenborg 26
8800 Viborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Beretning og regnskab for 2015 ved bestyrelsesformand og direktør	3
4	Oplæg til fremtidig kommunal og regional kollektiv trafik	4
5	Et mere ensartet Flextur-produkt	6
6	Henvendelse fra Hedensted kommune	8
7	Eventuelt	10

1-00-1-16

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Jan Ravn Christensen, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at næstformand Jan Ravn Christensen vælges som dirigent.

1-00-1-16

2. Meddelelser fra formanden

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 30. oktober 2015.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-16

3. Beretning og regnskab for 2015 ved bestyrelsesformand og direktør

Resumé

Bestyrelsesformand og direktør præsenterer årsberetning og regnskab for 2015.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet vedlagte Årsberetning 2015 for Midttrafik. Årsberetningen indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2015 samt perspektiver for 2016.

Følgende emner bliver blandt andet beskrevet:

- De økonomiske resultater
- Årets gang i udbud
- Valg af Danmarks første letbaneoperatør
- De vestdanske trafiksekskabers samarbejde om takster til fordel for kunderne
- Et farvel til de trykte køreplaner
- Midttrafiks arbejde på den digitale front med mobilbetaling, realtid og wifi
- Trafiksekskabets deltagelse i samarbejdet om en mobilitetsstrategi for Djursland
- Ny trafikplan i Aarhus
- En nyt modul til chaufføruddannelsen Fly High 3
- Midttrafiks fokus på kunderne og kundeservice
- Perspektiver for 2016

Derudover vedlægges regnskab for 2015. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet. Revisionen giver en bemærkning i relation til frikortsagen fra foråret 2015. Administrationen har sikret kontrolprocedurer m.v. og disse er godkendt af revisionen i marts 2016.

./. Bemærk venligst, at årsberetningen denne gang udelukkende udgives digitalt.

<https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/aarsberetning.aspx>

Direktøren indstiller,

at regnskab 2015 og årsberetningen for 2015 tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafik årsregnskab 2015 - endelig
- Revisionsberetning nr. 13 2015 Midttrafik
- BILAGSSAMLING - regnskab 2015

1-30-75-1-201-9-12

4. Oplæg til fremtidig kommunal og regional kollektiv trafik

Resumé

Region Midtjylland har tilkendegivet, at regionens budget til kollektiv trafik har nået en andel af Regional Udviklings budget, man ikke fra regionens side ønsker udvidet. Region Midtjylland har anmodet Midttrafik om at sikre, at denne budgetramme overholdes i 2016 og i årene fremover.

Sagsfremstilling

Da indtægterne i regionens rutenet er stagnerende på grund af den demografiske udvikling og øget bilejerskab, er der betydelig risiko for at en videreførelse af det nuværende regionale betjeningsomfang vil føre til en overskridelse af regionens ramme i 2017 og herefter. Det må anses for sandsynligt, at der fortsat samlet vil være en stagnerende udvikling i indtægterne i regionens rutenet. Dertil kommer de kendte merudgifter på grund af rejsekort og bus-tog-samarbejdet. Det betyder, at der må findes besparelser i det regionale rutenet.

Region Midtjylland forventer, at Midttrafik tager initiativ til en plan for udviklingen af den regionale trafik, der kan sikre budgetoverholdelsen. I princippet kan Midttrafik udarbejde forslag til besparelser, hvor det regionale serviceniveau i det nuværende net reduceres over en bred kam, der hvor indtægtstabet må forventes at være mindst.

Det vil betyde, at serviceniveauet vil blive forringet både på de regionale kerneopgaver med betjening af større mellembys rejsestrømme ind til egnscentrene, og mindre ruter og strækninger, der giver en bredere dækning i det regionale net. Risikoen ved denne strategi vil være en udbredt utilfredshed med reduktion af serviceniveauet og yderligere tab af indtægter på lidt længere sigt på de regionale hovedstrækninger.

Det er derfor spørgsmålet, om dette er en særlig attraktiv vej at gå for såvel regionen som kommunerne i Region Midtjylland. I Region Sjælland har man i de seneste år haft en vis succes ved at satse på et regionalt hovednet i form af det såkaldte R-Net, og i Nordjylland vil man også i de kommende år udbygge et hovednet bestående af bus og togruter, der sikrer gode transportmuligheder mellem de større byer.

Fælles for begge er opbygningen af et net, der binder regionen sammen med en meget konsistent betjening på hovedstrækningerne. Det sjællandske R-net består af tog- og busbetjening i timedrift suppleret med halvtimesdrift i dagtimerne. Målet for det nordjyske hovednet er minimum timedrift.

En satsning på et regionalt hovednet finansieret af regionen kan indebære, at der skal justeres på opgavefordelingen mellem kommunerne og regionen, og at der etableres alternativer til betjeningen af strækninger, der ikke ligger på hovednettet, eksempelvis i form af teletaxi, flextrafik eller tilbringertrafik til hovednettet.

I den dialog, der har været mellem Midttrafik og Region Midtjylland, har regionen udtrykt ønske om, at tilpasningen i første omgang tager udgangspunkt i betjeningen på Djursland. Det skyldes flere forhold.

- I forbindelse med idriftsættelse af letbanen er der planlagt en betydelig udvidelse af driften på Djursland med halvtimedrift til Ryomgård i dagtimerne og halvtimedrift til Grenaa i myldretiden. Samtidig forventes det, at der etableres nyt standsningssted i Thorsager. Driftudvidelserne vil i sig selv kræve tilpasning af busdriften.
- Det regionale net på Djursland er relativt udbredt i forhold til størstedelen af de øvrige områder af regionen. Med udvidelse af betjeningen med letbanen vil regionens anvende flere ressourcer på Djursland og en relativt høj andel af regionens budget.
- Uanset, at det er et formål at reducere regionens samlede nettoudgifter på Djursland, kan udarbejdelsen af en samlet strategi for den kollektive trafik på Djursland tage sit udgangspunkt i og støtte op om den mobilitetsstrategi, som kommunerne har udarbejdet i samarbejde med Midttrafik. Region Midtjylland har også deltaget i dette arbejde.

I processen bør der ses på den samlede kollektive trafik i form af letbane, regionale ruter, lokalruter, bybusser, rabatruter (skoleruter) og flextur med henblik på at optimere den samlede ressourceudnyttelse. Målsætningen for arbejdet bør være at styrke den samlede mobilitet på Djursland med øget drift på letbanen og tilpasninger af bustrafikken.

Midttrafik vil tage initiativ til at aftale processen for udarbejdelse af en kollektiv trafikplan for Djursland med parterne.

På mødet vil der være en præsentation af opgaverne i den regionale betjening på Djursland og de principper, der kan ligge til grund for det videre arbejde med tilpasning af rutenettet.

Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabet tager oplægget til efterretning og drøfter dets elementer på mødet.

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

5. Et mere ensartet Flextur-produkt

Resumé

Midttrafikks bestyrelse besluttede på sit møde den 17. marts 2016, at Flexturs konceptet skal drøftes på repræsentantskabsmøde den 29. april 2016. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til eventuelt yderligere drøftelser i bestyrelsen.

Midttrafikks administration har udarbejdet et baggrundsnotat, til brug for drøftelserne.

Der ønskes en politisk drøftelse af, hvorledes en fremtidig løsning for Flextur i Midttrafik kan udformes.

Sagsfremstilling

Midttrafikks bestyrelse besluttede på sit møde den 17. marts 2016, at Flexturs konceptet skal drøftes på repræsentantskabsmøde den 29. april 2016. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til eventuelt yderligere drøftelser i bestyrelsen.

Midttrafikks bestyrelse ønsker en politisk drøftelse af nogle helt overordnede linjer for, hvordan et nyt koncept for Flextur kunne se ud i Midttrafikks område, herunder drøftelse af den overordnede ramme, hvor der er to muligheder:

1. En ramme, der tager udgangspunkt i Lov om Trafikselskaber § 6b om et ensartet og overskueligt system for kunderne. Et nyt koncept skal være et ensartet og overskueligt koncept, hvor Bestyrelsen fastsætter serviceniveauet. Konceptet vil f.eks. indeholde fælles rammer for udformning af byzoner.
2. En ramme, der vægter det kommunale selvstyre. Et nyt koncept skal være baseret på den nuværende løsning, hvor Bestyrelsen tilgodeser individuelle kommunale ønsker i forhold til afvigelser fra standard konceptet.

Uanset hvilken løsning repræsentantskabet måtte pege på, bør Midttrafik fastholde, at Flextur er for selvhjulpne borgere og et supplement til øvrig kollektiv trafik. Derfor skal Flextur tilrettelægges, så den ikke "kannibalisierer" kollektiv trafik.

Drøftelserne bør tage udgangspunkt i, hvordan Flextur kan blive mere kundevenligt og gennemsigtigt for såvel kunder som bestillere. Standardisering af Flextur vil betyde at det bliver mere kundevenligt, hvilket dog skal opvejes imod kommunernes individuelle interesser.

Midttrafikks administration har til brug for drøftelserne udarbejdet et baggrundsnotat, der bl.a. belyser følgende forhold:

-
- Opbygningen af det eksisterende koncept for Flextur.
 - Fordele og ulemper ved den nuværende løsning.
 - Oplæg til drøftelse af en eventuel ændring af konceptet inkl. en række ideer til, hvordan en ny løsning for Flextur i Midttrafik kan se ud.
 - Kort redegørelse for den løsning Fynbus har valgt for deres Flextur.
 - En gennemgang af de problemstillinger, der har været rejst i Børsen vedrørende Flextur.
 - Kort rids af den økonomiaftale, der blev indgået mellem Kommunerne og Finansministeriet for 2013 og anbefalingerne fra den rapport, der blev udarbejdet af Deloitte i april 2013, og som dannede baggrund for økonomisaftalen.

./ Notat med bilag vedlægges.

Der ønskes en politisk drøftelse af, hvorledes en fremtidig løsning for Flextur i Midttrafik kan udformes.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet drøfter de skitserede løsninger.

Bilag

- Bilag 1 - Baggrundsnotat til repræsentantskabsmøde - Drøftelse af koncept for Flextur
- Bilag 2 - Oversigt over administrationsomkostninger for Flextur
- Bilag 3 - Fælles kategorisering af kørselsordninger til mapning
- Bilag 4 - Flextur oversigtskort
- Bilag 5 - Flextur folder
- Bilag 6 - Forskel i kommunens vognmandsbetaling
- Bilag 7 - Uddrag af rapport om trafikselskabernes varetagelse af offentlig befordring
- Bilag 8 - Effektivisering af befordringsordninger
- Bilag 9 - Oversigt over kommuner der har fulgt Deloitte's anbefalinger
- Bilag 10 - Presseklip om Flextur

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

6. Henvendelse fra Hedensted kommune

Resumé

Formand for Udvalget for Fritid og Fællesskab i Hedensted Kommune, Liselotte Hullestrøm har fremsendt forslag til supplement til dagsorden vedr. Midttrafiks bestyrelsesbeslutning på bestyrelsesmødet den 11. december 2015 om at ændre serviceniveauet for Flextur fra gadedør til gadedør til kantsten til kantsten, idet man i kommunen ikke er enig i beslutningen.

Sagsfremstilling

Den 11. december 2015 traf Midttrafiks bestyrelse beslutning om:

- at serviceniveauet i Flextur og teletaxa ændres fra "gadedør til gadedør" til "kantsten til kantsten".
- at Midttrafik retter henvendelse til kommuner om at følge op på om kommunens kvalitetsstandard er i overensstemmelse med serviceniveauet i Flextur.

Hedensted Kommune bemærker,

- 1) at beslutningen er foregået uden forudgående høring i kommunerne
- 2) at beslutningen vil ramme de svageste borgere
- 3) og opfordrer til at genbehandle punktet om Flextur fra gadedør til gadedør.

Ad 1) Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om ændringen i serviceniveauet, da det ligger inden for bestyrelsens kompetence at træffe en sådan beslutning.

Ad 2) Hedensted Kommune angiver, at beslutningen vil ramme de svageste borgere:

"Ændringen medfører en betydelig serviceforringelse for de svageste borgere, der ikke uden hjælp kan gå fra gadedøren til bilen. Bosteder, institutioner og ikke mindst borgere ønsker at bevare muligheden for gadedør til gadedør." (se bilag 1)

Flextur er kollektiv trafik efter § 5 i lov om trafikkselskaber, hvor kunder skal være selvhjulpne. Der er dermed ikke tale om visiteret kørsel, som omfatter de svageste borgere. Med ændringen i serviceniveauet skal det fortsat være muligt at medtage hjælpemidler. Kunder, som ikke selv kan komme til kantsten, bør i stedet køre visiteret kørsel. Der henvises til KL's oversigt over befordringsordninger (bilag 2), som kommuner kan visitere borgere til og som indeholder hjælp til og fra gadedør, som Hedensted Kommune lægger vægt på. Midttrafik indgår gerne samarbejde med Hedensted Kommune, om disse typer befordringer.

Movia og NT har serviceniveau kantsten til kantsten for Flextur. Movia kontakter kommunen, hvis en enkelt kunde bør køre kommunalt visiteret kørsel i stedet for Flextur. Sydtrafik har samme serviceniveau som Midttrafik og oplever lignende udfordringer med servicetider. FynBus tilbyder ikke Flextur.

Ad 3) Drøftelsen om Flextur serviceniveau fra kantsten til kantsten drøftes efter opfordring på repræsentantskabsmødet den 29. april 2016. Bestyrelsen vil herefter tage stilling til eventuelt yderligere drøftelser i bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

Repræsentantskabet drøfter henvendelsen fra Hedensted Kommune samt administrationens redegørelse i nærværende sagsfremstilling sammenholdt med pointer fra drøftelsen af Flextur-konceptet under punkt 5 på dagsordenen for repræsentantskabsmødet.

Bilag

- Bilag 1 - Forslag til supplerung af dagsorden
- Bilag 2 til vejledning - Fælles kørselskategorier

1-00-1-16

7. Eventuelt