



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
25. februar 2014 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Præsentation af Midttrafiks opgaver og udfordringer	1
2	Revideret budget 2014	4
3	Tidsplan for Midttrafiks budget 2015	7
4	Koncept for "Kundernes Dag"	9
5	Rejsekort på rabatruter	11
6	Mulighed for at kunderne i handicapkørsel kan tilkøbe trappetjener	16
7	Vederlag til medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik	18
8	Høring af forslag til ændring af Lov om Trafikselskaber	20
9	Midttrafiks rolle i forhold til Aarhus Letbane Drift I/S	22
10	Ny aftale for letbanesamarbejdet i Østjylland	25
11	Orientering om mulighed for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15	27
12	Orientering om tilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i handicapkørsel	30
13	Orientering om produktivitetskommissionens bemærkninger om letbanen	32
14	Orientering om Trængselskommissionens betænkning	34
15	Orientering om trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013	36
16	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	38
17	Eventuelt	40

1-00-1-14

1. Præsentation af Midttrafiks opgaver og udfordringer

Resumé

Administrationen præsenterer Midttrafiks opgaver, ansvar og udfordringer.

Sagsfremstilling

Midttrafiks overordnede opgaver er:

- Udbud, kontraktstyring, kvalitetsopfølgning, køreplanlægning, markedsføring og udvikling af kollektiv busstrafik, herunder sikring af billetteringsudstyr, informationsmateriale, håndtering af kundehenvendelser, oplysninger om driftsforstyrrelser, opkrævning hos bestillere og afregning med vognmænd.
- Kontrakter med salgssteder i Midtjylland, hvor de fleste drives af DSB/Arriva tog eller er privatejede, mens Midttrafik af historiske grunde har ansatte på Randers Rutebilstation, der dog lukkes i sommeren 2014 efter beslutning i Randers byråd. Derudover er Midttrafik medejer af Aarhus Rutebilstation I/S, der driver Midttrafik Kundecenter.
- Fastlæggelse af takster og rejseregler i samarbejde med togoperatører og nabo-trafikelskaber.
- Salg af buskort til folkeskoleelever, uddannelsessøgende og erhvervskort.
- Udbud, kontraktstyring, bestillingsmodtagelse og koordinering af lovpligtig handicapkørsel.
- Økonomisk og administrativt tilsyn med Midtjyske Jernbaner A/S
- Særlig styring af Busselskabet Århus Sporveje, der ejes af Midttrafik og kører by-buskørsel i Århus, hvoraf noget er vundet i udbud og andet køres uden udbud foreløbigt.
- Særlig indsats i Århus med billetkontrol, hvor ca. 20 ansatte hidtil har kontrolleret kundernes billetter. Opgaven har været delvist outsourcet siden august 2013, og bliver fuldt outsourcet fra marts 2014. Midttrafik administrerer kontrakten og håndterer kundeklager.
- Letbanesekretariat, der på vegne af de østjyske kommuner og regionen forbereder yderligere etaper af letbanen i Østjylland. Sekretariatet bistår region og Aarhus Kommune med en række opgaver for det kommende drifts- og infrastruktur-selskab.
- I sammenhæng med lovpligtig handicapkørsel håndteres en række andre former for koordineret kørsel, fx patientkørsel for regionen og kørselsopgaver for en række kommuner (fx lægekørsel).

Rammer, opgaver og yderligere mødeaktiviteter

./.

I vedlagte notat "Bestyrelsens arbejde" beskrives de rammer, Bestyrelsen arbejder inden for (bl.a. Lov om Trafikelskaber og Strategiplan 2013-2016), de løbende opgaver i Bestyrelsen (bl.a. budgetvedtagelse og udbud), samt de konferencer, studietur m.m., der har været afholdt i seneste valgperiode.

Administrationen foreslår, at Bestyrelsen i løbet af sine første møder i 2014 drøfter bl.a. Strategiplan 2013-2016, den foreslåede ændring af Lov om Trafikselskaber samt bestyrelsesmødernes indhold og afvikling. Administrationen foreslår desuden, at Bestyrelsen i løbet af første halvår 2014 tager stilling til, om der skal arrangeres bestyrelsesseminar, studietur eller lignende i løbet af valgperioden. Et bestyrelsesseminar kunne være i efteråret 2014, hvor der kan være særligt fokus på de emner, Bestyrelsen finder særligt relevante gennem forårets møder.

Konferencer og workshops planlægges løbende, som behovet opstår.

Særlige emner, der forventes behandlet i Bestyrelsen de kommende år

Ud over de tilbagevendende emner, der behandles i Bestyrelsen, kan administrationen pege på disse emner, der efter al sandsynlighed skal behandles i Bestyrelsen de kommende år:

- Konsekvenser af ændringen i Lov om Trafikselskaber.
- En bestillertilfredshedsundersøgelse i 2013 viste, at bestillerne generelt er tilfredse. Nogle ønsker bedre rådgivning og dokumentation, hvilket vil blive et indsatsområde i 2014.
- Midttrafik havde i 2012 og 2013 stor succes med omdømmemarkedsføring i form af reklamefilm og aktiv tilstedeværelse på de sociale medier; denne udvikling skal følges op og forstærkes. Der udvikles en brandingstrategi.
- Indførelse af rejsekort, håndtering af kundernes reaktion samt beslutning om rejsekortets betydning for ændring af produkter, takster osv.
- Strategien for salgskanaler og kundeservice på rutebilstationer m.m., når rejsekortet er indført.
- Samarbejde med DSB og Arriva Tog om et mere forenklet takstsystem og nyt zonestem.
- Udvikling af kontraktformer, så der bliver mere incitament for entreprenørerne, herunder fortsætte og intensivere kravene om chaufførers og lederes deltagelse i Midttrafiks succesfulde uddannelsesprogram Fly High.
- Fortsat effektivisering af Busselskabet Aarhus Sporveje samt drøftelse af tilrettelæggelsen af udbud af bybuskørslen i Aarhus, bl.a. set i lyset af kommende letbane.
- Sikre en stabil drift, kundeservice og udvikling i den kollektive trafik og flextrafik, så kunderne føler sig trygge ved den kollektive trafik og dermed fastholdes/tiltrækkes som kunder.
- Der skal udvikles bedre og mere dynamisk trafikinformation.
- Gennemførelse af et operatørudbud af letbanen i Aarhus samt opstart af driften, herunder evaluering af det nye rutenet i Aarhus og omlægning af den kollektive trafik i Aarhus, så den koordineres med letbanen.
- Tilpasning af busnettet til togene i større byer. Der skal være bedre sammenhæng mellem bus og tog, samt bedre mulighed for at skifte mellem bus og bil/cykel.
- Betjening af store rejsestrømme med hurtige busser mellem byerne, effektive bybusser m.m., herunder at have fokus på at udvikle den kollektive trafik dér, hvor der er mange mennesker.

- Fortsat udvikling af fleksible kørselsformer tilpasset kundernes behov, fx telekørsel og anvendelse af mindre busser samt især at udbrede anvendelsen af Flextur.
- Stabil drift og god kundeservice i både buskørsel og handicapkørsel.
- Forbedret samarbejde med kommunerne for at fremme den kollektive trafiks vilkår, herunder fx busfremkommelighed, bedre stationer og publikumsfaciliteter langs vejen.
- Kommunale kørselsopgaver vil i et endnu ukendt omfang blive overdraget til Midttrafik pga. kommunernes økonomiaftale med Staten, så kørslen kan koordineres med øvrige individuelle kørselsopgaver i Midttrafiks Flextrafik.

Når det bliver aktuelt, vil administrationen til hvert af disse punkter udarbejde en sagsfremstilling, der præsenterer fakta og alternativer, som Bestyrelsen skal træffe beslutning om. Bestyrelsen kan til enhver tid bede administrationen om at belyse andre emner, den ønsker drøftet.

Introduktion til Midttrafik

Administrationen foreslår, at der efter bestyrelsesmødet 4. april 2014 arrangeres et introduktionsmøde til Midttrafik, fx til kl. 14.00. På mødet vil Midttrafik præsentere sine vigtigste funktioner, fx køreplanlægning, udbud og kontraktindgåelse, markedsføring, kundeservice, billet- og kvalitetskontrol, flextrafik, letbanen, rejsekort osv. Bestyrelsesmedlemmerne kan meddele administrationen øvrige emner, som der ønskes gennemgået.

Introduktionsmødet vil være tilrettelagt primært med henblik på de bestyrelsesmedlemmer, der ikke har været medlem af Bestyrelsen for Midttrafik tidligere. Alle bestyrelsesmedlemmer kan deltage, og deltagelse er frivillig.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen drøfter Midttrafiks opgaver og udfordringer.
- at** Bestyrelsen tager stilling til behovet for et bestyrelsesseminar og/eller studietur, herunder evt. ønsker til tidspunkt, indhold og emner.
- at** der afholdes introduktionsmøde for bestyrelsesmedlemmerne 4. april 2014 umiddelbart efter bestyrelsesmødet indtil kl. 14.00.

Bilag

- Bestyrelsens arbejde

1-21-1-13

2. Revideret budget 2014

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til revideret budget for 2014 samt budgetoverslagssårene 2015 til 2017.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der er behov for revision af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommunerne og regionen.

- ./.
- I det vedlagte "Forslag til revideret budget 2014" er der indarbejdet konkrete ændringer, som har betydning for busdriften, flextrafik, togdrift, letbanen, rejsekortet samt Trafikselskabet. Samlet set er nettoudgifterne steget fra 1.423,9 mio. kr. i det oprindelige budget til 1.446,7 mio. kr. i det reviderede budget, hvilket er en stigning på 22,8 mio. kr., som væsentligst skyldes at udgifter til kan-kørsel er revurderet.

Alle ændringer i det reviderede budget er nærmere beskrevet i bilaget.

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

Busudgifter

Budgettet for busudgifter udgør ca. 1.457,4 mio. kr. og er udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi. Der er en stigning på 4,9 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget.

Der er indregnet effekterne af Midttrafiks 36. og 37. udbud samt køreplanændringer aftalt med bestillerne efter det tidligere budgets udarbejdelse.

Busindtægter udgør ca. 711,0 mio. kr. og er ikke ændrede i det reviderede budget.

Flextrafik

Flextrafik omfatter handicap- og kan-kørsel.

Handicapkørslen har et nettobudget på 30,7 mio. kr. Budgettet er øget med 0,2 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget.

Kan-kørslen er budgetteret til 421,2 mio. kr. i alt, hvilket er 15,4 mio. kr. højere end i det tidligere vedtagne budget.

Såvel handicap- som kan-kørslen er genbudgetteret ud fra antal af ture i 2013 med forbehold for kendte ændringer i kørselsaktiviteten.

Togdrift

Udgifterne til togdrift vedrører alene Region Midtjylland. Der er budgetteret med netto driftsudgifter på 36,3 mio. kr., mens anlægsudgifterne er budgetteret til 14,8 mio. kr. Samlet set ligger budgettet 0,5 mio. kr. under det tidligere vedtagne budget.

Trafikselskabet

Udgifterne til Trafikselskabet (administration og fællesomkostninger) er budgetteret til 122,3 mio. kr. og er reduceret med 0,2 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget, idet driften af chaufførlokaler er flyttet til busdriften. Bestyrelsen vedtog 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 beslutning om besparelse på 5 mio. kr. i Midttrafik er indarbejdet i oplægget, og der er indregnet besparelser i forbindelse med rejsekortet.

Billetkontrollen

Billetkontrollens budget er fastholdt i forhold til det tidligere vedtagne budget.

Letbanen

Letbanens budget består af letbanesekretariatet, som er uforandret i forhold til det tidligere vedtagne, samt budget for rejsekort på letbanen.

Letbanen tilsluttes rejsekortprojektet med forventet udrulning i 2016/2017. I det tidligere vedtagne budget var 75 % af investeringen lånefinansieret via låntagning i Midttrafik. I budgettet forudsættes det, at Drifts- og Infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane fremadrettet selv finansierer lånoptagelsen.

Tidligere var der også et budget til operatørudbud, men opgaven er overgået til Drifts- og Infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane, hvorfor budgetposten udgår af Midttrafiks budget.

Rejsekortet

Det reviderede budget for rejsekortet er i 2014 på 63,8 mio. kr. som primært går til indskud af ekstra ansvarligt lån og indkøb af udstyr.

Samlet for perioden 2013-2028 er budgettet 657,7 mio. kr., hvilket giver en besparelse på 9,2 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget. Besparelsen skyldes blandt andet at antallet af busser er justeret samt at udstyret har vist sig at blive billigere end forudsat i det tidligere vedtagne budget. Ringkøbing-Skjern Kommune har foretaget en ekstra bestilling af udstyr, så de totale udgifter i perioden bliver 659,5 mio. kr., og den samlede besparelse bliver til 7,4 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at forslag til revideret budget for 2014 godkendes.

Bilag

- Forslag til revideret budget 2014

1-21-2-13

3. Tidsplan for Midttrafiks budget 2015

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2015.

Sagsfremstilling

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2015 følger samme procedure som for budget 2014.

Det bemærkes, at det budgetmateriale, der fremlægges for Bestyrelsen og sendes til bestillerne, vil bestå af en opstilling af udgifter og indtægter indenfor hvert forretningsområde, og fordelt på de enkelte bestillere. Forretningsområderne er:

- Buskørsel
- Handicapkørsel
- KAN-kørsel for region og kommuner
- Togdrift og anlæg
- Trafikselskabets budget
- Kontrolafgifter i Aarhus
- Letbanen
- Rejsekortet

28. maj 2014

Det foreløbige budgetforslag for 2015 sendes til bestillerne med henblik på administrativ høring. Deadline for administrativ høring er 6. juni 2014.

27. juni 2014

1. behandling af budget 2015. Det foreløbige budgetforslag for 2015 inkl. de administrative høringssvar drøftes på bestyrelsesmødet.

1. juli 2014

Det ajourførte foreløbige budget sendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 22. august 2014.

12. september 2014

2. behandling af budget 2015. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Primo 2015

På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og Regionen, foretages eventuelle justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer. Baggrunden for en eventuel justering af budgettet primo 2015 er, at deadline for endelig godkendelse af budgettet for kommuner og regioner er 15. oktober mens deadline for trafik-selskaberne er 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere

det allerede vedtagne budget for Midttrafik, i det omfang der politisk vedtages ændringer i de enkelte kommuner og regionen vedrørende køb af bus- og flextrafikkørsel.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2015 godkendes.

1-15-0-80-2-13

4. Koncept for "Kundernes Dag"

Resumé

Busselskabet Aarhus Sporveje har i flere år haft tradition for at holde en "Passagerenes dag", hvor der serveres kaffe og andet for kunderne. En tradition, som kunderne har taget rigtig godt imod. I 2013 overtog Midttrafik traditionen for i samarbejde med Busselskabet Aarhus Sporveje at udbrede dagen. Øvrige busselskaber, som har busruter gennem Aarhus, blev tilbudt at deltage, men ingen af busselskaberne tog imod tilbuddet.

Sagsfremstilling

4. juni 2013 holdt Aarhus City "Open by Night" med temaet USA. Samme dag valgte Midttrafik at holde "Kundernes Dag" i Århus. Det var en blanding af medarbejdere i Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje (i alt 18 personer), der serverede morgenkaffe og rundstykker for ventende kunder på 3 centrale steder i byen. Der blev serveret kaffe og bolsjer igen om eftermiddagen. Alle Midttrafiks og busselskabets medarbejdere havde særlige T-shirts på, så afsender og budskab var tydelig for kunderne.

Kunderne tog godt imod initiativet. Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje fik positiv respons fra kunderne på selve dagen, og efterfølgende roste kunder initiativet på Facebook og efterlyste lignende arrangementer i andre byer.

Formål

Midttrafik leverer hver dag ca. 198.000 kunderejser. Midttrafik vil være nærværende og til stede dér, hvor kunderne er, og give dem en god oplevelse og mulighed for at møde Midttrafik, kommunerne og busselskabernes medarbejdere på en anderledes og overraskende måde. Kundernes dag er et initiativ, som er med til at bakke op om et bedre image for Midttrafik og den kollektive trafik.

Kundernes dag – fremadrettet

Kundernes dag i 2013 gav så megen positiv respons fra kunderne, at det anbefales at udvide konceptet til at omfatte alle bybusbyer i Midttrafik.

Det anbefales derfor, at Kundernes Dag tilbydes kommunerne og regionen som et færdigt koncept. Midttrafik tilbyder kommunerne det færdige koncept i form af beskrivelse af formål og opgave samt mulighed for at rekvirere T-shirts og uddelingsrekvisitter til favorable priser. Kommunerne skal stå for den praktiske koordinering af dagen og involvering af busselskaberne. Kommunerne kan, på samme måde som med andre lokale markedsføringstiltag, hente assistance fra Midttrafik.

Det ville give en god effekt, hvis Kundernes Dag afholdes samme dato i alle bybusbyer, men det er ikke realistisk. Datoen bør i stedet arrangeres individuelt, så kommunerne kan koordinere i forhold til andre lokale events. Det primære handler om at være i øjenhøjde med kunderne med fokus på at forbedre den kollektive trafiks image.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik tilbyder bestillerne et koncept for Kundernes Dag og opfordrer dem til at gennemføre et sådant arrangement lokalt.

1-25-01-813-4-13

5. Rejsekort på rabatruter

Resumé

I flere kommuner er der åbne skolebusruter, hvor der i dag billetteres efter Midttrafiks takster. Andre kommuner har valgt at gøre de åbne skolebusruter gratis for alle. På grund af særlige krav til data og opgaveløsning kan skolebusruterne ikke blive omfattet af rejsekort, så længe kommunerne selv står for planlægningen. Hvis der fortsat ønskes billettering, kan kommunerne beslutte, efter aftale med Midttrafik, at lade planlægningen af åbne skolebusruter overgå til Midttrafik, indføre 0-takst eller andre løsninger.

Sagsfremstilling

På møde 13. december 2013 behandlede Bestyrelsen denne dagsorden. Det blev her besluttet, at udskyde en beslutning, idet Horsens Kommune rejste tvivl om juridiske aspekter i sagen. Disse aspekter er nu blevet yderligere belyst på et møde med Horsens Kommune, og er sammenfattet i et nyt juridisk notat, som supplement til tidligere udarbejdet resopsum.

Baggrund

I 15 midtjyske kommuner er en række skolebusruter gjort åbne, så de kan benyttes af andre borgere end skoleelever. I samarbejdet mellem Midttrafik og kommunerne kaldes disse ruter for "rabatruter", hvor Midttrafik står for bl.a. udbud og afregning, mens kommunerne selv står for planlægningen. For rabatruterne betaler kommunerne halvt administrationsbidrag til Midttrafik pr. køreplantime sammenlignet med øvrige ruter.

- ./.
- I 7 ud af 15 kommuner er der billettering på rabatruterne efter Midttrafiks takster. Skoleelever får udstedt skolebuskort, mens øvrige kunder køber billet, benytter klippekort eller pendlerkort. I 8 kommuner er der gratis kørsel eller 0-takst på rabatruterne. Enten har dette altid været praksis, eller det er på et tidspunkt blevet vurderet, at udgifterne til administration og vedligeholdelse ikke har stået mål med indtægterne. I vedlagte bilag "Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område 2013", fremgår en aktuell oversigt for takster og lokale produkter indenfor Midttrafiks område.

Rabatruterne indgik ikke i Midttrafiks business case om indførelse af rejsekort. Vurderingen var, at rejsekort på rabatruter er en dyr og uhensigtsmæssig løsning for kommunerne. Som en del af Bestyrelsens beslutning på mødet 12. april 2013 om at indføre rejsekort blev det herunder besluttet, at det konkrete omfang og dækning på ruter og i busser fastlægges af den enkelte bestiller i dialog med Midttrafik.

Flere kommuner med billettering på rabatruterne, bl.a. Herning, Holstebro, Horsens, Odder og Silkeborg kommuner har i forbindelse med høringen om rejsekort i starten af 2013 eller senere tilkendegivet, at de fortsat forventer billettering på rabatruterne. Hedensted og Struer kommuner afventer administrativt behandling af sagen i Bestyrelsen.

- ./.
- Generelt er det kommunernes ønske at opretholde indtægterne fra salg af billetter og kort, som i givet fald mistes ved indførelse af 0-takst. I vedlagte bilag "Effekt af hen-

holdsvis 0-takst og billettering" vises en opgørelse over indtægterne på rabatruterne og heraf effekten ved 0-takst. Bilaget viser også, hvad effekten er, hvis samtlige rabatruter opgraderes til lokalruter og bliver omfattet af rejsekort. Kun for Odder Kommune vil indtægterne overstige merudgifterne til rejsekort. For Hedensted, Horsens, Herning, Holstebro, Silkeborg og Struer kan det ikke forsvares økonomisk at indføre rejsekort på de nuværende rabatruter.

Fra kommunernes side er der også blevet henvist til det kommunalretlige almennytteterium, hvor det vurderes, at 0-takst på nogle åbne ruter kan være problematisk, hvis der er billettering på andre kommunale ruter. De pågældende kommuner peger på, at de i givet fald vil være nødsaget til at lukke ruterne for andre end skoleelever for at overholde lovgivningen. På den måde vil nogle borgere miste kollektiv trafikbetjening.

Som et sidste punkt, har der været henvist til, at evt. 0-takst på rabatruterne kan resultere i kapacitetsproblemer på grund af, at flere vil benytte skoleruterne, bl.a. elever som ikke efter folkeskoleloven er berettiget til transport, og at det kan medvirke til at underminere andre ruter med billettering.

Det har hidtil ikke været et problem med billetsalg og billettering på rabatruterne, idet der ikke tidligere har været krav om eller behov for ensartet billetteringsudstyr på busruterne i Midttrafik. På de regionale ruter og på nogle lokalruter anvendes i dag en elektronisk billetmaskine (Scanpoint), som er en del af et ældre billetsalgssystem. Det skal udfases samtidig med indførelse af rejsekort. I bybusserne anvendes forskelligt udstyr. På nogle lokalruter og på alle rabatruter med billettering anvendes mekaniske billetmaskiner, som er 25-35 år gamle, primært til salg af kontantbilletter. Chaufførerne bruger en klippe-tang til validering af klippekort. Hvis der tidligere havde været krav om ensartet udstyr i busserne for at være omfattet af Midttrafiks takster, var det ikke sandsynligt, at fx Scanpoint løsningen var blevet indført på rabatruterne på grund af større investering, øgede driftsudgifter, krav til dataudveksling mv.

Ved indførelse af rejsekort i Midttrafik i løbet af 2014-2015 og ved indførelse af det landsdækkende enkeltbilletsystem planlagt til januar 2015, er der et krav, at billettering i den kollektive trafik bliver gennemført på nyt ensartet elektronisk udstyr i busser, på stationer og salgssteder, og som er koblet op til centrale rejsekortsystem. Det vil ikke være muligt at anvende det nuværende udstyr, hvis ruterne skal være omfattet af rejsekort og Midttrafiks takster. Som eneste undtagelse kan billetautomaterne i Aarhus omstilles til det nye kontantbilletsystem.

Rejsekort og krav til data

Med indførelse af rejsekort skal kunderne ikke længere forholde sig til zoneafstande, administrative grænser eller rejseregler men har med et optanket rejsekort altid gyldig rejsehjemmel til den kollektive trafik. Det er visionen, at det skal være nemt for kunderne, men det stiller til gengæld en række særlige krav til administrationen af den kollektive trafik, som skal være omfattet af rejsekort.

I busserne skal der installeres særligt rejsekortudstyr, og der skal være adgang til dagligt at aflevere og modtage rejsedata ved netværk på garageanlæg eller ved en rutebilstation. Dette kan blive en udfordring for mange lokale busser, som holder for "natten" forskellige steder, og ikke nødvendigvis kommer forbi et centralt garageanlæg dagligt for synkronisering af data.

For at være omfattet af rejsekort stilles særlige krav til datagrundlag og procedure vedrørende dataoverførsel og vedligeholdelse. Bl.a. skal ruteforløb være nøjagtig fastlagt, og alle stoppe- og standsningssteder skal GPS-positioneres. Samtidig skal der knyttes en række takstrelaterede data og oplysninger sammen med de til enhver tid gældende køreplaner, tider, turtyper, dagtyper, grundkalender mv. Det er et krav, at data sendes samlet for alle ruter. Dette kan kun foregå via et centralt køreplan- og administrationssystem, som Midttrafik anvender. I det omfang, der forekommer ændringer i ture, ruteforløb eller den bagvedliggende kalender, eller hvis der oprettes eller nedlægges stoppesteder, skal der laves ny dataeksport. Hvis der er fejl i data, kan det medføre fejl i prisen for kunder, som benytter rejsekort.

Kommunerne planlægger skolebusruterne i regneark eller tekstdokumenter, og det kan ikke danne grundlag for dataeksport. Der er enkelte kommuner, som anvender et planlægningsværktøj, men hvor data- og opgavekrav fortsat ikke kan opfyldes. Det svarer til situationen i dag, hvor ruter planlagt af kommunerne ikke kan komme på rejseplanen.dk.

Andre trafikelskaber

Problemstillingen omkring rejsekort og rabatruter optræder ikke i andre trafikelskaber. Hos Movia, NT og Sydtrafik kommer rejsekort til at omfatte de ruter, som trafikelskabet administrerer og planlægger for kommunerne. Rabatrutebegrebet findes kun i Midttrafik.

Evaluering af Lov om Trafikelskaber

Administrationen skal henvise til den aktuelle proces omkring evaluering af Lov om Trafikelskaber, hvor der er stillet forslag om, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer. Kommunen skal således selv bestemme, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal være gratis for alle passagerer. Kommunerne skal stadig overholde betingelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

Løsningsmuligheder

Administrationen henviser til følgende løsninger i forhold til rejsekort og rabatruter.

Opgradering til lokalrute

Der er i dag enkelte rabatruter, som i praksis indgår i den overordnede rutestruktur, og som har et indtægtsgrundlag svarende til en lokalrute. Der kan være fornuft i, at disse ruter fastholder billettering og bliver omfattet af rejsekort. Det vil forudsætte, at ruterne opgraderes til lokalruter, hvor Midttrafik overtager den fulde planlægning og administration og modtager 100 % administrationsbidrag. Ud over at blive omfattet af rejsekort, vil de pågældende ruter også kunne blive omfattet af rejseplanen.dk, og hermed blive tilgængelig for en bredere kundegruppe.

0-takst

Kommuner, der i dag har billettering på rabatruter, kan vælge at indføre 0-takst eller gratis kørsel. Som følge heraf skal der i budgetterne tages højde for den manglende indtægt fra salg af billetter og kort og anden indtægt. Samtidig bortfalder bl.a. den administration, som har været forbundet med bestilling, koordinering og udstedelse af rejsekort, og opgaver for busselskab/chauffører omkring salg og billettering, optælling af penge/afregning, kontroltjek af gyldig rejsehjemmel.

Lukkede skolebusruter

Kommuner kan vælge at hjemtage rabatruterne og gøre dem til lukkede skolebusruter.

Andet

Flere kommuner har spurgt, hvorfor de ikke kan videreføre billettering på rabatruterne med det nuværende udstyr eller anvende andet simpelt billetsystem. Administrationen finder, at der ikke er noget, som hindrer, at en kommune kan vælge at indføre fx en 10 kr. kontantbillet til kørsel på rabatruterne, men det vil ikke have sammenhæng med ruter, hvor der er rejsekort.

Med beslutningen om at indføre rejsekort, lagde Bestyrelsen vægt på, at takster og rejseprincipper skal blive mere ensartet. Det er forudsat, at det nye rejsekortudstyr skal erstatte det nuværende forskelligartede udstyr, med undtagelse af billetautomaterne i Aarhus. I januar 2015 indføres parallelt med rejsekort et landsdækkende kontantbilletsystem, hvor priserne bliver ens pr. zone i hele Jylland, og hvor øvrige takstprincipper og regler bliver ens i hele landet. Det understøtter et generelt politisk ønske om, at takster og priser skal forenkles, så det er mere gennemskueligt at være kunde i den kollektive trafik. Det står i modstrid med særlige lokale billettillæg.

Spørgsmålet er i givet fald, hvilket område og ruter, der skal være omfattet, hvis en kommune vælger at indføre fx en lokal 10 kr. billet. Billetten vil ikke være gyldig på tilslutningsrejser med tog og på regionale ruter. På de øvrige af kommunens lokalruter og bybusser vil der være installeret nyt rejsekortudstyr, som ikke understøtter muligheden for lokale rabatter og billettyper. Hvis særbilletten skal dække alle kommunens ruter, skal der installeres en særlig billetmaskine ved siden af rejsekortudstyret på lokalruter og i bybusserne. I givet fald skal kommunen afsætte midler til vedligeholdelse af flere billetteringsløsninger ud over den, som følger med rejsekort.

Juridisk vurdering

- ./. I forbindelse med Bestyrelsens behandling af dagsordenen om rabatruter 13. december 2013, havde Midttrafik indhentet juridisk rådgivning i forhold til lovligheden ved at indføre 0-takst. I vedlagte "Responsum vedr. rejsekort og rabatruter", blev det vurderet 1) hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om ikke at indføre rejsekort på rabatruterne, og 2) om kommunerne kan vælge at indføre 0-takst på rabatruter. Det blev vurderet, at Midttrafik er berettiget til at træffe beslutningen om ikke at indføre rejsekort på ruter, som ønskes opretholdt som rabatruter, og at indførelse af 0-takst på rabatruter ikke er i strid med kommunalfuldmagten, forudsat af indførelsen efter en konkret vurdering opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium.

Fra Horsens Kommune blev der administrativt givet udtryk for en usikkerhed med hensyn til, om det er muligt for kommunerne at indføre 0-takst på de åbne skolebusruter, som det blev vurderet i responsummet af 3. december 2013.

Tvivlspunkter er efterfølgende blevet drøftet på et møde mellem Horsens Kommune, repræsenteret ved Ole Helboe Nielsen og Claus Rindahl Hansen, Midttrafik ved Michael Steinberg og Erik Jensen fra Holst Advokater, hvor der var en konstruktiv drøftelse af sagen, og der var enighed om, hvilke forhold, som med nytte kunne præciseres.

- ./. I vedlagte notat "Supplerende redegørelse vedrørende indførelse af 0-takst på åbne skolebusruter" af 4. februar 2014 er der foretaget en præcisering, som adresserer de fremførte tvivlspunkter.

Det er bl.a. præciseret, at det tidligere udarbejdede responsum af 3. december 2013 alene indeholder en generel vurdering af, at det kan være lovligt for kommuner at indføre 0-takst på åbne skolebusruter, såfremt ordningen efter en konkret vurdering af forholdene i den pågældende kommune opfylder det kommunalretlige almennyttetekriterium. Ved overvejelse om at indføre 0-takst skal der således af de berørte kommuner foretages en konkret og selvstændig vurdering af, om indførelse af 0-takst vil være lovligt. Den supplerende redegørelse indeholder herudover en uddybende beskrivelse af hvilke hensyn, der sagligt kan indgå i denne konkrete vurdering.

Hedensted, Horsens, Herning og Holstebro kommuner, hvor der i dag er billettering på rabatruter, har administrativt tilkendegivet, at en vurdering af rabatruter, rejsekort og fremtidig rutestruktur forventes politisk behandlet. Stuer Kommune er afklaret, idet det er besluttet at billettering skal ophøre på de åbne skolebusruter. Der er aktuelt aftalt møde med Silkeborg Kommune, hvor rejsekort skal drøftes.

Direktøren indstiller,

- at** rejsekort ikke indføres på skolebusruter (rabatruter), hvor planlægningen ligger hos kommunerne.
- at** kommunerne på de eksisterende skolebusruter (rabatruter) kan vælge mellem følgende alternative løsningsmuligheder:
 1. Opgradering af ruterne til lokalruter efter aftale med Midttrafik med virkning, at ruterne bliver omfattet af rejsekort, og at kommunen skal betale fuldt administrationsbidrag.
 2. Indførelse af 0-takst, forudsat at der efter en konkret vurdering, som skal foretages af hver enkelt kommune, foreligger sådanne saglige hensyn, at indførelsen af 0-takst kan ske i overensstemmelse med kommunalfuldmagtsreglerne.
 3. Hjemtagning af ruterne og omlægning heraf til lukkede skolebusrute.
 4. Indførelse af særlige lokale billetter, i hvilket tilfælde de lokale billetter ikke får sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, og udgifterne hertil fuldt ud finansieres af de pågældende kommuner.

Bilag

- Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område 2013
- Effekt af henholdsvis 0-takst og billettering
- Responsum vedr. rejsekort og rabatruter
- Supplerende redegørelse vedrørende indførelse af 0-takst på åbne skolebusruter

1-47-1-10

6. Mulighed for at kunderne i handicapkørsel kan tilkøbe trappetjener

Resumé

Flere kommuner ønsker, at Midttrafiks Flextrafik tilbyder kunderne i handicapkørselsordningen mulighed for tilkøb af løft med trappemaskine mod egenbetaling.

Sagsfremstilling

Midttrafik tilbyder i dag kommunerne mulighed for, at visitere handicapkunder til løft med trappemaskine. En trappemaskine er et hjælpemiddel, som taxa- eller buschaufføren kan bruge til at hjælpe en kørestolsbruger op af trappen med kørestolen, hvor både chaufførens og kundens sikkerhed er i orden.

I 2013 blev der i alt udført 109 handicapture i Midttrafiks område med løft med trappemaskine. I 2013 udførte Midttrafik ca. 175.000 handicapture.

Aarhus Kommune ønsker, at det bliver muligt for kunderne i handicapkørselsordningen, at tilkøbe løft med trappemaskine. I dag tilbyder Aarhus Kommune ikke borgerne visiteret løft med trappemaskine i handicapkørselsordningen, da Aarhus Kommune som udgangspunkt tilbyder borgerne egnede boliger, hvor der vil være mulighed for benyttelse af elevator i etageejendomme. Ønsket om mulighed for tilkøb af løft med trappemaskine, vedrører som udgangspunkt besøgsadresser.

Randers og Hedensted kommuner har ligeledes administrativt tilkendegivet, at de er interesseret i at kunne tilbyde deres borgere muligheden for tilkøb.

Administrationen anbefaler en fast pris på 250 kr. pr. løft for tilkøb af løft med trappemaskine plus kundens almindelige egenbetaling. Der er meget store udsving i priserne for løft med trappemaskine. Priserne kan variere fra 75 kr. til 625 kr. pr. løft. En fast pris på 250 kr. forventes, at være udgiftsneutral for Midttrafik og dermed kommunerne.

Midttrafik har indgået kontrakt med vognmænd, der har ca. 35 vogne, som medtager trappemaskine. Kundens mulighed for at bestille løft med trappemaskine vil derfor gøre det lidt vanskeligere at koordinere kørslen, og dermed marginalt forøge udgiften, men vurderingen er, at det ikke har en mærkbar økonomisk konsekvens for de samlede driftsomkostninger.

Nordjyllands Trafikselskab afregner et løft med trappemaskine til 250 kr. Det er Nordjyllands Trafikselskabs erfaring, at taksten på 250 kr. dækker de samlede udgifter.

Nordjyllands Trafikselskab udførte i 2013 93.531 handicapture - heraf 182 ture med tilkøb af løft med trappemaskine mod en egenbetaling på 250 kr.

Afregningen for løft med trappemaskine vil blive afregnet direkte mellem kunde og chauffør, hvilket vil sige, at kommunerne ikke vil blive involveret i afregningen.

Administrationen anbefaler, at alle kommuner i Midttrafiks område bliver omfattet af muligheden for, at kunderne i handicapkørselsordningen tilbydes tilkøb af løft med trappemaskine mod egenbetaling på 250 kr. pr. løft. Muligheden for tilkøb af løft med trappemaskiner tilbydes i første omgang til kunderne i handicapkørselsordningen.

Muligheden for tilkøb af løft med trappemaskine, vil give nogle kunder større fleksibilitet og dermed øget tilfredshed med Midttrafiks kørselstilbud.

Administrationen følger løbende udviklingen og evaluerer ordningen efter et år.

Direktøren indstiller,

- at** tilkøb af løft med trappemaskine godkendes.
- at** kunden skal betale 250 kr. for brug af ordningen.

1-00-1-14

7. Vederlag til medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik

Resumé

Reglerne for vederlag for medlemmer af bestyrelsen i Midttrafik har været uændrede siden 2008. Niveauet er alene reguleret med udviklingen i folketingsmedlemmers grundløn. Bestyrelsesformanden ønsker sit eget vederlag sat ned.

Sagsfremstilling

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

Niveauet for vederlaget skal godkendes af Statsforvaltningen og det nuværende niveau er godkendt i marts 2008. Bestyrelsesformanden får ca. 206.000 kr. årligt (2013-niveau), mens hver næstformand får 25 % af dette beløb og hvert menigt medlem får 12½ %. Bestyrelsesformandens vederlag er fastlagt ud fra en forventet årlig arbejdsindsats på 660 timer, der honoreres med en timeløn svarende til et folketingsmedlems grundløn.

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

Bestyrelsen drøftede niveauet for vederlag på sit møde 16. august 2013, bl.a. baseret på en sammenligning med niveauet i udvalg i KL og øvrige selskaber. Midttrafiks niveau for vederlag til bestyrelsesformanden ligger på niveau, mens næstformænd og menige medlemmer relativt får mindre.

På mødet 16. august 2013 drøftede Bestyrelsen muligheden for at ansøge Statsforvaltningen om at ændre rammerne for vederlag med henblik på, at den nyvalgte bestyrelse i 2014 kunne beslutte at hæve vederlaget for menige medlemmer og næstformænd. Bestyrelsen besluttede sig for, at man ikke ville søge om at ændre rammerne for vederlag men i stedet ønskede mere effektiv tilrettelæggelse af arbejdet i Bestyrelsen. I oktober 2013 besluttede Bestyrelsen at reducere antallet af bestyrelsesmøder i stedet.

Ændring af vederlag til bestyrelsesformanden

Bestyrelsesformanden har foreslået, at hans vederlag reduceres med 25 %, dvs. til ca. 155.000 kr. årligt (2013-niveau) pga. det lavere antal møder, og at Midttrafik fungerer som en virksomhed. Forslaget skal også ses i lyset af, at Midttrafik gennem de seneste 7 år har gennemført effektivisering af sine administrative omkostninger af flere omgange.

Da der tidligere har været en større forskel på bestyrelsesformandens vederlag og de menige medlemmers samt næstformændenes vederlag end i sammenlignelige virksomheder og udvalg, foreslås det, at disse vederlag fastholdes på det nuværende niveau.

Forslaget indebærer, at den samlede årlige udgift til vederlag reduceres fra ca. 464.000 kr. årligt til ca. 412.000 kr. årligt, en samlet reduktion på ca. 11 %.

De nuværende vederlag er godkendt af Statsforvaltningen i forhold til såvel niveau for bestyrelsesformanden som for den relative andel, næstformænd og menige medlemmers vederlag udgør af bestyrelsesformandens vederlag. Administrationen vurderer, at Statsforvaltningen ikke skal godkende en nedsættelse af bestyrelsesformandens vederlag og fastholdelse af øvrige medlemmers vederlag, selvom det vil ændre den relative forskel på bestyrelsesformand og øvrige medlemmer. Måtte Bestyrelsen godkende en reduktion af bestyrelsesformandens vederlag, vil Statsforvaltningen blive orienteret herom.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsesformandens vederlag reduceres med 25 %.
- at** øvrige bestyrelsesmedlemmers vederlag fastholdes på nuværende niveau.

0-3-3-07

8. Høring af forslag til ændring af Lov om Trafikselskaber

Resumé

Administrationen orienterer om forslag til ændring af Lov om Trafikselskaber, og at administrationen har afgivet et høringssvar på vegne af Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik modtog 13. december 2013 udkast til forslag til lov om ændring af Lov om Trafikselskaber i høring med svarfrist 7. januar 2014.

./ Udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber vedlægges.

En evaluering af Lov om Trafikselskaber har tidligere været drøftet i Bestyrelsen for Midttrafik, og Bestyrelsen afgav 17. maj 2013 høringssvar i forbindelse med evalueringen.

Udkastet til forslag til ændringer svarer i store træk til det, der fremgik af evalueringen. De fleste ændringer vedrører forholdene på Sjælland, hvor finansieringen og ansvarsdelingen er anderledes end vest for Storebælt.

Administrationen vurderer, at den eneste væsentlige ændring fra evalueringens forslag til det fremlagte udkast til forslag til ændring af loven er, at der nu lægges op til, at det er frivilligt for vejmyndighederne, om de ønsker at overlade ansvaret for stoppesteder til trafikselskaberne.

De øvrige væsentlige temaer for Midttrafik område fremgår af udkastet til forslag til ændring, idet ø-kommuner vil kunne udtræde af trafikselskabet og kommunerne kan vælge at gøre deres lukkede skolebuskørsel åben for borgerne, hvis formålet fortsat er skolekørsel og kørslen i øvrigt er gratis for kunderne.

./ Høringsfristen var som nævnt 7. januar 2014, og pga. den korte tidsfrist og den tidligere drøftelse i Bestyrelsen, valgte direktøren at afgive vedlagte "Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber" på vegne af Midttrafik, hvor der tages forbehold for den nye bestyrelses eventuelle yderligere bemærkninger, der vil blive rettet til Folketingets Transportudvalg.

Administrationen foreslår, at Bestyrelsen drøfter det afgivne høringssvar og godkender det som dækkende for Midttrafiks interesser, hvilket kan meddeles Transportministeren. Alternativt kan Bestyrelsen beslutte yderligere bemærkninger, man ønsker fremsat over for ministeren.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender det afgivne høringssvar som dækkende for Midttrafiks interesser.

Bilag

- Udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber
- Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

1-9-1-13

9. Midttrafiks rolle i forhold til Aarhus Letbane Drift I/S

Resumé

Administrationen orienterer om status for dannelse af drifts- og infrastrukturselskabet for letbanen i Aarhus samt indstiller, hvordan Midttrafiks rolle skal være i forhold til dette selskab.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har etableret det drifts- og infrastrukturselskab, Aarhus Letbane Drift I/S, der i henhold til lov om Aarhus Letbane har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen.

Når anlægget af Aarhus Letbane er tilendebragt, overdrages anlægget til Aarhus Letbane Drift I/S. Selskabet har derfor ansvaret for, at der er opbygget en organisation, der kan overtage forvaltning og vedligehold af infrastrukturen.

Ifølge en særlig bestemmelse i Lov om Trafikselskaber kan Midttrafik efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.

Bestyrelsen for Midttrafik blev 13. september 2013 forelagt Midttrafiks og Midtjyske Jernbaners rolle i forbindelse med etablering af et drifts- og infrastrukturselskab for letbanen.

Bestyrelsen besluttede bl.a., at Midttrafik i samarbejde med Midtjyske Jernbaner skulle forhandle de nærmere aftaler vedr. Midtjyske Jernbaners opgaver som infrastrukturforvalter på Aarhus Letbane samt Midttrafik og Midtjyske Jernbaners varetagelse af en række opgaver omkring interessentskabets administration, drift og vedligeholdelse af Letbanen. Aftalerne skal forelægges Bestyrelsen for Midttrafik til godkendelse.

Siden har de overordnede rammer for Midttrafik og Midtjyske Jernbaners varetagelse af opgaver omkring interessentskabets administration, drift og vedligeholdelse af letbanen været drøftet med den midlertidige bestyrelse for Aarhus Letbane Drift I/S, der blev etableret i forbindelse med selskabets stiftelse i september 2013.

Der er enighed om at arbejde videre med en model, hvor Aarhus Letbane Drift I/S "indlejres" i Midttrafik svarende til modellen for Ring 3 i København, hvor Ring 3-selskabet indlejres i Metroselskabet, og at Aarhus Letbane Drift I/S er infrastrukturforvalter på letbanen.

Gennemførelse af modellen forudsætter, at organiseringen kan rummes inden for den hjemmel, der er givet i Lov om Trafikselskaber, om at Midttrafik efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet kan varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane. Dette er under afklaring med Transportministeriet.

Forslaget indebærer, at Midttrafik sikrer, at de nødvendige kompetencer til håndtering af infrastrukturforvaltning og vedligehold af Aarhus Letbane er til stede under Midttrafik i samarbejde med Midtjyske Jernbaner, og at alle løbende opgaver og kontraktadministration løses af Midttrafik under en administrations- og forvaltningsaftale med driftsselskabet.

Det betyder:

- At Midttrafiks direktion samtidig er direktion i Aarhus Letbane Drift I/S og stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for Aarhus Letbane Drift I/S, herunder til varetagelse af administration, kontraktopgaver og infrastrukturforvaltning.
- Det foreslås herunder, at direktionen i behandlingen af alle sager af væsentlig betydning for Aarhus Letbane Drift I/S, herunder de dagsordener, der behandles af bestyrelsen for selskabet, suppleres med en repræsentant for henholdsvis Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som også deltager i selskabets bestyrelsesmøder. Den nærmere afvikling af bestyrelsesmøder og betjening af bestyrelsen aftales mellem parterne og Midttrafik.
- At direktionen og øvrige medarbejdere i Midttrafik bevarer sit nuværende ansættelsesforhold til Midttrafik, men i alle forhold vedrørende Aarhus Letbane Drift I/S refererer direktionen til bestyrelsen for Aarhus Letbane Drift I/S.
- At Aarhus Letbane Drift I/S betaler Midttrafik for at varetage de nævnte opgaver baseret på kostpris. Administration af operatørkontrakten og andre trafikskabsopgaver i forhold til Aarhus Letbane varetages dog af Midttrafik på linje med bustrafikken uden særskilt betaling.
- At Midttrafik ud over at stille nødvendige ressourcer til rådighed i form af lokaler, løn og personaleadministration, IT-infrastruktur, bogholderifunktioner, juridisk bistand m.v. til en aftalt kostpris skal råde over personale med de nødvendige kompetencer til at forestå infrastrukturforvaltningen af Aarhus Letbane. Det drejer sig om:
 - Sikkerhedschef.
 - Baneingeniør.
 - Foruden dette skal der ske en styrkelse på områderne sikringsanlæg, kørestrøm, kommunikationssystemer og informationssystemer. Styrkelsen kan være en intern ressource eller eksterne ressourcer på disse områder.
- At de ovennævnte centrale kompetencer deles med Midtjyske Jernbaner, og at der skal indgås aftaler med Midtjyske Jernbaner om en effektiv udnyttelse af ressourcer og kompetencer på baneområdet.

Der sigtes efter en smal organisation, da det er en relativ beskeden infrastruktur, der skal forvaltes og vedligeholdes, og da operatøren i stort omfang løser de væsentlige daglige driftsopgaver med trafikstyringen.

Vedligehold og fejlretning af sikringsanlæg, kommunikationssystemer, kørestrømsanlæg, sikrede overkørsler og større sporarbejder forventes i vidt omfang outsourcet til eksterne parter, hvilket også er tilfældet i dag.

En samlet detaljeret beskrivelse af opgaverne er under udarbejdelse. Denne vil blive drøftet med Midtjyske Jernbaner med henblik på at afklare en hensigtsmæssig deling af ressourcer og kompetencer.

Midttrafik har herudover en række yderligere opgaver omkring letbanen:

- Bistand til anlægsselskabet med etablering af etape 1.
- Udarbejdelse af operatørudbud for etape 1.
- Udarbejde forslag til ny sammenhængende trafikplan for letbane og busser i Aarhusområdet.
- Planlægning for udbygning af letbanens næste etaper.

Direktøren indstiller,

- at** der med udgangspunkt i den beskrevne overordnede organisering udarbejdes forslag til en konkret samarbejdsaftale mellem Midttrafik og Aarhus Letbane Drift I/S, samt et konkret oplæg til organisering af infrastrukturforvaltning og vedligehold.
- at** disse forslag senere forelægges Bestyrelsen til godkendelse.

1-9-1-13

10. Ny aftale for letbanesamarbejdet i Østjylland

Resumé

Letbanesekretariatet har udsendt forslag til ny aftale om letbanesamarbejdet i Østjylland på vegne af den politiske følgegruppe for Letbanesamarbejdet. Det foreslås, at aftalen pr. 1. marts 2014 erstatter den hidtidige samarbejdsaftale gældende fra 2007.

Forslaget til ny aftale er justeret på baggrund af de hidtidige resultater og er tilpasset de opgaver, der fremadrettet skal løses i forhold til det videre arbejde med udbygningen af letbanen i det østjyske område. Forslaget indeholder ligeledes ændringer i bl.a. formålsparagraf, organisering og finansiering.

Sagsfremstilling

- ./.
- Letbanesekretariatet i Midttrafik har udsendt vedlagte forslag om ny samarbejdsaftale 'Aftale om Letbanesamarbejdet i Østjylland gældende fra 1. marts 2014' til parterne i Letbanesamarbejdet. Hensigten er, at denne aftale skal erstatte den vedlagte nuværende samarbejdsaftale 'Aftale om samarbejde om Letbane i Aarhus gældende fra 1. marts 2007'.

Forslaget til den nye samarbejdsaftale er justeret på baggrund af de opnåede resultater i perioden 2007-2013 og er tilpasset de opgaver, der skal løses i forhold til det videre arbejde med udbygningen af letbanen i det østjyske område.

Forslaget er godkendt i Letbanesamarbejdets styregruppe og i den nu afgåede politiske følgegruppe, som har indstillet forslaget til godkendelse hos Letbanesamarbejdets parter.

Letbanesamarbejdet blev etableret i 2007. Formålet med samarbejdet har indtil nu været at samle kræfterne om virkeliggørelse af visionen om letbanen i Østjylland og at gennemføre planlægningen af etape 1 af letbanen.

- ./.
- I forbindelse med den statslige aftale om Togfonden DK og statens strategiske analyser af de trafikale udbygningsmuligheder i Østjylland har Letbanesamarbejdet udarbejdet vedlagte plan, Samspil 2025, som er et udspil til samarbejde med staten om en overordnet plan for bane og letbaneudbygning i Østjylland. Denne plan er godkendt af kommunerne i Letbanesamarbejdet samt Region Midtjylland og danner bl.a. grundlag for forslaget om en ny samarbejdsaftale.

Væsentlige ændringer i samarbejdsaftalen for Letbanesamarbejdet er:

- Formålsparagraffen for samarbejdet foreslås udvidet og konkretiseret i forhold til den tidligere aftale. I forslaget lægges der op til et større fokus på letbanens sammenhæng med byudvikling, planlægning og den øvrige kollektive infrastruktur.

- Den politiske følgegruppe foreslås erstattet af et letbaneråd, som består af ledende politiske repræsentanter. Regionsformanden er formand for Letbanerådet, og næstformanden vælges af Letbanerådet. Derudover nedlægges projektgruppen i Letbanesamarbejdet (embedsmandsniveau) og erstattes af ad hoc projektgrupper bestående af administrative repræsentanter for aftaleparterne afhængig af opgaver.
- Fordelingsnøglen foreslås ændret. Ændringen består i, at Midttrafik fremadrettet bidrager med 10 % i stedet for 0 %. Aarhus Kommunes andel af fællesomkostningerne falder ifølge forslaget fra 57 % til 22 %, imens Region Midtjyllands andel stiger fra 19 % til 40 %. Region Midtjylland og Midttrafik afholder således tilsammen 50 % af fællesomkostningerne i forbindelse med samarbejdet imod 19 % ifølge den gamle aftale. Ændringerne i finansieringen indvirker ikke på de øvrige kommuners andel, som fortsat vil være 4 % hver af fællesomkostningerne i forbindelse med samarbejdet.

De øvrige parter i samarbejdet har tilsluttet sig forslaget om den nye samarbejdsaftale.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tilslutter sig forslaget til 'Aftale om Letbanesamarbejdet i Østjylland gældende fra 1. marts 2014'.

Bilag

- nuværende samarbejdsaftale 'Aftale om samarbejde om Letbane i Aarhus gældende fra 1. marts 2007'
- forslag om ny samarbejdsaftale 'Aftale om Letbanesamarbejdet i Østjylland gældende fra 1. marts 2014'
- Samspil 2025

1-3-3-12

11. Orientering om mulighed for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15

Resumé

Administrationen orienterer om, at Midttrafik har analyseret muligheden for at nedlægge de 4 stationer Assedrup, Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang på Aarhus Nærbane mellem Aarhus og Odder. Region Midtjylland skal træffe beslutning, om der skal arbejdes videre med mulighederne.

Sagsfremstilling

Midttrafik har analyseret mulighederne for at nedlægge 4 små stationer Assedrup, Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang på Aarhus Nærbane mellem Aarhus og Odder. Der er set på:

- Regulariteten på Aarhus Nærbane
- Etableringsudgifter på de 4 stationer
- Analyse af DSB stationer
- Integration mellem Aarhus Nærbane og Letbanen
- Konsekvenser for kunder i Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup

Det er Region Midtjylland, der som bestiller af trafikken på Odderbanen skal afgøre serviceniveauet.

./ Emnerne uddybes nærmere i vedlagte notat "Analyse af muligheden for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15".

Regulariteten på Aarhus Nærbane

Midttrafik og DSB ønsker at forbedre regulariteten og gøre togkøreplanen mere robust. Erfaringerne fra samdriften mellem Odderbanen og Grenaabanen viser, at togkøreplanen er meget stram og er en medvirkende årsag til forsinkelser på ca. 4 % af togene.

Regulariteten på Aarhus Nærbane mellem Aarhus og Odder er præget af forsinkelser, som opstår, fordi der er for lidt køretid. Det betyder, at mange kunder oplever forsinkelser især i myldretiden. Køretidsproblemerne er primært opstået, fordi de nye tog har en længere ekspeditionstid på stationerne, samtidig med at følgevirkningerne nu er mere alvorlige, da forsinkelserne nemt breder sig til hele Aarhus Nærbane, som efter sammenlægningen af Grenaabanen og Odderbanen er ca. 100 km lang. Færre stop - som følge af nedlæggelsen af de 4 små stationer - vil medføre øget regularitet og kortere rejsetid for mange kunder.

Etableringsudgifter på de 4 stationer

Der vil i løbet af de næste 1-2 år være etableringsudgifter forbundet med at opretholde betjeningen af de 4 små stationer – dels som følge af etablering af Rejsekortudstyr og som følge af ændringer af perronhøjder/sporhøjder, når der skal indsættes nyt Letbane-materiel.

De 4 små stationer er ikke udstyret med billetautomater. Billetautomaterne på de øvrige stationer bliver nu udskiftet med Rejsekortudstyr. I løbet af kort tid skal der tages stilling til, om der også skal etableres Rejsekortudstyr på de 4 stationer. Hvis betjeningen på stationerne skal opretholdes, skal de ud over Rejsekortudstyr også have perronhøjden ændret i forbindelse med indsættelse af nyt togmateriel. Alt i alt skønner administrationen, at der i løbet af de næste 1-2 år vil blive udløst etableringsudgifter for netto 3,2 mio. kr., hvis betjeningen af stationerne skal opretholdes.

Analyse af DSB stationer

En rapport fra Trafikstyrelsen angiver vejledninger i – ud fra en såkaldt tærskelværdi - hvornår en station bør etableres eller nedlægges. Kundebenyttelsen på de 4 stationer er efter administrationens vurdering under de tærskelværdier, som gælder, hvis betjeningen af stationerne bør opretholdes.

Administrationen mener, at man kan bruge Trafikstyrelsens rapport "Stationsstrukturen i Danmark" som guide i forhold til at vurdere, om betjeningen af stationerne skal opretholdes. Sammenligner man de 4 stationer med stationer som er vurderet i Trafikstyrelsens rapport, så anbefaler man, at betjeningen af tilsvarende stationer ophører. Rapporten "værdisætter" den fordel, som opnås for passagerer til/fra den pågældende stations-lokalitet, contra den ulempe som det ekstra ophold giver for gennemkørende kunder.

Integration mellem Aarhus Nærbane og Letbanen

Når den nuværende Aarhus Nærbane og den nye Letbane skal integreres mellem Mårslet og Aarhus H, skal der, sammenlignet med i dag, afvikles dobbelt så mange tog mellem Mårslet og Aarhus H - og der vil være øget risiko for, at forsinkelser på den nuværende Nærbanestrækning vil brede sig til den fremtidige Letbanestrækning – og omvendt. Denne risiko kan minimeres med mere luft i køreplanerne.

Når Letbanen og Aarhus Nærbane skal integreres i 2016, øges udnyttelsen af sporkapaciteten mellem Mårslet og Aarhus til det dobbelte, således at sporkapaciteten i myldretiden vil være udnyttet med 100 %. Det stiller yderligere krav til de enkelte togs regularitet, da forsinkelser af ét tog hurtigt vil brede sig til flere tog. Der vil stort set ikke være mulighed for at disponere sig ud af en togforsinkelse, så den ikke breder sig til andre tog, da togene vil møde nye tog på alle stationer mellem Aarhus og Mårslet. Det er derfor vigtigt, at togkøreplanen ikke er for stram. Nedlæggelse af Kongsvang station åbner mulighed for at øge strækningshastigheden fra 75 til 100 km/t.

Konsekvenser for kunder i Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup

Nedlæggelse af betjeningen på de 4 stationer vil betyde, at 2,5 % af kunderne mellem Aarhus og Odder mister deres tog, og vil være henvist til at benytte anden kollektiv trafik. Hovedparten af de øvrige kunder vil som følge af forslaget opleve større regularitet og kortere rejsetid.

Lukkes de 4 små stationer, så vil kunderne, som udgør 2,5 % af samtlige kunder mellem Odder og Aarhus for hovedpartens vedkommende have andre alternativer end toget. En-

kelte kunder vil være henvist til flexitur og/eller forlænget gangafstand til/fra bus. Alternativerne er beskrevet nærmere i bilaget. Øvrige kunder vil som følge af færre stop opleve kortere rejsetid og forbedret regularitet.

Midtjyske Jernbaners kommentarer til analysen

Midtjyske Jernbaner, som er infrastrukturforvalter på Odderbanen, anfører som kommentar til analysen, at nedlæggelse af de 4 stop kan bidrage positivt til en mere robust køreplan og dermed give færre forsinkelser for de rejsende på strækningen – og at hvis Midttrafik ønsker at prioritere den bedste og hurtigste rejse for flertallet af kunderne, så er der rationale i at nedlægge de 4 stationer. Midtjyske Jernbaner er også af den opfattelse, at der for de fleste kunder vil være gode alternativer til toget, selv om de berørte kunder på de små stationer vil opleve det som en serviceforringelse. Kunder i Assedrup vil nok have svært ved at acceptere, at der er et holdende tog, som ikke kan benyttes (dette tog afventer tog fra Odder, som i forslaget altid vil være gennemkørende i Assedrup for at vinde tid).

Administrationen overdrager analysen til Region Midtjylland, der som bestiller af trafikken på Odderbanen fastlægger serviceniveauet.

Måtte regionen ønske at arbejde videre med mulighederne for at nedlægge de 4 små stationer, skal forslaget i offentlig høring, inden der træffes endelig beslutning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Analyse af muligheden for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15

1-15-0-77-3-10

12. Orientering om tilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i handicapkørsel

Resumé

Et af Midttrafiks overordnede mål i Strategiplan 2013-2016 er tilfredse kunder. Kundetilfredsheden med Midttrafiks handicapkørsel måles ved en undersøgelse. Undersøgelsen af kundernes tilfredshed med Midttrafik blev gennemført i november 2013.

De overordnede resultater præsenteres, og Direktionen peger på de væsentligste indsatsområder for at forbedre tilfredsheden.

Sagsfremstilling

I 2009 blev den første kundetilfredshedsundersøgelse af Midttrafiks handicapkørsel gennemført. Undersøgelsen er blevet gentaget i november 2013. Undersøgelsen belyser kundernes tilfredshed med handicapkørsel - både i forhold til Midttrafiks og chaufførens service. Undersøgelsen blev udført af et analysebureau, som foretog telefoninterviews blandt kunderne. Der er i alt foretaget 1.407 telefoninterviews.

Kundetilfredshedsundersøgelsen i 2009 viste, at opfyldelse af ønske om afhentningstidspunkt og besked ved opkald i forbindelse med forsinkelse var særlige indsatsområder. Resultaterne fra 2013 viser, at der er sket en mindre stigning i tilfredsheden på disse to områder.

Resultat af undersøgelsen

./. I vedlagte "Notat om resultater af tilfredshedsundersøgelsen blandt kunder i handicapkørsel 2013" gennemgås resultatet, og de væsentligste indsatsområder udpeges. Analysebureauets "Rapport fra kundetilfredshedsundersøgelsen for Handicapkørsel 2013" vedlægges også.

Den overordnede konklusion af kundetilfredshedsundersøgelsen er, at 95 % af de adspurgte kunder er tilfredse samlet set med handicapkørslen. Heraf er 60 % meget tilfredse. På langt de fleste emner, der spørges til i tilfredshedsundersøgelsen, er det et fåtal af kunderne, der er utilfredse. Der er nogle besvarelser, der viser, at Midttrafik skal gøre det bedre. Der er plads til forbedring på følgende områder (Direktionens valgte indsatsområder er angivet med kursiv):

- Mulighed for fastspænding af hjælpemiddel i vognen. *Midttrafik vil sørge for en generel information til vognmændene om vigtigheden heri.*
- Besked og information ved opkald i forbindelse med forsinkelse. *Selvom der er sket en mindre stigning i tilfredsheden her, er det stadig et indsatsområde, at kunne give kunderne en brugbar information i en situation, hvor forsinkelser gør, at produktet ikke lever op til kundernes forventning.*
- Længere rejsetid, når der er andre med i samme kørsel.

-
- Længere rejser over 100 km, hvor der også bruges bus og tog.
 - Det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling. *Midttrafik vil give en generel information om rammerne for kørslen og information om, hvilke tilbud, der kan benyttes.*

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Notat om resultater af tilfredshedsundersøgelsen blandt kunder i handicapkørsel 2013
- Rapport fra kundetilfredshedsundersøgelsen for Handicapkørsel 2013

1-9-1-13

13. Orientering om produktivitetskommissionens bemærkninger om letbanen

Resumé

Administrationen orienterer om de konklusioner, Produktivitetskommissionen har fremlagt om investeringer i metro, letbaner og BRT samt vurderer deres betydning for letbanen i Østjylland.

Sagsfremstilling

Produktivitetskommissionens konklusioner vedr. metro, letbaner og BRT (Bus Rapid Transit) har skabt en vis opmærksomhed.

Kommissionen påpeger, at der gennemføres projekter på dette område til trods for, at pengene ifølge de samfundsøkonomiske analyser er givet dårligt ud.

I rapporten nævnes den vedtagne metro til Nordhavn i København og den aftalte banebetjening af Aalborg Lufthavn. Letbanen ved den københavnske Ring 3 og letbaneprojektet i Odense nævnes også som samfundsøkonomisk urentable.

Problemet er ifølge produktivitetskommissionen blandt andet, at sådanne letbaner er dyre at anlægge, og at de forsinker bil- og godstrafikken, da en del af vejarealet reserveres til banen. Gevinsterne – hurtigere persontransport og mindre miljøbelastning – er samtidig beskedne. Samfundsøkonomisk vil det ofte være en bedre idé at sætte gummihjul på letbanerne, altså at lave nogle superbuslinjer – en såkaldt Bus Rapid Transit.

Problemet med denne argumentation er, at hvis man skal lave et system, der tilnærmelsesvis kommer på højde med en letbane, skal bussen også have eget tracé og vejareal de steder, hvor der er mest trængsel, ellers er det bare en almindelig bus, som man giver betegnelsen superbus. Metro er den eneste måde at få højklasset kollektiv trafik uden at bruge arealer, der alternativt kan bruges til biltrafik.

I forhold til de nævnte letbaneprojekter i København og Odense har etape 1 af letbanen i Aarhus og i udbygningsetaperne en relativ god samfundsøkonomi, selvom forrentningen ikke opnår de krævede 4 %. Etape 1 er beregnet til 1,7 %, og den samlede udbygning ligger omkring 2 %.

Som det eneste undersøgte letbaneprojekt er Brabrandetapen beregnet til at ligge over de krævede 4 %. Det er formentlig derfor, at Aarhus-projekterne ikke direkte er nævnt i rapporten. Brabrandetapen er dog muligvis den etape, der fremstår som samfundsøkonomisk rentabel i hovedrapportens fig. 3.4.

Der er i det arbejde, der er gennemført i Aarhus, ikke lavet sammenligninger med BRT. I etape 1 gav det ikke mening, da ideen er at integrere de eksisterende baner. Det har ikke været rejst fra nogen parter i Letbanesamarbejdet, at man ønskede en sammenligning med BRT i forhold til de kommende etaper.

Diskussionen omkring letbane kontra BRT er ikke ny. I et stort antal projekter i de seneste årtier har de to muligheder været vurderet over for hinanden, og emnet har været genstand for trafikfaglig diskussion. Det er utvivlsomt korrekt, at en BRT løsning ofte vil vise en bedre forrentning end letbane i en traditionel samfundsøkonomisk analyse, hvor vægten er lagt på anlægsomkostninger og på rejsetider for alle trafikanter, herunder forsinkelser for bilister.

Når man herhjemme og i Europa i øvrigt ofte alligevel vælger letbaneløsningen, kan det hænge sammen med, at den samfundsøkonomiske model er mangelfuld for kollektive trafikprojekter i tætte byområder. De modeller, der bruges, har bl.a. svært ved at håndtere, at byudviklingen i princippet skal forudsiges 50 år frem i tiden. Opgaven svarer til, at man i 1930 skulle forudsige, hvordan byudviklingen i København havde set ud i 1980 uden S-tog.

Det er uheldigt, når et hovedformål med anlæg af letbanen og anden skinnebåret trafik og BRT er at sikre en sammenhængende trafik- og byudvikling, som understøtter brugen af kollektiv trafik på langt sigt. Det er måske derfor, at de samfundsøkonomiske analyser af kollektiv bytrafik ikke har stor gennemslagskraft over for de politiske beslutningstagere.

Man kan under alle omstændigheder konstatere, at det er en kendsgerning, at byer over en vis størrelse i Vesteuropa bygger et højklasset kollektiv trafiknet for at bevare en høj tilgængelighed til de centrale byområder. Disse byområder ville i stort omfang være utilgængelige, også for biltrafik, hvis man ikke opnår en meget høj andel af kollektiv trafik.

Busbaner og BRT kan være udmærkede og økonomiske løsninger for nogle transportkorridorer og for nogle byer, men de kan ikke i samme grad som skinnebåret trafik være del af den sammenhængende trafik- og byudviklingsplan, der er ambitionen for Aarhusområdet, og som skal håndtere en kraftig erhvervs- og befolkningsmæssig vækst i de kommende tiår.

- ./.
- Cowi har for Letbanesekretariatet lavet vedlagte notat om samfundsøkonomisk vurdering af letbaneprojekter.

Produktivitetskommissionens rapport kan findes på <http://produktivitetskommissionen.dk/publikationer>

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om samfundsøkonomisk vurdering af letbaneprojekter

1-9-1-13

14. Orientering om Trængselskommissionens betænkning

Resumé

Trængselskommissionen har i sin betænkning fra september 2013 udarbejdet grundlaget for en samlet strategi med det formål at fremme mobilitet og reducere trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet og sikre større overgang til kollektive transportformer. Midttrafik kan med fordel lade sig inspirere af fire tværgående tiltag fra Trængselskommissionens betænkning bl.a. med henblik på at understøtte Midttrafiks mål om at sætte kunden i fokus.

Sagsfremstilling

- ./.
- I september 2013 offentliggjorde Trængselskommissionen, som blev nedsat af regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti i juni 2012, sin betænkning. Baggrunden for kommissionens arbejde er problemerne med den stigende trængsel i hovedstadsområdet. Betænkningen indeholder en lang række konkrete anbefalinger, hvoraf flere af dem har fokus på kollektiv trafik. I nedenstående fremhæves fire tværgående tiltag fra Trængselskommissionens betænkning, som Midttrafik med fordel kan lade sig inspirere af og/eller indgå i med henblik på at understøtte Midttrafiks mål om at sætte kunden i fokus. I vedlagte "Notat om Trængselskommissionens betænkning" uddybes betænkningen nærmere.

Bedre trafikinformation på tværs af transportformer

Trængselskommissionens anbefaling om en effektiv formidling af dynamisk og brugervenlig realtidinformation om rejser i den kollektive trafik kan der med fordel også arbejdes med i Midttrafiks område, så der sikres en bedre trafikinformation på tværs af transportformer, fx mellem DSB's, Arriva Togs og Midttrafiks produkter.

Mere attraktive stationer og busstoppesteder

Trængselskommissionen angiver, at en indsats for at gøre stationer og busstoppesteder til attraktive steder at opholde sig vil kunne bidrage til, at flere benytter sig af den kollektive trafik. Selvom kommunerne og staten er ansvarlige for udformningen og driften af stationer og busstoppesteder, kan Midttrafik rådgive bestillerne om, hvad kunder og potentielle kunder lægger vægt på i den kollektive trafik, herunder betydningen af attraktive stationer og busstoppesteder. Det kan derfor overvejes, om Midttrafik skal øge kompetencerne inden for dette rådgivningsfelt, hvis dette skal være et indsatsområde fremadrettet.

Forenkling af takster og takststrukturer

Trængselskommissionen fremhæver i betænkningen, at gennemsigtige og let forståelige priser og prisstrukturer understøtter ideen om et sammenhængende net og kan medvirke til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og brugervenlig. Midttrafik har ligesom Movia flere forskellige prisområder med forskellige takster og rabatordninger, som med fordel kan forenkles og ensrettes og i samme ombæring samordnes de regionale trafikforbindelser, som henholdsvis Arriva Tog og DSB fastsætter takstområderne for. Midttrafik har taget kontakt til de øvrige vstdanske trafikelskaber, og DSB og Arriva vil blive inddraget.

Midttrafik kan ligeledes overveje at videreudvikle konceptet med differentiering af priserne i forhold til kundegrupper og tid såsom off-peak-klippekortet for bl.a. at udnytte transportkapaciteten mest muligt.

Styrkelse af mobilitetsplanlægning (Mobility Management)

Mobilitetsplanlægning handler overordnet om at skabe sammenhæng mellem den enkelte brugers rejsebehov og de tilgængelige transportmidler for at understøtte grønnere og mere effektive rejsemønstre navnlig i trafikken til og fra arbejde. Trængselskommissionen angiver i betænkningen, at mobilitetsplanlægning indeholder et stort potentiale for en mere effektiv udnyttelse af transportsystemet og navnlig den kollektive trafik. Midttrafik kan med fordel overveje, om det på baggrund af Movias erfaringer med mobilitetsplanlægning for større virksomheder og erhvervsområder vil være hensigtsmæssigt for Midttrafik at arbejde med et lignende initiativ, så den kollektive trafik mere aktivt sammentænkes med virksomheder og medarbejderes transportbehov.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Notat om Trængselskommissionens betænkning

1-35-77-1-12

15. Orientering om trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013

Resumé

Administrationen orienterer om resultaterne af den trivselsundersøgelse, der blev gennemført i november 2013 i Midttrafiks administration.

Sagsfremstilling

Medarbejdertrivsel er en forudsætning for, at Midttrafik kan nå sine mål og for at kunne bevare og udvikle en attraktiv arbejdsplads. Medarbejdertrivsel er derfor et løbende indsatsområde for Midttrafik.

Der er i perioden 21. oktober til 6. november 2013 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration, dvs. ansatte ved Midttrafik men ikke ansatte ved Busselskabet Aarhus Sporveje eller Midtjyske Jernbaner.

Midttrafik gennemfører trivselsundersøgelse hvert andet år. I 2011, blev det dog besluttet at gennemføre en kulturundersøgelse i stedet. Af den grund sammenlignes resultaterne i 2013 med resultaterne fra 2009.

Der er indkommet i alt 109 besvarelser ud af 119 mulige. En samlet svarprocent på 91,6 %.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring ni temaer, som kan bruges til benchmarking med andre offentlige arbejdspladser.

Den gennemsnitlige samlede score for de 9 temaer er i 2013 5,22, hvilket er en fremgang i forhold til 2009, hvor den gennemsnitlige score var på 5,14.

./.. Resultaterne præsenteres nærmere i vedlagte notat "Trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013".

Benchmark

Metoden til at gennemføre trivselsundersøgelse giver mulighed for at benchmarke med kommuners tilsvarende trivselsundersøgelser.

Midttrafiks resultater ligger højere end kommunalt ansatte generelt, især på temaerne "Ledelse", "Indflydelse" og "Motivation".

Initiativer

Direktionen vil på baggrund af tilbagemeldingerne fra afdelingerne og drøftelser i LokalMED-udvalget og ledergruppen træffe beslutning om tværgående initiativer på baggrund af undersøgelsens resultater.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013

1-00-1-14

16. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 13. december 2013.

Sagsfremstilling

Handicapkørsel i julen 2013

Juleaftensdag og natten derefter er det travleste døgn på året for handicapkørsel. Tidsrummet fra 24. december kl. 8.00 til 25. december kl. 2.00 er derfor hidtil blevet tilrettelagt på en særlig måde for at kunne imødekomme flest muligt af kundernes ønsker. Kunderne har således altid skullet bestille deres kørsel i god tid – i 2013 var det senest 6. december – så garantivogne og øvrige vogne til rådighed kunne planlægges bedst muligt.

Tidligere år har Midttrafik tilrettelagt kørslen og meldt kørselsplanerne ud til de enkelte vognmænd senest 22. december, og evt. ændringer har skullet foretages manuelt, da den almindelige dynamiske vogntildeling ikke har været anvendt 24. december. Da der har været mange afbestillinger m.m. på dagen de seneste år, har vognparken ikke været udnyttet optimalt.

Midttrafik har med de andre trafiksekskaber udviklet en metode, så kørslen juleaftensdag i 2013 blev håndteret automatisk som på andre dage, hvor kørselsopgaverne udsendes elektronisk til de enkelte vogne. De foreløbige kørselsplaner blev som tidligere år meldt ud til vognmændene 22. december. Ændringer på dagen blev der taget højde for i de elektronisk udsendte kørselsopgaver i løbet af dagen, og vognmændene fik som minimum betaling for den kørsel, der blev meldt ud 22. december, og de fik selvfølgelig yderligere betaling, hvis de fik mere kørsel. Garantivognene får som altid betaling for at være til rådighed. Midttrafik har foretaget denne ændring for at kunne udnytte vognene mere effektivt.

Midttrafik gennemført ca. 2.200 ture i handicapkørsel 24. december 2013. Driften forløb tilfredsstillende, idet ganske få kunder blev forsinket i deres afhentning eller aflevering.

Kunder og chauffører kunne hele dagen og aftenen kontakte det fælles call-center ved FlexDanmark i Aalborg, der havde vagten denne dag. Oplevelsen var, at der var en god stemning blandt de kunder og chauffører, der ringede ind.

I forbindelse med bestillinger fra sygehusene i regionen, var der stor forståelse for, at patienterne ikke kunne afhentes indenfor normalt serviceniveau på denne dag.

Høring af køreplaner

Midttrafik hører altid kunderne, inden der laves større ændringer i køreplanerne. Derfor holder Midttrafik en offentlig høring på sin hjemmeside i perioden 6. januar - 19. januar 2014.

Høringen omfatter de køreplaner, der foreslås ændret fra køreplansskiftet i sommeren 2014. Forslagene er lavet på baggrund af ønsker fra Region Midtjylland og kommunerne, bemærkninger fra kunder, chauffører og busselskaber samt Midttrafiks erfaringer med de nuværende køreplaner.

Der er kommet ca. 1.800 hørings svar. Alle hørings svar behandles, og indkomne forslag, bemærkninger m.m. overdrages til de relevante kommuner eller regionen og de indgår i det videre planlægningsarbejde.

Stenkast mod busser i Aarhus

I perioden 22. december til 30. december 2013 var der syv episoder, hvor der blev kastet sten mod en af Busselskabet Aarhus Sporvejes busser på linje 3A i Tilst. I et enkelt tilfælde blev der desuden kastet vandballoner mod bussen. Efter samråd mellem Busselskabet, Midttrafik og Aarhus Kommune blev linje 3A omlagt, så den ikke kørte de sidste 1.500 meter af ruten, som var den strækning, hvor stenkastene var foregået. Busserne kørte ikke på strækningen i perioden 30. december 2013 kl. 15.00 til og med 6. januar 2014. Mens ruteomlægningen pågik, var Busselskabet i dialog med politi, SSP og områdeansvarlige fra Aarhus Kommune – denne kontakt opretholdes. Status er, at der er roligt, og at Busselskabet ikke har oplevet episoder siden 7. januar 2014 i området.

Der var en episode 15. januar 2014 i Bispehaven, hvor linje 3A også blev udsat for stenkast. Denne episode hænger ikke sammen med sagerne i Tilst, da den var foranlediget af en kontrovers mellem billetkontrollen og nogle kunder, der ikke havde gyldig billet.

Busselskabet har tidligere oplevet stenkast mod busserne i Tilst og andre dele af Aarhus. Der kan gå uger/måneder mellem episoderne, som også kan være andre former for chikane, som fx trusler mod chaufførerne, aktivering af bussen udvendige nøddøråbnere så bussen ikke kan køre osv.

Kommunal kørsel i Favrskov

Byrådet i Favrskov Kommune besluttede 28. januar 2014 at udvide samarbejdet med Midttrafik omkring den kommunale kørsel. Midttrafik skal udbyde kørsel med skolebørn til specialundervisning for kommunen. Kørslen omfatter omkring 90 elever, der dagligt skal køres til og fra undervisning/SFO. Kørslen skal starte i august 2014 ved skoleårets start. Midttrafik skal ligeledes koordinere kommunens kørsel med visterede borgere til læge- og speciallæge. Denne kørsel udføres som flextrafik, hvor det er Favrskov Kommune som visiterer borgeren og bestiller kørslen hos Midttrafik. Denne kørselsopgave forventes udført fra april 2014.

Informationsskærme i Herning Bybusser

Fra 1. marts 2014 kan bybuskunder i Herning få informationer om næste stoppested, skiftemuligheder og nyheder via skærme i bussen. Information omkring bussens køretider har stor betydning for kundernes tryghed og tilfredshed med busrejsen. Bussen benytter aktuelle GPS-informationer til at skabe information omkring forsinkelser, skiftemuligheder mv.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-14

17. Eventuelt