



Åben dagsorden

til mødet i

Repræsentantskabet for Midttrafik

27. april 2012 kl. 13.30

**Lokale 12, Radisson Blu Scandinavia Hotel,
Scandinavian Congress Center Aarhus**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Bestyrelsesformandens beretning for 2011	2
3	Opfølgning på Midttrafiks byrdefordelingsmodel	3
4	Udfordringer for den kollektive trafik og temaer for budgetlægning 2013	5
5	Orientering om tiltag på baggrund af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i november 2011	7
6	Orientering om Midttrafiks miljøindsats	8
7	Orientering om status for beslutning om Midttrafiks tilslutning til rejsekor-tet	10
8	Eventuelt	12

1-00-3-12

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard.

1-15-1-1-12

2. Bestyrelsesformandens beretning for 2011

Resumé

Administrationen præsenterer beretningen for 2011.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte årsberetning 2011 for Midttrafik.

Årsberetningen indeholder en beskrivelse af de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2011 samt perspektiver for 2012.

Direktøren indstiller,

at beretningen for 2011 tages til efterretning.

Bilag

- årsberetning 2011 for Midttrafik

1-21-1-11

3. Opfølgning på Midttrafiks byrdefordelingsmodel

Resumé

På mødet i Repræsentantskabet 4. november 2011 blev det vedtaget, at Bestyrelsen skal overveje byrdefordelingsprincipperne og fremsætte eventuelt forslag til justering af byrdefordelingsprincipper for Repræsentantskabet med virkning for budget 2013.

Administrationen har udarbejdet et diskussionsoplæg vedr. fordeling af de administrative og fælles udgifter (Trafikselskabet), hvori der dels redegøres for det nuværende fordelingsprincip, dels angives mulige forslag til justeringer af samme.

Sagsfremstilling

Repræsentantskabet for Midttrafik skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling.

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinier for selskabets finansiering."

På mødet i Repræsentantskabet 4. november 2011 blev det vedtaget, at Bestyrelsen skal overveje byrdefordelingsprincipperne og fremsætte eventuelt forslag til justering af byrdefordelingsprincipper for Repræsentantskabet med virkning for budget 2013.

Byrdefordelingsprincipperne omfatter udgifterne til Trafikselskabet (administration og fællesudgifter), idet byrdefordelingen i forhold til driftsudgifterne til buskørsel, handicapkørsel, Kan-kørsel, Midtjyske Jernbaner og letbanen er uændret.

./.. På den baggrund har administrationen udarbejdet vedlagte diskussionsoplæg vedr. principper for fordeling af de administrative og fælles udgifter i Trafikselskabet, hvori der dels redegøres for de nuværende fordelingsprincipper, dels angives mulige forslag til justeringer af samme.

På baggrund af drøftelse i Repræsentantskabet, vil Bestyrelsen senere på året få forelagt et forslag til eventuelle konkrete justeringer med henblik på implementering ved budget 2013.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes.

Bilag

- diskussionsoplæg vedr. principper for fordeling af de administrative og fælles udgifter i Trafikselskabet

1-21-1-11

4. Udfordringer for den kollektive trafik og temaer for budgetlægning 2013

Resumé

Der redegøres kort for nogle af de centrale udfordringer med stor økonomisk betydning for budget 2013.

Sagsfremstilling

Den største udfordring bliver at fastholde kunder og indtægter, når regionens og en række kommuners effektiviseringer slår igennem med fuld kraft. I løbet af 2012 vil Midttrafik have reduceret kørselsomfanget med 100.000 køreplantimer. At fastholde indtægterne på samme niveau som før effektiviseringen bliver en stor udfordring også i 2013.

Det kræver bl.a., at kunderne hver dag får gode rejseoplevelser gennem de mange bus-selskaber. Midttrafiks Fly-High kurser over for chauffører og ledere har ført til markant større kundetilfredshed. Kurserne vil blive fastholdt og udbygget. Midttrafik indfører et kvalitetskontrollsystem med bl.a. hyppige tilfredshedsmålinger blandt kunderne og målrettet opfølgning.

En anden stor udfordring bliver at håndtere rejsekortet (nærmere omtalt i andet dagsordenspunkt):

- Det er en udfordring at stå udenfor: at håndtere mange kundeklager over, at folk med rejsekort fra tog og busser fra nabotrafikselskaber ikke kan bruge det i Midttrafiks busser. Herudover skal merudgifter til vedligehold af eksisterende udstyr og mindreindtægter ved bus-tog-samarbejdet finansieres af bestillerne.
- Det er en udfordring, hvis Midttrafik tilslutter sig rejsekortet: hvordan finansieres årlige merudgifter på 36 mio. kr., og hvordan sikres en effektiv implementering af en salgs- og informationsstrategi over for kunderne samt en helt anderledes administration og afregning?

Midttrafik har i de seneste år arbejdet med effektivisering af det regionale rutenet og omlægning af bybussystemer. Fokus i 2013 vil blive på kollektiv trafik i tyndt befolkede områder (se initiativer i andet dagsordenspunkt).

Også spørgsmålet om effektivisering af kommunale kørselsordninger kan blive en aktuel opgave for Midttrafik.

I 2013 vil der være et stort udbud af regionale ruter i Østjylland. Der er altid markant konkurrence på udbud kørsel i Midtjylland, men det kan aldrig forudsiges, hvad et kommende prisniveau bliver, og hvilken effekt det får for regionens økonomi.

Også i 2013 handler det om at levere god stabil drift over for de mange kunder kombineret med udviklingsaktiviteter ud fra Midttrafiks strategiplan.

Direktøren indstiller,

at udfordringerne drøftes.

1-34-75-3-1-11

5. Orientering om tiltag på baggrund af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i november 2011

Resumé

På workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011 fremkom der en lang række forslag til forbedringer af den kollektive trafik i landområderne. En rapport med forslag til indsatsområder blev godkendt af Bestyrelsen for Midttrafik 9. december 2011 og er udsendt til alle kommuner.

På baggrund af rapporten, har Bestyrelsen igangsat 6 konkrete initiativer, som er udsprunget af drøftelserne på mødet.

Sagsfremstilling

På baggrund af drøftelserne på workshoppen 21. november 2011 har Bestyrelsen iværksat følgende tiltag:

- Mulighed for flextur på Djursland, hvor der dels undersøges mulighed for at nedsætte taksten i Syddjurs Kommune samt mulighed for at kunne køre over kommunegrænsen mellem Syddjurs og Norddjurs kommuner til lav takst.
- Et projekt om kollektiv trafik i landområderne i Holstebro, Lemvig og Struer kommuner samt evt. andre kommuner, hvor der ses på det samlede behov for kollektiv trafik på tværs af kommunegrænserne.
- Hjælpe kommunerne med at lave bedre stoppesteder, hvor Midttrafik laver en manual for "det gode stoppested", så kommunerne kan tage udgangspunkt i dette.
- Forbedre høringerne ved køreplanændringer, således at Midttrafik tager direkte kontakt til fx uddannelsesinstitutioner, når der er høring af køreplaner i institutionernes område.
- Forbedre koordineringen mellem bus og tog – uden at det rammer elever i ungdomsuddannelser.
- Indretning af "lektiebus" for at tilgodese elever i ungdomsuddannelsers mulighed for at bruge tiden i bussen aktivt ved fx at have internet, arbejdspladser og stillerzoner i bussen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-70-2-08

6. Orientering om Midttrafiks miljøindsats

Resumé

Med udgangspunkt i Midttrafiks strategiplans mål om, at kollektiv trafik skal bidrage til et bedre miljø, har Midttrafik gjort en målrettet indsats for at sikre miljø- og klimavenlig kollektiv trafik i Midttrafiks område. Dette har blandt andet ført til, at der nu stilles særlige krav til busserne i alle udbud, der arbejdes i partnerskaber med bestillerne og bus-selskaber for at få de mest miljøvenlige løsninger for den kollektive trafik og der evalueres årligt på Midttrafiks indsats ved hjælp af en miljøkortlægning.

Sagsfremstilling

Der har igennem en årrække været et stigende ønske fra politikere om, at den kollektive kørsel i Midtjylland foregår på en så miljørigtig måde som muligt. Dette var i 2009 medvirkende til, at miljø blev ét af fem fokusområder i Midttrafiks samlede strategiplan.

Miljøstrategi med tre mål

Af strategiplanen fremgår det, at Midttrafik skal udarbejde en miljøstrategi med det formål at definere, hvordan Midttrafik kan arbejde målrettet og systematisk frem mod en miljø- og klimavenlig kollektiv trafik i Midtjylland. Miljøstrategien blev lanceret i 2010, og kan ses i sin helhed på midttrafik.dk/miljø.

Midttrafiks Miljøstrategi fastlægger tre miljømål for buskørslen:

- at nedsætte CO₂ udslippet,
- at reducere brændstofforbruget, og
- at nedsætte udledningen af luftforurenende stoffer

Indsatser og resultater

- ./.
- Fastlæggelsen af en miljøstrategi har ført til en række konkrete resultater, der både udspringer af Midttrafiks egne indsatser samt målrettede samarbejder med både bestillere og leverandører. Disse beskrives nærmere i vedlagte bilag "Tiltag i Midttrafik for at forbedre den kollektive trafiks miljøpåvirkning".

Kortlægning af busser

- ./.
- For at evaluere sit miljøarbejde har Midttrafik i 2010 og i 2011 udarbejdet en kortlægning af, hvilke busser der kører for trafikelskabet. Midttrafik modtager løbende oplysninger om busserne fra alle 49 vognmænd, der kører rutekørsel for Midttrafik. Disse oplysninger bidrager til den årlige kortlægning. Notatet "Miljømæssig udvikling af Midttrafiks buspark" fra januar 2012 vedlægges.

Udover 926 kontraktbusser, er kortlægningen udvidet i 2011 med oplysninger om 150 reserve- og dubleringsbusser, da disse busser udfører knap 11 % af alle køreplantimer i Midttrafik. Reservebusser er generelt ældre og mere forurenende end kontraktbusser, hvorfor de har bidraget til busparkens marginalt højere gennemsnitlige busalder og lave-re euronorm i 2011. Med henblik på evaluering af udviklingen i 2011 i forhold til 2010,

som kun behandler kontraktbusserne, viser notatet statistik både med og uden reservebusserne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Tiltag i Midttrafik for at forbedre den kollektive trafiks miljøpåvirkning
- Miljømæssig udvikling af Midttrafiks buspark

1-25-01-1-08

7. Orientering om status for beslutning om Midttrafiks tilslutning til rejsekortet

Resumé

Administrationen orienterer om status for Midttrafiks eventuelle beslutning om tilslutning til rejsekortet.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik behandlede på mødet 23. marts 2012 Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet på baggrund af høringen, der blev gennemført blandt kommunerne og regionen i perioden december 2011 – marts 2012.

Baggrunden for høringen var, at Midttrafik står overfor at reinvestere i nyt salgs- og billetteringsudstyr og at det landsdækkende rejsekort, udviklet af DSB og en række trafikselskaber, er ved at blive indført på Sjælland, i Nordjylland, Sønderjylland og på alle togstationer i landet. Rejsekortet vil være omdrejningspunktet i det fremtidige takst- og billetsamarbejde i den kollektive trafik i Danmark.

I forbindelse med høringen modtog Midttrafik 15 separate høringssvar, hvor der blev udtrykt både opbakning, skepsis og afvisning i forhold til tilslutning.

En række borgmestre fra kommunerne og formanden for regionsrådet holdt møde 14. marts 2012 om rejsekortet. Efter dette møde sendte kommunerne og regionen en fælles anbefaling til Midttrafik. Her udtrykte parterne, at de principielt er positive i forhold til Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, men Midttrafik anmodes om at revidere sin business case med en række nye økonomiske forhold, at optage forhandling med Rejsekort A/S om udgiftsreduktion, at lave en redegørelse om rejsekortets teknologiske fremtidssikring i forhold til mobiltelefoner, selvbillettering mv., samt om at afvente konkrete erfaringer med rejsekortet gennem 2012 med hensyn til passagerfremgang og øvrig drift, inden endelig tilslutning til rejsekortprojektet.

Et flertal i Bestyrelsen besluttede på mødet 23. marts 2012 at følge anbefalingerne fra kommunerne og regionen. Bestyrelsen forventer at træffe endelig beslutning i starten af 2013.

Med udgangspunkt i anbefalingerne er Midttrafiks administration i gang med at lave et oplæg til, hvordan rejsekortet kan indføres og finansieres, så det bliver så udgiftsneutralt som muligt for kommuner og regionen, og uden at det i væsentligt omfang kommer til at forringe servicen for kunderne i den kollektive trafik. I oplægget vil det bl.a. blive vurderet, hvad indtægtseffekten vil være ved mindre snyd med billettering, og hvis der eventuelt kommer flere passagerer og flere rejser som følge af rejsekortet. Det vil også indgå, hvad omkostningerne vil blive ved ikke at indføre rejsekortet, bl.a. ved mindre indtægter i forbindelse med bus/tog omstigning, og ekstraudgifter og mindre indtægter som følge af at holde det nuværende billetsystem i drift i yderligere 10 år. Ligeledes vil der

blive set på, om der er opnået erfaringer i områder hvor rejsekortet benyttes, der kan medvirke til yderligere besparelser og effektiviseringer omkring opgaveløsningen og i administrationen. Opgaverne omkring mulig indførelse af rejsekortet i Midttrafiks område har høj prioritet. Dette arbejde vil foregå i samarbejde med kommunerne og regionen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-3-12

8. Eventuelt