



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
16. maj 2019 kl. 10:30  
Hotel Scandic,  
Udgårdsvej 2,  
8600 Silkeborg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Aftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti om sundhedsreformen	3
4	Orientering om status for regionale besparelser	6
5	Strategi for Midttrafik – Drøftelser om ejernes strategi for deres ejerskab af Midttrafik kombineret med indsamling af input til Midttrafiks strategiplan 2021-2024	8
6	Årsrapport og regnskab for 2018	12
7	Chaufførvilkår	14
8	Eventuelt	15

**1-00-2-19**

## **1. Valg af dirigent**

### **Sagsfremstilling**

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Claus Kjeldsen, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** næstformand Claus Kjeldsen vælges som dirigent.

**1-00-2-19**

## **2. Meddelelser fra formanden**

### **Sagsfremstilling**

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet den 2. november 2018.

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- 080419 - Orientering om chaufførvilkår til kommuner

1-00-2-19

### 3. Aftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti om sundhedsreformen

#### Resumé

*Den 26. marts 2019 indgik regeringen og Dansk Folkeparti en aftale om sundhedsreformen pba. regeringens udspil herom tidligere på året.*

*I aftalen er der også et afsnit om lokal og regional kollektiv trafik, som både berører trafikselskabernes styringsform, kommunernes frihedsgrader samt omfang og finansiering af den kollektive trafik.*

#### Sagsfremstilling

##### Styringen af trafikselskaberne

Kommunerne overtager den fulde styring af de regionale trafikselskaber, som videreføres med den nuværende geografiske dækning. Som udgangspunkt fastholdes den struktur, der er i dag med fire trafikselskaber vest for Storebælt og med ét trafikselskab øst for Storebælt og derudover med Bornholm som et selvstændigt trafikselskab.

##### Bestyrelse

7 kommunalt udpegede bestyrelsesmedlemmer, der udpeges af/blandt kommunalbestyrelsesmedlemmer i København, Aarhus, Aalborg og Odense kommuner får to faste pladser i bestyrelserne. Øvrige pladser besættes ved forholdstalsvalg, hvor repræsentantskabsmedlemmerne har stemmer svarende til kommunens indbyggertal med mulighed for valgforbund.

##### Kommunernes frihedsgrader

Kommunerne vil fortsat have mulighed for at komme med konkrete ønsker til den lokale busbetjening, den endelige beslutningskompetence herfor dog ligger hos det fælleskommunale trafikselskabs bestyrelse.

Mulighederne for at øge kommunernes frihedsgrader og fleksibiliteten for kommunerne i forbindelse med bestilling og indkøb af kommunal bustrafik undersøges. Undersøgelsen foretages med inddragelse af relevante parter inden udgangen af 2019. Kommunernes frihedsgrader/fleksibilitet er et emne, som Trafikselskaberne i Danmark (TiD) vil rejse over for ministeriet.

##### Regional trafik – omfang og finansiering

Trafikselskaberne fastlægger omfanget af den regionale kollektive trafik - kommunerne bestiller og betaler som hidtil for lokal kollektiv trafik. Finansieringen af den regionale kollektive trafik sker via 1) passagerindtægter, 2) direkte statslige tilskud til privatbanetrafik og 3) bidrag fra kommunerne. Trafikselskabernes bestyrelse får kompetencen til at opkræve finansiering af den regionale trafik hos kommunerne efter indbyggertal. Niveaulet for denne regionale trafik og dermed finansieringsomfanget

besluttet af trafiksekskabets bestyrelse, dog er særlige forhold vedr. letbaner beskrevet nedenfor.

### **Nærmere om finansiering**

Parterne er enige om, at regionernes fulde tilskud til regional trafik videreføres efter regionernes nedlæggelse. Vedr. regionernes tilskud til privatbaner fordeles et beløb svarende til regionernes nuværende forbrug på privatbanetrafik fra staten direkte til trafiksekskaberne efter antal kilometer privatbanespor med trafik.

Om regionernes tilskud til øvrig kollektiv trafik står i aftalen, at "det resterende tilskud fordeles til kommunerne, så kommunerne kompenseres for deres fremtidige bidrag til trafiksekskabet for regional trafik, med en fremadrettet regulering efter sædvanlige DUT-principper." Meldingen fra ministeriet er, at det er det samlede regionale tilskud til bustrafik, der fordeles til kommunerne efter indbyggertal.

### **Vedr. privat/letbaner**

Trafiksekskabernes ejerskab samt låneadgang til at finansiere anlægs-/materielinvesteringer opretholdes uændret. Statsligt tilskud til privatbaner betinges af, at der opretholdes trafik på privatbanerne.

Region Midtjyllands ejerskab af Aarhus Letbane (50 pct.) overgår til Aarhus Kommune - vedr. Region Hovedstadens ejerskab af Hovedstadens Letbane (43 pct.) overgår til de 11 nuværende ejerkommuner.

Midttrafik/Movia forpligtes til at opkræve betaling fra kommunerne i henholdsvis Region Hovedstaden (ekskl. Bornholm) og Region Midtjylland (ekskl. Samsø) svarende til de forudsatte betalinger fra regionerne.

FynBus forpligtes til at opkræve betaling for regionens finansieringsandel af Odense Letbane hos kommunerne på Fyn.

### **Lokal togtrafik på udvalgte strækninger**

Parterne er enige om, at regionernes trafikløberansvar for lokal togtrafik på udvalgte strækninger fremover varetages af trafiksekskaberne.

### **Hovedstadsområdet**

Parterne er enige om, at der i hovedstadsområdet gælder særlige trafikale udfordringer, som kræver en særlig løsning. Regeringen har derfor foreslået etablering af HOT hvilket vil være et nyt trafiksekskab i hovedstadsområdet. En tværministeriel arbejdsgruppe er nedsat for nærmere at konkretisere modeller for en sådan ny organisation. Med udgangspunkt heri vil transport-, bygnings- og boligministeren tage initiativ til særskilte forhandlinger herom.

Bestyrelsen tager ikke stilling til aftaleparters bestemmelser om Midttrafiks ejerforhold, men vil sammen med administrationen have fokus på, at Midttrafik leverer kollektiv trafik inden for Midttrafiks område, som beskrevet i lovgrundlaget.

**Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - 2603et-staerkere-sundhedsvaesen-taettere-paa-dig

1-30-76-201-1-17

## 4. Orientering om status for regionale besparelser

### Resumé

*Ved udgangen af marts 2019 blev der fremsendt køreplaner og vognløbsplaner til busselskaberne for de bestillinger, der er modtaget fra kommunerne i forbindelse med regionens besparelser. De sidste bestillinger blev modtaget i april måned og disse er også fremsendt til busselskaberne. Busselskaberne har herefter haft lejlighed til at foreslå mindre justeringer, og køreplanerne offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside og på Rejseplanen den 15. maj 2019, hvor alternative rejsemuligheder i det nye skoleår kan fremsøges på Rejseplanen.*

*Parallelt hermed er de sidste aftaler om kørsel og kontraktmæssige forhold indgået med busselskaberne.*

### Sagsfremstilling

Efter et møde med kommunerne i november 2018 modtog Midttrafik bestillinger på den kørsel kommunerne ønskede at opretholde på de ruter, der indgik i regionens besparelseskatalog. Midttrafik har i perioden siden december 2018 i samarbejde med kommunerne arbejdet på at udmønte de kommunale bestillinger i konkrete køreplaner. Ved udgangen af marts forelå der for langt hovedparten af bestillingerne køre- og vognløbsplaner, som kunne udsendes til busselskaberne. Enkelte bestillinger er først afklaret i april måned og disse er også fremsendt til busselskaberne.

Busselskaberne har herefter haft lejlighed til at foreslå mindre justeringer, og køreplanerne offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside og på Rejseplanen den 15. maj 2019, hvor alternative rejsemuligheder i det nye skoleår kan fremsøges på Rejseplanen.

I den endelige opgørelse af kørslen på de berørte ruter fra køreplansskiftet i juni 2019 opretholdes ca. 48.000 køreplantimer af bruttokatalogets ca. 126.000 køreplantimer på årsbasis. Det vil sige en reduktion på ca. 78.000 køreplantimer. Der indsættes herudover et betydeligt antal flexbusture på passagersvage tidspunkter svarende til ca. 17.000 køreplantimer.

Den meget store reduktion i antallet af køreplantimer er generelt et udtryk for, at kommunerne ikke har ønsket eller har haft økonomisk råderum til at opretholde det hidtidige regionale serviceniveau. Serviceniveauet sænkes derfor betydeligt på mange af de berørte ruter.

Det har ikke som normalt været muligt at gennemføre høringer af køreplanerne. Det betyder, at der må forventes betydelige reaktioner fra de berørte passagerer og bysamfund både, efter at planerne er offentliggjort 15. maj 2019, men også når de træder i kraft ved køreplansskiftet og efter sommerferien, når ungdomsuddannelserne starter.



---

Den forcerede beslutnings- og planlægningsproces, som i realiteten er gennemført på 3 måneder, har givet dårlige vilkår for at se på mere samlede afbalancerede løsninger for kommunal og regional busbetjening i de forskellige områder i regionen. Det betyder, at der fra flere kommuners side er udtrykt ønsker om en mere grundig vurdering af den kollektive trafik og det serviceniveau, der tilbydes borgerne i de forskellige dele af kommunen.

Administrationen forventer derfor et betydeligt efterspil, der vil kræve en stor planlægningsindsats til køreplansskiftene i både 2020 og 2021.

Som udgangspunkt bliver 10 busselskaber i varierende omfang berørt af direkte af reduktionerne. Med udgangspunkt i de nuværende kontraktforhold vil Arriva stå for mere end halvdelen af reduktionerne. De Blå Busser, De Grønne Busser, Herning Turist, Keolis og Umove får også betydelige reduktioner af kørslen. Todbjerg vil også miste kørsel med beslutningen om at reducere kørslen i Grenaa for at imødegå konsekvenserne af regionens besparelser i Norddjurs Kommune.

Der har på trods af reduktionerne været et meget positivt samarbejde med busselskaberne, hvor Midttrafik har bragt en række muligheder for at begrænse ulemperne for alle parter i spil, såsom kontraktforlængelser og reguleringer af busudskiftninger. Det er herved lykkedes at opnå aftaler med alle berørte busselskaber, og det er samtidig lykkedes at begrænse bodsomkostningerne som følge af reduktionerne.

Samlet set er det således lykkedes at realisere regionens besparelser på ca. 60 mio. kr. på årsbasis fra køreplansskiftet i 2019 (eller 55 mio. idet regionen yder tilskud til kommunerne på ca.5 mio. kr. til opretholdelse af uddannelsesture på udvalgte ruter), men det vil have betydelige konsekvenser for serviceniveauet på de berørte ruter.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-2-19

## 5. Strategi for Midttrafik – Drøftelser om ejernes strategi for deres ejerskab af Midttrafik kombineret med indsamling af input til Midttrafiks strategiplan 2021-2024

### Resumé

Temadrøftelsen vedr. strategi for Midttrafik forestås af formand for Midttrafiks bestyrelse, Claus Wistoft. Det er væsentligt for udarbejdelsen af en kommende strategi, at såvel Midttrafiks bestyrelse som administration, er helt i sync med, hvad Midttrafiks ejere ønsker, at trafikselskabet skal arbejde for. Sammen med Lov om trafikselskaber er det fundamentet for Midttrafiks virke. Repræsentantskabsmødet den 16. maj tager derfor udgangspunkt i de enkelte kommuners strategier for medejerskabet af trafikselskabet. Administrationen har inden repræsentantskabsmødet bedt ejerne om at fremsende eventuelle ejerstrategier for Midttrafik, måtte de have en sådan. Administrationen har ikke modtaget nogen.

### Sagsfremstilling

#### Deltagere på repræsentantskabsmødet

Som drøftet på repræsentantskabsmødet i maj 2018, ser repræsentantskabet muligheder i med mellemrum at invitere fx de tekniske direktører med for at sikre den bedste kobling mellem de politiske drøftelser om ejerskabet af Midttrafik og de forvaltningsmæssige udmøntninger, der finder sted i samarbejdet med administrationen i Midttrafik. På mødet i repræsentantskabet den 16. maj 2019 er der foreløbigt tilmeldt 10 tekniske direktører/chefer fra 10 kommuner.

Navn	Stilling	Kommune
Thomas Lindberg	Direktør, Teknik, Miljø og udvikling	Skive Kommune
Hans Jørn Laursen	Teknisk Direktør	Viborg Kommune
Anders Debel	Direktør Teknik og Miljø	Holstebro Kommune
Poul Møller	Direktør, Teknik og Miljø	Syddjurs Kommune
Henning Haahr	Kommunaldirektør	Odder Kommune
Tyge Wanstrup	Forvaltningschef i Teknik og Miljø	Aarhus Kommune

Kim Tommy Jensen	Vej - og ejendomschef Miljø- og kulturforvaltningen	Norrdjurs Kommune
Kim Kofod Hansen	Leder af Regional Udvikling	Region Midtjylland
Peter Hüttel	Chef for Fritid og Fællesskab	Hedensted Kommune
Jakob Bisgaard	Direktør	Struer Kommune

### Midttrafikks strategi 2017-2020

Midttrafikks strategiplan for 2017-2020 har som tidligere strategiplaner haft fokus på de tre væsentligste mål for Midttrafik:

- Tilfredse kunder
- Tilfredse bestillere (ejere)
- Dygtige leverandører

Dertil kom et fjerde mål i strategiplanen 2017-2020, nemlig målet om, at Midttrafik skal være en kompetent og effektiv organisation.

Midttrafik skal på den ene side være visionær og teste de nye muligheder og på den anden side skal vi fastholde en stabil drift, god kvalitet og have styr på økonomien. Strategiplanen udgør sammen med Midttrafikks Trafikplan styringsgrundlaget for Midttrafikks virke.

Hver strategiplan har dog også særlige aktuelle temaer, som er væsentlige at få sat på den politiske dagsorden såvel som målsat. I den nuværende strategiplan er nævnt udviklingstendenser som shared mobility, førerløse biler og busser samt robotteknologi. Det er en del af Midttrafikks rammebetingelser at forholde sig til udviklingstendenserne, og det vil trafiksekskabet også gøre i sin videre udvikling.

### Udviklingstemaer i den kommende strategiplan

Drøftelsen i repræsentantskabet tager udgangspunkt i de temaer, som bestyrelsen ser som væsentlige for Midttrafikks og Midttrafikks kunder i den næstkommende strategiperiode.

#### • Fremkommelighed

I bybuskommunerne oplever Midttrafik såvel som kunderne konsekvenserne af fremkommelighedsproblemer. Især i Aarhus oplever kunderne store forsinkelser og chaufførerne er utilfredse med at køre efter køreplaner, som det til tider ikke er muligt for dem at overholde.

Hvordan vil ejerne af Midttrafik sætte retning for en reduktion af trængslen og øget fremkommelighed?

Midttrafik har tre produkter – flextur, flexbus og plustur – til bl.a. at håndtere så rejsestrømme i landdistrikterne.

Hvordan vil ejerne arbejde med dem?

#### • Grøn omstilling

Den grønne dagsorden fylder mere og mere, og regeringens klima- og luftudspil indeholder forslag om 38 initiativer, hvoraf de følgende umiddelbart har betydning for kollektiv trafik:

- Kommunerne kan tillade kørsel i busbaner for lavemissionsbiler

- Slut med udledning af CO2 og luftforurening fra busser i byerne fra 2030
- Ren luft i de store byer –miljøzoner
- Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030
- Fordele for grønne taxier

Desuden fremgår det af udspillet, at busserne skal omstilles i tre trin:

- 2020, hvor nye busser skal være CO2-neutrale.
- 2025, hvor nye busser i byerne hverken må udlede luftforurening eller CO2.
- 2030, hvor ingen busser i byerne må udlede luftforurening eller CO2.

Hvordan vil ejerne af Midttrafik arbejde med en grøn omstilling og med hvilke fælles mål?

- **Publikumsfaciliteter**

Fremkommelighed, grøn omstilling og til dels digitalisering er indsatsområder, hvor det lange seje træk giver den største gevinst. For Midttrafiks kunder er det dog ofte meget lavpraktiske behov, som mangler at blive opfyldt, og som også fordrer en indsats.

Mange kunder oplever i dag, at de vente- og påstigningsforhold, som stoppesteder og andre publikumsfaciliteter i dag kan tilbyde, ikke er hverken tidssvarende eller komfortable. Nogle steder er der manglende læ, andre steder kan trafikikkerheden for kunderne, mens de venter, forbedres.

Hvordan vil ejerne medvirke til at sikre, at Midttrafiks kunder får bedre publikumsfaciliteter?

- **Digitalisering**

Digitalisering er om noget en tendens som er en del af Midttrafiks rammebetingelser – ligesom udviklingstendenserne i den nuværende strategiplan, beskrevet indledningsvist. Bestyrelsen har udpeget retningen for administrationen og gjort tydeligt, at digitalisering er et vilkår, som administrationen skal indarbejde som en konstant forbedring af driften. Det er i høj grad et spørgsmål om, at administrationen gennem strategiplanen forpligter sig til løbende at arbejde med aktuelle kundebehov og hvordan de nye teknologiske muligheder, kan bruges til at lave målrettede og individuelle løsninger til kunderne og lave løbende effektiviseringer.

Midttrafik har arbejdet digitalt i flere år, men bestyrelsens beslutning om en ny salgsstrategi i 2018 betød ekstra blus på digitaliseringen. Bestyrelsen besluttede, at den digitale strategi for Midttrafik er ensbetydende med, at Midttrafik tilbyder billetprodukter på enten Midttrafik app eller rejsekort. Samtidig har Midttrafik som offentligt trafikelskab en public service-forpligtelse over for de ikke-digitale kunder. Derfor besluttede bestyrelsen i 2018 også, at pensionistkort på pap skal tilbydes i alle kommuner, med mindre de tilbyder gratis kørsel.

Digitaliseringen vil spille en større og større rolle de kommende år, og Midttrafik ressourcejusterer løbende internt for at sikre tilstrækkeligt med kræfter til den digitale omstilling på alle Midttrafiks kontaktpunkter med kunderne. Dette ikke mindst set i forhold til digitaliseringen af kundeinformation og -kommunikation.

Dertil kommer den stadig stigende datamængde, som hjælper administrationen med at optimere fx køreplanlægningen, levere dokumentation for rettidighed, passagertal og imødekomme kundebehov.

Administrationen vil løbende orientere bestyrelsen og repræsentantskabet om tendenser, udviklingstiltag og har som erklæret mål konstant at forbedre driften og imødekomme i stigende grad individualiserede kundebehov.

**Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet drøfter dagsordenspunktet samt formandens oplæg på mødet herom.

1-00-2-19

## 6. Årsrapport og regnskab for 2018

### Resumé

Direktøren præsenterer årsrapport og regnskab for 2018.

### Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2018 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2018 samt perspektiver for 2019. Følgende emner bliver blandt andet beskrevet:

- Ny bestyrelse i 2018
- Midttrafiks mobilitetspolitik
- Trafikplan 2019-2022
- Region Midtjyllands besparelser
- Særlig hjælp til pensionister - pensionistkort i alle kommuner
- Ny salgsstrategi
- Forskellige forsøg – bl.a. Bistå-nåle til demente og USB-stik i busserne
- Pris til Midttrafik Live
- Letbanen – åbning mod Odder og Lisbjerg
- Farvel til pap-periodekort og salgssteder
- Ungdomskort på app

Der vedlægges også regnskab for 2018. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

./.. Årsrapporten findes her: [Årsrapport 2018](#).

Midttrafik vil ikke fremlægge byrdefordelingsprincipperne til repræsentantskabsmødet den 16/5.

Formanden vil orientere om at bestyrelsen vil sende det ud til beslutning efter bestyrelsesmødet i juni, da grundlaget for budget 2020 er flyttet en måned i forhold til den administrative høring.

Budgettet til den administrative høring bliver sendt ud den 14/6, og derfor vil bestyrelsen sende de uændrede byrdefordelingsprincipper ud efter bestyrelsesmødet den 18/6 til eventuel votering i repræsentantskabet.

**Direktøren indstiller,**

**at** regnskab 2018 og årsrapport for 2018 tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Årsregnskab 2018

**1-00-2-19**

## **7. Chaufførvilkår**

### **Sagsfremstilling**

Repræsentantskabsmedlem Louise Høeg har anmodet om, at punktet vedr. chaufførvilkår, som bestyrelsen for Midttrafik blev orienteret om den 1. februar 2019, behandles af repræsentantskabet.

Orienteringen om chaufførvilkår i Midttrafiks kontrakter om buskørsel vedlægges som bilag.

### **Direktøren indstiller,**

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- 19.02 - 140119 Bestyrelsessag - Orientering om chaufførvilkår



**1-00-2-19**

## **8. Eventuelt**