



**Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
19. maj 2017 kl. 10.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Meddelelser fra formanden	2
3	Årsrapport og regnskab for 2016 ved direktør	3
4	Bestillerundersøgelse 2017	4
5	Repræsentantskabets evaluering af administrativ service i Midttrafik	8
6	Digitalisering i Midttrafik – produkt- og salgsstrategi, hjemmesiden mv.	10
7	Kort status for trafikplaner og regionens besparelser	11
8	Orientering om Takst Vest	14
9	Eventuelt	16

1-00-1-17

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

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

Direktøren indstiller,

at næstformand Jan Ravn Christensen vælges som dirigent.

1-00-2-17

2. Meddelelser fra formanden

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 4. november 2016.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-00-2-17

3. Årsrapport og regnskab for 2016 ved direktør

Resumé

Direktøren præsenterer årsrapport og regnskab for 2016.

Sagsfremstilling

Administrationen har udarbejdet Årsrapport for 2016 for Midttrafik. Årsrapporten indeholder de væsentligste aktiviteter og nøgletal for 2016 samt perspektiver for 2017. Følgende emner bliver blandt andet beskrevet:

- De økonomiske resultater
- Udbud
- Kollektive trafikplaner – også med letbanen
- Erstatningskørsel på Aarhus Nærbane
- Farvel til pap-klippekortet og velkommen til appen
- Nyt beredskab
- Indførelse af realtid
- Nyt extranet for chauffører
- Faglig inspiration på jubilæumsdag
- Perspektiver for 2017

Årsrapporten eftersendes til repræsentantskabet tirsdag den 16. maj.

Der vedlægges regnskab for 2016. Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Direktøren indstiller,

at regnskab 2016 og årsrapport for 2016 tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Årsregnskab 2016 11
- Bilag 2 - Revisionsberetning nr. 15 - Midttrafik
- Bilag 3 - Bilagssamling til Regnskab 2016 9

1-15-0-77-3-10

4. Bestillerundersøgelse 2017

Resumé

I uge 2 og 3 2017 gennemførte Epinion og Midttrafik i samarbejde bestillerundersøgelsen blandt såvel sagsbehandlere som tekniske direktører inden for henholdsvis bus- og flextrafikområdet i kommuner og region. Generelt er tilfredsheden med Midttrafik høj og på mange parametre er tilfredsheden steget i forhold til tidligere bestillerundersøgelser. Der er dog enkelte opmærksomhedspunkter vedr. økonomistyring og Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kollektive trafik i kommuner og region.

Sagsfremstilling

Generelt om undersøgelsen

En del tekniske direktører i kommunerne har valgt at sende undersøgelsen videre til anden leder eller medarbejder, da de ikke mente at kunne svare fyldestgørende på undersøgelsens spørgsmål. Der er taget forbehold for, at der ikke bør være overlap mellem dem, der har svaret som sagsbehandlere og som stedfortrædere for de tekniske direktører. Kun i to tilfælde har dette ikke kunnet undgås. Der er 100% besvarelse blandt sagsbehandlerne.

Den samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik er høj i såvel direktør-kategorien som hos sagsbehandlerne med en gennemsnitsscore på over 7 på en skala fra 1-10.

En forholdsvis høj andel af respondenterne svarer "Ikke relevant" på flere af undersøgelsens spørgsmål, især på flextrafikområdet. Det skyldes formentlig, at det kan være vanskeligt at identificere enkelte medarbejdere i kommunerne, som udelukkende varetager opgaver i forbindelse kollektiv trafik som henholdsvis bus- og flextrafikkørsel. I flere kommuner er opgaverne spredt på flere medarbejdere /afdelinger eller den pågældende medarbejder har også andre opgaver.

På trods af det generelt høje tilfredshedsniveau, er der også dele af undersøgelsens resultater, hvor der er plads til forbedringer. Der er nedenfor valgt de væsentligste områder ud, men vil blive taget hånd om alle undersøgelsens resultater og forbedringspotentialer i de relevante afdelinger.

Midttrafiks evne til at levere god økonomistyring

Der er generelt høj tilfredshed med de økonomirelaterede områder i Midttrafik blandt såvel sagsbehandlere som direktører. Sagsbehandlerne er generelt meget tilfredse med økonomistyringen, dog er der en enkelt bestiller, der har angivet at være meget utilfreds. Viborg Kommune tilkendegiver, at udfordringen opstår, når der kommer ændringer i kørslen og Midttrafik ikke vil skrive de faktiske forventninger ind i det forventede regnskab. Det opleves som manglende sammenhæng mellem køreplanlægningen og økonomiafdelingen i Midttrafik.

Blandt de tekniske direktører er utilfredsheden højere, nemlig 40% fordelt mellem 5 utilfredse bestillere og 3 meget utilfredse. Der er ingen åbne kommentarer knyttet til spørgsmålet.

Samtidig er der sammenlignet med 2011 og 2013 sket en stigning i direktørernes samlede tilfredshed med kvaliteten af økonomimaterialet og den faglige sparring og rådgivning. Hos sagsbehandlerne er andelen af tilfredse steget på alle parametre vedr. økonomi, dog med et fald i andelen af meget tilfredse.

På flexområdet har sagsbehandlerne generelt haft svært ved at besvare spørgsmålene vedr. økonomi – andelen som har svaret *Ikke relevant* svinger mellem 29% og 46%. 13% af besvarelserne inden for flextrafik er utilfredse med kvaliteten af økonomimaterialet og information på extranettet om økonomi.

Høj tilfredshed med køreplanlægningen (buskørsel)

Tilfredsheden med køreplanlægningen er høj og sagsbehandlerne er generelt tilfredse eller meget tilfredse, omkring 95%, og der er sket en stigning i tilfredsheden sammenlignet med 2013. Med hensyn til Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kollektive trafik er 69% tilfredse – der er her tale om et nyt spørgsmål.

Blandt de tekniske direktører er tilfredsheden også høj med køreplanlægningen, især på spørgsmålet om Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kørsel i kommunen - 80%. 7 ud af 10 er tilfredse med Midttrafiks rådgivning vedr. udvikling af den kollektive trafik. Den samlede tilfredshed med køreplanlægningen er steget fra 63% til 70%.

En høj andel af sagsbehandlerne vedr. flextrafik har ikke kunnet svare på spørgsmålet om tilfredshed med køreplanlægning. For dem, der har svaret, viser der sig en tilbagegang på tilfredsheden med Midttrafiks rådgivning vedr. udviklingen af den kollektive trafik – fra 50% i 2009 til 33% i 2016.

Flextrafik og kommunal kørsel

Generelt er tilfredsheden med Midttrafik høj blandt sagsbehandlere, der arbejder med flextrafik og kommunal kørsel. Utilfredsheden er ikke højere end 4% på nogen af spørgsmålene. Dog er dog som nævnt en udfordring i, at en høj andel på tværs af alle spørgsmål vedr. flextrafik og kommunal kørsel, svarer Ikke relevant på spørgsmålene.

Generelt

Sagsbehandlerne på bussiden er generelt tilfredse med samarbejdet med Midttrafik, herunder mulighed for at få kontakt til rette kontaktperson, overholdelse af tidsfrister, fremskaffelse af dokumentation - en tilfredshed mellem 89% og 100%. Samtidig er tilfredsheden steget i forhold til 2013. Tilfredsheden med omdømmet blandt borgerne ligger lavere, nemlig på 68%, men Midttrafiks evne til at skabe mest mulig kollektiv trafik inden for det fastsatte service niveau vurderes højt, nemlig med 84% tilfredshed.

Inden for flextrafik er den generelle tilfredshed også høj, igen er der dog en stor andel, der vurderer spørgsmålene til ikke at være relevante.

De tekniske direktører har også en høj generel tilfredshed, hvor eksempelvis Midttrafiks evne til at sikre stabil drift scorer 100% tilfredshed, og Midttrafiks evne til at skabe mest mulig kollektiv trafik inden for det fastsatte serviceniveau er 80%.

70% er tilfredse med Midttrafiks generelle tilbud til buskunderne, dog er 30% af respondentskaren i gruppen tekniske direktører ikke tilfredse. Dette er ikke uddybet i de åbne svarkategorier. Sammenligner man med bestillerundersøgelserne i 2011 og 2013 er der sket en samlet stigning i tilfredsheden blandt direktører.

Direktørerne er også for første gang blevet spurgt, om deres samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik og deres anbefalingsvillighed af at rejse med den kollektive trafik. Tilfredsheden er høj på begge parametre med henholdsvis NPS på 56 og gennemsnitlig score på 7,3 på en skala fra 1-10.

Åbne kommentarer

De steder, hvor sagsbehandlere eller tekniske direktører har tilkendegivet utilfredshed er de blevet bedt om at uddybe deres utilfredshed.

På økonomiområdet udtrykkes der utilfredshed med, at tallene for forventet regnskab ikke er de endelige og at vedtagne besparelser ikke tages med i budgetopfølgningen men skal afvente næste års budget (Viborg Kommune).

Nogle tekniske direktører oplever, at det er svært at få overblik over økonomimaterialet og at det er fejl og rettelser (Hedensted og Viborg kommuner). Med hensyn til økonomistyringen er der utilfredshed med forsinkelser i opgørelser, fejlrettelser og for sen levering af budgettet – det giver budgetusikkerhed (Horsens, Silkeborg, Hedensted, Skanderborg, Viborg og Skive).

Med hensyn til Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kørsel i kommunen har Silkeborg Kommune indvendinger mod den nuværende teletaxi-løsning og Viborg Kommune vil gerne have forslag til andre løsninger end buskørsel. Midttrafik skal være mere end et bestillingskontor.

Med hensyn til Midttrafiks evne til at udvikle den kollektive trafik efterlyser flere i gruppen tekniske direktører, at Midttrafik byder på nye løsninger og fremtids-tænkning (Skanderborg), mere flydende produkter med plads til individuelle løsninger (Holstebro) og større åbenhed over for nye og andre måder at køre på efterlyses (Skanderborg). Dette kan sammenholdes med, at Holstebro sammen med Silkeborg og Aarhus efterlyser mere fokus på nytænkning og mindre på samme stabile drift. Der efterlyses også mere hjælp til at søge puljer (Lemvig).

Bestillernes tilfredshed med udbudsprocesser

I bestillerundersøgelsen er respondenterne ikke blev spurgt om deres tilfredshed med Midttrafiks udbud. Det skyldes, at administrationen har prioriteret, at der løbende laves tilfredshedsmålinger i forbindelse med udbud.

Bestillerne spørges bl.a om tilfredsheden med tidsrammerne for udbuddet, Midttrafiks rådgivning omkring udbuddet, Midttrafiks håndtering af ønsker, tilfredsheden med udbudsresultatet og den samlede tilfredshed med Midttrafiks afvikling af udbuddet.

Nedenfor er en kort opsummering af resultaterne for tilfredsmålingerne af udbud i 2015 og 2016.

2015

40., 42. og 43. udbud i 2015 omhandler henholdsvis Viborg Kommune (lokalruter), Silkeborg Kommune (bybusser) og Skive Kommune. I alle tre udbud udtrykker

bestillerne enten at være tilfredse eller meget tilfredse vedr. ovennævnte spørgsmål, altså ingen tilkendegivelser af utilfredshed.

2016

46., 47. og 48. udbud omhandler Favrskov Kommune, Ikast Brande Kommune, Lemvig Kommune og Silkeborg Kommune. Der er tilfredshed på alle parametre fra alle fire kommuner – enten som tilfredse eller meget tilfredse – undtagen Lemvig Kommune i spørgsmålet om tilfredsheden med resultatet af udbuddet. I et åbent kommentarfelt angives dog, at kommunen finder det svært at svare på spørgsmålet, og at Midttrafik har "gjort hvad I kunne".

Tiltag på baggrund af bestillerundersøgelsen

På baggrund af bestillerundersøgelsens resultater er en række tiltag besluttet og skal iværksættes. Direktionen vurderer, at bedre intern koordinering i administrationen og sikring af en nem og hurtig adgang for bestillerne til rette kontaktperson, vil kunne afhjælpe utilfredsheden blandt bestillerne.

- Flextrafiks kerneydelser skal fremover måles på anden vis end gennem bestillerundersøgelsen, da resultaterne viser en høj andel af Ikke relevante-besvarelser. Det skal fremadrettet i højere grad være gennem en jævnlig dialog mellem administrationen og samarbejdspartnerne i kommunen, at tilfredsheden drøftes.
- Konkret opfølgning på alle kritikker på strategiske bestillermøder med kommuner og region
- I forbindelse med udsendelse af budget til administrativ høring vil administrationen tilbyde kommuner og region et møde om gennemgang af forudsætningerne for budgettet.
- Til hver budgetopfølgning vil administrationen tilbyde kommunerne og region et opfølgende møde, hvis der forventes afvigelser i forhold til budgettet.
- Bedre koordinering mellem køreplanlægning og økonomifunktion i Midttrafik, fx flere opfølgingsmøder i forbindelse med udsendelse af materiale til bestillerne fra de respektive afdelinger
- Begge administrative funktioner vil fremadrettet deltage i de strategiske bestillermøder
- Styrke kvalitetssikringen af økonomimateriale, inden det sendes til bestillerne
- Så vidt mulig etablere en *single point of contact* for bestillerne. Hver kommune får sin egen kontaktperson, som sikrer koordinering af kommunens henvendelse intern i Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet drøfter bestillerundersøgelsens resultater.

Bilag

- Bilag 1 - Bestillerundersøgelse 2017

1-00-2-17

5. Repræsentantskabets evaluering af administrativ service i Midttrafik

Resumé

I perioden 21. april til 5. maj gennemførte administrationen en elektronisk undersøgelse hos repræsentantskabet med henblik på at fastslå, hvordan repræsentantskabet evaluerer den administrative service i Midttrafik på en række punkter. Undersøgelsens resultater fremlægges hermed.

Sagsfremstilling

Repræsentantskabet består af 19 kommuner og dertil kommer de 2 medlemmer af bestyrelsen fra regionen, som deltager på repræsentantskabsmøderne. Alle 21 har fået tilsendt det elektroniske spørgeskema med spørgsmål, der evaluerer den administrative service i trafikelskabet. 15 ud af de 21 respondenter har svaret på undersøgelsen, hvilket giver en svarprocent på 68%.

Generelt har repræsentantskabsmedlemmer svaret, at de er tilfredse med servicen. Mest tilfredse er medlemmer med kvaliteten af mødematerialet og Midttrafiks evne til at skabe stabil drift med 12 tilfredse besvarelser, mens det laveste antal tilfredse findes i besvarelserne på spørgsmålet om Midttrafiks evne til at skabe innovative løsninger, hvor samlet set 9 placerer sig i den tilfredse ende af besvarelseskalaen.

Antal utilfredse besvarelser svinger mellem 2, der er utilfredse med mødernes indhold og 4, der er utilfredse med Midttrafiks omdømme blandt borgerne. Alle spørgsmål har besvarelser, hvor der er repræsentantskabsmedlemmer, der angiver utilfredshed.

Det anbefales derfor, at spørgsmålene gennemgås og besvarelserne drøftes på repræsentantskabsmødet. Det foreslås dog, at man har særligt fokus på nedenstående:

- Det bør drøftes på repræsentantskabsmødet, om der skal være flere møder og hvad indholdet på møderne i så fald skal udvides med. I det åbne svarfelt foreslår et medlem 3 årlige møder.
- Det vil være hensigtsmæssigt med en drøftelse af ønsker til mødeindhold på repræsentantskabsmødet.
- Repræsentantskabets evaluering af Midttrafiks evne til at skabe mest mulig kollektiv trafik inden for det fastsatte serviceniveau.
- Hvordan Midttrafik kan arbejde med at forbedre sit omdømme.

Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabet drøfter resultaterne af repræsentantskabets evaluering af den administrative service i Midttrafik.

Bilag

- Overordnet rapport_repræsentantskabet(ultimo_april)

1-00-2-17

6. Digitalisering i Midttrafik – produkt- og salgsstrategi, hjemmesiden mv.

Resumé

Midttrafik har over de seneste år arbejdet på digitalisering af produkter, og systemer som realtid og wi fi er installeret i busserne. Repræsentskabet vil blive præsenteret for arbejdet og tankerne bag.

Sagsfremstilling

./.

På repræsentantskabsmødet den 19. maj 2017 vil administrationen gennemgå, hvordan Midttrafik har arbejdet med udviklingen fra papir til digitale enheder – både på produksiden, hvor en app er fx lanceret med et digitalt klippekort og køreplanerne er blevet digitale. Samtidig er elektroniske systemer som realtid installeret i busserne og har betydning for arbejdet med at forbedre de enkelte produkter. Fx er det data fra realtidssystemet, som er grundlaget for Midttrafiks nye live map, hvor kunderne kan se her og nu, hvornår næste bus kommer:
<https://live.midttrafik.dk/livemap.php>.

Direktøren indstiller,

at Repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-30-75-1-26-16

7. Kort status for trafikplaner og regionens besparelser

Resumé

Midttrafiks bestyrelse besluttede den 24. marts 2017 at udsætte ikrafttrædelsen af den kommende trafikplan til foråret 2018. Beslutningen skal ses på baggrund af udsættelsen af statens trafikplan for jernbanen som i henhold til lov om trafikselskaber skal være udgangspunktet for trafikselskabernes trafikplaner. Den af kommuneforeningen og regionen nedsatte styregruppe for Trafikplanen har tiltrådt udsættelsen, som betyder, at trafikplanen vil skulle vedtages og gennemføres af den kommende bestyrelse efter kommunalvalget.

Parallelt med udarbejdelsen af trafikplanen ønsker Region Midtjylland at opnå besparelser på 28 mio. kr. på kollektiv trafik m.h.p. at fastholde regionens nuværende økonomiske ramme. Regionen ønsker i den forbindelse en dialog med kommunerne om en justering af byrdefordelingen på det regionale trafiknet.

Sagsfremstilling

Midttrafiks nuværende trafikplan er godkendt i efteråret 2013, og der burde udarbejdes en ny fra efteråret 2017, som planlagt. Trafikstyrelsen skulle i henhold til lov om trafikselskaber i løbet af 2016 udarbejde en ny statslig trafikplan 2016-2030 til afløsning af den nuværende statslige plan.

Denne statslige trafikplan er af forskellige årsager udsat, og den forventes først godkendt ved årsskiftet 2017/2018 efter forudgående høring i efteråret 2017.

Udskydelsen vil, ud over at statens trafikplan som forudsat kan indarbejdes i Midttrafiks trafikplan, have andre fordele:

- Den politiske godkendelse skal ikke gennemføres i samme periode som kommunalvalget pågår
- Hvis godkendelsen udskydes, vil det være den bestyrelse, som godkender trafikplanen, der også skal sikre dens gennemførelse
- Ved en udsættelse vil den efterfølgende Trafikplan skulle godkendes i 2022, således igen umiddelbart efter en valgproces

De øvrige trafikselskaber ønsker derfor også at tilpasse udarbejdelsen af selskabernes trafikplaner, så de vedtages af de nye bestyrelser efter kommunalvalget. Fynbus har med samme baggrund besluttet at udsætte den politiske godkendelse til foråret 2018.

Der er også udfordringer ved en udsættelse. Region Midtjylland ønsker at fastholde en maksimal ramme på ca. 52 % af Regional Udviklings budget, hvilket betyder, at der skal gennemføres reduktioner i omkostningerne til kollektiv trafik på ca. 28 mio. kr. fra 2018. Regionen agter at indarbejde reduktionen i budgettet for 2018 og overslagsårene. Regionen vil derfor frem til budgetvedtagelsen i 2018 drøfte en justering af byrdefordelingen på det regionale trafiknet med kommunerne. Principperne for regionens

forpligtelser og serviceniveauet på de regionale ruter er ifølge lov om trafikselskaber netop en central del af trafikselskabernes trafikplaner. Der vil derfor under alle omstændigheder m.h.p. denne proces nu være behov for at fastlægge principperne for regionens forpligtelser, som så senere skal indgå i trafikplanen.

Kollektiv trafikplan for Midttrafik

Med baggrund i fakta, har den nedsatte arbejdsgruppe udarbejdet 1. udkast til et fremtidigt strategisk hovednet for den kollektive trafik i Midttrafik.

Det strategiske net beskriver det hovednet, som omhandles i Lov om Trafikselskaber – *"et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer"*

Som baggrundsfakta har arbejdsgruppen anvendt:

- Analyser af passagerstrømme på de nuværende strækninger
- Analyser fra Transportvaneundersøgelsen omkring; Pendlerstrømme, uddannelsesrejsende og fritidsrejser
- Midttrafiks eget salg af uddannelseskort
- Analyser af brugen af Rejsekortet
- Viden om trafikken på strækningerne

Princippet i udkastet er, at det strategiske busnet supplerer togtrafikken og dækker:

- Forbindelser mellem egnscentre, hvor der er væsentlige rejsestrømme, som ikke er dækket eller dårligt dækket af togtrafikken – eksempelvis Silkeborg – Viborg og Holstebro - Viborg
- Forbindelser fra større byområder (mere end 2.000 indbyggere) til det egnscenter byen er orienteret mod
- Nettet foreslås som minimum betjent af timedrift hverdage i dagtimerne. Herudover minimum 2 timedrift svarende til det laveste niveau af togdriften i regionen.
- Nettet er et sammenhængende net, hvor korrespondance til tog og bybus i bybusbyerne prioriteres højt.

Principperne for strækningerne drøftes fortsat.

Det strategiske net suppleres med andre strækningstyper som er:

- Øvrige strækninger med forslag om minimumsbetjening hverdage samt aften og weekend
- Uddannelsesstrækninger med kørsel skoledage og minimum 3 ture.
- Teletaxa og flextur

Det samlede strækningstilbud tænkes udarbejdet i samarbejde med kommuner og region, startede med strategiske bestillermøder med alle bestillere i foråret 2017.

Den af kommuneforeningen og regionen nedsatte styregruppe for Trafikplanen har på sit møde den 14. marts 2017 tiltrådt arbejdsgruppens forslag om, at udsætte ikrafttrædelsen af den kommende trafikplan til foråret 2018. Det var samtidig et ønske, at KKR orienteres om principperne i planen i sensommeren 2016.

Regionens besparelser

Regionen agter som nævnt at indarbejde besparelser på 28 mio. i budgettet for 2018 og overslagsårene. Regionen har i vedlagte notat, "Den økonomiske udfordring i kollektiv trafik – årsager og omfang", redegjort for regionens udgiftspres fra 2018 og fremad.

I forbindelse med udarbejdelse af ny trafikplan for Djursland, som følge af udvidelse af letbanedriften forventer Region Midtjylland en samlet nettoreduktion af udgifterne på 10 mio. kr. fra 2019 på den regionale bustrafik på Djursland. Arbejdet med trafikplan for Djursland er relativt langt og der er igangværende drøftelser mellem borgmestrene og regionsrådsformanden om planen og justering af byrdefordelingen.

Der har ligeledes været drøftelser mellem borgmestrene fra henholdsvis Hedensted og Horsens og regionsrådsformanden om justering af byrdefordelingen i dette område. Regionsrådsformanden vil på lignende måde indlede drøftelser med de øvrige kommuner i regionen. Det er regionens hensigt, at en justering af byrdefordelingen generelt skal ske efter samme principper over hele Region Midtjylland.

Regionen har bedt Midttrafik levere et fagligt grundlag for drøftelserne med kommunerne.

Midttrafik har udarbejdet fakta om passagertal og belastning på hver enkelt regional rute samt en opgørelse af andelen af lokalt rejsende og regionalt rejsende (rejser, der krydser en kommunegrænse) på ruterne.

Regionen vedkender sig forpligtelsen til at betjene mellemkommunale rejser til ungdomsuddannelserne. Midttrafik forventer herudover at regionen som udgangspunkt opretholder de regionale ruter, der vil indgå i det strategiske hovednet i trafikplanen.

Det betyder, at fokus for drøftelserne mellem kommunerne og regionen vil være de øvrige regionale ruter, som ikke indgår i det strategiske hovednet med udgangspunkt i ruternes opgaver i forhold til mellemkommunale rejser.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Regionens økonomi_Region Midtjylland

1-00-2-17

8. Orientering om Takst Vest

Resumé

På Repræsentantskabsmødet den 4. november 2016 orienterede administrationen om arbejdet med indførelse af et nyt takstsystem i Vestdanmark – kaldet Takst Vest. Siden er der arbejdet videre i Takst Vest samarbejdet, og arbejdet nærmer sig nu det tidspunkt hvor de endelige beslutninger skal træffes. Administrationen giver her en orientering om arbejdet siden 4. november – med fokus på de største takstmæssige konsekvenser af Takst Vest.

Sagsfremstilling

Arbejdet med Takst Vest har siden november 2016 primært fokuseret på 2 områder.

Det ene har handlet om at togoperatørerne DSB/ARRIVA har ønsket en række zonekorrektioner på udvalgte togrelationer, således at nogle udvalgte rejser takstmæssigt blev billigere end tilsvarende rejser, hvor der ikke var lavet zonekorrektioner. Midttrafik har argumenteret for det uheldige i sådanne zonekorrektioner, da det vil medføre forskelle i taksterne for identiske rejser samt udfordringer i forhold til at forklare kunderne hvordan takster beregnes. Midttrafik har i stedet foreslået togoperatørerne at sænke nogle udvalgte takster, der hvor kundekonsekvenserne for togoperatørerne har været størst. På et direktørmøde i Takst Vest den 3. maj er det aftalt at følge sidstnævnte anbefaling, så der ikke gennemføres zonekorrektioner i Midttrafik's område.

Samtidig har administration og bestyrelse arbejdet for at ændre et krav fra Transportministeriet om at Midttrafik's klippekorttakster ikke må være lavere end Rejsekorttaksten. Kravet medfører efter Midttrafik's opfattelse unødigt store takststigninger for en række af Midttrafik's kunder. F.eks. stiger en rejse på et 2-zoners klippekort fra 14 til 18 kr. Ministeriet har hidtil ikke været lydhøre overfor Midttrafik's argumentation.

Ellers er de væsentligste ændringer i forbindelse med Takst Vest:

- Nedlæggelse af nuværende takstområder.
- Forskellige takster mellem bus og tog for enkeltbilletter og Rejsekortrejser.
- Fælles periodekort for bus og tog.
- En nogenlunde fast relation mellem taksten på Rejsekort og taksten på Periodekort, så kunder lettere kan finde ud af hvornår det kan betale sig at købe periodekort.
- En sikring af at enkeltbilletter ikke er billigere end Rejsekortrejser.
- Forsimpling af rabatberegning på Rejsekort – 3 rabattrin i stedet for 7.
- Fælles aftaler om børnerabat og pensionistabat.

Det er en forudsætning at Takst Vest er provenuneutralt for Midttrafik. Der kan dog ske ændringer i taksterne, der gør at nogle bestillere oplever merindtægter mens andre oplever mindreindtægter.

Det samlede forslag til Takst Vest vil blive præsenteret for de trafikpolitiske ordførere på et møde den 13. juni 2017 og Takst Vest forventes indført den 25. marts 2018.

Administrationen vil på repræsentantskabsmødet den 19. maj uddybe de væsentligste ændringer i forbindelse med Takst Vest.

Direktøren indstiller,

at Repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-00-2-17

9. Eventuelt