



Åben dagsorden
til
mødet i Bestyrelsen i Midttrafik
17. september 2007 kl. 10:00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2008 og oprettelse af en udviklingspulje	1
2	Hørings svar vedr. projektkatalog og budget 2008	4
3	Forventede indtægter i bybuskørslen i Århus Kommune	6
4	Busselskabet Århus Sporveje forventet regnskab 2007	7
5	Busselskabet Århus Sporveje budget 2008	9
6	Forslag til budget 2008 for handicapkørsel	11
7	Harmonisering af regler for handicapkørsel og ny takstmodel	13
8	Endelig vedtagelse af takstforslag for 2008 for Midttrafik	15
9	Ændring i billettyper fra 20. januar 2008	19
10	Proces for Midttrafik vedrørende beslutning om tilslutning til Rejsekortsystemet	22
11	Trafikplan for Midttrafik	24
12	Køreplanprocedure og tidsplan K08	26
13	Orientering om status for aflysninger af køreplanafgange og initiativer til forbedringer af pålideligheden.	28
14	Udtalelse fra Midttrafik om investeringsplan for i privatbanerne	30
15	Møde i følgegruppen vedr. letbaner i Århus-området	35
16	Eventuelt	36

1-21-3-07

1. Budget 2008 og oprettelse af en udviklingspulje

Resumé

Vedlagt er forslaget til budget 2008 og overslagsårene 2009 til 2011 for Midttrafik med tilhørende notater til bestyrelsens godkendelse.

Forslaget om oprettelse af en udviklingspulje foreslås drøftet nærmere på mødet.

Sagsfremstilling

Budget 2008

Vedlagt er materialet til behandling af budgetforslaget for Midttrafik.

Udgangspunktet for det foreliggende budgetforslag er oplægget til samme, drøftet på bestyrelsesmødet 22. juni 2007. Budgetforslaget af juni 2007 er – med nogle få rettelser – efterfølgende sendt til høring ved kommunerne samt Regionen.

- ./ Vedlagt findes kopi af høringssvarene fra kommunerne og Regionen samt sammendrag af høringssvarene.

Som det kan ses af oversigten over indkomne høringssvar, mangler der svar fra en række kommuner. Midttrafik har anmodet om en tilkendegivelse hurtigst muligt, og i det omfang der modtages yderligere høringssvar, vil disse blive forelagt bestyrelsen på mødet 17. september 2007. Administrationen har modtaget en orientering om, at fagudvalget i Hedensted Kommune har indstillet til byrådet, at de tager budgetterne til efterretning, støtter en udviklingspulje og ikke har bemærkninger til harmonisering af takster og billettyper. Byrådet behandler indstillingen 26. september 2007.

I forhold til det foreliggende budgetforslag for Midttrafik er det forudsat, at bemærkningerne fra de manglende kommuner ikke giver anledning til ændringer i budgetforslaget af juni måned.

Som det også fremgår af høringssvarene, er der visse kommuner, der kan godkende det foreliggende budget med forbehold for en endelig godkendelse i kommunens byråd. I disse tilfælde er det i Midttrafiks budgetforslag forudsat, at byrådet godkender budgettet.

Generelt er budgetforslaget godkendt blandt høringsparterne. Region Midtjylland har en række ændringsforslag, primært angående privatbanerne hhv. togdriften, og i mindre grad vedrørende busdriften. Disse ændringer er indarbejdet i det foreliggende budgetforslag.

Århus Kommune har fremsendt et høringssvar, der vil kræve en nærmere dialog med kommunen, hvilket er igangsat og forventes afklaret, inden kommunen vedtager det endelige budget for 2008.

- ./ På baggrund af indkomne høringssvar er juni-budgettet tilrettet i vedlagte reviderede budgetforslag 2008.

Det skal bemærkes, at forudsætningerne om en indtægtstilbagegang er fastholdt i budgetforslaget af september 2007. Det indebærer, at der er foretaget specifikke nedskrivninger af antal solgte billetter og kort i Århus Kommune samt i Regionen på hhv. 1,8 % og 1,0 % for så vidt angår niveauet i 2007. Denne konkrete nedskrivning er forudsat og så at være gældende i 2008 og efterfølgende år.

Henset til den landsdækkende tendens med svigtende passagerer i den kollektive trafik, er der foretaget en yderligere, generel nedskrivning af antallet af solgte billetter og kort på 0,8 % fra og med 2008. Den generelle nedskrivning gælder alle kommuner og Regionen.

Som udgangspunkt er budgettet for 2008 baseret på det vedtagne budget for 2007. Der er så foretaget ændringer ud fra kendte omlægnings af ruter, gennemførte udbud med videre, hvorved basis for budgettet for 2008 er fastlagt.

Budgettet er justeret i forhold til projektkataloget, som det fremgår af særskilt dagsordenspunkt om dette. Der er indregnet den forventede effekt af dieselsafgiftsomlægningen. Århus Kommunes budget er forøget med 8 mio. kr. som følge af en forventet lønsumsafgift. I Århus Kommunes budget er desude tillagt 700.000 kr. i forbindelse med moms på provision for agentsalg.

Det skal bemærkes, at fremskrivningen nu er på 2,2 % og ikke som tidligere 1,9 %. Dette skyldes nye udmeldinger fra Danske Regioner.

Budgettet for 2008 er det bedste bud der kan gives på det foreliggende grundlag. Usikkerheden er relativ stor, idet der blandt andet ikke foreligger erfaringsdata i form af regnskaber eller lignende, som kan være med til at kvalificere budgetforudsætningerne, og være med til at styrke budgetsikkerheden.

Idet det ligeledes er første gang at der opereres med en mere standardiseret proces omkring budgetlægningen og omkring høringsforløbet ved kommunerne og Regionen vedrørende Midttrafiks budget, vil hele processen blive evalueret i samarbejde med kommunerne og Regionen på et teknikermøde primo 2008. Eventuelle forslag til ændringer i processen vil efterfølgende blive forelagt bestyrelsen.

Udviklingspuljen

I forbindelse med høring af forslag til budget for 2008, anmodedes kommunerne og Regionen også om en tilkendegivelse vedrørende forslaget om oprettelse af en Udviklingspulje fra og med 2008.

Midttrafik foreslog at der med virkning fra 2008 oprettes en Udviklingspulje på 10 mio. kr. til særlige projekter og udviklingstiltag af tværgående interesse for kommunerne og Regionen.

Det blev foreslået, at finansieringen i første omgang skulle svare til finansieringen af Etableringspuljen, der er oprettet for 2007, og som herefter bortfalder, og som blev finansieret ved at reducere budgettet til personale, information, markedsføring og it med 10 mio. kr.

Høringssvarene giver ikke en entydig baggrund for en beslutning.

Ud af de i alt 14 indkomne hørings svar, har 9 kommuner tilsluttet sig oprettelsen af udviklingspuljen, 3 kommuner samt Regionen har tilkendegivet en 'betinget' tilslutning, mens Århus kommune ikke kan tilslutte sig forslaget. Hedensted Kommunes fagudvalg støtter som nævnt en udviklingspulje.

De i alt 4 'betingede' tilslutninger til forslaget stammer fra Holstebro Kommune, Region Midtjylland, Horsens Kommune og Herning Kommune.

Holstebro Kommune og Region Midtjylland kan tilslutte sig forslaget under den betingelse, at udgiften kan afholdes indenfor det budget som hhv. Holstebro Kommune og Region Midtjylland har afsat til Midttrafik. Region Midtjylland har dog åbnet for en mulig finansiering ved anvendelse af en del af eventuelle effektiviseringsgevinster ved udbud.

Horsens Kommune kan tilslutte sig forslaget betinget af udfaldet af budgetforhandlingerne.

Herning Kommune kan tilslutte sig forslaget betinget af at udviklingspuljen kun etableres i 2008 og 2009, samt at repræsentantskabet får afgørende indflydelse på anvendelsen af udviklingspuljen.

Århus Kommune har meddelt, at man ikke kan tilslutte sig forslaget med henvisning til den usikre økonomiske situation for den kollektive trafik.

Hørings svarene er såvel i sammendrag som i kopivedlagt som en del af materialet til bestyrelsen som bilag 1.

Administrationen bemærker, at det på dette grundlag er vanskeligt at give en klar indstilling vedrørende udviklingspuljen og opfordrer bestyrelsen til at drøfte sagen. Det er naturligvis forståeligt, at vigende indtægter og en generelt usikker situation for den kollektive trafik, kan føre til tilbageholdenhed i forhold til at påtage sig nye udgiftskrævende aktiviteter, som dog holder sig inden for det tilskud, bestillerne giver i dag. Det skal dog hertil bemærkes, at det vigende passagertal kan skabe et behov for at kunne iværksætte nye initiativer, der kan bidrage til at tiltrække flere kunder.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen godkender udkastet til Budget 2008
- at** bestyrelsen drøfter muligheden for at oprette en udviklingspulje

Bilag

- hørings svarene fra kommunerne og Regionen
- sammendrag af hørings svarene
- Budgetforslag 2008 september

1-34-75-1-21-07

2. Høringssvar vedr. projektkatalog og budget 2008

Resumé

Midttrafiks projektkatalog har sammen med Budget 2008 været i høring ved kommunerne og regionen. Projektkatalog og budgettet revideres ift. høringssvarene.

Sagsfremstilling

./. Projektkataloget for 2008 med tilhørende økonomi har været sendt i høring hos Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen sammen med budgettet for 2008. Vedlagt er en oversigt over høringssvarene vedrørende Budget 2008 og projektkataloget. Heri er påført, hvilke konsekvenser kommunernes og regionens svar vil have for budget 2008.

Mandag 10. september 2007 mangler der stadig svar fra 8 kommuner: Hedensted, Herning, Ikast-Brande, Lemvig, Skive, Struer, Syddjurs og Viborg kommuner. Budgetposterne fra disse kommuner indarbejdes i budget 2008 med forhold for kommunernes godkendelse af projektkataloget.

Odder Kommune kan ikke tilslutte sig projekt 15 - busserne til Odder Gymnasium, som ville medføre en merudgift til kommunen på 80.000 kr. Dette projekt slettes af projektkataloget.

7 kommuner tilslutter sig uden særlige bemærkninger projektkataloget og den tilhørende økonomi. Det drejer sig om Favrskov, Holstebro, Horsens, Norddjurs, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skanderborg og Århus. Dog behandles Skanderborgs Kommunes budget for 2008 først på byrådsmøde 19. september 2007.

Randers Kommune forventer et større arbejde med en kollektiv trafikplan for kommunen i løbet af efteråret og vinteren. Dette projekt er ikke med i projektkataloget, og Randers Kommune foreslår at der afsættes penge i budgettet til dette arbejde. Projektkataloget opdateres med dette projekt. Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke nogen projektbeskrivelse, og derfor kan der ikke laves en vurdering til budgettet.

Samsø Kommune tilslutter sig budget og projektkataloget, men gør opmærksom på at de anser rute 131 Samsø for at være en regional opgave. Sålænge Regionen mener, at ruten er lokal, optræder nettoudgiften for ruten hos Samsø Kommune.

Region Midtjylland har en del kommentarer til materialet, som de finder svært tilgængeligt. Mange projekter findes i projektkatalog men ikke i budgettet. Regionen ønsker, at budgettet opdateres med projektkatalogets økonomi. Det er svært at vurdere ud fra høringssvaret, hvorvidt de tilslutter sig projektkataloget som en helhed eller kun enkelte projekter. Budget 2008 tilpasses de tal, Region Midtjylland selv angiver. Øvrige projekter søges gennemført inden for rammen.

Direktøren indstiller,

- at** Projektkatalog og budget 2008 bliver revideret på baggrund af høringssvarene, og
at der arbejdes videre med projektkataloget.

Bilag

- oversigt over høringssvarene vedrørende Budget 2008 og projektkataloget

1-21-2-07

3. Forventede indtægter i bybuskørslen i Århus Kommune

Resumé

Administrationen orienterer om forventningerne til udviklingen i indtægterne for 2007 for buskørslen i Århus Kommune.

Sagsfremstilling

I forbindelse med fremlæggelsen af budgetforslaget for 2008 i juni måned, var der vedlagt et notat der beskrev den forventede udvikling i indtægterne for 2007.

- ./.
- Administrationen har nu på baggrund af salget i juni og juli måned i Århus Kommune revideret den forventede indtægtsudvikling, som det fremgår af vedlagte notat vedr. opdatering af forventningerne til indtægterne i Århus Kommune.

I forhold til det faktiske salg ligger indtægterne i 2007 nu ikke længere 1,8 % under i forhold til 2005, men 0,5 %. I forhold til 2006 er der tale om en fremgang. I forhold til Budget 2007 vil en fremskrivning baseret på erfaringerne fra 2005 og 2006 betyde mindreindtægter på ca. 2 mio. kr.

Der skal dog understreges, at der stadig er en stor usikkerhed knyttet til indtægtsvurderingen.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- notat vedr. opdatering af forventningerne til indtægterne i Århus Kommune for 2007

1-00-1-07

4. Busselskabet Århus Sporveje forventet regnskab 2007

Resumé

Busselskabet Århus Sporvejes har udarbejdet notat vedrørende forventet regnskab pr. ultimo juni 2007 til orientering.

Sagsfremstilling

./. Busselskabet Århus Sporveje har på baggrund af forbruget pr. ultimo juni 2007 udarbejdet et notat til Århus Kommune med en vurdering af det forventede regnskab for 2007.

Som det også fremgår af notatet, er der en række usikkerhedsmomenter, bl.a. omkostninger til chaufførerne m.v. som gør den samlede regnskabsvurdering vanskelig. Sammenfattende vurderer Busselskabet Århus Sporveje, at det forventede overskud på 11,8 mio. kroner som var forudsat i det oprindelige budget for 2007, vil blive ændret til et samlet underskud på ca. 3,3 mio. kr. i forhold til det reviderede budget.

Merudgifterne vedrører primært den vanskelige rekrutteringssituation, som betyder at der for indeværende mangler godt 60 chauffører. Resultatet er, at der forventes væsentligt større udbetalinger til overarbejde end forudsat i det oprindelige budget.

Herudover må det konstateres, at der også har været store merudgifter i forbindelse med skader i 2007, samt merudgifter til annonceringer og konsulenter.

Notatet vil i overensstemmelse med samarbejdsaftalen mellem Århus Kommune, Busselskabet Århus Sporveje og Midttrafik vil indgå i de nærmere drøftelser omkring det samlede forventede regnskab på området, hvor parterne er enige om, at Midttrafiks administration skal spille en aktiv rolle i økonomiopfølgningen. Særlige fokusområder vil i den forbindelse være nedbringelse af sygefraværet, færre skader samt generelle effektiviseringstiltag.

Direktøren for Busselskabet Århus Sporveje vil på bestyrelsesmødet orientere nærmere om effektiviseringstiltagene.

Det bemærkes, at der aktuelt er drøftelser med Århus Kommune om det forventede produktionsomfang i 2007. Århus Kommune har tidligere og senest i august tilkendegivet en forventning om, at Busselskabet Århus Sporveje produktion i 2007 skal være på ca. 589.000 køreplantimer. Århus Kommune har imidlertid 7. september 2007 oplyst, at man forventer, at produktionen i 2007 skal udgøre ca. 584.500 timer. Dette undersøges nærmere i øjeblikket, men hvis Busselskabet Århus Sporveje afregnes for 584.500 timer, forværres regnskabet med yderligere ca. 1,8 mio. kr. i forhold til bilagets tal.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager det forventede regnskab fra Busselskabet Århus Sporveje til efterretning

Bilag

- forventet regnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje

1-00-1-07

5. Busselskabet Århus Sporveje budget 2008

Resumé

Busselskabet Århus Sporvejes budgetforslag for 2008 forelægges til Bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

Budgetforslaget for Busselskabet Århus Sporveje er udarbejdet på baggrund af den forventede udvikling i 2007, samt de på nuværende tidspunkt kendte ændringer fra 2007 til 2008.

Busselskabet Århus Sporvejes samlede økonomi er primært baseret på et budget for udgifterne til at drive busselskabet med det af politikerne valgte serviceniveau. Samspillet mellem budgettet for Århus Sporveje, Midttrafik og Århus kommunes budgetlægning består forenklet i, at Århus Sporveje vurderer udgiftsbudgettet, mens Midttrafik foretager en vurdering af indtægterne. Nettoresultatet vil være det tilskud – det bestillerbidrag – Århus Kommune herefter skal forholde sig budgetmæssigt til.

- ./. Budgettet for Århus Sporveje er i vedlagte forslag til budget 2008 for Busselskabet Århus Sporvejesammenlignet med basisbudgettet for 2007.

En direkte sammenligning viser, at der budgetteres med merudgifter på ca. 40 mio. kr. fra 2007 til 2008. Som også beskrevet i notatet er hovedforklaringerne følgende.

Der forventes vedtaget en ny lov om bortfaldet af refusionen for dieselaftgift. Lovforslaget er for tiden i høring, men forventes i stort set uændret form at blive vedtaget med effekt for 2008. Der er foretaget forskellige beregninger af effekten for udgiftsniveauet, og Århus Sporveje vurderer at den samlede effekt vil være merudgifter på ca. 26,2 mio. kr. årligt.

En anden større merudgiftspost er øgede administrative udgifter, som skyldes, at Århus Sporveje ikke længere kan benytte en række serviceydelser fra Århus Kommune, og derfor selv skal finansiere denne udgift.

Århus Sporveje har igangsat en række initiativer til effektivisering af driften, bl.a. omfattende arbejdstilrettelæggelse herunder ændrede rutiner i f.m. klargøring, organisations-tilpasning og andre projekter baseret på en gennemgang af udgifterne i busselskabet, herunder også indsats mod sygefraværet. Århus Kommunes administration har været involveret i dette arbejde.

Det skal bemærkes, at budgetforslaget ikke indeholder effekten af det forestående udbud, som dog vil blive indarbejdet, når der foreligger nærmere oplysninger om konsekvenserne.

Budgetforslaget vil i den kommende tid blive drøftet nærmere med Århus kommune, ligesom der pågår en række møder omkring sporvejenes fremtidige struktur og øvrige effekter af det forestående udbud.

Det skal bemærkes, at der er en endnu ikke afsluttet diskussion mellem Århus Kommune og Århus Sporveje Busselskabet om det historiske grundlag for beregningen af udviklingen i bustimeprisen jf. de to tabeller på s. 9 i bilaget. Det er således muligt, at vurderingen af den historiske udvikling vil ændre sig. Budgetforslaget vil i givet fald blive justeret i henhold hertil, men dette vil ikke have betydning for de budgetterede udgifter eller indtægter i 2008 eller for fremstillingen i øvrigt.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender budgetforslaget fra Århus Sporveje

Bilag

- forslag til budget 2008 for Busselskabet Århus Sporveje

1-21-3-07

6. Forslag til budget 2008 for handicapkørsel

Resumé

Administrationen har analyseret forbruget for handicapkørsel i Hedensted, Horsens og Århus kommuner i 2007. Horsens Kommune har meddelt, at man ønsker koordineret kørsel i 2008, mens Hedensted Kommune endnu ikke har besluttet sig. På baggrund af disse forhold forelægges revideret forslag til budget 2008 for handicapkørsel.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 22. juni 2007 blev det besluttet, at de to fremlagte budgetalternativer med koordineret eller ikke-koordineret handicapkørsel skulle udsendes til høring hos Horsens og Hedensted kommuner med anmodning om, at kommunerne beslutter sig for administrationsmodel i 2008. For øvrige kommuner havde Bestyrelsen på mødet i maj 2007 besluttet, at der skal være koordineret kørsel.

Horsens Kommune har tilsluttet sig koordineringsmodellen under forudsætning af indførelse af en rejsegaranti. Som det vil fremgå af dagsordenpunktet vedr. regler og takster i handicapkørsel, vil denne forudsætning blive indfriet. Ved dagsordenens udsendelse er der ikke er modtaget endeligt svar fra Hedensted Kommune. Administrationen har modtaget en orientering om, at fagudvalget i Hedensted Kommune har indstillet til byrådet, at man ønsker handicapkørsel koordineret og at der ikke er bemærkninger til forslaget til takster og regler for handicapkørslen. Desuden ønsker fagudvalget, at Midttrafik skal løse lægekørsel m.m. Byrådet behandler indstillingen 26. september 2007.

Administrationen har analyseret en stikprøve bestående af ca. 5.000 kørselskuponer fra marts og april måned for Horsens og Hedensted kommune. Ud fra denne stikprøve er der lavet en beregning af forventet forbrug i 2007 i disse 2 kommuner samt nye budgetalternativer for 2008 for hhv. koordineret og ikke-koordineret kørsel. Disse tal er sammen med et notat, der beskriver forudsætningerne, sendt til kommunerne.

For Århus Kommune er der foretaget en revurdering, idet årets 8 første måneders faktiske forbrug er blevet opregnet til forventet forbrug i 2007 og fremskrevet til budget 2008.

- ./ På baggrund af forbedret datagrundlag i Horsens og Hedensted kommuner, Horsens Kommunes beslutning om koordineret kørsel samt erfaringerne fra de første 8 måneder i Århus Kommune, har administrationen revideret budget 2008 i de to alternativer - koordineret kørsel i Hedensted Kommune eller ikke-koordineret kørsel i Hedensted Kommune. Som følge af dette er der mindre justeringer for de øvrige kommuner, idet administrationsudgifter fordeles efter turantal. Revideret budget for handicapkørsel
- ./ 2008 vedlægges. Der vedlægges desuden notat med oversigt over høringssvar vedrørende handicapkørsel samt kopi af alle høringssvar, da nogle af disse også forholder sig til budgettet for handicapkørsel.

Revisionerne af budgetalternativerne har betydet følgende i forhold til det forslag, der har været sendt i høring: For Århus Kommune er nettoudgifterne reduceret med 1,2 mio. kr. For Horsens Kommune er nettoudgifterne reduceret med 0,4 mio. kr. For Hedensted Kommune er nettoudgifterne på samme niveau som det tidligere fremsendte budget, men knap 0,5 mio. kr. mindre end forventet forbrug i 2007. Det skyldes, at der er væsentligt færre ture, som dog er til en højere turpris end budgetteret i 2007. Viden om de dyrere ture, stammer fra den omtalte stikprøvegennemgang fra marts og april 2007.

I Midttrafiks samlede budget indgår alternativ 1, dog med forbehold for Hedensted Kommunes beslutning om administrationsmodel. Modtages Hedensted Kommunes beslutning inden mødet i Bestyrelsen, vil der blive orienteret herom på mødet. Når Hedensted Kommunes endelige beslutning er kendt, vil alle kommuner blive orienteret om budget 2008 for handicapkørsel.

Direktøren indstiller,

at budget 2008 godkendes med koordineret kørsel i alle kommuner, med forbehold for Hedensted Kommunes tilslutning. Når Hedensted Kommunes endelige beslutning kendes, sendes det endelige budget til orientering til kommunerne.

Bilag

- revideret budget for handicapkørsel 2008
- oversigt over høringssvar vedrørende handicapkørsel
- kopi af høringssvar vedrørende handicapkørsel

1-47-70-2-07

7. Harmonisering af regler for handicapkørsel og ny takstmodel

Resumé

Forslag til regelharmonisering og nye takster har været sendt i høring ved kommunerne og De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI). De indkomne bemærkninger er drøftet i en arbejdsgruppe med repræsentanter for kommunerne og DSI. På baggrund heraf er der udarbejdet et revideret forslag til regler og takster for 2008.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 25. maj 2007 behandlede bestyrelsen et udkast til regelharmonisering 2008 med en ny takstmodel for handicapkørslen, og det blev besluttet at sende forslaget i høring hos kommunerne og DSI, efter at en arbejdsgruppe med kommunale repræsentanter havde gennemgået forslaget.

Ved dagsordenens udsendelse er der indkommet de bemærkninger, som fremgår af de hørings svar, der også var bilag til dagsordenspunktet om budget 2008 for handicapkørsel. Det skal bemærkes, at nogle af svarene har været politisk behandlet i kommunerne og andre administrativt. Desuden er der nogle kommuner, der ikke har svaret.

./ Arbejdsgruppen med repræsentanter for kommunerne og DSI har drøftet hørings svarene og udarbejdet en revideret oversigt over reglerne for handicapkørsel.

En del af bemærkningerne går på den nye kilometer-baserede takstmodel, som erstatter den tidligere zone-model, med tidligere kommuner og amter som zoner.

Takstforslaget på 3 kr. pr. km. (dog minimum 30 kr.) er tilsigtet at give samme provenu som nu – prisfremskrevet og med indregning af et beløb til rejsegaranti i de tilfælde, hvor svigt ikke skyldes fejl, som vognmanden iht. kontrakterne skal betale for. Samtidigt er der sigtet på ikke at give brugerne totalt set væsentligt større betaling.

Eksisterende data er begrænset, bl.a. som følge af de nuværende 4 forskellige administrationsmodeller i overgangsløsningen. Der er ikke modstand fra kommunerne og DSI mod at ændre princip, så tidligere administrative grænser ikke anvendes i 2008, men konsekvenserne for såvel brugere som provenu er usikre. Derfor anbefaler administrationen, at der foretages evaluering af provenu og brugerreaktioner efter 4 måneder, altså efter april 2008, med inddragelse af kommunerne og DSI. Der vil herefter være mulighed for at justere kilometer-takster og kilometer-grænser for korte, mellemlange og lange rejser, hvis der viser sig at være for store budgetmæssige eller brugermæssige konsekvenser af den nye model.

Korte rejser op til 50 km foregår altid i taxa/minibus, for mellemlange rejser på 50-100 km anvendes handicapegnet tog/bus til en del af rejsen og lille vogn til/fra bus/tog, hvis det er køreplanmæssigt muligt, og der er en væsentlig besparelse for Midttrafik, mens

lange rejser over 100 km kun udføres ved brug af handicapegnet bus/tog til en del af rejsen. (Rejser i Region Midtjylland betragtes dog som mellemlange rejser).

- ./.
- Der vedlægges notat om takstmodellen inkl. taksteksempler, der dels viser nuværende handicaptakst, bustakster og forslag til ny handicaptakster for en række rejserelationer. Fra 2009 skal der være en fælles løsning for handicapkørsel, der skal drøftes i repræsentantskabet i foråret 2008 og besluttes i bestyrelsen. Den planlagte evaluering af takstmodellen kan indgå heri.

Det bemærkes, at taksterne i Århus Kommune fortsat følger bustaksterne.

Direktøren indstiller,

- at** taksterne fastsættes til 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr.
- at** reglerne fastsættes som det fremgår af vedlagte skema
- at** der sker evaluering af takster og regler efter 4 måneder i 2008

Bilag

- revideret oversigt over reglerne for handicapkørsel.
- notat om takstmodellen inkl. taksteksempler

1-25-4-07

8. Endelig vedtagelse af takstforslag for 2008 for Midttrafik

Resumé

Et takstforslag for 2008 med konkrete priser forelå til bestyrelsesmødet i Midttrafik 22. juni 2007. Det blev vedtaget, at det til mødet foreliggende takstforslag for 2008 er grundlaget for de endelige takstforhandlinger med Arriva og DSB samt for høring af regionen samt de 19 kommuner med høringsfrist 24. august 2007. Frem til og med 6. september 2007 har Region Midtjylland samt følgende kommuner afgivet hørings-svar: Favrskov, Herning, Holstebro, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Århus.

Takstforslaget for 2008 indeholder følgende hovedelementer:

Den overordnede målsætning med takstharmoniseringen i 2008 er at de eksisterende 4 prisområder reduceres til 2 prisområder i 2008. Det foreslås, at prisområde Vest i 2008 opretholdes som et selvstændigt prisområde samt at de øvrige tre områder: Midt, Syd og Øst i 2008 bliver til ét samlet prisområde.

Et centralt formål med takstforslag 2008 er at sikre en fortsat harmonisering af priserne i Midttrafiks samlede område.

Med forslaget forudsættes en samlet prisstigning i Midttrafiks område fra 2007 til 2008 på 3 pct., svarende til den stigningsprocent fra 2007 til 2008 på trafikselskabsniveau, som Transport- og Energiministeriet har udmeldt som takststigningsloft for 2008.

På grundlag af den gennemførte høring indstilles takstforslag for 2008 – med de på baggrund af høringen gennemførte justeringer – til bestyrelsens vedtagelse.

Sagsfremstilling

Til bestyrelsesmødet i Midttrafik 25. maj 2007 var udarbejdet notat om "Foreløbige overvejelser vedrørende takstharmonisering i Midttrafik i 2008". På baggrund heraf besluttede bestyrelsen, at der skulle udarbejdes et egentligt takstforslag 2008.

Et egentligt takstforslag for 2008 med konkrete priser forelå til bestyrelsesmødet i Midttrafik 22. juni 2007. Dette forslag er ultimo juni 2007 sendt i høring til regionen og kommunerne med høringsfrist 24. august 2007. Frem til og med 6. september 2007 har Region Midtjylland samt følgende kommuner afgivet hørings-svar: Favrskov, Herning, Holstebro, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Århus.

Der er følgende hovedindhold i det takstforslag som blev sendt i høring ultimo juni 2007:

Den overordnede målsætning med takstharmoniseringen i 2008 er at gøre de 4 nuværende prisområder mere ens set med kundernes øjne. Som led heri foreslås de eksisterende 4 prisområder reduceret til 2 prisområder i 2008. I 2007 er der 4 prisområder:

Midt, Syd, Vest og Øst. Det foreslås, at prisområde Vest i 2008 opretholdes som et selvstændigt prisområde samt at de øvrige tre områder: Midt, Syd og Øst i 2008 bliver til ét samlet prisområde.

Prisområderne Midt, Syd og Øst vil formelt være tre forskellige takstområder med identiske priser. Omkostningerne ved også rent teknisk at lave et sammenhængende prisområde mellem Midt, Syd og Øst vurderes at være større end fordelene, fordi der skal investeres i nyt billetteringsudstyr.

Den samlede vægtede taksstigningsprocent fra 2007 til 2008 for Midttrafiks samlede område udgør nominelt 3,0 pct. med takstforslaget for 2008. Det svarer til den stigningsprocent fra 2007 til 2008 på trafikskabsniveau, som Transport- og Energiministeriet i juni 2007 har udmeldt som takststigningsloft for 2008.

Takstforslag 2008 er søgt udarbejdet, så det så vidt muligt ikke forringer indtægtsgrundlaget for bestillerne. Den ønskede harmonisering mellem prisområderne vil dog nødvendigvis indebære, at bestillerne – som et overgangsfænomen ved takstforslag 2008 – vil blive påvirket relativt forskelligt rent provenumæssigt. Som en gennemsnitsbetragtning forventes Midttrafiks kunder i 2008 at opleve prisstigninger som svarer til de generelle løn- og prisstigninger på forudsat 3,0 pct. Der kan dog konkret være væsentlige variationer i forhold hertil, afhængige af det konkrete prisområde og den konkrete billettype.

Der er med takstforslag 2008 forudsat, at der i Århus fortsat vil være en enhedskontantbillet (4 zoner). Dette skyldes, at de eksisterende billetautomater i bybusserne i Århus ikke kan udstede kontantbilletter med zone- og prisdifferentiering, samt at nye billetautomater til bybusserne i Århus først forventes at blive taget i brug i 2. halvår 2008. Midttrafik fremskynder udskiftningen af billetautomaterne så meget som muligt.

Provenuberegningerne kan - i lighed med takstforslag 2006 - kun foretages på baggrund af samlede tal for bus- og togrejser inden for de eksisterende 4 prisområder. Det indebærer eksempelvis også, at provenukonsekvenserne for den enkelte bestiller ikke særskilt kan beregnes, men forudsættes at svare til provenuskønnet inden for det relevante prisområde (Midt, Syd, Vest og Øst). Den vedtagne indtægtsfordelingsmodel vil tilvejebringe et datagrundlag, som for takstforslaget for 2009 vil gøre det muligt at beregne provenueffekten direkte for den enkelte bestiller.

- ./.
- På baggrund af den gennemførte høring af regionen og kommunerne er foretaget mindre justeringer af høringsversionen af takstforslag 2008 med tilhørende taksttabeller. De justerede taksttabeller for 2008 vedlægges

Der er konkret foretaget følgende 2 justeringer

- Prisen på en 6 zoners børnebillet (i de eksisterende prisområder Øst, Midt og Syd) justeres i forhold til høringsudkastet, således at det sikres, at denne vil være billigere end 3 stk. 2-zoners billetter. Konkret vil prisen på en børnebillet til 6 zoner blive ændret fra 26 kr. til 25 kr.
- Takstrækken for kontantbilletter til børn (i de eksisterende prisområder Øst, Midt og Syd) justeres i forhold til høringsudkastet, så den i udkastet forudsatte struktur med 2 zoners trin ændres til 1 zones trin. Hermed kommer takstrækken for

alle kontantbilletter til børn til at ligne alle øvrige takstrækker i midttrafik, hvor der er et pristillæg for hver ekstra zone.

- ./ Det henvises uddybende til selvstændigt notat vedrørende indkomne høringsvar samt Midttrafiks vurdering heraf.

Som konsekvens af takstforslag 2008 kan der være væsentlige variationer i prisudviklingen mellem de eksisterende prisområder og de enkelte typer af rejsehjemler. Helt overordnet skyldes variationerne, at der med takstforslag 2008 tages endnu et væsentlig skridt hen imod mere ens priser i Midttrafiks samlede område. Med de eksisterende prisforskelle i 2007 vil de nødvendigvis give nogle områder og produkter, hvor der er særligt markante prisudsving.

Overordnet vedrører de relativt største prisændringer de eksisterende prisområder Midt og Syd, jf. bilag B og bilag C. Særligt markant er prisstigningen på kontantbilletter og klippekort for pensionister i det eksisterende prisområde Midt. Stigningen skyldes prisharmoniseringen på tværs af prisområderne, herunder at 2007-priserne på kontantbilletter og klippekort i prisområde Midt ligger på et markant lavere niveau end i prisområderne Syd og Øst.

Det skal dog samtidig bemærkes, at takstforslaget indebærer et prisfald for abonnementskort for pensionister, samt at der fra og med 2008 indføres forsøg med et deltidskort for pensionister i hele Midttrafiks område, jf. særligt dagsordenspunkt vedrørende billettyper.

Der er også en væsentlig prisforhøjelse på voksen-klippekort i det eksisterende prisområde Midt (mellem 3 og 21 pct., afhængig af antallet af zoner). Denne forhøjelse skyldes også prisharmoniseringen.

Herudover vedrører de væsentligste ændringer prisfald i det eksisterende prisområde Syd, jf. bilag C. Også her er forklaringen den prisharmonisering, som forudsættes med takstforslag 2008. En gennemførelse af den prisharmonisering som ligger i takstforslag 2008 vil til gengæld indebære, at der i forbindelse med takstforslagene for de efterfølgende år ikke vil være samme væsentlige variation i prisudviklingen.

Midttrafik deler takstkompetencen med jernbaneoperatørerne DSB og Arriva vedrørende de rejserelationer, hvor Arriva og DSB opererer i Midttrafiks område. Takstforslaget har været drøftet med DSB og Arriva. Der udestår en endelig accept fra DSB og Arriva vedrørende takstforslag 2008. Det materiale, der blev udsendt i høring var godkendt af DSB og Arriva, og høringen har kun givet anledning til mindre justeringer, hvorfor det forventes, at DSB og Arriva kan godkende det endelige forslag.

Direktøren indstiller,

- at** høringsudgaven af takstforslag for 2008 (med tilhørende taksttabeller, bilag A-D) vedtages med følgende ændringer:
- Prisen på en 6 zoners børnebillet (i de eksisterende prisområder Øst, Midt og Syd) justeres i forhold til høringsudkastet, således at det sikres, at denne vil være billigere end 3 stk. 2-zoners billetter. Konkret vil prisen på en børnebillet til 6 zoner blive ændret fra 26 kr. til 25 kr.
 - Takstrækken for kontantbillet til børn (i de eksisterende prisområder Øst, Midt og Syd) justeres i forhold til høringsudkastet, således at høringsforslagets struktur med 2-zoners pristrin ændres til 1-zones pristrin.

Bilag

- notat vedrørende indkomne høringssvar
- justerede taksttabeller for 2008

1-25-4-07

9. Ændring i billettyper fra 20. januar 2008

Resumé

Bestyrelsen besluttede på mødet 22. juni 2007, at sende forslag til harmonisering af billettyper gældende fra 20. jan. 2008, i høring hos Region Midtjylland og hos kommunerne.

Høringen er nu gennemført, og der er afgivet høringssvar. Administrationen har endvidere drøftet forslagene med DSB og Arriva. På den baggrund indstilles konkrete forslag om indførelse af nye produkter og afskaffelse af enkelte produkter fra 2008.

Sagsfremstilling

- ./ Administrationen havde til mødet 22. juni 2007 udarbejdet forslag til ændringer i Midttrafik produktsortiment. Høringssvarene fra kommunerne og Regionen fremgår af vedlagte notat "Høringssvar vedr. billettyper".

Følgende billettyper foreslås afskaffet fra 20. januar 2008:

Omstigningsbilletter i Randers, Silkeborg, Skanderborg og Grenå

Billettypen er ikke længere aktuel på grund af fælles takster i Midttrafik Øst. Kunderne vil i stedet for omstigningsbilletten kunne købe tilkøbsbillet. Der er i høringssvarene ingen bemærkninger til at disse billetter udgår. Omstigningsbilletten skal dog bevares i Århus pga. den særlige "enhedstakst" for kontantbilletter til 1-4 zoner.

Ugeklippekort og dagsklippekort i Randers

Randers kommune har ingen kommentarer til forslaget. Kunderne kan i stedet anvende almindelige klippekort.

Gruppeklippekort i Århus

Århus Kommune har ingen kommentarer til afskaffelsen af korttypen. Som erstatning for gruppeklippekortet, kan kunderne henvises til enten at købe almindelige klippekort.

Billettyper der bevares:

Samsøbillet

Samsø kommune har meddelt Midttrafik, at man ønsker at bevare denne billettype, og at billetpriserne skal være uændrede fra jan. 2008.

2-klipskort

DSB og Arriva sælger også 2-klipskort i den landsdækkende togtrafik. Både DSB og Arriva har udtrykt ønske om at 2-klipskortet bevares som billettype i Midttrafik Øst.

Støttede kort i Århus og Randers

Både Århus og Randers Kommuner har i hørings svaret oplyst, at de ønsker at fortsætte ordningen med støttede kort. Århus kommune fortsætter med "støttede" abonnementskort til børn i 3 og 4 zoner. Århus Kommune har ønsket følgende priser for 3 zoner henholdsvis 4 zoner til kr. 255,- og kr. 275,-. Randers Kommune har ikke oplyst priserne endnu.

Billettyper der foreslås indført fra 20. jan. 2008:

Dagbillet

I prisområde Midt og Øst sælges dagbilletter som er gyldige i 24 timer. Denne billettype findes ikke i Vest og Syd.

Det foreslås, at der indføres følgende

- Dagbillet, der er gyldig i prisområde Øst, Syd og Midt
- Dagbillet der kun er gyldig i Vest.

Dagbilletten er kun gyldig til rejser i bus. Denne begrænsning er nødvendig fordi Midttrafik deler takstkompetencen med DSB og Arriva. DSB og Arriva ønsker ikke at lade dagbilletten være gyldig til lange togrejser i Midttrafik, da DSB og Arriva så vil få et stort indtægtstab.

Institutionsklippekort

Det er besluttet, at indføre et institutionskort som et "abonnementskort" i Midttrafik. Prisen for et abonnementskort til institutioner er høj, og som supplement til dette foreslås indført et klippekort til institutioner. Der er i hørings svarene ingen indvendinger mod et institutionsklippekort.

Deltids abonnementskort til pensionister

Dels som et udviklingstiltag i Midttrafik og dels som en følgevirkning af takststigningerne i prisområde Midt, foreslås indført et deltids abonnementskort til pensionister i hele Midttrafik.

Silkeborg og Århus kommune har i hørings svaret foreslået, at deltids abonnementskortene bør indføres for alle kundegrupper, således som ordningen allerede forefindes i Århus Kommune.

Administrationen vurderer, at indførelse af deltid abonnementskort for alle kundegrupper i hele Midttrafik, vil få stor økonomisk betydning for passagerindtægterne og dermed finansieringstilskuddet fra bestillerne. Skønsmæssigt vurderes, at ca. 25 % af de passagerindtægter der eksempelvis tilfalder Region Midtjylland, kommer fra salg af abonnementskort til voksne. Det foreslås derfor, at deltidskortet kun indføres til pensionister i 2008. Det foreslås dog, at den nuværende ordning opretholdes i Århus Kommune, således at der i Århus Kommune fortsat vil være et deltidssabonnementskort gyldigt til alle voksne, et til pensionister og et deltidssabonnementskort gyldigt til børn. Erfaringerne fra 2008 forelægges for bestyrelsen, med henblik på at vurdere om deltidskort senere skal indføres for alle kundegrupper.

Deltids abonnementskortet til pensionister kan ikke bruges i myldretiden, dvs. mandag-fredag mellem kl. 7.00 – 8.30 og kl. 15.00 – 17.00. Lørdag, søndag og helligdage kan deltidskortet bruges hele dagen.

De konkrete priser fra 2008 for dagbilletten, institutionsklippekortet og deltidskortet m.v. forelægges bestyrelsen senere.

Direktøren indstiller,

- at** omstigningsbilletter i Randers, Silkeborg, Grenå og Skanderborg udgår.
- at** ugeklippekort og dagsklippekort i Randers kommune udgår.
- at** gruppeklippekort i Århus Kommune udgår.
- at** Samsø billetten bevares og prissættes som ønsket af Samsø Kommune.
- at** 2-klipskortet i prisområde Øst bevares.
- at** støttede kort bevares og prissættes som ønsket af Århus Kommune.
- at** støttede kort bevares og prissættes som ønsket af Randers Kommune.
- at** der indføres dagbilletter der er gyldige til rejser i bus i prisområde Øst, Midt og Syd.
- at** der indføres dagbilletter der er gyldige til rejser i bus i prisområde Vest.
- at** der indføres deltids abonnementskort til pensionister i alle prisområder. For Århus Kommune vil der herudover fortsat være deltidsabonnementskort for alle voksne og børn.

Bilag

- Hørings svar vedr. billettyper

1-25-5-07

10. Proces for Midttrafik vedrørende beslutning om tilslutning til Rejsekortsystemet

Resumé

Bestyrelsen har tidligere drøftet indførelse af Rejsekortet i Midttrafik. Der fremlægges forslag til tidsplan for en beslutning om dette i Midttrafik.

Sagsfremstilling

Til bestyrelsesmødet i Midttrafik 22. juni 2007 var der en drøftelse af den mulige indførelse af Rejsekortet i Midttrafiks område. Det blev besluttet at:

- Der udredes de nærmere vilkår for indførelse af rejsekort i Midttrafik med henblik på fremlæggelse af beslutningsgrundlag i anden halvdel af 2007.
- Funktionerne i Rejsekortet beskrives nærmere.
- De finansieringsmæssige muligheder (lånemulighederne) i forbindelse med evt. deltagelse skal nærmere afklares.
- Midttrafik sender beslutningsoplæg vedr. rejsekortet i høring hos bestillerne inden endelig beslutning.

I henhold til tidsplan fra Rejsekort A/S forventes der opstart af pilotdrift for rejsekortet i slutningen af 2007 (strækningen Holbæk – Høje Tåstrup), hvorefter systemet tages i brug i Movias område (øst for Storebælt) i løbet af 2008. Derefter udbredes systemet til resten af landet i det omfang trafikskaberne vest for Storebælt allerede har eller vil træffe beslutning herom.

Midttrafik deltager aktuelt i rejsekortssamarbejdet via den investering, som Midttrafik har overtaget fra VAT. Som følge heraf har Midttrafik påtaget sig betalingsforpligtigelser svarende til 40 pct. af VAT's andel. Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på i alt ca. 9,5 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland. VAT havde forudsat at finansiere sin forpligtelse via sin egenkapital, som blev udloddet til kommunerne og amtet ved VAT's nedlæggelse 31. december 2006.

Midttrafik har – i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikskab - igangsat et arbejde med udarbejdelse af en business case, som kan belyse fordele og ulemper ved en fuld tilslutning til Rejsekortsystemet, herunder særligt de økonomiske konsekvenser. Heri vil bl.a. indgå en nærmere vurdering af i hvor stor en andel af Midttrafiks busser, der skal anvendes rejsekortudstyr samt beskrivelse af en hensigtsmæssig tidsplan for indførelse af rejsekortet.

Resultatet af business casen vil blive udsendt til bestyrelsen forud for bestyrelsesmødet 26. oktober 2007, hvor der er planlagt en temadrøftelse om Rejsekortet. Såfremt der i bestyrelsen måtte være ønske herom, vil det - som en del af temadrøftelsen – væ-

re muligt at invitere en repræsentant fra Rejsekort A/S, som kan præsentere rejsekortet, besvare spørgsmål m.v.

Der vil blive foretaget en høring hos bestillerne vedrørende mulig deltagelse i rejsekortprojektet. Af hensyn til den samlede tidsplan, jf. nedenfor, vil det være nødvendigt at igangsætte høringen forud for bestyrelsesmødet den 26. oktober 2007. Forventet høringsfrist for bestillerne er 9. november 2007. Bestyrelsens stillingtagen på mødet 26 oktober 2007 vil blive meddelt bestillerne umiddelbart efter bestyrelsesmødet og således undervejs i høringsperioden.

Den tidsmæssige milepæl for Midttrafik er en endelig bestyrelsesbeslutning om deltagelse i Rejsekortet på mødet 23. november 2007. Det er væsentligt, at bestyrelsen træffer sin endelige beslutning om deltagelse i på dette møde. Det skyldes, at Midttrafik har mulighed for at opnå en rabat på ca. 20 pct. af den del af den samlede rejsekortudgift som vedrører selve rejsekortudstyret i busser m.v. såfremt Midttrafik inden 1. december 2007 gives besked om deltagelse til Rejsekort A/S. Det er principielt muligt for Midttrafik at foretage tilmelding til rejsekortsamarbejdet på et senere tidspunkt, men det vil indebære en unødvendig merudgift til den del af den samlede rejsekortudgift som vedrører selve rejsekortudstyret i busser m.v. Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt et nærmere skøn over den del af den samlede rejsekortudgift som vedrører selve rejsekortudstyret i busser m.v. Der foreligger følgelig heller ikke et gennemarbejdet skøn over hvor stort et beløb rabatten på 20 pct. svarer til. På grundlag af et umiddelbart skøn vurderes det med væsentlig usikkerhed, at rabatten er i størrelsesordenen 12-15 mio. kr.

Det understreges, at 1. december 2007 er væsentlig i forhold til Midttrafiks principielle stillingtagen om deltagelse i rejsekortprojektet. De nærmere kontraktlige detaljer, herunder præcis hvilket udstyr der skal installeres i hvilke busser m.v. skal først efterfølgende aftales mellem Rejsekort A/S og Midttrafik.

Det kan oplyses, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet har meddelt, at der er mulighed for at finansiere rejsekortet helt eller delvist gennem ekstraordinær låntagning.

./ Der vedlægges brochure om Rejsekortet.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen drøftes
- at** bestyrelsen tager stilling til hvor vidt der på bestyrelsesmødet den 26. oktober 2007 ønskes en gennemgang af rejsekortprojektets organisatoriske opbygning og rejsekortets funktioner m.v. af en repræsentant fra Rejsekort A/S.

Bilag

- brochure om Rejsekortet

1-34-75-1-21-07

11. Trafikplan for Midttrafik

Resumé

Midttrafik er i gang med at udarbejde en trafikplan for Region Midtjylland og de 19 kommuner, som tager udgangspunkt i Statens Trafikplan og Midttrafiks visioner og mål. Foreløbig er en tidsplan og indholdsfortegnelse klar til Bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

I henhold til Lov om trafikkselskaber (Lov nr. 582 af 24. juni 2005), skal Midttrafik med udgangspunkt i Statens Trafikplan mindst hvert 4. år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikkselskabet.

I efteråret 2007 forventes Staten at sende 1. udkast til Trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, i høring.

- ./ Midttrafik har valgt at igangsætte arbejdet med Trafikplanen allerede nu, således den kan udarbejdes sideløbende med Statens Trafikplan, og således at den endelige Trafikplan for Midttrafik kan forelægges Bestyrelsen til godkendelse i oktober 2008 - jfr. vedlagte Forslag til tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan i Midttrafik .

Midttrafiks Trafikplan skal udarbejdes i samarbejde med Region Midtjylland og kommunerne i regionen. Der er nedsat en trafikplangruppe med embedsmænd fra Region Midtjylland samt fra Århus, Herning, Horsens, Struer og Favrskov kommuner. De nævnte kommuner repræsenterer alle kommuner i regionen. Midttrafik inddrager løbende denn gruppe i udarbejdelsen af Trafikplanen.

Trafikplanen skal også blive til i et samspil med borgere, virksomheder m.m.; det er der endnu ikke indarbejdet forslag til. Ligeledes ønskes drøftet, hvilken rolle Bestyrelsen skal have.

Trafikplanen for Midttrafik skal omfatte de opgaver, som trafikkselskabet i henhold til lov om trafikkselskaber er pålagt, og som Midttrafik kan påtage sig efter aftale med de enkelte bestillere:

- 1) Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) Fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) Privatbaner.

Trafikplanen tager udgangspunkt i Midttrafiks visioner og mål.

- ./ Forslag til indholdsfortegnelse for Trafikplanener vedlagt.

Bestyrelsen har på tidligere møder fået forelagt "projektkatalog", som er den årlige ud-møntning af de indsatsområder, som på sigt vil fremgå af Trafikplanen. Projektkataloget skal derfor revideres årligt med udgangspunkt i den vedtagne Trafikplan.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik arbejder videre med udarbejdelsen af Trafikplanen i henhold til den foreslåede tidsplan og indholdsfortegnelse.

Bilag

- Forslag til tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan i Midttrafik
- indholdsfortegnelse for Trafikplanen

1-30-75-1-23-07

12. Køreplanprocedure og tidsplan K08

Resumé

Administrationen har fremsendt tidsplaner for større køreplanprojekter og for køreplanjusteringer til samarbejdspartnere, med fokus på de ruter, som indgår i Midttrafiks projektkatalog.

Sagsfremstilling

Køreplanprocedure

Midttrafik skal arbejde for en sammenhæng i det kollektive trafiknet i Region Midtjylland. Det regionale rutenet skal primært dække større pendlerstrømme og betjening af regionale rejsemål i øvrigt. Den lokale trafikbetjening skal hænge sammen med den overordnede kollektive trafik og tilbyde borgerne transportmulighed til lokale rejsemål. Midttrafik og bestillerne samarbejder og er i tæt dialog om planlægning og bestilling af den lokale og regionale kollektive trafik for at sikre sammenhæng og helhed i betjeningen.

Midttrafiks køreplanprocedure for K08 skal sikre flere kunder i den kollektive trafik. I den foreslåede køreplanprocedure er der valgt at arbejde med større køreplanprojekter hvert år, hvor Midttrafiks bestillere bestemmer, hvilke køreplanprojekter de ønsker gennemført. Køreplanprojekterne udgør det samlede arbejdsprogram for Midttrafiks køreplanlægning. De ruter, som ikke indgår i større køreplanprojekter, fortsætter enten uændret, eller der foretages mindre justeringer, hvis der er u hensigtsmæssigheder eller fejl i de nuværende køreplaner. Hensigten er, at Midttrafik primært bruger sine ressourcer på de større projekter frem for på mindre årlige tilpasninger af alle ruter.

Tidsplan for køreplanlægningen

Køreplanændringer sker som hovedregel til køreplanskiftet ved sommerferiens begyndelse for folkeskolerne, og køreplanerne skal af hensyn til kontrakter med vognmændene og trykning være færdige 3 måneder før køreplanskiftet, dvs. i slutningen af marts. Der kan også ekstraordinært være et køreplanskifte i januar måned samtidig med DSB og Arriva for de busruter, som er tæt koordineret med togene. I øvrigt kan det aftales mellem bestillerne og Midttrafik, at der gennemføres projekter for andre ruter ved køreplanskiftet i januar eller til et andet aftalt tidspunkt.

Hvert år i april måned sender Midttrafik et katalog med forslag til det kommende års projekter i høring hos bestillerne.

Bestillerne skal i maj måned give Midttrafik en tilbagemelding på, hvilke projekter de ønsker, der skal indgå i det kommende arbejdsprogram for Midttrafik og dermed i det kommende års budgetlægning. Kataloget vil indeholde en beskrivelse af de større køreplanprojekter og oplæg til analyser af betjeningsprincipperne i et givet område. Kataloget indeholder også de projekter, der løbende er drøftet med bestillerne, men ikke fastlagt til gennemførelse på et bestemt tidspunkt og de køreplanprojekter og analyser, der er programsat til et senere køreplanskifte. Endelig indeholder kataloget de projekter, der skal gennemføres i henhold til trafikplanen for Midttrafik.

I slutningen af juni måned beslutter Midttrafiks bestyrelse på baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne et arbejdsprogram for køreplanlægningen frem til det kommende køreplanskifte, der så vidt muligt omfatter ønskerne fra bestillerne.

I perioden fra juli til november udarbejdes de detaljerede projektbeskrivelser, køreplanforslag, konsekvenser for kunderne og mere detaljerede vurderinger af de økonomiske konsekvenser for hvert enkelt projekt i arbejdsplanen. I dette arbejde indgår passager-tællinger og kunde- og borgerhenvendelser. I perioden indgår bestillerne i et tæt samarbejde med Midttrafik, og de berørte entreprenører inddrages i planlægningen. I november og december skal projekterne og de konkrete køreplaner forelægges bestillerne til godkendelse.

I januar måned gennemføres en målrettet offentlig høring for de større køreplanprojekter, hvor også uddannelsesinstitutioner og andre interesseorganisationer høres. Midttrafik behandler evt. indkomne bemærkninger og reviderer køreplanerne. Bestillerne skal tage stilling til det reviderede oplæg til køreplaner senest i midten af marts.

Midttrafik tilrettelægger ved gennemførelse af større køreplanprojekter en opfølgning på resultaterne. Opfølgningen kan afhængig af projektet bestå af passagertællinger, kundeundersøgelser og økonomiske konsekvenser. Opfølgningen kan strække sig over et eller flere år afhængig af de forventninger, der er til indkøringsperioden, og indgår i projektplanen for hvert enkelt projekt.

Særligt gælder for køreplanproceduren af rabatruter, at det er kommunerne selv, som står for administrationen og planlægningen af kørslen.

Erfaringerne for det første halvår af 2007 med arbejdet med køreplanlægningen af ruter, som allerede er i Midttrafiks planlægningssystem viser, at det er meget vigtigt, at der er fokus på overholdelse af den aftalte tidsplan for at sikre en effektiv opgaveløsning.

- ./. Detaljeret tidsplan for 2008 for større køreplanprojekter, for de årlige mindre køreplanjusteringer samt for rabatruterer vedlagt som bilag.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning
- at** bestillerne informeres om køreplanproceduren

Bilag

- tidsplan for 2008 for større køreplanprojekter
- mindre køreplanjusteringer
- rabatruter

1-30-75-3-2-07

13. Orientering om status for aflysninger af køreplanafgange og initiativer til forbedringer af pålideligheden.

Resumé

På seneste bestyrelsesmøde blev der givet en status over aflysninger af køreplanafgange. Der er fortsat en del aflysninger især hos Arriva, som pr. 1. september 2007 har overtaget Veolia. Arriva og Midttrafik arbejder på forbedringer.

Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen fik på mødet 17. august 2007 en status over antallet af aflysninger. Der vedlægges ny status, som indeholder data frem til og med 5. september 2007 for aflysninger og forsinkelser på de regionale ruter i Midttrafik Øst, og aflysninger ved Busselskabet Århus Sporveje frem til 31. august. Som det fremgår, er der sket en forbedring hos Århus Sporveje, Busselskabet, mens Veolia, som fra 1. september 2007 er overtaget af Arriva, fortsat har mange aflysninger. Også i de seneste dage fra 5. september og til dagsordenens udsendelse har der været mange aflysninger.

Midttrafik har 5. september 2007 haft et opfølgingsmøde med Arriva, som oplyste at problemet er, at Arriva pt. mangler 26-27 chauffører ud af 300. De chauffører, de har, kan ikke blive ved med at påtage sig dobbelt-arbejde.

Arriva skaffer flere chauffører ved:

1. Forslag om at anvende tyske chauffører i Midttrafik. De skal lære dansk på niveau 2 på 9 måneder og vil kunne betjene billetmaskiner. Midttrafik ser positivt herpå og har indgået aftale herom.
2. Rekrutteringskampagne, hvor blandt andet indgår at Arriva betaler løn under uddannelse.
3. Arriva sender materiale til Midttrafik, som via hjemmeside prøver at rekruttere chauffører. Samtidigt videresender Midttrafik evt. uopfordrede ansøgninger om et job som chauffør til Arriva.

Lovgivningen giver ikke umiddelbart mulighed for at Arriva kan udlåne busser til andre vognmænds chauffører.

Desuden arbejder Arriva med organisationen. Der afholdes nyt opfølgingsmøde 24. september 2007, hvor Arriva vil fortælle nærmere herom.

For at klare den akutte situation prøver Midttrafik i samarbejde med Arriva finde vognmænd, der i op til 3 måneder vil udføre nogle faste ture på Arrivas ruter for at mindske antallet af aflysninger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- aflysninger og forsinkelser på de regionale ruter i Midttrafik Øst
- aflysninger ved Busselskabet Århus Sporveje

1-30-75-2-1-07

14. Udtalelse fra Midttrafik om investeringsplan for i privatbanerne

Resumé

Region Midtjylland har bedt Midttrafik og de to privatbaner om en udtalelse om investeringsplan for privatbanerne 2007 - 2020.

Investeringsplanen er opdelt i tre faser. Første fase vedrører investeringer i infrastruktur. Fase 2 og 3 vedrører investeringer i togmateriel.

Midttrafik og privatbanernes bestyrelser anbefaler at fase 1 gennemføres som beskrevet og planlagt. Investeringerne i infrastrukturen er uafhængig af investeringerne i togmateriel og spormoderniseringen på Odderbanen er påkrævet snarest for at fastholde sikker drift.

Set i lyset af de fortsatte vanskeligheder med realisere samdrift af Odderbanen og Gre-naabanen ved at overføre tog fra Svendborgbanen og fremdriften i planerne for at realisere letbanedrift fra 2015 foreslår Midttrafik, at der sker en revision af fase 2 og 3.

Sagsfremstilling

Forberedelsesudvalget for Region Midtjyllands afgav i forbindelse med aftale om budget 2007 en hensigtserklæring om udarbejdelse af en investeringsplan for de to privatbaner. Forslaget til investeringsplan er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Region Midtjylland, Midttrafik samt direktørerne for de to baner. Investeringsplanen har været forelagt Region Midtjyllands forretningsudvalg, som har taget den til foreløbig orientering. Forretningsudvalget besluttede at behandle investeringsplanen igen, når der foreligger tilkendegivelser fra bestyrelserne for Midttrafik og de to baner.

./. Regionsrådet har derfor med brev af 29. juni 2007 anmodet Midttrafik om en udtalelse vedr. oplæg til investeringsplan for privatbanerne i perioden 2007 - 2020.

Midttrafik anmodes om at tage stilling til investeringsplanen for 2008 - 2020, herunder den foreslåede faseopdeling samt et foreløbigt forslag til finansieringsplan som også er vedlagt henvendelsen. Endelig anmodes Midttrafik om en vurdering af investeringsplanen i forhold til gennemførelse af letbaneprojektet i Århus-området.

Region Midtjylland har foretaget en faseopdeling af investeringsplanen.

Fase 1. Investeringer i infrastrukturen

Fase 2. Midlertidig indsættelse af nyt materiel på Odderbanen m.h.p. samdrift med Gre-naabanen og senere letbanedrift

Fase 3. Indsættelse af nyt materiel på de begge baner

Midttrafik kan tilslutte sig denne faseopdeling.

- ./ Midttrafik har anmodet de to privatbaners bestyrelser om bemærkninger til planen. Planen er nu behandlet i begge privatbanebestyrelser. Udtalelse fra HHJ vedr. investeringsplan for privatbanerne af 22. august 2007 og udtalelse fra Lemvigbanen om investeringsplan for privatbanerne af 17. august 2007 vedlægges.

Fase 1. Investeringer i infrastrukturen

Investeringsplanen bygger på planerne fra de afgivende myndigheder, Århus Amt og Ringkøbing Amt. Investeringsplanen tager endvidere hensyn til Region Midtjyllands ønske om fokus på sikkerheden på Lemvigbanen. Ud over færdiggørelsen af fjernstyringsanlægget på banen er der indarbejdet en ramme til nedlæggelse af usikrede overkørsler.

Begge privatbaner kan tilslutte sig forslaget til fase 1.

Det er administrationens opfattelse, at gennemførelse af spormoderniseringen på Odderbanen, som planlagt i 2008 er nødvendig for at sikre driften på banen. Spormoderniseringen skal gennemføres uanset, at der senere beslutes at køre med letbanetogsæt på Odderbanen. De væsentligste yderligere investeringer i forbindelse med overgang til letbanetog vil være ombygning af perroner til lavere indstigningshøjde, evt. ny(e) krydsningsstationer og ombygning af sporskifter.

Cowi har tidligere er anslået ombygning af perroner til ca. 11 mio. kr. for Odderbanens vedkommende. Midttrafik har ikke på nuværende tidspunkt en vurdering af øvrige omkostninger til investeringer i tilpasninger af infrastrukturen på Odderbanen ved overgang til letbanedrift. Tilpasningerne vil bl.a. afhænge af de regler og normer for letbanedrift, som senere vil blive fastlagt. Det er samtidig ikke afklaret, hvordan udgifterne til investeringer i letbaner i Århus-området vil blive fordelt mellem stat, region og kommuner. Infrastrukturinvesteringer i forbindelse med etablering af letbanedrift er derfor ikke indarbejdet i investeringsplanen.

Fase 2. Midlertidig indsættelse af nyt materiel på Odderbanen frem til letbanedrift.

Planen for midlertidig indsættelse af materiel på Odderbanen bygger på planlægningen fra afgivende myndighed, Århus Amt.

I forbindelse med udmøntningen af nærbaneforliget i 2001 var det planlagt, at leasede Desirotog fra Svendborgbanen skulle overføres til samdrift af Grenaabanen og Odderbanen ved udgangen af 2004, når DSB havde fået leveret nye IC2 togsæt. Disse togsæt skulle fungere frem til en 2012, hvor det var Århus Amts og Århus Kommunes indstilling, at de skulle erstattes af togsæt, der kunne indgå i en letbanelignende drift langs havnen i Århus.

Hvis Region Midtjylland ønsker at fortsætte denne planlægning bør fase 2 nu justeres på baggrund af udviklingen i mulighederne for at overflytte togsæt fra Svendborgbanen og beslutningerne omkring letbanedrift i Århus-området.

Leveringen af IC2 togsæt er som bekendt blevet forsinket. Senest udmeldte officielle dato for levering af IC2 har hidtil været medio 2008. Det er fortsat Trafikministeriets plan, at MR-tog på Grenaabanen først skal udskiftes med Desirotog fra Svendborgbanen, når DSB får leveret nye IC2 tog. Midttrafik og Odderbanen vurderer nu, at det ikke er realistisk at planlægge med, at Svendborgtogene kan frigøres til samdrift i 2008/2009. Hvis denne materielstrategi fortsat skal følges, bør der planlægges med, at Y-togsbetjeningen

vil være nødvendig på Odderbanen i en længere periode. Usikkerheden om togleverancerne og usikkerhed om mulighederne for at indgå en økonomisk forsvarlig aftale med DSB om samdrift betyder, at der må lægges en robust materielstrategi for driften på Odderbanen.

For at opnå sikker drift bør det overvejes at leje/købe et eller flere nyere Y-togsæt af dem, der er eller bliver udfaset i Nordjylland og Vestsjælland. Odderbanen vurderer foreløbigt, at det vil koste 20 - 26 mio. kr at sikre Y-togsdriften frem til 2015. Odderbanen har i en årrække brugt ca. 2 mio. årligt på levetidsforlængelse.

På baggrund af statens indtræden i finansieringen af VVM for første etape af letbanen og de politiske tilkendegivelser fra Region Midtjylland og kommunerne i letbanesamarbejdet arbejdes der nu med et tidsperspektiv for åbning af første etape af letbanen i 2015. Den midlertidige løsning for togsæt på Odderbanen bør derfor planlægges helt frem til indsættelse af letbanetogsæt i 2015.

Hovedindholdet af en revideret plan, for fase 2 er således:

- Y-togsdriften fortsættes på Odderbanen indtil staten kan overføre Svendborgbanens togsæt til Grenaabanen/Odderbanen. Odderbanen skal på grund af usikkerhed om iværksættelse af samdriftsprojektet sikre, at der kan være stabil drift med Y-togsæt frem til 2015.
- Samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen gennemføres - forudsat at der kan indgås en økonomisk forsvarlig aftale med DSB - frem til 2015 med leasede tog fra Svendborgbanen fra det tidspunkt, hvor de frigøres.
- Der anskaffes nye letbanetogsæt i 2015.

Den reviderede plan betyder, at nye tog på Odderbanen igen udskydes, og at det fortsat vil være meget usikkert, hvornår der kan indsættes nye tog. På den anden side er planen konsistent i forhold til de hidtidige beslutninger om etablering af samdrift og planerne om etablering af letbanedrift i Århus-området og statens planlægning m.h.t. Grenaabanen. Planen vil endvidere sikre at driften på Odderbanen kan fortsættes uafhængig af den statslige planlægning og DSB's planlægning.

Alternativer for fase 2

Odderbanens bestyrelse har tilkendegivet, at den ønsker en aftale, der kan sikre nye tog til Odderbanen hurtigst muligt. Bestyrelsen har bedt direktionen om - i samråd med Midttrafik - at udarbejde et notat om toganskaffelse til drøftelse på et kommende bestyrelsesmøde d. 30. oktober 2007.

Umiddelbart ser Midttrafiks administration to muligheder.

- A. Region Midtjylland/Midttrafik indleder politiske drøftelser med staten m.h.p., at man sammen med staten leaser nye togsæt snarest og opgiver overførslen af Svendborgtogene.
- B. Odderbanen anskaffer nye tog, der kan indgå i samdrift med Grenaabanen sammen med de tog, som staten til sin tid overfører til Grenaabanen.

Odderbanen har to optioner på køb af tog. Der er en option på de Desirotogsæt, der er indsat i Nordjylland og en option på de Lint-togsæt, der indsættes på privatbanerne på Sjælland. Det kan overvejes at anskaffe et antal af disse togsæt til

Odderbanen. Der skal minimum regnes med et års leveringstid fra ordreafgivelse. Denne strategi kan samtidig være en løsning på den fremtidige toganskaffelse på Lemvigbanen. Togsættene kan overføres til Lemvigbanen, når letbaneprojektet gennemføres i Århus-området.

Indsættelse af letbanetogsæt på Odderbanen har været nævnt som en mulighed. Der vil i givet fald være en lang række spørgsmål vedrørende godkendelser og anskaffelse af letbanetogsæt, der skal afklares. Løsningen vil kræve investeringer i perronanlæg og infrastruktur, statslig godkendelse af køretøjer og godkendelse af kørsel med letbanetog på Odderbanen og på det sikrede område på Århus H.

Hertil kommer, at anskaffelse af letbanetog i 2015 må forventes at skulle ske ved udbud. Hvis der anskaffes letbanetogsæt til Odderbanen nu, kan det blive meget vanskeligt at afsætte dem i 2015, hvis de ikke passer ind i den materielstrategi, der vælges for letbanen til den tid. Dette vil også afspejle sig i en evt. leasingaftale.

Administrationen vurderer, at det vil være meget vanskeligt at sikre nye tog til Odderbanen hurtigst muligt ad denne vej. Hvis mulighederne for gennemførelse af forslaget skal belyses nærmere, vil det kræve inddragelse af Trafikstyrelsen og ekstern konsulentassistance.

Administrationen indstiller, at der på baggrund af ændrede forudsætninger udarbejdes et revideret forslag til fase 2. På baggrund af indstillingen fra Odderbanens bestyrelse indstilles samtidig, at der udarbejdes et alternativt forslag, som i hovedtræk svarer til ovenstående alternativ B. Region Midtjyllands administration inddrages i arbejdet.

Når det reviderede forslag og alternativet foreligger foreslås det, at Midttrafiks formand, formanden for regionsrådet og formanden for Odderbanen anmoder trafikministeren om en politisk drøftelse af mulighederne.

Der udarbejdes herefter et endeligt forslag til fase 2 og 3. Lemvigbanens bestyrelse har udtrykt betænkelighed ved udskydelsen af materielanskaffelsen til 2016. Lemvigbanens redegørelse for problemstillinger ved udskydelse af materielanskaffelsen til 2016 vil blive inddraget i arbejdet.

Det foreslås, at Midttrafiks stillingtagen til en finansieringsplan afventer nyt forslag til fase 2 og 3.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik anbefaler, at Regionsrådet snarest træffer beslutning om iværksættelse af fase 1, så der ikke sker yderligere udsættelse af den nødvendige spormodernisering på Odderbanen.
- at** Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland udarbejder et revideret oplæg til fase 2 og 3. Herunder et alternativ, hvor der hurtigst muligt anskaffes nye tog til Odderbanen med mulighed for at flytte disse tog til Lemvigbanen, når etape 1 af letbanedriften i Århus-området gennemføres.
- at** formanden for Midttrafik, formanden for regionsrådet og formanden for Odderbanen anmoder trafikministeren om en drøftelse af ovennævnte muligheder.

Bilag

- brev af 29. juni 2007
- Udtalelse fra HHJ vedr. investeringsplan for privatbanerne af 22. august 2007
- udtalelse fra Lemvigbanen om investeringsplan for privatbanerne af 17. august 2007

1-7-1-07

15. Møde i følgegruppen vedr. letbaner i Århus-området

Resumé

Der orienteres om status på letbaneprojektet, og Bestyrelsen bedes drøfte på hvilken måde, der skal tages kontakt til de politiske ordførere.

Sagsfremstilling

./. Der er afholdt møde i den politiske følgegruppe vedr. letbaner i Århus-området. Referat fra møde i følgegruppen den 30. august 2007 vedlægges til Bestyrelsens orientering.

Der var fra følgegruppen stor fokus på arbejdet med de de etaper af letbaneudbygningen, der følger efter etape 1. Følgegruppen ønsker, at arbejdet med konkretiseringen af disse etaper fremskyndes, så de kan indarbejdes i den kommunale planlægning og igangsættes hurtigt efter en beslutning om 1. etape i 2010.

Følgegruppen var samtidig enig i, at VVM for den foreslåede etape 1 skal gennemføres hurtigst muligt, da den er grundlaget for de senere etaper.

Det blev besluttet, at letbanesekretariatet og styregruppen til næste følgegruppemøde i december fremlægger et forslag til fremskyndelse af arbejdet med de efterfølgende etaper herunder finansiering i det omfang arbejdet ikke kan holdes inden for letbanesekretariatets budget.

Bestyrelsen bedes drøfte på hvilken måde, der skal tages kontakt til de politiske ordførere, der forhandler udmøntning af anlægspuljen i slutningen af september med henblik på, at Staten finansierer en del af VVM-undersøgelsen.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes.

Bilag

- Referat fra møde i følgegruppen den 30. august 2007

1-00-2-07

16. Eventuelt