



midttrafik

Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

4. april 2008 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Foreløbigt regnskab 2007	1
2	Aktivitetsredegørelse 2007	2
3	Passagerudvikling fra 2003 til 2007	3
4	Midttrafiks trafikplan 2008 – 2012	4
5	Gennemgang af det regionale rutenet	8
6	Nedlæggelse af billetfællesskaber med en række turistattraktioner i Midttrafik Øst	11
7	Takster i natbusser	13
8	Varetagelse af trafikselskabernes interesser	15
9	Deltagelse i forsøgsprojekt om kørsel på biodiesel på udvalgte busruter i Midttrafik	17
10	Videncenter i Midttrafik	19
11	Interreg projekt i Videnscenter Videbæk	21
12	Beslutning om Midttrafiks deltagelse i Rejsekortet	23
13	Temaer til repræsentantskabsmødet 23. maj 2008	27
14	Langsigtet løsning for handicapkørsel	30
15	Resultat af leverandørundersøgelsen	33
16	Meddelelse: Vederlag til Midttrafiks bestyrelse	36
17	Meddelelse: svar fra Transportministeren vedr. statslig medfinansiering af VVM undersøgelse af letbanen	37
18	Eventuelt	38

1-21-2-07

1. Foreløbigt regnskab 2007

Resumé

Administrationen har udarbejdet det foreløbige regnskab for Midttrafik for 2007. Regnskabet betragtes som foreløbigt, idet der dels udestår en nærmere drøftelse med de enkelte bestillere omkring specielt indtægtsfordelingen vedr. busdriften, dels udestår en gennemgang fra revisionen. Det endelige regnskab forelægges efter planen for Bestyrelsen 23. maj 2008.

Sagsfremstilling

./ Regnskabet for Midttrafik for 2007 viser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt, hvilket fremgår af vedlagte notat vedrørende det foreløbige regnskab for Midttrafik for 2007

Hovedårsagen til budgetafvigelsen ligger i markante mindreindtægter på busdriften som delvist opvejes af mindreudgifter indenfor samme område.

Det skal dog bemærkes, at der i budgettet indgår indtægter på ca. 24 mio. kr., der tidligere er omkonteret i nogle kommuners regnskaber for bl.a. skolekort og pensionistkort, og som i 2007 ikke er blevet betalt til Midttrafik. Desuden er der en fejloplysning vedr. indtægter på ca. 6 mio. kr. fra en enkelt kommune.

På de øvrige forretningsområder er der tale om mindreforbrug på privatbanerne og på handicapkørslen, ligesom der er et mindreforbrug på selve Trafikselskabets budget.

Bestillerne vil i den kommende måned blive indkaldt til en drøftelse af regnskabsresultatet hvor det blandt andet bliver nærmere præciseret, hvad effekten er for hver enkelt bestiller. Det kan også føre til forskydninger mellem bestillerne.

Regnskabet giver anledning til revurdering af budgetterne for 2008 og efterfølgende år. Resultatet af disse justeringer forelægges for bestyrelsen og drøftes med bestillerne.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen tager det foreløbige regnskab til efterretning
- at** der ud af et samlet mindreforbrug på ca. 6 mio. kr. i Trafikselskabet overføres ca. 4,5 mio. kr. til 2008, i forbindelse med igangsatte men endnu ikke gennemførte projekter fra 2007.

Bilag

- notat vedrørende det foreløbige regnskab for Midttrafik for 2007

1-15-1-5-07

2. Aktivitetsredegørelse 2007

Resumé

Midttrafik har udarbejdet en redegørelse om aktiviteterne i 2007. Redegørelsen vil senere blive samlet med det endelige årsregnskab samt nøgletal for bestillerne i en årsberetning.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration vil udarbejde en årsberetning for 2007 til Bestyrelsen, kommunerne og Regionen samt øvrige interessenter. Årsberetningen skal indeholde en kort introduktion til Midttrafik, en redegørelse for aktiviteterne i 2007, regnskab og nøgletal for 2007 samt perspektiver for 2008.

Da årsberetningen bliver en årligt tilbagevendende publikation, finder administrationen det vigtigt, at årsberetningen indeholder de endelige regnskabstal, så årsberetningerne på sigt kan bruges som opslagsværk for foregående år.

Som det fremgår af andet dagsordenspunkt, kan de endelige regnskabstal ikke fremlægges endnu, hvorfor en årsberetning ikke kan udformes.

- ./ Bestyrelsen blev på mødet 1. februar 2008 i forbindelse med den foreløbige status for målopfyldelse i 2007 lovet en nærmere redegørelse for opfyldelse af målene på bestyrelsesmødet 4. april 2008. Administrationen har derfor udarbejdet vedlagte redegørelse for aktiviteterne i 2007 og perspektiver for 2008. Aktivitetsredegørelsen er præsenteret i forhold til de mål, der er for Midttrafiks virke.

Når det endelige regnskab for 2007 foreligger, vil aktivitetsredegørelsen, regnskab og nøgletal for 2007 samt perspektiverne for 2008 blive samlet i en publikation, hvor der desuden er en kort præsentation til Midttrafik. Publikationen vil blive sendt til Bestyrelsen, kommuner og Region Midtjylland samt øvrige interessenter.

Direktøren indstiller,

at aktivitetsredegørelsen for 2007 tages til efterretning.

Bilag

- aktivitetsredegørelse 2007 til bestyrelsen

1-34-70-1-08

3. Passagerudvikling fra 2003 til 2007

Resumé

Trafikselskaberne har sammen med KL og Danske Regioner lavet en rapport om passagerudviklingen fra 2003 til 2007 inden for bustrafik. Rapporten viser et fald i indtægter, kunder og kørselsomfang, mens tilskuddet til kollektiv bustrafik er øget.

Sagsfremstilling

./.. På baggrund af en henvendelse fra formændene fra trafikselskaberne har en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra hver trafikselskab, KL og Danske Regioner lavet vedlagte rapport om passagerudviklingen fra 2003 til 2007 inden for bustrafik.

På landsplan har der været et kundefrafald på ca. 9 %, indtægterne er gået 4 % tilbage, kørselsomfanget er reduceret med 6 % og tilskuddet øget med 20 %.

Undersøgelser i Movia og Nordjyllands Trafikselskab viser, at frafaldet især omfatter folk mellem 20 og 40 år og vedrører pendlere.

Samtidig kan det konstateres, at antallet af biler er steget med 7 %.

Disse tendenser synes at fortsætte og udgør en enorm udfordring for den kollektive trafik - økonomisk såvel som trængsels- og miljømæssigt.

Direktøren indstiller,

at rapporten tages til efterretning

at sagen drøftes

Bilag

- rapport om passagerudviklingen fra 2003 til 2007 inden for bustrafik

1-30-75-14-08

4. Midttrafiks trafikplan 2008 - 2012

Resumé

Arbejdet med Midttrafiks trafikplan er i gang. En arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra flere kommuner, Regionen og Midttrafik har siden efteråret arbejdet med at forberede indholdet og tidsplanen for arbejdet. Arbejdsgruppen har desuden udarbejdet materiale for at inspirere det kommende arbejde i kommunerne. Materialet indeholder 4 overordnede indsatsområder, som Bestyrelsen bedes forholde sig til.

Sagsfremstilling

Der skal udarbejdes en trafikplan for Midttrafik for perioden 2008 til 2012. Formålet er at beskrive indsatsområder for den kommende fire-års periode. Midttrafiks Bestyrelse har beskrevet mål og visioner for Midttrafiks arbejde. Trafikplanen skal beskrive, hvor der skal sættes ind for at opfylde disse mål helt eller delvist i den kommende tid.

Status for arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2008-2012.

En arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra Lemvig, Herning, Horsens, Favrskov, Randers og Århus kommuner samt Region Midtjylland og Midttrafik har siden efteråret arbejdet med at forberede indholdet og tidsplanen for arbejdet.

En trafikplan burde ideelt set være udarbejdet fra det mest overordnede perspektiv først. Staten burde allerede i 2007 have offentliggjort deres trafikplan for den statslige trafik. I forlængelse af dette kunne Midttrafik have lavet en overordnet trafikplan for hele Midtjylland, inden for hvilken den regionale og de kommunale trafikplaner kunne udarbejdes. Statens trafikplan foreligger ikke endnu, og Regionen og nogle kommuner har haft behov for at få fastlagt deres trafikplaner på nuværende tidspunkt, hvorfor Midttrafiks overordnede trafikplan bliver udarbejdet både "fra oven", hvor nogle overordnede principper og indsatsområder fastlægges for alle kommuner og Regionen, og "fra neden", hvor de enkelte kommuners og Regionens individuelle trafikplaner indarbejdes i Midttrafiks overordnede trafikplan. Trafikplanen skal muligvis justeres, når Staten har udarbejdet sin trafikplan.

- ./.
- Arbejdsgruppen sendte 6. marts 2008 inspiration og vejledning til de kommunale og regionale trafikplaner. Arbejdsgruppen vil give alle kommuner inspiration til indhold og struktur i kommunale og regionale trafikplaner, så de kan indarbejdes i en overordnet trafikplan.
 - Vejledningen understreger, at det er forhold i den enkelte kommune, der afgør hvilke temaer, der medtages i Trafikplanen, ligeledes dybden af de emner der beskrives. Det er ikke alle punkter, der er relevante for alle kommuner.

Trafikplanens formål for kommunen kan være:

- At sætte fokus på den kollektive trafik i kommunen
- At opsætte de politiske servicemål for den kollektive trafik i egen kommune
- Udstikke politikker for arbejdet med den kollektive trafik de kommende år

- ./ Arbejdsgruppen har også arbejdet med det første udkast til en disposition for indholdet af en samlet trafikplan for Midttrafik. Udkastet blev sendt til alle kommuner 14. marts 2008. Arbejdsgruppen håber, at udkastet bliver taget for hvad det er - nemlig primært en disposition/skabelon, der skal udfyldes i den kommende tid og som kan bruges som inspiration for arbejdet med trafikplaner for den enkelte kommune og det regionale rutenet.

Det første udkast til en skabelon til en samlet trafikplanen består bl.a. af en status-del, en beskrivelse af rutetyperne, og en beskrivelse af indsatsområderne i planperioden og område-planer for henholdsvis Århus og Randers. Alle de kommunale trafikplaner og den regionale trafikplan forventes også at indgå i den samlede trafikplan.

- ./ I følge tidsplanen for udarbejdelse af trafikplanen, som arbejdsgruppen har udarbejdet, skal arbejdet i kommunerne være færdigt i løbet af juni måned, hvorefter planen skal samles, præsenteres og debatteres i løbet af sommeren og efteråret. Den endelige plan forventes at blive forelagt Midttrafiks bestyrelse i januar 2009.

Det regionale rutenet

Region Midtjyllands Forberedelsesudvalg vedtog i oktober 2006 udstrækningen af det regionale rutenet, som Region Midtjylland overtog 1. januar 2007

Det regionale rutenet afspejler den metode der blev anvendt i fordelingen af de hidtidige amtslige udgifter til kollektiv trafik mellem kommuner og regioner. Større ruter, som indtil 2007 var regionalruter, og som efter 2007 krydsede en ny kommunegrænse, blev ved beslutningen optaget som regionalruter, der skal finansieres af regionen, mens ruter, som kun forløb indenfor én kommune blev lokalruter eller bybusruter, som vil skulle finansieres af kommunerne. Der var endelig et antal mindre ruter, der forløber i to kommuner, og som efter 2007 finansieres af begge kommuner i fællesskab.

Forberedelsesudvalget fastslog samtidig, at det regionale rutenet, ikke er statisk og vil skulle revideres i de kommende år. I oplægget til planen for det regionale rutenet hed det:

- I det eksisterende regionale net løses der på strækninger opgaver, der i stort omfang kan karakteriseres som lokal trafik uden væsentlig mellemkommunal trafik. Det kan vise sig hensigtsmæssigt og ønskeligt både fra et regionalt og et kommunalt synspunkt, at regionen opprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer, mod at kommunerne overtager lokale opgaver.
- Ændringer bør gennemføres i et samarbejde mellem Region Midtjylland, de nye kommuner og trafikselskabet.....
- Som grundlag for arbejdet med trafikplan for Region Midtjylland foreslås det, at regionen fastsætter overordnede målsætninger og vejledende servicemålsætninger for det regionale rutenet.

Region Midtjylland har igangsat arbejdet med målsætninger for det regionale rutenet, men betingelserne for gennemførelsen af ovennævnte trafikplanarbejde har ændret sig væsentligt i løbet af 2007. Af forskellige årsager forventes udgifterne til det regionale rutenet væsentligt at overskride den ramme Region Midtjylland har til rådighed til kollektiv trafik. Region Midtjylland arbejder derfor med en væsentlig udtynding af det regionale rutenet.

Fastsættelsen af det regionale rutenet er en helt central forudsætning for at der kan udarbejdes en samlet Trafikplan for Midttrafik, fordi det regionale rutenet er forudsætningen for, hvilke opgaver der skal løses lokalt af kommunerne. Tidspunktet for en endelig beslutning om det fremtidige regionale rutenet i Region Midtjylland kendes ikke. Det kan betyde, at tidsplanen for trafikplanen for berørte kommuner og dermed den samlede trafikplan må udskydes.

Det foreslås, at Midttrafiks bestyrelse inviterer KKR og Region Midtjylland til et møde om det fremtidige rutenet samt kommunernes og Regionens ansvarsfordeling, fordi ændringer i det regionale rutenet vil kræve politiske aftaler. Da Regionens ønsker også kan få store konsekvenser for kundernes muligheder i den kollektive trafik og kommunernes økonomi i øvrigt, kan det overvejes at afholde en politisk konference om trafikplanen i sensommeren 2008. Det foreslås, at emnet også tages op på repræsentantskabsmødet 23. maj 2008.

Trafikplanens indsatsområder

Dispositionen for den samlede trafikplan indeholder blandt andet (i kapitel 3) fire overordnede indsatsområder, som trafikplanen forventes at sætte fokus på:

- Trafikplanlægning: Undgå dobbeltdækning, men dækning af kundernes behov med den "rette" kollektive trafik set ud fra bestillernes politiske ønsker
- Takster og billettering - harmonisering og nyt billetteringssystem
- Trafikdata - grundlag for faktabaseret planlægning og beslutninger
- Information, markedsføring og kvalitet - opfylde kundernes behov, få flere kunder

Hvert indsatsområde er kort beskrevet med foreløbig tekst eller overskrifter. Det er i trafikplanen forudsat, at der planlægges effektiv betjening af rejsestrømme på tværs af administrative grænser.

Der er i kapitel 4 beskrevet forslag til indsatsområder for Letbanen, i kapitel 5 Midttrafiks forventninger til Statens trafikplan, og i kapitel 6 til indsatsområder for den regionale trafikplan i form af modernisering af det regionale rutenet og indsatsområder for privatbaner. I kapitel 7 og 8 vil indgå oplæg til indhold og proces for områdeplaner for Århus- og Randers-området, mens der i kapitel 9 vil indgå kommunale trafikplaner for øvrige kommuner.

Midttrafiks trafikplan bliver som nævnt indledningsvist udarbejdet både "fra oven" og "fra neden". Administrationen mener, at det er vigtigt, at Bestyrelsen drøfter de fire overordnede indsatsområder og indholdet i disse, så Bestyrelsens holdning til de vigtigste principper og fokusområder i hvert indsatsområde kan indarbejdes snarest og indgå i de rammer, som kommunerne og Regionen laver individuelle trafikplaner inden for. Det foreslås også, at de vigtigste principper og fokusområder i hvert indsatsområde tages op på repræsentantskabsmødet 23. maj 2008.

Der arbejdes sideløbende på ændringer af det regionale rutenet, ligesom det kommunale bybusnet og lokale rutenet tilpasses. En sådan udvikling af den kollektive trafik samtidig med udarbejdelsen af en trafikplan betyder, at trafikplanen må justeres hen ad vejen, så den endelige overordnede trafikplan tager højde for de forhold, der er i kommunerne og Regionen på det tidspunkt, trafikplanen vedtages. Administrationen mener, at det er vigtigt, at konkrete projekter med at tilpasse det regionale rutenet samt visse kommunale bybusnet og lokale rutenet ikke bremses af, at der samtidig arbejdes med en trafikplan.

Administrationen ønsker en tilkendegivelse fra Bestyrelsen af, om der er opbakning til denne holdning.

Trafikplanen lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udvikling af den kollektive trafik, altså ikke kun, hvad Midttrafik har kompetence til. Et eksempel er busprioritering og venteforhold for kunderne, som er vejmyndighedernes ansvar, men hvor Midttrafik har mulighed for at stille forslag.

Det er i trafikplanen lagt op til, at der planlægges effektiv betjening af rejsestrømme inden for og på tværs af administrative grænser, fx for at undgå dobbeltdækning og give store pendlerstrømme direkte betjening. Det er forudsat, at den økonomiske byrdefordeling mellem bestillere løses via Midttrafiks principper for byrdefordeling af kørsel over administrative grænser, således at der samlet set opnås en effektiv løsning. På tilsvarende vis forventes det, at Bestyrelsen kan beslutte at skabe samlede effektive løsninger ved at nedlægge lokal kørsel, hvor rejsestrømme dækkes af regional kørsel, eller udstrække kommunale ruter over kommunegrænser, hvis dette giver den samlede mest effektive løsning af kørslen. Sådanne beslutninger kræver forudgående dialog med de berørte parter, men Bestyrelsen har mulighed for at træffe beslutning, hvis ikke der kan opnås enighed.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen om status for trafikplanen tages til efterretning.
- at** Bestyrelsen inviterer KKR og Region Midtjylland til et møde om det fremtidige rutenet samt kommunernes og Regionens ansvarsfordeling.
- at** Bestyrelsen drøfter de vigtigste fokusområder og principper i de fire overordnede indsatsområder i trafikplanen.
- at** det fremtidige rutenet samt de vigtigste fokusområder og principper i de overordnede indsatsområder tages op på repræsentantskabsmødet 23. maj 2008.
- at** konkrete projekter med at tilpasse det regionale rutenet samt visse kommunale bybusnet og lokale rutenet fortsættes sideløbende med udarbejdelsen af trafikplanen.
- at** samlede effektive løsninger på tværs af administrative grænser fremover besluttet af Bestyrelsen efter dialog med de berørte parter.

Bilag

- inspiration til indhold og struktur i kommunale og regionale trafikplaner
- vejledningen til udfyldelse af kommunale og regionale trafikplaner
- tidsplanen for udarbejdelse af samlet trafikplan for Midttrafik
- første udkast til en disposition for indholdet af en samlet trafikplan for Midttrafik

1-30-75-201-15-08

5. Gennemgang af det regionale rutenet

Resumé

Region Midtjylland har bedt Midttrafik om at gennemgå det regionale rutenet med henblik på besparelser (Fase 1) og komme med forslag til en omlægning af det regionale rutenet (Fase 2).

Sagsfremstilling

Til at gennemføre rationaliseringerne og effektiviseringerne af det regionale rutenet har Regionsrådet nedsat et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet.

Udvalget har bl.a. til opgave at udarbejde forslag til revideret trafikplan, herunder

- Opstille kriterier for et sammenhængende regionalt rutenet, samt deraf følgende afgrænsning for lokale ruter,
- Udarbejde forslag til rationaliseringer i det regionale rutenet, herunder foreslå tidsplan for rationaliseringernes indførelse og sikre økonomisk råderum til udviklingsaktiviteter fremover,
- Opstille service- og kvalitetsmål for den regionale kollektive trafikbetjening

Udvalget har på sit første møde i januar 2008 opstillet en faseopdelt tidsplan for gennemførelse af rationaliseringerne og effektiviseringerne.

Fase 0, gennemføres ved køreplansskiftet i juni 2008 og evt. januar 2009

Fase 1, gennemføres ved køreplansskiftet i juni 2009

Fase 2, gennemføres fra 2010

./.

Fase 0 og 1 er reduktioner med udgangspunkt i det eksisterende regionale rutenet. Fase 0 er de reduktioner, som har været i høring, og som er besluttet gennemført i Region Midtjyllands Forretningsudvalg 4. marts 2008. Der vedlægges en oversigt over reduktioner, således som de har været fremlagt i høring på Midttrafiks hjemmeside. Ud fra bemærkninger fra passagerer og vognmænd mv. er der efterfølgende sket følgende:

1. Rute 306 er tilpasset efter høringen. Økonomien er uændret i forhold til tidligere fremsendt liste.
2. Aftenture på rute 311 nedlægges ikke - passagertallet er efter nye tællinger større end tidligere forventet.
3. Der gøres opmærksom på, at nogle små reduktioner på i alt ca. 450.000 kr. har været omfattet af høringen af de konkrete køreplanforslag, men ikke har været omfattet af den tidligere høring via ovennævnte liste. Det drejer sig om feriereduktion på rute 14, forslag om reduktion af en enkelt fredagstur på rute 13, forslag om reduktion af sidste aftentur og feriereduktion på rute 15, reduktion af en middagstur på rute 13, reduktion af tidlig morgentur på rute 28, og reduktion af første tur og aftenkørsel på rute 72 mandage-torsdage, reduktion af aftenkørsel og feriereduktion på rute 77 (VEST).

4. Forslag om nedlægning af aftentur på rute 926 X mandage-torsdage er en besparelse foranlediget af merudgifter til at overholde regler for køre-hviletid og har heller ikke tidligere været i høring via listen.

Desuden indgår der i fase 0 udskydning af etablering af en ny Hammel-Hinnerup-Århus Nord rute til 11. januar 2009 med tilhørende reduktion i eksisterende rute 111, hvilket forudsætter omlægning/forlængelse af bybusruterne 25/55 i Århus til Hinnerup. Der har hidtil ikke kunnet opnås enighed mellem Region Midtjylland og Århus Kommune om byrdefordelingen af de bybusruter i Århus Kommune, som foreslås forlænget til Favrskov Kommune. Administrationen indkalder Århus Kommune og Region Midtjylland til en drøftelse af byrdefordelingen, idet formandsskabet for Midttrafik har lagt vægt på, at det er Midttrafiks byrdefordelingsprincip om gennemsnitspriser, der gælder. Hvis en af parterne ønsker en forhandling med en anden part om andre principper er dette muligt, men kan der ikke opnås enighed om en anden byrdefordeling, så er det Midttrafiks byrdefordelingsprincip, der gælder. Favrskov Kommune indkaldes også til mødet, idet Favrskov Kommunes borgere betjenes med nuværende regionale ruter.

Som en del af fase 1 indledes der i foråret 2008 drøftelser med berørte kommuner om at overtage hele eller dele af kørslen på en række ruter, som overvejende har lokal betydning, og som Regionen på denne baggrund og ud fra sine økonomiske rammer ikke ønsker at videreføre. Omfanget af fase 1 vil afhænge af regnskabsresultat for 2007 for Region Midtjylland. Efter anmodning fra Region Midtjylland indkalder Midttrafiks administration de berørte kommuner til en møderunde i april, hvor Fase 1 præsenteres for kommunernes administration, således at kommunerne har mulighed for at inddrage evt. konsekvenser for de lokale rutenet i budgetlægningen for 2009. Region Midtjylland forventer en fremlæggelse i Kontaktudvalget i juni 2008.

Fase 2 omfatter en mere gennemgribende omlægning af det regionale rutenet. Heri indgår en ny definition af, hvad der er regional kollektiv trafik, og herunder hvilke kriterier der skal være kendetegnende for regionale ruter.

Midttrafiks rolle er at komme med det faglige input vedr. Fase 1 og Fase 2 samt at oplyse konsekvenser for kunderne og økonomi for bestillerne. I forbindelse med Fase 2 skal Midttrafik komme med forslag til et effektiviseret og moderniseret rutenet ud fra de kriterier, som regionen har opstillet.

For Fase 2 har Region Midtjylland skitseret følgende principper:

1. Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner).
2. Rutenettet betjenes af X busser på de lange ruter suppleret med lynbusser på pendlertunge dele af ruterne. X busser og lynbusser betjener regionale rejsemål på ruten, og stopper kun få steder. Busstandard og standsningsmønster varierer for X busser, lynbusser og regionalrutebusser. X busser er komfortbusser, særlig X bus-bemaling, få stop. Lynbusser er nyere rutebiler – evt. med flere stop end X busserne. Regionalrutebusser er rutebiler, stopper hyppigt og har små afstikkere fra hovedrute
3. I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, fx om at tilgodese større pendlerstrømme, uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser mv., kan nettet af X bus- og lynbusser suppleres.

Såvel fase 1 som fase 2 indgår i den overordnede trafikplan. Den tid, Midttrafik bruger på opgaven, konteres særskilt og faktureres til Regionen.

Da en sådan omlægning vil få konsekvenser for kunderne og kommunernes økonomi anbefales det, at der foregår en politisk drøftelse heraf, som involverer både KKR og Region Midtjylland, hvilket indstilles i dagsordenspunktet om trafikplanen.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning og
- at** sagen drøftes.

Bilag

- oversigt over reduktioner

1-25-07-1-08

6. Nedlæggelse af billetfællesskaber med en række turistattraktioner i Midttrafik Øst

Resumé

Midttrafik samarbejder med en række turistattraktioner i Midttrafik Øst, blandt andet: Den Gamle By, Djurs Sommerland, Fregatten Jylland, Kattegatcentret, Museerne på Gammel Estrup, Randers Regnskov og Tivoli Friheden. Midttrafik tjener ikke på dette samarbejde, men det er et godt tilbud til kunderne. Der er stor forskel på, hvor meget kombinationsbilletterne bruges. Der sælges forholdsvis mange kombinationsbilletter til Djurs Sommerland og Randers Regnskov, mens der er et ringe salg af de øvrige kombinationsbilletter. Administrationen foreslår at bevare kombinationsbilletter til Djurs Sommerland og Randers Regnskov og at afskaffe de øvrige kombinationsbilletter.

Sagsfremstilling

Midttrafik samarbejder med en række turistattraktioner i Midttrafik Øst, blandt andet: Den Gamle By, Djurs Sommerland, Fregatten Jylland, Kattegatcentret, Museerne på Gammel Estrup, Randers Regnskov og Tivoli Friheden.

Samarbejdet betyder, at kunderne kan købe en kombi-billet, der indeholder éntre og bustransport, til en fordelagtig pris. Tilbuddet gælder kun i Midttrafik Øst.

Midttrafik har ingen fortjeneste på billetfællesskabet. Til gengæld er det et godt tilbud for kunderne, som kan bruge bussen, når de skal ud i oplevelserne. Der er stor forskel på, hvor meget kombinationsbilletterne bruges. Salget af kombi-billetter til Djurs Sommerland ligger på ca. 7.000 billetter pr. år. Denne kombi-billet foreslås bevaret. Det samme gælder for kombi-billetter til Randers Regnskov. Her blev der i 2007 solgt knap 1.000 billetter.

Salget af de øvrige kombi-billetter er ringe. Det gælder f.eks. Tivoli Friheden, Den Gamle By, Kattegatcentret, Ferskvandsakvariet, Fregatten Jylland og Museerne på Gl. Estrup, hvor til der i 2007 blev solgt henholdsvis 65, 139, 318, 15, 16 og 31 billetter til disse turistattraktioner.

De administrative ressourcer der er forbundet med salget af de nævnte billetter, står ikke mål med salget. Billettyperne skal lægges ind i de elektroniske billetmaskiner, chauffører skal informeres, der skal laves særlige aftaler, særlige priser og særligt regnskab. Administrationen foreslår derfor, at samarbejdet omkring disse billetter ophører snarest muligt. Kunderne kan fortsat rejse med busserne til de nævnte attraktioner. Det er kun muligheden for at købe en kombinationsbillet, der foreslås nedlagt.

Midttrafik vil i stedet tilbyde en model for annoncering på Midttrafiks hjemmeside. Midttrafik vil stille plads til rådighed for de turistattraktioner, hvor til busserne kører. Markedsføringen kan indeholde oplysninger om busruter til attraktionen, attraktionens åbningstider, priser mv.

Direktøren indstiller,

at billetfælleskab med Den Gamle By, Fregatten Jylland, Museerne på Gl. Estrup, Kattegatcentret og Tivoli Friheden ophører ved køreplansskiftet 29. juni 2008.

1-25-4-07

7. Takster i natbusser

Resumé

Administrationens forslag om ensartede takster i natbusser har været sendt i høring hos de berørte kommuner og Region Midtjylland. Midttrafik har nu modtaget høringssvarene og det skal besluttes, hvordan taksterne for natbusser skal være i 2008 og fremover.

Sagsfremstilling

./. Reglerne for billettering og takster for rejser i natbusser er forskellige i Midttrafik. I vedlagte notat om nattakster er beskrevet de nuværende ordninger og der er beskrevet en model for takster i natbusser fra 2008 og fremover i Midttrafik.

På bestyrelsesmødet 26. oktober 2007 drøftedes administrationens forslag til nattakster og fælles regler for billettering. Det blev besluttet, at sende forslaget til høring hos de berørte kommuner og hos Region Midtjylland.

Administrationen foreslog følgende principper for natbustakster i Midttrafik i 2008:

- Det koster dobbelttakst at rejse med natbusser.
- 2 kontantbilletter
- 2 klip på et klippekort
- Abonnementskort skal suppleres med en kontantbillet el. et klip på klippekortet.
- Øvrige eksisterende billettyper kan anvendes, med supplement af ekstra takst, eks:
 - Uddannelseskort + ekstra billet/klip
 - Dagbillet + ekstra billet/klip

På mødet 1 februar 2008, besluttede Bestyrelsen at indføre et skolekort med begrænset gyldighed (indtil fredag kl. 18.00). Skolekort m/begrænset gyldighed kan således ikke bruges i natbusser.

Administrationens begrundelse for dobbelttakst er:

- Dette forslag er muligt med eksisterende billetteringsudstyr både i bybusser og regionale ruter.
- Fælles takster vil forenkle information og kommunikation til kunder og personale.
- Med ensartede regler, er det muligt at trykke disse på bagsiden af Midttrafiks klippekort.
- Billettering er hurtig og simpel – særligt hvis kunder anvender klippekort.
- Midttrafik kan lettere lave ensartet markedsføringskampagne for brug af klippekort i kollektiv trafik.

Midttrafik har modtaget hørings svar fra Region Midtjylland og alle berørte kommuner.

- ./ I vedlagte oversigt over hørings svar vedr. nattakster er gengivet kommunernes hørings svar. Kun Herning kommune anbefaler ikke at indføre dobbelttakst, men ønsker at beholde den nuværende enhedstakt. Silkeborg kommune udtrykker bekymring for serviceforringelser ved dobbelttakst.
- ./ Herning Kommunes hørings svar og Silkeborg Kommunes hørings svar vedlægges.

Midttrafiks vurdering er, natbuskørsel er lidt dyrere end buskørsel i dagtimerne, og derfor må det også godt koste lidt mere. Kunderne kan købe klippekort og det vil gøre det billigere. Det er også hurtigst at billettere med klippekort. Endeligt er det informations-, kommunikationsmæssigt og administrativt langt lettere, at der i Midttrafik findes et system frem for opretholdelse af undtagelser.

Direktøren indstiller,

- at** takster ved rejser i natbusser i Midttrafik foregår til dobbelttakst.
- at** dobbelttakst indføres fra køreplansskiftet i juni 2008, og billettering sker efter ovennævnte principper.
- at** skolekort med begrænset gyldighed ikke kan benyttes i natbusser

Bilag

- notat om nattakster
- oversigt over hørings svar vedr. nattakster
- Herning og Silkeborg kommuners hørings svar

1-00-2-08

8. Varetagelse af trafikskabernes interesser

Resumé

Før kommunalreformen varetog Amtsrådsforeningen amternes og trafikskabernes interesser, mens KL ikke historisk har haft behov eller interesse i et stærkt trafikfagligt miljø. Med lov om trafikskaber fik kommunerne hovedrollen den kollektive bustrafik. Kredsen af bestyrelsesformænd og direktører for trafikskaberne har drøftet, hvorledes trafikskabernes fælles interesser varetages fremover. KL og Danske Regioner har også deltaget. Der fremlægges nu forslag til etablering af "trafikskabernes fælles interesseorganisation" samt "fælleskontortet for kollektiv trafik".

Sagsfremstilling

Før kommunalreformen varetog Amtsrådsforeningen amternes og trafikskabernes interesser, mens kommunale selskaber varetog egne interesser. Amtsrådsforeningen havde også værtsskabet for Bus & Tog samarbejdet, privatbanernes forsikringsforening og Rejseplan A/S.

Med lov om trafikskaber fik kommunerne hovedrollen den kollektive bustrafik. KL har ikke historisk haft behov eller interesse i et stærkt trafikfagligt miljø.

Kredsen af bestyrelsesformænd og direktører for trafikskaberne har drøftet, hvorledes trafikskabernes fælles interesser varetages fremover. KL og Danske Regioner har også deltaget.

På et møde 28. januar 2008 i kredsen af direktører for trafikskaberne samt KL og Danske Regioner var der enighed om, at Danske Regioner og KL i fællesskab skulle udarbejde et forslag til en konkret aftale om samarbejdsrelationerne mellem de involverede parter, samt at der skulle oprettes et sekretariat for trafikskaberne, som skulle lokaliseres sammen med de eksisterende sekretariater for Bus & Tog, Rejseplanen A/S og Privatbanernes Forsikringsforening. Movia tilbød i den forbindelse at stille lokaler til rådighed ud fra en formodning om, at lokalisering i et stort, trafikfagligt miljø ville være nyttigt og at faglige synergier ville opstå og realiseres.

./.

Formands- og direktørkredsen drøftede et sådant forslag 25. februar 2008. Notat om trafikskabernes interesseorganisation (TI) og Fælleskontoret for kollektiv trafik (FFKT) og notat om samarbejde mellem trafikskaberne, KL og Danske Regioner vedlægges.

Drøftelserne på mødet resulterede i denne konklusion:

1. Der tages principiel beslutning om at etablere den foreslåede organisation, herunder at foretage en samlet lokalisering ved Movia på adressen Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby af sekretariaterne for den nye organisation, Rejseplanen A/S, Bus & Tog samarbejdet og Privatbanernes Forsikringsforening samt eventuelt Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

2. Principbeslutningen forelægges for trafikskabernes bestyrelser.
3. Bemandingen af sekretariatet styrkes for at opnå en handlekraftig organisation
4. Danske Regioner og KL opfordres til at give klar politisk opbakning til den nye organisation.
5. Der arbejdes videre med de præcise økonomiske konsekvenser for de deltagende parter med henblik på drøftelse på næste møde (maj 2008)
6. På næste møde drøftes endvidere den nærmere politiske organisering af samarbejdet.

Det er ambitionen at etablere det konkrete samarbejde den 1. august 2008 eller snarest herefter afhængigt af de praktiske opgaver, der skal løses.

De præcise økonomiske konsekvenser for de deltagende parter forelå ikke fuldt oplyst på mødet 25. februar 2008, hvorfor disse skal udredes til næste møde. Grundlaget er dog følgende:

- De samlede sekretariatsudgifter til Bus & Tog, Rejseplanen A/S og den generelle trafik-mæssige sekretariatsbistand andrager i 2007 skønsmæssigt 7,832 mio. kr., jf. side 7 i notatet om trafikskabernes interesseorganisation. De involverede parter finansierer i forvejen Bus & Tog samt Rejseplanen A/S.
- Den nuværende generelle trafikmæssige sekretariatsbistand i Danske Regioner udgør ca. 1,4 mio. kr. Hverken Danske regioner eller KL forventer at bidrage direkte til finansiering af aktiviteterne efter udflytningen, hvorfor trafikskaberne og de øvrige deltagende parter vil opleve en umiddelbar merudgift på 1,4 mio. kr. i alt. Et forslag til fordeling heraf vil indgå i redegørelsen for de præcise økonomiske konsekvenser, som fremlægges i maj 2008.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tiltræder principbeslutningen på mødet i formands- og direktørkredsen 25. januar 2008 om at etablere en fælles forening for de danske trafikskaber og at foretage en samlet lokalisering i Movia af sekretariaterne for den nye organisation, Rejseplanen A/S, Bus & Tog samarbejdet og Privatbanernes Forsikringsforening samt eventuelt Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Bilag

- notat om trafikskabernes interesseorganisation (TI) og Fælleskontoret for kollektiv trafik (FFKT)
- notat om samarbejde mellem trafikskaberne, KL og Danske Regioner

1-30-71-1-08

9. Deltagelse i forsøgsprojekt om kørsel på biodiesel på udvalgte busruter i Midttrafik

Resumé

Region Midtjylland m.fl. vil igangsætte et forsøgsprojekt med indførelse af biodiesel i udvalgte busser i regionen. Deltagelse i projektet er støttet af Færdselsstyrelsen og vil ikke give anledning til ekstraomkostninger til drift, etablering eller ved afslutning af projektet. Projektet vil blive markedsført på forskellig vis. Midttrafik har tidligere tilkendegivet at ville deltage i projektet.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland er sammen med Daka Biodiesel m.fl. gået sammen om et forsøgsprojekt, hvor der demonstreres anvendelsen af 2. generations biodiesel. Formålet med forsøget er at teste organisatoriske og logistiske forhold vedrørende distribution af biodiesel til et større geografisk marked i Østjylland. Forsøget omfatter 65 tankstationer og et større antal flåder af køretøjer. Det forventes, at iblanding af biobrændsler vil blive obligatorisk i DK fra 2010, således at 5,75 % af energiforbruget i transportsektoren vil være dækket af biobrændsler. Forsøgsprojektet gennemføres med tilskud fra Færdselsstyrelsen.

Region Midtjylland finder det naturligt, at busser der udfører kørsel på kontrakt for Midttrafik og dermed for kommunerne og Regionen indgår i projektet. Midttrafik har tidligere givet udtryk for, at man gerne vil deltage i projektet, herunder tilskynde et antal busfirmaer til at indgå i projektet.

De Grønne Busser fra Hinnerup, der udfører regional rutekørsel i Østjylland, har givet tilsagn om deltagelse i projektet. Århus Sporveje har deltaget i forberedelserne om afprøvning af biodiesel og er indskrevet som en mulig deltager.

Midttrafik har på det administrative plan taget kontakt til Århus Kommune om deltagelse i projektet, og kommunen er positivt indstillet, hvis omkostningerne til driften af bybusserne ikke forhøjes, og projektet ikke vil medføre investeringer eller andre omkostninger til opstart eller ved evt. afslutning af projektet. Busselskabet Århus Sporveje bekræfter, at de kan indgå i projektet på disse vilkår.

Region Midtjylland har redegjort for, at deltagelse i projektet ikke skulle medføre ændringer i garantien for motorerne, at busserne kan benytte samme tankanlæg som de gør pt. og at der ikke er krav om rensning af brændstoftankene hverken før eller efter deltagelse i forsøget.

Fremstillingsprisen for biodiesel er marginalt højere end de nuværende priser på almindelig diesel. Prisforskellen forventes dækket af tilskud fra Færdselsstyrelsen efter Midttrafiks oplysninger.

Projektet sættes formelt i værk 31. marts 2008. Forsøgsprojektet vil blive markedsført med pressemeddelelser, særlige logoer og streamers til de involverede busser osv.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik deltager i forsøgsprojektet og vil inddrage Busselskabet Århus Sporveje som en deltager i projektet på lige fod med De Grønne Busser.

1-34-75-3-1-07

10. Videntcenter i Midttrafik

Resumé

Midttrafiks bestyrelse har ønsket en evaluering af beslutningen om placering af et Videntcenter i Midttrafik. Der redegøres for de resultater, som Videntcentret har opnået gennem sit nuværende arbejde, samt hvilke projekter, der forventes arbejdet videre med. Det skal bemærkes, at Videntcentrets hidtidige arbejde har været på nedsat kraft grundet involvering i andre opgaver i Midttrafik samt en reduceret bemanning gennem hele forløbet. På trods af det har Videntcentret mødt anerkendelse og tilfredshed blandt en række samarbejdspartnerne.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har ønsket en evaluering af beslutningen om en placering af et Videntcenter i Midttrafik, herunder hvilke resultater, som beslutningen har medført.

I forbindelse med etableringen af Midttrafik blev der oprettet et Videntcenter i Videbæk afdelingen, som skulle arbejde med udviklingen af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Videntcentret er normeret til 3 medarbejdere.

Arbejdsopgaverne i Videntcentret har været mange og forskellige. Der er blevet udarbejdet et arbejdsprogram for Videntcentret, som er blevet præsenteret for bestyrelsen. Af de faktiske projekter, som Videntcentret har arbejdet med kan nævnes:

- Oplæg til og gennemførelse af harmonisering af 29 forskellig slags telekørsler i Midttrafik
- Oplæg og gennemførelse af Midttur samt markedsføring heraf
- Omlægning af Brande Bybus på baggrund af fokusgruppe interviews
 - Udformning af informationskampagne vedr. ændring af Brande Bybus til en telebybus, herunder tekstforslag til annoncer og brochurer
 - Budget for informationskampagne
 - Kontakt til kommunen vedr. disse tiltag
- Ikast Telebybus
 - Udarbejdelse af spørgeskema
 - Gennemførelse af interviews med udgangspunkt i spørgeskemaerne
 - Analyse af data
- Projektsamarbejde med studerende fra Ålborg Universitet:
 - Udarbejdelse af projektforslag til studerende på Ålborg Universitet
 - Kontakt til universitetet, pt. er der ingen studerende der har ønsket at indgå projektsamarbejde med Videntcentret.

- Interreg. Projekt – EU-projekt:
 - Der henvises til særskilt punkt på dagsordenen.
- KASK – Eu-projekt i kattegat-skagerak regionen: Deltagelse i partnerskabsmøde i Viborg i januar.
 - Videntcentrets rolle ventes afklaret snarest
- Landdistriktprojekt Ringkøbing-Skjern, Norddjurs og Skive kommuner
 - Forsamlingshusmøder, pendlerstatistik og indblik i borgenes syn på kollektiv trafik i landdistrikter.

Sideløbende med dette er der udarbejdet hjemmeside om Videntcentret og pt. arbejdes på en miljøprofil for Midttrafik, herunder deltagelse i projekter om indførelse af biodiesel og brændselsceller, som brændstof.

Der er endvidere planer om igangsættelse af 2 konkrete projekter i løbet af 2008. Der skal bemærkes, at Videntcentret gennem sit arbejde har mødt interesse og anerkendelse for sit arbejde blandt Midttrafiks bestillere og samarbejdspartnere i øvrigt.

Det skal bemærkes, at medarbejderne i Videntcentret i 2007 har været involveret i mange andre opgaver i Midttrafik. Her kan nævnes gennemførelsen af 7 udbud om buskørsel, deltagelse i udarbejdelsen af en kommende trafikplan for Midttrafik samt deltagelse i den almindelige opbygning af Midttrafik fra et tomt hus til en arbejdende enhed.

I henhold til den gennemførte AKU-undersøgelse i Midttrafik udtrykte medarbejderne stor tilfredshed med at arbejde i Videntcentret, men at der efterlyses mere dedikeret tid til arbejdet i Videntcentret, hvilket ledelsen har taget til efterretning.

Endelig skal det bemærkes, at Videntcentret indtil nu kun har været bemandede af 2 medarbejdere på trods af normeringen. Den oprindelige 3. medarbejder ønskede andre arbejdsopgaver efter endt barsel og det har endnu ikke været muligt at få den rette 3. medarbejder til arbejdet gennem diverse ansøgningsrunder. Der er pt. indkaldt nye kandidater til samtale.

Direktøren indstiller,

at Videntcentret fortsætter sin nuværende linje i sit arbejde idet hovedvægten lægges på synlige resultater og løbende informerer Bestyrelsen om resultaterne af arbejdet gennem halvårlige afrapporteringer.

1-34-75-3-1-07

11. Interreg projekt i Videnscenter Videbæk

Resumé

Videnscenter Videbæk har påbegyndt arbejdet med at udvikle et EU projekt. Dette gøres med henblik på at kunne vidensdele med europæiske samarbejdspartner og derved overføre best practices og erfaringer til Midttrafik og dermed videreudvikle den kollektive trafik i de tyndere befolkede områder.

Sagsfremstilling

På baggrund af møde med Central Denmark i Bruxelles indledte Videnscentret en partnersøgning. Videnscentret har fået henvendelser fra over 30 partnere fra hele Europa. Disse henvendelser har givet Videnscentret en viden om nogle af de fælles problemstillinger, der indgår i arbejdet med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder på tværs af Europa.

Med udgangspunkt i partnersøgningen har Central Denmark rådet Videnscenter Videbæk til at ansøge om et EU-projekt under programmet Interreg IVC, da dette program er bedst egnet i forhold til de problemstillinger, der vil være interessante og relevante for Videnscentret at inddrage i et projekt. Interreg IVC giver således muligheder for at skabe videndeling på tværs af landegrænser i hele Europa og projektlængden kan tilpasses Midttrafiks behov med fx kortere projekter end andre EU-projekter.

Videnscentret indkaldte 21. december 2007 seks potentielle partnere til møde. De inviterede kom fra Sverige, Finland, England, Italien og Frankrig. Videnscentret har fundet en Lead Partner til Interreg projektet. Lead Partneren kommer fra Union of Baltic Cities, Sustainable Development Secretariat iTurku, Finland. Desuden blev der inviteret en repræsentant fra Central Denmark, Bruxelles, til mødet, som ville redegøre for Interreg IVC programmet. Formålet med mødet var at gennemgå Interreg programmet, de forskellige projektforslag samt at træffe beslutning om udformning af det endelige projekt og planlægge den fremadrettede ansøgningsprocedure.

På mødet blev der vedtaget en handlingsplan som bl.a. omfatter følgende punkter:

- Projektforslag med udgangspunkt i de fælles temaer, som blev besluttet på mødet
- Udvidelse af partnerskabet og kontakt til nye partnere
- Afholdelse af næste møde
- Ansøgningsprocedure

Midttrafik har indledningsvis drøftet projektet med Ikast-Brande Kommune og de var umiddelbart interesserede. Det er endnu ikke muligt at sige, hvad finansieringen kan eller skal indeholde. Midttrafik har fastholdt, at der ikke er direkte økonomiske midler til projektet, men man kan bidrage med arbejdskraft. Det vil selvfølgelig alt andet lige være en fordel, hvis Midttrafik og en kommune også havde nogle midler at bidrage med. Det

præcise budget for projektet bliver afklaret i forbindelse med udformningen af den konkrete ansøgning og forelagt Bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at der arbejdes videre med ansøgningen om indgåelsen i EU-projektet.

1-25-01-1-08

12. Beslutning om Midttrafiks deltagelse i Rejsekortet

Resumé

Midttrafik har i perioden 23. december 2007 – 10. marts 2008 gennemført en høring blandt bestillerne om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet. Administrationen redegør hermed for de indkomne høringssvar og anbefaler blandt andet, at den endelige beslutning udskydes.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse behandlede på mødet 21. december 2007 en business case, som beskriver konsekvenserne for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Bestyrelsen besluttede at gå ind for projektet, blandt andet ud fra en betragtning om, at Midttrafik ikke kan stå uden for et sådant landsdækkende projekt samt at der eksisterer et aktuelt reinvesteringsbehov for billetteringsudstyr.

Business casen blev 23. december 2007 sendt i høring blandt Midttrafiks bestillere med høringsfrist 10. marts 2008. Bestyrelsen ønskede med høringen at få bestillerne holdning til rejsekortprojektet, herunder hvorledes projektet bedst muligt kan gennemføres for den enkelte bestiller med hensyn til udbredelse på ruter m.v.

I høringsperioden har Midttrafik deltaget i møder om rejsekortprojektet med Kommunaldirektørnetværket (januar 2008), Kommunekontaktrådet (februar 2008) og Fagligt Forum (februar 2008). Midttrafik har endvidere deltaget i en drøftelse om rejsekortet i Regionsrådet (marts 2008).

Høringssvar fra bestillerne om rejsekortprojektet

De indkomne høringssvar viser, at der på tværs af bestillerne er en principielt positiv indstilling over for gennemførelsen af rejsekortprojektet i Midttrafik. Der er dog samtidig gennemgående bemærkninger/forbehold vedrørende specielt behovet for

1. en nærmere belysning af de økonomiske konsekvenser for den enkelte bestiller samt
2. det ønskelige i en statslig medfinansiering.

./. I vedlagte status over modtagne høringssvar er en oversigt over de modtagne høringssvar med de væsentligste bemærkninger. De modtagne høringssvar vedlægges også.

Pr. 28. marts 2008 er der modtaget høringssvar fra alle bestillere, undtagen Ringkøbing-Skjern og kommuner, hvor vi er bekendt med, at emnet behandles politisk henholdsvis 27. og 25. marts 2008. Midttrafik er bekendt med, at Skive byråd 25. marts 2008 er principielt positivt indstillet, idet man dog – svarende til de gennemgående forbehold for bestillerne – afventer en endelig finansieringsplan samt resultatet af økonomiforhandlinger med staten.

Der er særlig grund til at hæfte sig ved høringsvaret fra Region Midtjylland. Selvom regionen principielt er positiv over for Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, vil "regionen først ... tage konkret stilling til deltagelse i finansieringen, når der er gjort erfaringer med brugen af rejsekortsystemet i stor skala, og når de økonomiske konsekvenser for regionen er kendte". Regionen opfordrer endvidere til – svarende til det gennemgående ønske for de øvrige bestillere - at Danske Regioner og KL inddrager spørgsmålet om statslig medfinansiering i forhandlingerne om regionernes og kommunernes økonomi, samt at staten yder fuld økonomisk kompensation til kommuner og regioner for de øgede omkostninger til rejsekortprojektet.

Region Midtjylland har en helt central rolle ved gennemførelse af rejsekortprojektet i Midttrafik som følge af, at i størrelsesordenen halvdelen af rejseprojektet i Midttrafik - udstyrsmæssigt og økonomisk m.v. – vedrører de regionale ruter.

Konsekvens af de indkomne høringsvar

Det er samlet administrationens vurdering, at de indkomne høringsvar giver et hensigtsmæssigt og entydigt grundlag for at arbejde videre med den målsætning, at rejsekortprojektet gennemføres i Midttrafik. Det er samtidig vurderingen – primært med henvisning til forbeholdene fra Region Midtjylland - at der ikke på det foreliggende grundlag kan træffes en endelig beslutning om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

Det forudsættes derfor, at Bestyrelsen ikke – som hidtil forudsat – træffer endelig beslutning om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet på bestyrelsesmødet 4. april 2008. Det foreslås i stedet, at Bestyrelsen træffer beslutning om, at der målrettet arbejdes på at tilvejebringe det supplerende beslutningsgrundlag, som følger af høringsvar m.v.

Tilvejebringelsen af det supplerende beslutningsgrundlag indbefatter blandt andet en afklaring på følgende punkter:

1. Præcisering af den økonomiske forpligtigelse for den enkelte bestiller. Præciseringen forudsætter blandt andet:
 1. en nærmere dialog mellem Midttrafik og den enkelte bestiller om hvilket og hvor meget rejsekortudstyr, den enkelte bestiller skal anskaffe/finansiere.
 2. konsolidering af business casens beregningsforudsætninger i samarbejde med bl.a. Rejsekort A/S.
 3. beslutning om hvilke fordelingsnøgler, som skal benyttes ved fordelingen af de respektive udgiftstyper i projektet; administrationen har lavet vedlagte reviderede byrdefordeling af udgifterne til rejsekortet i forlængelse af mødet i kommunaldirektørnetværket 18. januar 2008..
 4. afklaring af en mulig statslig medfinansiering af rejsekortprojektet, hvor Midttrafiks formand allerede har sendt brev til Danske Regioner og KL om emnet.
2. Afklaring af, hvilke praktiske erfaringer med Rejsekortet "i stor skala", som kan betrygge bestillerne med hensyn til at systemet fungerer i praksis.
3. Udarbejdelse af en "Plan B" med hensyn til fortsat brug af det eksisterende billetteringsudstyr i en forlænget overgangsperiode. "Plan B" skal beskrive, hvilke praktiske initiativer, som kan gøre det muligt at foretage levetidsforlængelsen for

det eksisterende udstyr, herunder identificere særlige omkostninger og særligt kritiske punkter vedrørende reservedelslevering m.v. ved en kortere eller længere levetidsforlængelse jf. eksempelvis erfaringer fra billetteringsudstyr i Viborg- og Skive-området, som i en længere periode måtte køre med gamle takster.

Faseopdelt udrulning kan ikke anbefales

En tilmelding til rejsekortsystemet skal ske for Midttrafik som helhed. Det er ikke den enkelte bestiller som tilmelder sig rejsekortprojektet, men trafikselkabet Midttrafik som helhed. Derfor er det vigtigt, at den endelige tilmelding sker på et grundlag, der gør det muligt at udrulle rejsekortet bredt og sammenhængende i Midttrafiks område.

Det skønnes ikke relevant at arbejde med et scenarie, hvor rejsekortprojektet gennemføres i Midttrafik i 2 eller flere faser, afhængig af hvornår den enkelte bestiller ser det muligt at deltage. Så længe der ikke foreligger et konkret tilsagn om deltagelse fra Region Midtjylland, giver det efter administrationens vurdering ikke mening at implementere (en fase 1 af) rejsekortet i udvalgte dele af Midttrafik. Når Regionens tilsagn om deltagelse foreligger på et efterfølgende tidspunkt vil det næppe heller i denne situation være hensigtsmæssigt med en egentlig faseopdeling, men derimod med en "jævn løbende udrulning".

Økonomiske konsekvenser ved en senere tilslutning til rejsekortprojektet.

Rejsekort A/S har tidligere udmeldt, at Midttrafik senest skulle give besked om endelig tilslutning til rejsekortprojektet i umiddelbar forlængelse af bestyrelsesmødet 4. april 2008. I modsat fald kan påregnes en samlet merudgift til hardware på i størrelsesordenen ca. 20 mio. kr.

Midttrafik er bekendt med, at Rejsekort A/S aktuelt har forhandlinger med leverandøren af rejsekortsystemet (East-West), samt at disse forhandlinger sandsynligvis vil indebære, at tidsfristen for "hardware-rabatten" udskydes. Forhandlingerne er ikke afsluttet og der foreligger p.t. ingen sikre oplysninger om den forventede tidsmæssige forskydning, men et forsigtigt (uforpligtigende) bud går umiddelbart på "engang i 2. halvår af 2008". Det er vurderingen, at muligheden for hardware-rabat for Midttrafik ikke for indeværende endegyldigt skal afskrives. Den fortsatte mulighed afhænger dog på den ene side af tidsforløbet for afklaring vedrørende statslig medfinansiering og tilfredsstillende aftesting/udrulning af rejsekortet i stor skala og på den anden side af den faktiske udskydelse af rabatmuligheden, som Rejsekort A/S er i stand til at forhandle på plads med leverandøren. Midttrafik vil arbejde for, at rabatmuligheden så vidt muligt ikke fortabes.

Ved Midttrafiks senere tilslutning til rejsekortprojektet vil der endvidere blive tale om merudgifter til drift og nyindkøb til de eksisterende billetteringssystemer. Midttrafik vil gennemføre en selvstændig undersøgelse heraf, jf. ovenfor vedrørende "Plan B".

Tidsplanen for det videre forløb

I henhold til den hidtidige tidsplan er det forudsat, at bestyrelsen træffer endelig beslutning om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet på mødet 4. april 2008. Dette kan administrationen i henhold til ovenstående ikke anbefale.

Det kan for indeværende være vanskeligt at vurdere i præcis hvor lang tid Midttrafiks tilslutningsproces forskydes, da dette i vid udstrækning afhænger af forhold, som Midttrafik er uden direkte indflydelse på, herunder økonomiforhandlingerne med staten, for-

handlingerne mellem Rejsekort A/S og leverandøren samt forløbet for igangsat test og kommende udrulning af rejsekortsystemet på Sjælland.

Administrationen vil på bestyrelsesmødet 23. maj 2008 fremlægge forslag til revideret tidsplan for beslutning om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet, idet de igangværende forhandlinger mellem Rejsekort A/S og East-west forventes afsluttet inden da.

Midttrafik følger løbende beslutningen om indførelse af rejsekort i de øvrige trafiksselskaber vest for Storebælt. Status er:

- NT er fuldt og helt med i rejsekortprojektet på grundlag af tidligere beslutning herom.
- Sydtrafik har i en periode arbejdet frem mod en endelig beslutning i foråret 2008. Beslutningen er dog udskudt, da Sydtrafik ønsker at afvente resultatet af de igangværende forhandlinger mellem Rejsekort A/S og leverandøren.
- Fynbus har inden for de seneste år taget et moderne kortbaseret billetteringssystem i brug. Dette system kan dog ikke integreres med rejsekortsystemet. Af hensyn til den nylige væsentlige investering, som Fynbus har foretaget, forventer Fynbus først en tilslutning til rejsekortsystemet på et senere tidspunkt, efter udrulning i NT, Sydtrafik og Midttrafik.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen udskyder den endelige beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet
- at** administrationen arbejder målrettet videre på snarest muligt at tilvejebringe de supplerende forudsætninger for Midttrafiks endelige tilslutning, herunder afklaring af spørgsmålene om nærmere økonomiske konsekvenser for bestillerne, en statslig medfinansiering samt tilfredsstillende drift og aftenstning af rejsekortsystemet i stor skala.

Bilag

- status over modtagne hørings svar
- de modtagne hørings svar
- revideret byrdefordeling af udgifterne til rejsekortet i forlængelse af mødet i kommunaldirektørnetværket 18. januar 2008.

1-00-3-08

13. Temaer til repræsentantskabsmødet 23. maj 2008

Resumé

Midttrafik afholder repræsentantskabsmøde 23. maj 2008. Bestyrelsen forelægges hermed det, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.

Sagsfremstilling

Midttrafik afholder 2 repræsentantskabsmøder om året. I foråret afholdes et møde med godkendelse af regnskab og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år, og i efteråret afholdes et møde med drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget.

Administrationen forventer at fremlægge det endelige regnskab for Repræsentantskabet på mødet 23. maj 2008.

I andet dagsordenspunkt omtales Midttrafiks trafikplan, hvor det indstilles, at Repræsentantskabet på mødet 23. maj 2008 drøfter det fremtidige rutenet samt de vigtigste fokusområder og principper i de overordnede indsatsområder i den overordnede trafikplan.

Rammebetingelser og udfordringer for den kollektive trafik og trafiksselskaberne

En drøftelse af budgetforudsætningerne for Midttrafik i 2009 bør indeholde en temadrøftelse om rammebetingelserne og udfordringerne for den kollektive trafik og trafiksselskaberne i Danmark. Efter det første år med trafiksselskaber har der vist sig nogle udfordringer, som får betydning for budget 2009. Det drejer sig fx om:

- en byrdefordelingsmodel for busdriften, som rummer risiko for, at enkelte bestillere holder fast på løsninger, der er økonomisk fordelagtige for den enkelte bestiller men ikke for den kollektive trafik som helhed,
- en ikke særlig klar kompetence-beskrivelse af Bestyrelsens muligheder for at træffe beslutninger, der gennemfører visionerne for den kollektive trafik, men som kan kollidere med den enkelte bestillers interesse.
- et økonomisk råderum, der er begrænset af regionernes finansiering, hvor kollektiv trafik alene kan finansieres inden for rammerne af regional udvikling og derfor kan ende i en negativ spiral, hvis budgettet ikke holdes, idet der ikke er råderum til at satse på udvikling og tiltrækning af kunder til den kollektive trafik frem for besparelser; en negativ spiral, der også kan påvirke kommunerne.
- der er en landsdækkende tendens til, at antallet af kunder falder, hvilket giver problemer med at finansiere udvikling af den kollektive trafik.
- den individuelle trafik er stigende, hvilket medfører trængsel, miljøproblemer og samfundsøkonomiske problemer, som den kollektive trafik kunne være en del af løsning på, hvis der var råderum til udvikling af tilbuddet til kunderne.

Administrationen vil til mødet i repræsentantskabet udarbejde et oplæg til en temadrøftelse, hvor udfordringerne ved rammebetingelserne beskrives nærmere. Oplægget vil desuden indeholde forslag til, hvordan man eventuelt kan få vendt den negative spiral og sikre udvikling af den kollektive trafik inden for rammebetingelserne.

Temaer og tidsplan for budget 2009

Repræsentantskabet skal præsenteres for de temaer, Midttrafik forventer, der vil blive for budgetlægningen for 2009 samt en tidsplan for dette.

Temaerne vil bl.a. blive:

- erfaringer fra regnskab 2007 indarbejdes i budget 2009 (og budget 2008 justeres)
- betydning af Regionens besparelser for de kommunale budgetter
- ændret kørsel i kommunerne pga. tilpasning af ruter til den nye kommunestruktur og skolestruktur
- forventninger til udvikling i antallet af kunder
- yderligere takstharmonisering
- dieselaftgift og leasingregler

Der kan vise sig andre temaer inden Repræsentantskabsmødet.

Tidsplanen vil være:

- 20. juni 2008 drøfter Bestyrelsen oplæg til budget 2009 og overslagsårene 2010-2012
- 25. juni 2008 udsendes oplægget til budget og overslagsår til høring hos bestillerne
- 25. juni 2008 til 22. august 2008 drøftes oplægget med bestillerne
- 22. august 2008 forelægges evt. principielle problemstillinger fra drøftelserne med bestillerne for Bestyrelsen
- 29. august 2008 deadline for høringssvar fra bestillere; bestillerne anmodes om tidligere tilkendegivelse af, hvad administrationen har indstillet
- 12. september 2008 vedtager Bestyrelsen Midttrafiks budget 2009 og overslagsårene 2010-2012.

Byrdefordelingsprincipper

Repræsentantskabet godkendte på sit møde 26. oktober 2007 byrdefordelingsprincipperne for 2008. Ved samme lejlighed blev det besluttet, at Midttrafik skal indføre et time-sagsstyringssystem, som kan ligge til grund for en mere præcis byrdefordeling for 2009.

Time-sagsstyringssystemet blev indført i andet halvår af 2007. Administrationen har ikke på nuværende tidspunkt den endelige opgørelse af fordelingen af registreringerne i time-sagsstyringssystemet. Administrationen vil anbefale, at der til mødet i repræsentantskabet 23. maj 2008 udarbejdes en sammenlignende analyse af, hvordan udgifterne i 2007 blev fordelt efter de fordelingsprincipper, der var gældende i 2007 - og hvordan udgifterne ville være blevet fordelt, hvis det var gjort efter registreringerne i time-sagsstyringssystemet. Analysen skal bruges til at give et grundlag for at beslutte, om time-sagsstyringssystemet skal bruges til en mere præcis byrdefordeling for 2009.

Administrationen vil i forbindelse med analysen vurdere, om der kan være en tredje model til byrdefordeling, som vil være mere anvendelig, herunder om Midttrafik i højere grad skal arbejde med at fakturere enkelte bestillere for særlige opgaver, så Midttrafiks budget til fællesudgifter alene er et budget for de aktiviteter, der reelt er fælles. Det kunne fx dreje sig om, at Midttrafik får særskilt betaling for den store opgave, det har været, at udarbejde sparekatalog for Regionen eller indkøbe billetmaskiner for Århus Kommune.

Efter drøftelsen på mødet i Repræsentantskabet vil administrationen udarbejde indstilling til Bestyrelsens møde 20. juni 2008 om byrdefordelingsprincipper for 2009.

Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabsmødet 23. maj 2008 afholdes med emnerne regnskabsaflægelse, det fremtidige rutenet og de vigtigste fokusområder og principper i de overordnede indsatsområder i den overordnede trafikplan, rammebetingelser og udfordringer for den kollektive trafik og trafikskaberne, temaer og tidsplan for budget 2009 samt byrdefordelingsprincipper for 2009.

1-30-75-4-1-07

14. Langsigtet løsning for handicapkørsel

Resumé

Administrationen foreslår en gradvis harmonisering af handicapkørslen, afpasset efter øvrige opgaver vedr. variabel kørsel.

Sagsfremstilling

Ved Midttrafiks start pr. 1. januar 2007 blev en række forskellige handicapkørselsordninger fra de afgivende myndigheder overtaget. I løbet af 2007 er de første skridt taget hen i mod en samlet løsning for Midttrafik. Pr. 1. januar 2008 har Midttrafik derfor 3 forskellige ordninger:

1. Interne kørsler i Århus Kommune med borgere bosiddende i Århus Kommune. Disse kørsler bestilles og koordineres i eget IT system, nemlig Trapeze – PASS, knap 100.000 ture pr. år.
2. Kørsler med borgere bosiddende i de øvrige kommuner i Region Midtjylland, undtagen Hedensted, og kørsler der overskrider kommunegrænsen med borgere bosiddende i Århus Kommune. Disse kørsler bestilles og koordineres i IT systemet PLANET, knap 100.000 ture pr. år.
3. Kørsler med borgere bosiddende i Hedensted Kommune. Disse kørsler bestilles væsentligst direkte af borgeren hos en lokal vognmand. Undtagelsen er kørsler, der er længere end 50 km, som skal bestilles hos Midttrafik. Afregning med vognmænd og fakturering til Hedensted Kommune foretages også af Midttrafik. I alt knap 10.000 ture pr. år.

./.. Udover handicapkørslen varetager Midttrafik en række "kan"-opgaver i den variable kørsel, som nærmere er beskrevet i vedlagte notat oversigt over kan-kørsel.

Harmonisering af takster og rejseregler

Såvel takster som rejseregler for handicapkørslen blev harmoniseret pr. 1. januar 2008, med visse modifikationer for rejser internt i Århus Kommune. I forbindelse med harmoniseringen forpligtede Midttrafik sig overfor kommuner og DSI til at lave en evaluering af taksterne for egenbetaling efter april 2008, hvor de første erfaringer kan drages. I forbindelse med denne evaluering falder det naturligt samtidig at vurdere rejsereglerne generelt, specielt regler for de mellemlange og lange rejser, der er både tunge at administrere og svære for nogle brugere at forstå. Denne evaluering påbegyndes i maj 2008 og skal være færdig i starten af juni, sådan at eventuelle forslag til ændringer kan blive behandlet på mødet i Bestyrelsen 20. juni 2008, således at de vognmænd, der ønsker at byde på kørslen, har så mange informationer som muligt. Den variable kørsel udbydes efter sommerferien 2008 med kontraktstart 1. januar 2009, hvor kørslen bl.a. primo 2009 udvides med patientkørsel for de, der ikke sidder i kørestol i det tidligere Århus Amt.

Valg af et system til administration

Som beskrevet ovenfor har Midttrafik stadig 3 forskellige kørselsordninger indenfor handicapkørsel. På sigt vil det være en fordel kun at have en ordning:

- Det vil være nemmere at administrere og informere om en ensartet ordning.
- Alle borgere i Region Midtjylland vil, som udgangspunkt, få den samme service.
- For vognmændene i regionen vil det være mere simpelt at byde på. Alt andet lige vil dette kunne betyde en bedre pris da erfaringen viser, at jo mere simpelt og sammenhængende man kan udbyde, jo større er chancen for at få en ordentlig pris.
- Større volumen i den koordinerede kørsel vil give bedre muligheder for samkørsel og kædekørsel og dermed mere effektiv udnyttelse af vognene.

Det er administrationens anbefaling, at Midttrafik på sigt skal have en samlet ordning i ét system. Det er samtidig den umiddelbare anbefaling, at dette system skal være PLANET. I samarbejde med Region Midtjylland, MOVIA og NT (BeKTra) er det systemet, trafikskaberne/regionerne sammen finansierer og har udviklet på og stadig videreudvikler på. NT har mere end 10 års erfaring med det og udfører i dag handicapkørsel, siddende patientbefordring, flexitur (MIDTTUR), teletaxa og øvrige kommunale kørsler i systemet. Deres mål er, at alle kommunerne i Region Nordjylland skal deltage med deres kommunale kørsler, og det arbejder de hen i mod. MOVIA udfører i dag de samme typer kørsler som NT i systemet, pr. 1. februar 2008 startede MOVIA med at udføre siddende patientbefordring for Region Sjælland. MOVIA har besluttet at udføre alt handicapkørsel i PLANET også i det gamle HUR-område, altså København mm. I øjeblikket udføres denne kørsel på samme måde som i Århus Kommune med Trapeze PASS.

Herudover er der en række andre fordele ved at Midttrafik benytter PLANET:

- Region Midtjylland har besluttet at hele den siddende patientbefordring skal udføres i systemet i samarbejde med Midttrafik. Region Midtjylland er jo selv medlemmer af BeKTra. Det betyder, at vi kan koordinere de pr. 1. januar 2009 ca. 330.000 ture med vores øvrige kørsel.
- MIDTTUR, teletaxa og øvrige kommunale kørsler udføres allerede i systemet.
- Vognmændene i regionen er efterhånden ved at kende systemet, har købt udstyr efter det og begynder for alvor at bruge nogle af de tekniske redskaber der via internettet er til deres rådighed.
- Der ligger allerede en række forbedringer og tiltag klar til at blive implementeret, såsom internetbestilling til MIDTTUR og handicapkørsel, elektronisk fakturering og andre.

I vurderingen af, om it-systemet skal være PLANET, skal den kritik indgå, der er rejst mod systemet fra forskellige vognmænd og andre interessenter.

Der er nogle kontraktlige bindinger med vognmænd i Århus Kommune, som først vil skulle afklares. De nuværende kontrakter løber til 1. marts 2012, men vil muligvis efter forhandling med vognmændene kunne omlægges til kørsel i PLANET. Med den planlagte implementering af den resterende del af den siddende patientbefordring primo 2009, jf. vedlagte notat, er det ydermere administrationens vurdering, at det driftsmæssigt ikke vil være forsvarligt at påbegynde en eventuel implementering af denne handicapkørsel i 2009. Administrationens anbefaling til dette vil derfor være at undersøge de kontraktlige forpligtelser og derefter kommer med et forslag til, hvornår en overgang fra Trapeze –

PASS til PLANET vil kunne ske. Det vil også være en fordel, at kunne drage nytte af erfaringer fra MOVIA's overgang til Planet. Sideløbende med omlægning af IT-system vil administrationen udarbejde forslag til harmonisering af rejseregler for handicapkørsel internt i Århus Kommune.

Administrationen vil udarbejde et egentlig beslutningsoplæg til Bestyrelsens møde 20. juni 2008. Oplægget vil blive udarbejdet i dialog med Århus Kommune og beskrive konsekvenser for kunder, kommune og leverandører, hvis kørslen i Århus overgår til PLANET og rejsereglerne harmoniseres.

Det er administrationens anbefaling at handicapkørslen med borgere i Hedensted Kommune implementeres i PLANET med driftsstart pr. 1. januar 2009. At administrere den nuværende kupon kørselsordning er uforholdsmæssigt omkostningstungt og giver anledning til en del forvirring hos kunder og vognmænd. Samtidig er det nu sådan, at de samme borgere kører med den koordinerede kørsel, hvis de skal på sygehuset. Der er ingen kontraktlige bindinger, der forhindrer en sådan løsning. Hedensted Kommune har valgt kuponkørsel i 2008, men af ovennævnte årsager foreslår administrationen, at denne løsning ikke videreføres i 2009. Administrationen vil i dialog med Hedensted Kommune forelægge beslutningsoplæg for Bestyrelsen på mødet 20. juni 2008.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigt over kan-kørsel

1-15-0-75-3-08

15. Resultat af leverandørundersøgelsen

Resumé

Som led i at opfylde de mål, Bestyrelsen har fastlagt for Midttrafiks virke i 2008, har administrationen gennemført en tilfredshedsundersøgelse blandt Midttrafiks leverandører. Undersøgelsens formål har været at få leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik. Der orienteres om resultaterne af undersøgelsen.

Sagsfremstilling

Som led i at opfylde de mål, bestyrelsen har fastlagt for Midttrafiks virke i 2008, har administrationen gennemført en tilfredshedsundersøgelse blandt Midttrafiks leverandører. Undersøgelsen er afgrænset til de 47 leverandører, som udfører den regionale og lokale kørsel, al bybuskørsel samt Odderbanen og Lemvigbanen.

Undersøgelsens formål har været at få leverandørernes vurdering af samarbejdet med Midttrafik, og herunder en vurdering af organisationens stærke og svage sider, med henblik på at målrette indsatsen for yderligere udvikling af samarbejdet.

Undersøgelsen er gennemført som en spørgeskemaundersøgelse i januar/februar 2008, hvor der både er spurgt til graden af enighed og vigtigheden af en række spørgsmål. Spørgsmålene er grupperet under 8 opgaveområder, hvor der er spurgt ind til samarbejde, overholdelse af krav, information mv.

Svarprocenten er 79 %. Det er overvejende små busselskaber fra MIDT og VEST, som ikke har svaret.

./. Der vedlægges en oversigt over resultaterne af leverandørundersøgelsen 2008 og en liste over de leverandører, der er bedt om at deltage i leverandørundersøgelsen. Ud over de viste resultater, har leverandørerne haft mulighed for at give kommentarer, som også indgår i konklusionerne og det videre arbejde med resultaterne fra leverandørundersøgelsen.

Hovedkonklusionerne i de 8 opgaveområder er:

- Generelt. I hovedtræk er leverandørerne overvejende tilfredse med samarbejdet med Midttrafik. På en skala fra 1-4 ligger den gennemsnitlige tilfredshed omkring 3. Det er specielt samarbejdet omkring afregning, kundehenvendelser og med trafikkontrollørerne der vurderes positivt. Leverandørerne peger dog på, at den generelle information kunne være mere klar, samt at arbejdet bør forstærkes omkring rejseregler og chaufførinformation, samt hvem som kan kontaktes omkring en række tvivlsspørgsmål.
- Køreplaner og køreplanlægning. De fleste af leverandørerne er her tilfredse med samarbejdet. Det er særligt vigtigt for dem, at blive inddraget i køreplanlægningen. 12 % oplever, at de ikke bliver inddraget tilstrækkeligt i køreplanlægningen.

- Udbud og kontrakter. De fleste finder, at de har et godt overblik over igangværende udbud, og at udbudsmaterialet er overskueligt. 26 % ved ikke, hvem de skal kontakte omkring kontraktforhold.
- Afregning. Dette er det vigtigste område for leverandørerne. Flertallet siger, at afregningen er korrekt og rettidig. 34 % mener dog ikke, at afregningen er let at forstå.
- Billet og kvalitetskontrol. Samarbejdet med trafikkontrollørerne opleves særdeles positivt blandt stort set alle. 36 % mener ikke, at der udføres et tilpas antal kontroller i busserne, men opgaven er heller ikke så vigtig for dem.
- Information. Der er en gennemgående tilfredshed med den information Midttrafik udsender, men i kommentarerne efterlyses regler og specielt savnes chaufførvejledningen, der oplyser om rejseregler, billettyper og prisberegning. 33 % mener ikke, at chaufførerne har de nødvendige værktøjer for at yde kunderne en god service. Der er størst tilfredshed med chaufførinformationen i ØST og MIDT.
- Rejseregler og takster. Ca. 1/3 finder området uklart eller utilfredsstillende. Det omfatter manglende forståelse og manglende vejledninger, og det er ikke klart, hvem som kan kontaktes i tvivlstilfælde. Området har det største gab mellem tilfredshed og vigtighed, hvilket betyder, at der her skal være særlig fokus på opfølgning.
- Driftsforstyrrelser. Hos 4 ud af 5 er det klart, hvilke krav og pligter der gælder omkring indberetning af driftsforstyrrelser, dog ved 20 % ikke hvordan og til hvem der skal indberettes.
- Kundehenvendelser. Dette område er sammenlignet med de andre områder det mindst vigtige for leverandørerne. 27 % ved ikke, hvor de i Midttrafik skal henvende sig omkring kundehenvendelser.
- Andet. Der er en tendens til en lidt større tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik blandt de lidt større leverandører, - dem med over 10 kontrakt busser.

Administrationen peger på følgende indsatsområder i 2008 for at udvikle samarbejdet med leverandørerne:

- Alle leverandører skal inddrages i køreplanlægningen.
- Det skal gøres klart, hvem der er kontaktperson i Midttrafik omkring kontraktforhold.
- Der skal arbejdes for at gøre afregningen mere gennemskuelig.
- Der skal udarbejdes en plan for billet og kvalitetskontroller i busserne.
- Bedre information og ny chaufførvejledning skal have høj prioritet i 2008.
- Det skal gøres klart, hvem i Midttrafik der altid kan kontaktes omkring takstspørgsmål.

-
- Alle leverandører skal have oplyst, hvordan og til hvem driftsforstyrrelser skal indberettes, og hvor i Midttrafik der kan rettes henvendelse omkring kundehenvendelser.
 - I 2008 skal der etableres dialogfora med leverandører og chauffører for at sikre en mere formel ramme for inddragelse, information og udvikling af samarbejdet. Det vil ske i foråret.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigt over resultaterne af leverandørundersøgelsen 2008
- liste over de leverandører, der er bedt om at deltage i leverandørundersøgelsen

1-00-2-07

16. Meddelelse: Vederlag til Midttrafiks bestyrelse

Sagsfremstilling

./ Administrationen har modtaget vedlagte svar fra Statsforvaltningen i Midtjylland vedrørende vederlag m.m. til medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik.

Statsforvaltningen har godkendt Midttrafiks ansøgning om vederlag til 2 næstformænd og menige bestyrelsesmedlemmer.

Midttrafiks administration har beregnet differencen mellem udbetalte diæter i 2007 og det vederlag, der nu er givet tilladelse til at betale til næstformænd og menige bestyrelsesmedlemmer. Differencen bogføres i Midttrafiks regnskab 2007 og efterbetales snarest til det enkelte bestyrelsesmedlem. Tilsvarende vil differencen mellem allerede udbetalte diæter i 2008 og vederlag for de første 3 måneder af 2008 snarest blive udbetalt.

Bilag

- svar fra Statsforvaltningen i Midtjylland vedrørende vederlag m.m. til medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik

1-7-1-08

17. Meddelelse: svar fra Transportministeren vedr. statslig medfinansiering af VVM undersøgelse af letbanen

Sagsfremstilling

./ Midttrafiks administration har modtaget vedlagte svar fra Transportministeren vedr. statslig finansiering af VVM undersøgelsen af en letbane i Århus.

Transportministeren orienterer om, at partierne bag de seneste års trafikaftaler har indgået aftale om trafik for 2008. I den forbindelse blev det besluttet af afsætte 5,5 mio. kr. til medfinansiering af VVM undersøgelsen. Midttrafik har foreslået en statslig medfinansiering på 7.2 mio. kr.

Staten har ikke haft mulighed for at bidrage med midler fra anlægspuljen til VVM undersøgelsen i 2007.

Bilag

- svar fra Transportministeren vedr. statslig finansiering af VVM undersøgelsen af en letbane i Århus.

1-00-2-08

18. Eventuelt