



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen i Midttrafik
28. november 2008 kl. 10:00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Opfølgning på bestyrelsesmødet 24. oktober 2008	1
2	Afrapportering vedrørende Bestyrelsens studietur til Sverige	2
3	Kundetilfredshedsundersøgelsen 2008 - resultater og indsatsområder	4
4	Udviklingsinitiativer til styrkelse af den kollektive trafik	7
5	Økonomirapportering 3. kvartal 2008	10
6	Harmonisering af køreplaner	11
7	Anmodning om ændring af takst og køreplan for Odder bybus	15
8	Midttrafiks varetagelse af kørselsopgaver for region og kommuner i 2009	17
9	Evaluering af lov om trafikskaber	20
10	Midttrafiks udbud af buskørsel med kontraktstart i 2009	22
11	Orientering om Midttrafiks forventede udbud 2009 – 2013	24
12	Orientering om kommissorium og tidsplan for trafikstyregruppen vedr. effektiviseringer på den kollektive trafik	26
13	Orientering om kollektiv trafikplan for Randers Kommune	29
14	Orientering om evaluering af SMIL-kampagnen m.m.	31
15	Orientering om vognmandsundersøgelse efterår 2008 for vognmænd i variabel kørsel	33
16	Orientering om modellen for indeksregulering af betalingssatserne i Midttrafiks buskørselskontrakter	35
17	Meddelelse: bestillingsfrister ved DSB og Arriva	37
18	Meddelelse: møde for bestyrelserne i trafikskaberne i Danmark	38
19	Eventuelt	39

1-00-2-08

1. Opfølgning på bestyrelsesmødet 24. oktober 2008

Resumé

Administrationen følger op på de beslutninger, der blev truffet på mødet 24. oktober 2008.

Sagsfremstilling

./.

På bestyrelsesmødet 24. oktober 2008 blev Bestyrelsen orienteret om nye tiltag for rekruttering af chauffører i Busselskabet Århus Sporveje. I forlængelse af drøftelsen på mødet, har Busselskabet udarbejdet vedlagte redegørelse om sikring af sprogkompetencer for nye chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- redegørelse om sikring af sprogkompetencer for nye chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje

1-00-2-08

2. Afrapportering vedrørende Bestyrelsens studietur til Sverige

Resumé

De svenske trafikselskaber har de senere år formået at skabe fremgang i den kollektive trafik. Midttrafiks bestyrelse har derfor gennemført en studietur til Göteborg og Jönköping 5.-7. november 2008. Administrationen fremlægger forslag til afrapportering.

Sagsfremstilling

Den kollektive trafik i Sverige og Danmark har en række ensartede udfordringer, men de svenske trafikselskaber har de senere år formået at vende udviklingen og give den kollektive trafik fremgang. For at blive inspireret af de svenske erfaringer, gennemførte Bestyrelsen i Midttrafik i perioden 5. til 7. november 2008 en studietur til Sverige, hvor trafikselskaberne i Västra Götaland (Göteborg) og Jönköping blev besøgt.

Under de to besøg, blev følgende emner drøftet:

- Ejerstruktur og finansiering
- Strategien for den kollektive trafik i Västra Götaland
- Arbejdet med miljø i den kollektive trafik og brugen af miljøspørgsmålet i forbedringen af den kollektive trafiks omdømme
- Arbejdet med at gøre den kollektive bustrafik mere tilgængelig for handicappede
- Udviklingen af betalingssystemer i den kollektive trafik
- Moderne indrettet busterminal i Göteborg
- Bedre fremkommelighed for busserne
- Optimering af regionale forbindelser mellem tre hovedbyområder
- Incitamentskontrakter

./. Der vedlægges forslag til rapport fra Bestyrelsens studietur 5.-7. november 2008

Konklusioner

Studieturen giver anledning til at konkludere på en række forhold, hvor Midttrafik vil inddrage erfaringerne fra studieturen i den strategiplan, direktionen forelægger Bestyrelsen:

- trafikselskaberne i Sverige har stor indflydelse med opbakning fra bestillerne, og der lægges vægt på integreret trafik for kunderne,
- der synes at være politisk opbakning på alle niveauer til at styrke den kollektive trafik; der investeres i kollektiv trafik, fordi det har gavnlige virkninger for samfundet, miljø, mindre trængsel og trafiksikkerhed,
- der er kundefremgang og ambitiøse målsætninger for langt større markedsandel, og trafikselskaberne bruger hele paletten af effektive virkemidler (højfrekven-

te direkte ruter, busprioritering, incitamentsaftaler, gode publikumsfaciliteter osv.) og så arbejder de systematisk med miljø,

- trafikskabets indsats understøttes af øvrige offentlige myndigheder, ikke mindst vejmyndighederne, der lægger en væsentlig ressource i at forbedre forholdene for den kollektive trafik og gøre den konkurrencedygtig og attraktiv i forhold til privatbilisme,
- trafikskaberne lægger vægt på at dokumentere indsatsen gennem fakta,
- sammenligningen af nøgletal mellem Midttrafik og de to svenske trafikskaber viser, at:
 - Bruttoomkostningen og det offentlige tilskud til kollektiv trafik er højere pr. indbygger end i Midttrafik, så serviceniveauet er højere pga. en vilje til at investere væsentligt også i driften af kollektiv trafik.
 - De svenske kunders egenfinansiering og brug af den kollektive trafik er højere, hvilket er på baggrund af, at man for offentlige midler har løftet niveauet for den kollektive trafik og skabt den fornødne volumen i service og muligheder for kørsel.
 - De svenske erfaringer giver således ikke grundlag for at tro, at Midttrafik kan fastholde og tiltrække kunder på en måde, så brugerfinansieringen stiger og det offentlige tilskuds omfang fastholdes eller mindskes; den relative brugerfinansiering er højere i Sverige, men det offentlige giver et tilskud til at sikre et serviceniveau, hvor kunderne bliver fastholdt og tiltrukket af det samlede tilbud om kollektiv trafik.

Direktøren indstiller,

at rapporteringen og konklusionerne fra Bestyrelsens studietur godkendes.

Bilag

- rapport fra Bestyrelsens studietur 5.-7. november 2008

1-15-0-70-4-08

3. Kundetilfredshedsundersøgelsen 2008 - resultater og indsatsområder

Resumé

Midttrafiks administration gennemførte en kundetilfredshedsundersøgelse i ugerne 39, 40 og 41. Undersøgelsens formål var at dokumentere kundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafiks regi på en række områder, kundernes oplevelse af vigtigheden af de udvalgte områder og række baggrundsvariable (køn, alder osv.).

På en skala fra 0 til 100, hvor 100 er et udtryk for meget tilfreds, er kundernes generelle tilfredshed 70. Tryghed i bussen er der generelt mest tilfredshed med, mens bussens rettidighed; chaufførens kørsel, venlighed og vejledning samt bussen afgang- og ankomsttidspunkter vurderes som vigtige.

På baggrund af undersøgelsens resultater opstilles der en række indsatsområder, der skal sammentænkes med Midttrafiks strategiplan.

Sagsfremstilling

Kundetilfredshedsundersøgelsen

Midttrafiks administration gennemførte en kundetilfredshedsundersøgelse i ugerne 39, 40 og 41.

Undersøgelsen har til formål at dokumentere kundernes oplevede tilfredshed med busrejser i Midttrafik regi. Undersøgelsen skal desuden dokumentere kundernes oplevelse af vigtigheden af de områder, der bliver spurgt til i undersøgelsen. Endeligt skal undersøgelsen dokumentere en række demografiske forhold (kundernes køn og alder) samt baggrunden for kundernes anvendelse af den kollektive trafik (formål med rejse, rejsefrekvens og rejsetidspunkt).

Undersøgelsen blev tilrettelagt således, at der udover en redegørelse for Midttrafik generelt, kan redegøres for bybusserne i Århus Kommune, bybusserne i øvrigt, de regionale ruter og lokal-ruterne.

Det betyder, at der kan konkluderes for Midttrafik generelt og for de beskrevne områder generelt. Der kan således ikke på baggrund af undersøgelsen laves konklusioner for de enkelte bybusområder, de enkelte bestillere eller de enkelte ruter.

Valget af dette design var en afvejning af ønsket om at kunne konkludere så detaljeret som muligt, overfor omkostningerne ved en omfattende undersøgelse. Midttrafiks administration indhentede forud for igangsættelsen af undersøgelsen bud på en omfattende undersøgelse. De afgivne bud lå udgiftsmæssigt mellem 1,2 og 1,5 mio. kr. På den baggrund valgte Midttrafiks administration at iværksætte en undersøgelse af et mindre omfang, men dog således, at undersøgelsen dels dokumenterer generelt for Midttrafik og

dels kan bruges som udgangspunkt for fremtidige undersøgelser. Den valgte undersøgelse koster ca. 400.000 kr.

- ./.
- I vedlagte notat om kundetilfredshedsundersøgelsen i Midttrafik 2008 gennemgås undersøgelsens resultater og konklusioner. Nedenfor redegøres for hovedkonklusionerne og for de indsatsområder, undersøgelsen peger i retning af.

Kundernes tilfredshed

På en tilfredshedsskala fra 0 til 100, hvor 100 er et udtryk for mest tilfredshed, er den generelle tilfredshed for Midttrafik 70. Der er dog nogen variation mellem de områder, der er spurgt til, og mellem de udvalgte underområder (bybusser i Århus, øvrige bybusområder, regionale ruter og lokale ruter).

Opsummerende kan man sige, at det er prisen på rejsen, informationer i bussen og venteforhold, der er mindst tilfredshed med generelt. Undtaget herfra er bybusserne i Århus, hvor det er støj i bussen og chaufførens kørsel, foruden prisen på rejsen, der er mindst tilfredshed med.

Vigtighed

Udover tilfredsheden med en række forhold, er kunderne også blevet spurgt til vigtigheden.

Det vigtigste forhold er overholdelse af køreplanen (rettidighed). Herefter kommer forhold omkring chaufføren (kørsel, venlighed og vejledning) samt afgangs- og ankomst-tidspunkter og tryk i bussen.

Øvrige forhold

Af undersøgelsen fremgår det i øvrigt, at 61 % af Midttrafiks kunder er kvinder; 47 % er mellem 15 og 24 år; 79 % rejser næsten hver dag eller flere gange om ugen; 70 % bruger busserne til/fra arbejde eller til/fra uddannelse, mens 58 % bruger busserne morgen eller sidst på eftermiddagen.

Fremtidige indsatsområder

Kundetilfredsundersøgelsen peger på en række indsatsområder

For det første er der behov for yderligere detaljering af undersøgelsen. Eksempelvis skal der laves sammenlignende undersøgelser af alle bybusområder eller undersøgelser af en eller flere bestilleres samlede kollektive trafik. Den gennemførte undersøgelse giver et solidt og dokumenteret billede af kundernes generelle tilfredshed og prioriteringer, men dette kan fremover breddes ud til en mere finmasket beskrivelse af det samlede Midttrafik.

For det andet bør tolkningen af undersøgelsens resultater kvalificeres gennem fokus-gruppeinterview.

For det tredje peger undersøgelsen på en række områder, hvor kundetilfredsheden enten er lav eller hvor det har stor betydning for kunden.

Hvad angår tilfredshed er det prisen på rejsen, informationer i bussen og venteforhold, der er mindst tilfredshed med generelt. Undtaget herfra er bybusserne i Århus, hvor det

er støj i bussen og chaufførens kørsel, foruden prisen på rejsen, der er mindst tilfredshed med.

Med hensyn til vigtighed, peger undersøgelsen på overholdelse af køreplanen; forhold omkring chaufføren (kørsel, venlighed og vejledning) samt afgangs- og ankomsttidspunkter og tryghed i bussen.

Med hensyn til prisen på rejsen, så er det et forhold, der ligger uden for Midttrafiks muligheder for påvirkning, idet bestillerne i den trængte økonomiske situation har brug for de budgetterede indtægter. Det samme gælder venteforhold, der er vejmyndighedernes ansvar.

Med det udgangspunkt, kan der peges på følgende indsatsområder for Midttrafik:

- Informationer før, under og efter rejsen.
- Samarbejde med leverandørerne om chaufførernes service og bussernes rettidighed.
- Effektiv planlægning til sikring af kørsel i overensstemmelse med kundens behov.
- Målerettede kampagner mod utryghed og støj i bussen.

De konkrete indsatsområder skal formuleres i sammenhæng med – og indenfor rammerne af - Midttrafiks strategiplan, der fremlægges for Bestyrelsen på mødet 28. november 2008.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

at de foreslåede indsatsområder godkendes.

Bilag

- notat om kundetilfredshedsundersøgelsen i Midttrafik 2008

1-21-1-08

4. Udviklingsinitiativer til styrkelse af den kollektive trafik

Resumé

Bestyrelsen besluttede på sit møde 24. oktober 2008, at administrationen skal fremlægge forslag til udviklingsprojekter, der kan finansieres ved nedprioritering af andre opgaver inden for Midttrafiks nuværende budget til fællesomkostninger og administration. Forslag til initiativer og finansiering fremlægges.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på sit møde 24. oktober 2008, at administrationen skal fremlægge forslag til udviklingsprojekter og initiativer, der kan styrke den kollektive trafik. Forslagene skal kunne finansieres ved nedprioritering af andre opgaver inden for Midttrafiks nuværende budget til fællesomkostninger og administration, da der ved vedtagelsen af budget 2009 ikke kunne skabes enighed blandt bestillerne om oprettelse af en udviklingspulje.

Initiativer

Administrationen sender som tillægsgagsorden til bestyrelsesmødet 28. november 2008 direktionens forslag til en strategiplan for Midttrafik i årene 2009-2011. Formålet med strategiplanen er at sikre, at Midttrafik arbejder i den rigtige retning og sikrer balance i Midttrafiks indsats og udvikling. Strategiplanen vil pege på nogle indsatsområder, og disse indsatsområder skal understøttes af en række centrale initiativer:

- Miljø og klima bør være et særligt indsatsområde, og Midttrafik skal have udarbejdet en miljøstrategi med viden om, hvad der virker og hvordan man får en mere miljøvenlig kollektiv trafik. Det kræver bl.a. en projektansættelse og ressourcer til kampagner.
- Der vil blive gennemført forsøg med incitamenter for busselskaberne i at skaffe mere tilfredse og flere kunder. Bestyrelsen har allerede godkendt et forsøg på en regional rute mellem Randers og Århus, og der er lavet aftale på administrativt niveau på nogle bybuslinjer i Holstebro og Viborg. Der bør afsættes midler til information, markedsføring og evaluering af forsøgene.
- Der er brug for innovativ planlægning, hvor kollektiv trafik tænkes ind i øvrig kommunal planlægning, og som indebærer en helt anderledes trafikbetjening end den, der kendes i dag. Eksempler herpå er mobilitetsplan i Herning, ny trafikplan for Randers og en områdeplan for Århus, som skal resultere i forslag til en langt mere effektiv koordinering mellem regionale busser og bybusser. Temaer som fremkommelighed og publikumsfaciliteter vil også indgå i planlægningen. Der skal afsættes midler til køb af ekstern konsulentbistand, der skal hjælpe Midttrafik og de berørte kommuner.
- Chaufførservice vurderes af kunderne som den næstvigtigste faktor for deres tilfredshed. Der vil fortsat være brug for, at Midttrafik hjælper til med rekruttering,

herunder højne fagets omdømme og sikre mere kundeorienteret uddannelse. Det kræver midler til projektansættelse og kampagner.

Alle initiativer vil blive indarbejdet i Midttrafiks kvalitetsmodel.

Konkrete forslag til væsentlige ændringer i Midttrafiks opgaveløsning, som forårsages af initiativerne, vil blive forelagt Bestyrelsen til beslutning. Administrationen vil løbende orientere om væsentlige aktiviteter og resultater af initiativerne.

Finansiering

Administrationen anser gennemførelsen af disse initiativer som afgørende for, at Midttrafik kan vende den negative udvikling i brugen af den kollektive trafik. I forbindelse med vedtagelse af trafikelskabets budget 2009 for fællesomkostninger og administration blev et forslag om en udviklingspulje ikke godkendt, fordi flere bestillere ikke bakkede forslaget op. Regionen havde i deres høringssvar tilkendegivet, at de kunne godkende en udviklingspulje inden for eksisterende budget.

Det bemærkes, at Bestyrelsen i 2006 vedtog, at Midttrafiks budget til fællesomkostninger og administration straks ved Midttrafiks dannelse blev reduceret med 10 % i forhold til løsningen af de tilsvarende opgaver inden dannelsen af Midttrafik; i 2007 blev besparelsen fastholdt i Midttrafik til etableringsomkostninger, og fra årene 2008 og fremefter er besparelsen gennemført i Midttrafiks budget. Dette er gennemført ved at reducere udgifter til IT-systemer, personale og information. Trafikelskaberne i Danmark har nedsat en arbejdsgruppe, der analyserer budgetterne til fællesomkostninger og administration i alle trafikelskaberne, så der kan sammenlignes indbyrdes; Midttrafik forventes at ligge i den absolut lave ende i en sådan sammenligning.

Direktionen har gennemgået budgettet for 2009, nuværende arbejdsopgaver og arbejds-gange med henblik på at vurdere mulighederne for at omprioritere, så de nævnte initiativer kan gennemføres inden for eksisterende budget. Direktionen vurderer, at der ved omprioritering vil kunne frigøres ca. 3 mio. kr., hvilket vil kunne dække udgifter til en indsats for at gennemføre de nævnte initiativer.

Omprioriteringen hviler på forudsætninger om, at

- udgifter til fælles IT-systemer vil kunne reduceres yderligere ved standardisering og udbud/-genforhandling af kontrakter med leverandører
- harmonisering af en række opgaveløsninger vil kunne reducere udgifter til forsendelser, trykning, information mv. – specielt vedr. de mange særordninger på takster, rejseregler osv.
- ledige stillinger bliver ikke nødvendigvis besat, medmindre de er kritiske for løsning af kerneopgaven
- det gennemgås, hvordan Midttrafiks organisering af egne opgaver kan effektiviseres og hvilke opgaver, Midttrafik bedst selv løser.

Konkrete forslag til væsentlige ændringer i forbindelse med fx harmonisering eller ændring i organisationen vil blive forelagt Bestyrelsen til beslutning.

Forslag til yderligere initiativer, der måtte kunne finansieres inden for eksisterende budget, vil også blive forelagt Bestyrelsen til beslutning.

Direktøren indstiller,

- at** de anførte initiativer godkendes.
- at** initiativerne finansieres ved at omprioritere, så der findes 3 mio. kr. inden for trafikskabets vedtagne budget for 2009 til fællesomkostninger og administration

1-21-2-08

5. Økonomirapportering 3. kvartal 2008

Resumé

Vedlagt er en beskrivelse af den økonomiske situation i Midttrafik, udarbejdet på baggrund af oplysninger pr. 30. september 2008.

Den overordnede forventning til regnskabsresultatet er, at budgetterne for Midttrafik overholdes. Det gælder såvel for Midttrafik som helhed, som for de enkelte forretningsområder i Midttrafik.

Sagsfremstilling

./ Som led i bestyrelsens varetagelse af den overordnede opfølgning på økonomi og aktivitet i Midttrafik, er der vedlagt notat om status på økonomi i Midttrafik pr. 3. kvartal 2008.

Ved vurderingen af det forventede regnskab er der taget udgangspunkt i det registrerede forbrug ultimo september måned, hvortil der er lagt justeringer på baggrund af forskudte betalingsbetingelser – f.eks. en halvårlig afregning af skolekort o.l.

Der er en række usikkerhedsmomenter, som kan få indflydelse på det samlede resultat, herunder specielt den generelle udvikling i passagertallet. Det skal således understreges, at der er tale om en prognose baseret på skøn over udviklingen i det resterende kvartal af 2008.

Direktøren indstiller,

at afrapporteringen tages til efterretning

Bilag

- status på økonomi i Midttrafik pr. 3. kvartal 2008

1-16-0-2-08

6. Harmonisering af køreplaner

Resumé

Midttrafiks mål er øget harmonisering til gavn og større overskuelighed for kunderne og for i sidste ende at sikre flere og mere tilfredse kunder. For Midttrafik er harmonisering ligeledes et tiltag til at opnå besparelser og nemmere administration. Derfor fremlægger administrationen forslag til harmonisering af køreplanerne med start ved næste køreplansskifte 28. juni 2009.

Administrationen foreslår en prøveperiode på 2 år med midtvejs opfølgning og evaluering i maj 2010.

Sagsfremstilling

Nuværende situation

Sortiment og priser for køreplaner

Hidtil har der været en bred vifte af køreplaner afhængig af, hvad kommunerne og de nedlagte amter og trafikselskaber har været vant til tidligere:

- Linjekøreplaner/strækningskøreplaner er foldere indeholdende køreplanen for en enkelt eller få ruter. Findes for hver regionalrute og lokalrute i Midttrafik Øst, Syd og Vest. Midttrafik udfærdiger ca. 120 forskellige regionale linjekøreplaner og ca. 65 forskellige køreplaner for lokalruter. Disse køreplaner er i dag gratis og kan fås bl.a. i busserne og på rutebilstationerne. Erfaringen og forbruget af linjekøreplaner viser, at de ofte bruges få gange og smides ud.
- Bybuskøreplaner er bøger eller hæfter. Findes i f.eks. Århus, Randers, Silkeborg, Holstebro, Herning og Horsens. I Århus, Silkeborg og Randers koster bybuskøreplanen hhv. 15 og 10 kr. I de øvrige kommuner er bybuskøreplanerne gratis.
- Områdekøreplaner, er en samling af både bybuskøreplaner, linjekøreplaner, strækningskøreplaner, lokalruter og teletaxa. Områdekøreplaner findes pt. kun for Viborg/Skive området. Områdekøreplanen koster 10 kr.

Der har været stor efterspørgsel både fra kunder, salgs-/informationspersonale og chauffører efter områdekøreplaner.

I alt trykker Midttrafik årligt omkring 1.800.000 køreplaner og har omkostninger til opsætning, tryk og distribution for ca. 2.500.000 kr. inkl. moms om året.

I alt skønnes de tilsvarende udgifter til områdekøreplanerne at løbe op i cirka 2.000.000 kr. inkl. moms.

Distribution af køreplaner

Århus: i dag sælges bybuskøreplanerne hos alle salgssteder og klippekort forhandlere (kiosker, tankstationer mv.). Kunden betaler 15 kr., heraf får salgsstederne 2 kr. pr. solgt køreplan.

Silkeborg, Randers, Viborg/Skive: Indtægterne tilfalder nu det enkelte busselskab eller salgssted. Midttrafik kender ikke indtægten og har ikke kendskab til, om der indbetales moms af salget, som loven kræver.

Andre trafikskaber

- Movia har lige nu en bred vifte af forskellige typer køreplaner, men deres mål er, at de trykte køreplaner helt er udfaset i 2011 for udelukkende at gå over til elektroniske løsninger (hjemmeside, sms tjenester mv.).
- NT gik fra 1. januar 2008 over til udelukkende at trykke områdekøreplaner og afskaffede dermed linjekøreplanerne. De har gode erfaringer og meget få henvendelser fra utilfredse kunder. Distribueres via buschauffører og NTs egne salgssteder. Her koster områdekøreplanerne 10 kr. NT bruger også ressourcer på at udbygge de elektroniske muligheder for køreplanoplysninger.
- Sydtrafik trykker stadig linjekøreplaner og har valgt at fortsætte med det.

Administrationens forslag

Sortiment af køreplaner

Administrationen anbefaler at harmonisere køreplanerne ved at indføre områdekøreplaner fordelt på ca. 6 bøger/områder, som dækker hele Midttrafik – Århus bybuskøreplan samt 4-5 områdekøreplaner. Administrationen fastlægger den endelige opdeling ud fra en faglig vurdering.

Områdekøreplanerne skal indeholde både regionale, lokale og bybuskøreplaner i det pågældende område. Samtidig foreslås det at afskaffe de trykte linjekøreplaner – dog således at linjekøreplaner stadig kan printes fra Midttrafiks hjemmeside.

Områdekøreplanerne skal trykkes en gang om året. Der vil blive gjort meget ud af at opfordre kunderne til at passe godt på køreplanen af hensyn til miljøet samt at bruge de øvrige muligheder for at få køreplanoplysninger (bl.a. hjemmesiden, Rejseplanen, salgs- og informationssteder). Under alle omstændigheder vil Midttrafik kun producere et bestemt antal områdekøreplaner, og måtte de alle blive udleveret, vil de ikke blive genoptrykt.

Ved at harmonisere sortimentet af køreplaner til kun at have områdekøreplaner, vil der være følgende fordele og ulemper:

Fordele:

- Kunderne får og kan forvente samme serviceniveau, layout og information uanset hvor i regionen, de bor.
- Kunderne får en samlet oversigt over busser og ruter, hvilket giver et bedre overblik og gør det nemmere spontant at planlægge rejser.
- Administration, trykning og distribution gøres mere effektiv, hvilket reducerer omkostningerne. Omkostningerne til trykning og distribution forventes reduceret med cirka 500.000 kr.
- Buschauffører, salgs- og informationspersonale får et samlet og handy arbejdsredskab, hvilket giver dem bedre muligheder for at give kvalificeret information til kunderne.

- Vi vil gerne have, at flere bruger kollektiv trafik. Derfor skal det ikke koste penge og være besværligt for kunderne at få information om, hvornår bussen kører.

Ulemper:

- Områdekøreplaner gør det vanskeligere at foretage rettelser og ændringer i løbet af køreplanens gyldighedsperiode. Det kan håndteres ved hjælp af information i køreplanen til kunderne om, at eventuelle ændringer opdateres tydeligt på Midttrafiks hjemmeside. Evt. også med opslag i bussen på de berørte ruter.
- De trykte linjekøreplaner skal udgå for at harmoniseringen bliver økonomisk og administrativt fordelagtig. Linjekøreplaner kan dog fortsat gratis hentes og printes fra hjemmesiden.
- Århus Kommune og enkelte busselskaber og salgssteder mister en indtægt.
- Hvis det besluttes, at områdekøreplanerne skal koste penge, er Midttrafik samtidig forpligtet til at betale moms af salget på 80.000 køreplaner (f.eks. 200.000 kr. ved en salgspris på 12,50 kr.).

Administrationen foreslår en prøveperiode på 2 år med midtvejs opfølgning og evaluering i maj 2010.

Muligheden for information

I dag er der flere muligheder for at få information om køretider end de trykte køreplaner; bl.a. rejseplanen, hjemmesiden og de mange salgssteder. De administrative og økonomiske besparelser, der bliver ved indførelse af områdekøreplaner, foreslår administrationen skal bruges til udvikling af dynamiske køreplaner, hvor kunder f.eks. via mobiltelefon kan hente opdaterede køreplaner, uanset hvor de befinder sig.

Prisen på områdekøreplaner

Administrationen anbefaler, at områdekøreplanerne skal være gratis for kunderne. Det har følgende årsager:

- Langt de fleste køreplaner i Midttrafik er i øjeblikket gratis. Fremover vil kunderne stadig have adgang til gratis køreplaner, selvom linjekøreplanerne afskaffes.
- De steder, hvor køreplanerne koster penge, foregår det efter forskellige modeller. For bybusserne i Århus bliver køreplanerne solgt og faktureret fra Midttrafik. I køreplanåret 2007/2008 var omsætningen for Århus Sporvejes køreplan 526.828 kr. Omsætningen forventes at blive på omkring 300.000 kr. for 2008/2009, da der kun udgives en helårskøreplan. Denne model kræver særligt strikse og tidskrævende administrative forhold, da køreplanerne skal opbevares og udleveres som værdigenstande. De øvrige steder, hvor køreplanerne koster penge, tilfalder indtægterne salgssteder og busselskaber.
- Hvis områdekøreplanerne fremover skal koste penge, vil det kræve store ekstra administrative ressourcer, som ikke vil stå mål med de indtægter, Midttrafik eventuelt ville have.
- Administrationen vurderer, at udgifterne til gratis områdekøreplaner ikke overstiger besparelsen ved at fjerne de gratis linjekøreplaner væsentligt.

Administrationen foreslår en prøveperiode på 2 år med midtvejs opfølgning og evaluering i maj 2010.

Distribution af køreplaner

Århus: Administrationen foreslår, at kunderne fremover kan få køreplanen udleveret i busserne og fortsat på de 10 salgssteder i Århus, som også har kontrakt på salg af abonnementskort. Evt. også fra de klippekort-forhandlere, som ønsker det. Køreplanerne kan de første par uger efter køreplansskiftet ligge frit tilgængelige i busserne og på salgs- og informationsstederne, hvorefter man skal henvende sig til chaufføren eller salgspersonalet for at få den udleveret.

Silkeborg, Randers, Viborg/Skive: Fremover skal busselskaberne og salgsstederne udlevere køreplanerne gratis.

Direktøren indstiller,

- at** sortimentet af køreplaner harmoniseres i en 2-årig forsøgsperiode, så der fremover kun udgives områdekøreplaner
- at** områdekøreplanerne skal være gratis for kunderne i den 2-årige forsøgsperiode.

1-25-4-08

7. Anmodning om ændring af takst og køreplan for Odder bybus

Resumé

Odder Byråd har i forbindelse med budgetforlig for 2009 besluttet at anmode om at gøre bybuskørslen i Odder gratis. Midttrafiks bestyrelse skal træffe beslutning om en sådan ændring af taksterne.

Sagsfremstilling

Odder Byråd har i forbindelse med budgetforlig for 2009 besluttet, at man ønsker at gøre bybuskørslen i Odder gratis, og at der samtidig skal gennemføres besparelser på netto 40.000 kr. på bybussen ved at kørselsomfanget indskrænkes med 2 køreplantimer fra 1. januar 2009.

./.

Odder Kommune har sendt vedlagte anmodning om ændring af takst og køreplan for Odder Bybus, hvori Odder Kommune anmoder Midttrafiks bestyrelse om at gøre bybuskørslen i Odder gratis og samtidig gennemføre den ønskede besparelse.

I brevet anmoder kommunen om, at Midttrafik ændrer informationsmaterialet om bybuskørslen i overensstemmelse med ændring af taksten og køreplanen.

Ved at indføre gratis kørsel i bybusserne i Odder vil der være to takstsystemer for den kollektive trafik i Odder Kommune: Midttrafiks takster på de regionale ruter og de lokale ruter uden for byen, mens der vil være gratis kørsel i bybusnettet.

Midttrafiks administration anbefaler, at Odder Kommunes ønsker imødekommes, idet administrationen henviser til beslutningen på Bestyrelsens møde 24. oktober 2008, hvor det blev besluttet, at der kan indføres gratis kørsel i Odder som en forsøgsordning, og at Bestyrelsen herefter ikke kan godkende flere forsøgsordninger, førend disse forsøg er gennemført og evalueret, da det medfører forøget administration og er svært at informere om til kunderne.

Administrationen vil i de kommende måneder tage kontakt til de kommuner, som har særlige takster for at drøfte mulighederne for at kunne omlægge de særlige takster til enten Midttrafiks takster eller gratis kørsel. På bestyrelsesmødet 16. januar 2009 vil administrationen fremlægge overblik over de forskellige takster, der er for den kollektive trafik i Midtjylland. Administrationen vil i den forbindelse fremlægge forslag til, hvordan taksterne kan harmoniseres senest i starten af 2010.

Direktøren indstiller,

- at** Odder Kommunes anmodning om at gøre bybuskørslen i Odder gratis imødekommes.
- at** Odder Kommunes anmodning om at indskrænke bybuskørslen med 2 køreplanti-mer fra 1. januar 2009 imødekommes.
- at** Midttrafik ændrer og trykker nye køreplaner for bybussen med oplysning om ændrede afgang og gratis kørsel.

Bilag

- anmodning om ændring af takst og køreplan for Odder Bybus

1-30-75-4-1-08

8. Midttrafiks varetagelse af kørselsopgaver for region og kommuner i 2009

Resumé

Administrationen er i dialog med Region Midtjylland og flere kommuner om varetagelse af "KAN-kørsel" i 2009.

Sagsfremstilling

I 2008 har Midttrafik aftaler med Region Midtjylland, Viborg, Skive, Lemvig og Århus kommuner om varetagelse af kørselsopgaver ud over det, Midttrafik skal i følge loven. Kørselsopgaverne koordineres sammen med handicapkørsel. Kørslerne, som betegnes "KAN-kørsler", drejer sig om:

1. Patientkørsel for Region Midtjylland. Forventet turantal: 170.000
2. Institutionskørsel, læge- og speciallægekørsel mv. for Skive Kommune. Forventet turantal: 28.000
3. Institutionskørsel, læge- og speciallægekørsel mv. for Viborg Kommune: Forventet turantal: 43.000
4. Lægekørsel for Lemvig Kommune. Forventet turantal: 800
5. Kørsel med midlertidigt tilskadekomne elever for Århus Kommune. Forventet turantal: 1.500

Til sammenligning udgør Midttrafiks forventede turantal i de kørselsopgaver, som skal varetages af Midttrafik, de såkaldte "SKAL-kørsler":

- Handicapkørslen knap 190.000 ture pr. år, hvor knap 80.000 ture koordineres med de øvrige kørselsformer, og knap 100.000 er interne rejser i Århus Kommuner, der koordineres indbyrdes. De resterende ca. 10.000 kørsler udføres som "kupon-kørsel" i Hedensted Kommune
- I Midttur forventes der i 2008 udført ca. 6.000 ture. På nuværende tidspunkt har Viborg, Skive, Randers, Lemvig, Ikast-Brande og Struer kommune valgt at give tilskud til Midttur, så egenbetalingen halveres.
- Der forventes udført knap 1.000 ture i den koordinerede teletaxa-kørsel, hvor der pt. er ruter i Herning, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Skive og Viborg kommuner. De to førstnævnte er etableret i sommeren 2008.

De samlede bruttokørselsudgifter forventes at udgøre ca. 80 mio. kr. i 2008.

Ovennævnte opgaver med "KAN-kørsel" består dels af ad hoc kørsler, dels af institutionskørsel. Kommunernes og regionens ad hoc kørsler bestilles hos regionen/kommunen, som visiterer borgerne og tager stilling til serviceniveau. Via et internetmodul eller opkobling til Midttrafiks it-system får medarbejderen hos regionen/kommunen et afhentningstidspunkt til kunden. Midttrafik foretager udbud af kørslen, vognstyring, afregning til vognmænd og fakturering ved region/kommuner foruden at stå for oplæring af med-

arbejdere hos kommuner/region, opfølgning på utilsigtede hændelser, grunddata i systemet, statistikker mv.

KAN-kørselsopgaverne er fuldt ud finansieret af Region Midtjylland og kommunerne, som betaler kørselsudgifter for egne borgere og betaler Midttrafik for ekstra administrationsudgifter. I 2008 forventes ekstraudgifterne til administration at udgøre ca. 2,7 mio. kr., og der er pt. ansat 6 medarbejdere til at varetage disse opgaver, som er integreret i opgaveløsningen vedr. handicapkørsel, Midttur og koordineret teletaxa. For institutionskørslen er arbejdsfordelingen og dermed kommunens bidrag til Midttrafik individuelt tilrettelagt. Udover ovenstående bidrager kommunerne (via aftalerne med Midttrafik) og Region Midtjylland til det fælles udviklings-/driftssekretariat og callcenter (aften / weekend) for de trafiksekskaber, som anvender samme system som Midttrafik (Movia og NT).

Regionsrådet i Region Midtjylland bemyndigede på møde 19. november 2008 regionens administration til at indgå aftale med Midttrafik om varetagelse af opgaver i 2009. Det drejer sig om, at der pr. 1. oktober 2009 inddrages kørsel med siddende patienter, som ikke anvender kørestol, i det geografiske område, der udgjorde det tidligere Århus Amt, og som i dag administreres og udføres af PBK - Patient Befordrings Kontoret, som har til huse ved Århus Taxa.

Kørselsopgaven for Region Midtjylland forventes på baggrund heraf at blive udvidet fra de nuværende ca. 170.000 ture i patientkørsel til ca. 320.000 ture på årsplan. Midttrafiks opgave bliver at indgå kontrakter med vognmænd, foretage afregning med vognmænd og sygehusafdelinger samt at foretage den løbende vognstyring af den kørsel, som regionens egne medarbejdere har lagt ind i systemet enten på deres kontor i Holstebro eller på de enkelte sygehusafdelinger. Vognstyringen er den største af disse opgaver, da det omfatter den daglige problemløsning, når der opstår situationer i driften, der skal håndteres hurtigt af hensyn til kunderne. Udvidelsen af opgaverne for regionen betyder, at Midttrafik skal ansætte flere medarbejdere især til vognstyring. Som med øvrige KAN-opgaver, vil Midttrafiks administration sikre, at der indgås en aftale med regionen, så regionen betaler for de ekstra lønomkostninger og øvrige overhead, der knytter sig til opgaven. Administrationen er i dialog med regionens administration, og der forventes indgået en aftale inden udløbet af november 2008, idet kørslen skal udbydes ultimo november 2008. Den indgåede aftale vil blive forelagt Bestyrelsen på mødet 16. januar 2009.

Administrationen vurderer, at en udvidelse af patientkørslen vil have gavnlig effekt også for handicapkørslen, idet et øget kørselsvolumen kan give mere effektiv kørselskoordinering og højere serviceniveau for kunderne.

Administrationen er for tiden i dialog med ovennævnte kommuner om videreførelse af kørselsopgaverne i 2009. Desuden forventer administrationen at indgå aftale med Randers Kommune om sygesikringskørsel. Der er endvidere dialog med Århus Kommune og Lemvig Kommune om at varetage flere kørselsopgaver i Midttrafiks koordinerede kørsel, og administrationen har på opfordring været til møder med administrationerne i Silkeborg, Ikast-Brande og Herning kommuner, som også overvejer varetagelse af kørselsopgaver koordineret med Midttrafiks øvrige variable kørsel. Hvis omfanget af opgaverne betyder udvidelse af Midttrafiks personale, vil det blive forelagt Midttrafiks bestyrelse.

Midttrafik har siden 1. januar 2008 dækket hele regionen med variabel kørsel. Ved udvidelser med nye kørselsopgaver er det derfor vognmænd og chauffører, som har erfaring

i at udføre kørsel for Midttrafik, og der forventes derfor ikke problemer i forhold til chauffører og vognmænd med at udføre disse opgaver.

For at sikre kvalitet i opgaveløsningen er det vigtigt, at der gradvist sker implementering af nye kørselstyper. Erfaringer fra Movia viser, at der er størst koordineringsfordele i de kommuner, hvor der er sygehuse, da der på denne baggrund er mange biler i området, som kommunal kørsel kan koordineres med.

Movia anvender som nævnt samme system som Midttrafik til koordinering af kørsel. Movia inddrog pr. 1. oktober 2008 patientkørsel i det geografiske område, som udgjorde det tidligere Roskilde Amt og inddrager patientkørsel i det geografiske område, som udgjorde det tidligere Roskilde Amt pr. 1. februar 2009. Pr. 31. oktober 2008 har Movia inddraget handicapkørsel i det tidligere HUR-område i den samme koordinerede kørsel.

Det er vigtigt, at der sker en tidsmæssig forskydning mellem trafikselskabernes inddragelse af nye, større opgaver i systemet, da det fælles udviklings-/driftssekretariat har ekstra opgaver i forbindelse med inddragelse af nye større kørselsopgaver.

Midttrafiks 3. udbud af koordineret kørsel udsendes ultimo november 2008 med kontraktstart 1. marts 2009. Af udbudsmaterialet vil fremgå hvilke større kommunale og regionale kørselsopgaver, som udbuddet dækker og tidsplanen for inddragelse af nye kørselsopgaver. Udbudsmaterialet dækker dels et antal garantivogne, dels variabel kørsel uden kørselsgaranti. Alle, som opfylder udbudsmaterialets betingelser, får kontrakt om variabel kørsel. De konkrete kørsler tildeles af koordineringssystemet til billigste, egnede, ledige vogn.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning
- at** administrationen bemyndiges til at indgå aftale med Region Midtjylland om øget patientkørsel under forudsætning af, at øgede lønomkostninger og øgede overheadudgifter finansieres af regionen og aftalen forelægges Bestyrelsen på mødet 16. januar 2009.
- at** administrationen bemyndiges til at indgå aftaler med interesserede kommuner om varetagelse af kørselsopgaver i 2009 og fremover, mod dækning af Midttrafiks administrationsomkostninger herved i det omfang, det kan ske inden for eksisterende antal stillinger
- at** varetagelse af øvrige kørselsopgaver, der kræver ekstra stillinger og merudgifter i øvrigt, forelægges særskilt til godkendelse i Bestyrelsen.

1-01-75-1-08

9. Evaluering af lov om trafikskaber

Resumé

På mødet 19. august 2008 mellem Transportministeren og bestyrelsen for Trafikskaberne i Danmark tilkendegav ministeren, at hun gerne ville have en evaluering og eventuelt forslag til justering af lovgivningen fra trafikskaberne. Bestyrelsen i Trafikskaberne i Danmark har nedsat en arbejdsgruppe og godkendt et kommissorium for det videre arbejde. Midttrafiks bestyrelse har mulighed for at drøfte målene for arbejdet, inden processen fortsættes.

Sagsfremstilling

- ./.
- På mødet 19. august 2008 mellem Transportministeren og bestyrelsen for Trafikskaberne i Danmark tilkendegav ministeren, at hun gerne ville have en evaluering og eventuelt forslag til justering af lovgivningen fra trafikskaberne. Bestyrelsen i Trafikskaberne i Danmark har nedsat en arbejdsgruppe og godkendt et kommissorium for det videre arbejde jævnfør vedlagte notat fra Trafikskaberne i Danmark om evaluering af lov om trafikskaber. Midttrafiks direktør deltager i arbejdsgruppen. Arbejdsgruppen skal iflg. kommissoriet opridse forslag til justering af de områder af lovgivningen, som ikke fungerer hensigtsmæssigt med henblik på at skabe bedre sammenhæng for brugerne af den kollektive trafik. Arbejdsgruppen skal inddrage erfaringer fra udlandet.

Arbejdsgruppen foreslår to hovedmål med arbejdet:

- Trafikskabet skal have mulighed for at skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Finansieringen fra forskellige (kommunale) kasser bør ikke skabe hindringer for denne sammenhæng
- Der skabes en klar og hensigtsmæssig rollefordeling mellem interessenterne (stat, region, kommune og trafikskab). Det bør endvidere være sådan, at trafikskabet har den nødvendige kompetence til at sikre sammenhængen i betjeningen af borgere.

Arbejdsgruppen peger på tre midler til at opnå disse mål:

- Trafikskaberne kunne omdannes til selvstændige offentlige virksomheder på samme måde som DSB og PostDanmark.
- Der kunne indføres rullende 4-års planer med bindende aftaler med bestillerne om serviceniveau
- Den jysk-fynske byrdefordelingsmodel skal også indføres på Sjælland.

- ./.
- Midttrafik har i det forberedende arbejde udarbejdet vedlagte notat om erfaringer med lov om trafikskaber i Midttrafik, hvori nogle oplevede problemstillinger i den nuværende lov konkretiseres.

Arbejdsgruppen udarbejder på baggrund af disse overordnede retningslinjer et forslag, der godkendes af bestyrelsen i Trafikselskaberne i Danmark og afklares med KL og Danske Regioner, inden det forelægges for Transportministeren og Folketingets Trafikudvalg. Dette skal så vidt muligt ske inden årets udgang af hensyn til at kunne inddrages i øvrige ændringsforslag vedr. takster til lov om trafikselskaber. Da Midttrafiks bestyrelse ikke har planlagt flere møder inden udgangen af 2008, vil arbejdsgruppens materiale blive sendt til orientering til Bestyrelsen, når det er godkendt af bestyrelsen i Trafikselskaberne i Danmark.

Trafikselskaberne har fået mulighed for at komme med bemærkninger til kommissoriet for arbejdet med evaluering af loven indtil 1. december 2008.

Administrationen anbefaler Bestyrelsen at godkende kommissoriet. Derudover bør Bestyrelsen drøfte, hvilke aspekter af den nuværende lovgivning, Bestyrelsen især finder, at arbejdsgruppen skal have fokus på i det videre arbejde.

Direktøren indstiller,

- at** kommissoriet for arbejdsgruppen vedrørende evaluering af lov om trafikselskaber godkendes
- at** Bestyrelsen drøfter, hvilke aspekter af den nuværende lovgivning, der især skal være fokus på i forslaget til eventuelle justeringer i loven.

Bilag

- notat fra Trafikselskaberne i Danmark om evaluering af lov om trafikselskaber
- notat om erfaringer med lov om trafikselskaber i Midttrafik

Tildelingskriterier

Efter ønske fra de 5 kommuner foreslås disse udbud alle gennemført med tildelingskriteriet "Billigste tilbud".

Det betyder, at der alene lægges vægt på tilbudspriserne, i modsætning til tildelingskriteriet "Økonomisk mest fordelagtige tilbud", hvor der ud over priserne lægges vægt på, i hvilket omfang udvalgte kvalitetsmålsætninger er opfyldt i de forskellige tilbud. Det betyder dog ikke, at kvalitetskrav er fraværende ved "billigste tilbud". Kvalitetskravene vil fremgå af udbudsmaterialet som præcise minimumskrav. Dette gælder også kørslen med de tre bybusser i Skanderborg, som foreslås udbudt for kun et år. Midttrafik har forespurgt entreprenøren om muligheden for forlængelse, men vurderet at entreprenørens vilkår gjorde, at det ville være bedre med et fornyet udbud.

I øvrigt foreslås de 5 udbud gennemført efter vilkårene i Midttrafiks seneste udbud i bl.a. Herning Kommune – med enkelte små ændringer af redaktionel karakter. De 5 bestillere har bl.a. skullet tage stilling til, hvilke krav de ønsker at få indføjet om bussernes størrelse og alder, kontraktlængden samt sammensætningen af tilbudspakker og –kombinationer.

Forlængelse af kontrakter i Randers Kommune

Efter aftale med Randers Kommune er kontrakterne på bybusserne og på de fleste andre ruter i kommunen blevet forlænget til den 30. januar 2010. Det giver tid til overvejelser om indførelse af incitamentskontrakter og om anvendelse af busser med forskellig størrelse eller særligt miljøvenlige busser. Midttrafik og Randers Kommune har i fællesskab igangsat et særligt projektarbejde herom. Administrationen forventer at kunne præsentere et forslag til udbud af kørslen i Randers på Bestyrelsens møde 17. april 2009.

Udbudspolitik

Administrationen forventer endvidere til mødet i april 2009 at kunne fremlægge et forslag til Midttrafiks udbudspolitik, herunder udbudsform, kontraktform og -længde, tildelingskriterier og andre vilkår.

Et forslag til langsigtet udbudsplan er et selvstændigt punkt på nærværende dagsorden.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning
- at** forslagene til udbudsomfang og –vilkår for udbuddene med kontraktstart i 2009 godkendes.

1-23-4-2-08

11. Orientering om Midttrafiks forventede udbud 2009 – 2013

Resumé

Midttrafiks administration har udarbejdet en udbudsplan gældende for 2009-2013. Planen viser en noget ujævn fordeling af udbudsmængden over de kommende år. Fordelingen giver planlægningsmæssige udfordringer i forhold til afvikling af udbuddene. Administrationen vil, efter aftale med bestillerne, forsøge at forlænge et antal af kontrakterne fra 2010 til 2011, så udbuddene udjævnes over årene.

Sagsfremstilling

Administrationen udarbejdet en oversigt over forventede udbud i perioden 2009-2013. De forventede udbud beror, bortset fra 2009, på tidligst mulige kontraktophør og kørselsomfang i de gældende kontrakter. Denne oversigt bør derfor kun opfattes som en forventet udbuds række. Planen kan meget vel blive ændret.

Midttrafiks forventede udbud 2009 – 2013

Det anførte årstal er det år hvor kørslen forventes påbegyndt.

	Køreplantimer årligt	Kontraktbusser
2009	63.900	53
2010	616.300	267
2011	270.500	105
2012	267.700	126
2013	440.800	173
I alt forventet udbud 2009-2013	1.659.200	724

./. Bestilleropdelt oversigt over forventet udbud 2009 - 2013 vedlægges.

Ujævn fordeling af udbuddene

Det fremgår af oversigten, at fordelingen af udbudsopgaver er ujævnt fordelt over årene. Denne ujævne fordeling hidrører til dels fra en længere række af forlængelser af eksisterende kontrakter, der er ønsket både af bestillerne og af Midttrafik grundet manglende personaleresurser og sikre rutiner i de foregående år. Senest har usikkerheden omkring Regionens besparelser medført, at flere kommuner har ønsket at forlænge deres kontrakter yderligere et år.

Administrationen har langt hen ad vejen imødekommet disse ønsker, hvis en forlængelse med busselskaber har kunnet aftales, og det i øvrigt ikke har stridt i mod juridiske forhold i gældende kontrakter og/eller almindelig juridisk praksis omkring kontraktlængder.

Som en konsekvens af den skæve fordeling, vil der blive en stor arbejdsbyrde med at gennemføre udbud til ikrafttræden i løbet af 2010. Den forventede udbudte kørsel i 2010

udgør omkring ¼ af den eksisterende kørselsmængde og antal af kontraktbusser, og er fordelt på 13 bestillere.

I det omfang det er muligt vil administrationen, i dialog med bestillerne, forsøge at forlænge en passende mængde af kontrakterne fra 2010 til 2011, således at en mere jævn fordeling af arbejdsbyrden kan opnås. Midttrafik har allokert ressourcer til udbudsområdet i løbet af 2008 indenfor budgettet og samtidig arbejder administrationen med at få skabt en fast procedure omkring afviklingen af en udbudsproces. Begge disse tiltag skal sikre, at Midttrafik kan gennemføre udbudsprocessen med kvalitet, og dermed sikre både bestillere og borgere det bedst mulige produkt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bestilleropdelt oversigt over forventet udbud 2009 - 2013

1-30-804-17-08

12. Orientering om kommissorium og tidsplan for trafikstyregruppen vedr. effektiviseringer på den kollektive trafik

Resumé

På møde mellem Region Midtjylland og Kommunekontaktrådet 29. August 2008 blev det besluttet at udskyde de planlagte besparelser på det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Det blev samtidigt besluttet at nedsætte en administrativ styregruppe med deltagelse fra regionen, kommunerne og Midttrafik, der har til opgave at udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer bestillerne har angivet. Gruppens arbejde skal være afsluttet senest 1. april 2009. Her orienteres om kommissorium og tidsplan for den administrative styregruppe.

Sagsfremstilling

På møde mellem Region Midtjylland og Kommunekontaktrådet 29. August 2008 blev det besluttet at udskyde de planlagte besparelser på det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Det blev samtidigt besluttet at nedsætte en administrativ styregruppe med deltagelse fra regionen, kommunerne og Midttrafik, der har til opgave at udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer bestillerne har angivet. Gruppens arbejde skal være afsluttet senest 1. april 2009.

Sammensætning af styregruppen

Styregruppen er sammensat af følgende personer:

- Lasse Jacobsen, Kommunaldirektør (Viborg Kommune)
- Lars Hansson, Direktør (Region Midtjylland)
- Jens Erik Sørensen, Direktør (Midttrafik)
- Niels Schmidt, Afdelingschef (Århus Kommune)
- Flemming Juel-Nielsen, Direktør (Ringkøbing-Skjern Kommune)
- Henrik Brask, Afdelingsleder (Region Midtjylland)
- Henning Nielsen, Afdelingsleder (Midttrafik)
- Jonna Holm Pedersen, konsulent (KKR)

Peter Hermansen fra Region Midtjylland indgår fremover i sekretariatsarbejdet for styregruppen.

Kommissorium

På det første møde i trafikstyregruppen, 30. oktober 2008, blev kommissoriet for styregruppens arbejde vedtaget:

Kommissorium

Trafikstyregruppen skal tilrettelægge en koordineret proces således, at der senest 1. april 2009 kan foreligge et forslag, der er koordineret mellem bestillerne med det formål at optimere det kollektive rutenet indenfor bestillerens økonomiske rammer, og er koordineret i forhold til trafikplanen for den kollektive trafik i Midtjylland,

Trafikstyregruppen skal således tilrettelægge en proces, der giver bestillerne mulighed for, med bistand fra Midttrafik, at koordinere og vurdere muligheder for at optimere det kollektive rutenet indenfor de økonomiske rammer.

Region Midtjylland ønsker, at trafikstyregruppen også diskuterer, hvad bestillerne og Midttrafiks rolle er, så det bliver klart, hvem der har initiativforpligtelsen til at lave et rutenet.

Styregruppen arbejder med, at rammen for den kollektive trafik svarer til budget 2009, da det er blevet vurderet som det bedste grundlag, idet indtægtsgrundlaget er rettet op i 2009 budgetterne, hvad det ikke er for 2007 og 2008.

Proces

Styregruppen har aftalt, at Midttrafik gennemfører en møderunde med alle kommunerne og regionen, hvor kommunerne afgiver deres forslag til bestillinger/ønsker til ruter/serVICENIVEAU og angiver deres økonomiske ramme. Som grundlag for kommunernes vurderinger leverer Midttrafik forinden oplysninger om en række faktuelle forhold (trafiktællinger, rute- økonomi m.m.). Dette kan gøres fra og med 1. december 2008.

Kommunerunden gennemføres i december 2008-januar 2009.

Region Midtjylland har med "Effektivisering af det regionale rutenet" afgivet deres forslag til bestilling. Region Midtjylland har tilkendegivet i styregruppen, at Regionsrådet har vedtaget, hvad Regionsrådet finder er regionale ruter, men at Regionen er indstillet på, at der også vil kunne ske korrektioner i forslaget til regionale ruter i forbindelse med den samlede proces med at optimere det kollektive rutenet.

Med baggrund i kommunerunden og regionens forslag analyserer Midttrafik de indkomne forslag til bestillinger og udarbejder et forslag til optimering og effektivisering af den kollektive trafik indenfor de af bestillerne oplyste økonomiske rammer. Der udarbejdes endvidere i nødvendigt omfang alternativer i det omfang, der ikke kan skabes sammenhæng mellem forslagene til bestillinger og de økonomiske rammer. Dette forelægges styregruppen primo februar 2009.

Midttrafik har sendt brev til kommunerne og regionen med orientering om den aftalte proces.

Midttrafik nedsætter en teknisk referencegruppe (arbejdsgruppe) bestående af medarbejdere fra 7 kommuner og Region Midtjylland, som kan tage hånd om eventuelle konkrete opgaver for Midttrafik i relation til arbejdet for styregruppen. Referencegruppen består af medarbejdere fra Århus, Herning, Ringkøbing-Skjern, Horsens, Randers, Viborg og Lemvig kommuner, KKR, Region Midtjylland samt Midttrafik.

Trafikstyregruppen mødes igen 2. december 2008 og drøfter bl.a. indholdet i kommunemøderne og behovet for faglig sparring fra en arbejdsgruppe. Desuden drøftes præsentation af styregruppens arbejde samt processen efter 1. april 2009. Med baggrund i drøftelserne redigeres det endelige kommissorium

På mødet i Kontaktudvalget den 29. august 2008 blev det aftalt, at gennemføre helt oplagte besparelser på regionale ruter. Midttrafik har udpeget mulige besparelser på 5 mio. kr. ved at foreslå dobbeltture med under 10 passagerer nedlagt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-30-75-1-205-254-08

13. Orientering om kollektiv trafikplan for Randers Kommune

Resumé

Midttrafik har sammen med Randers Kommune iværksat et arbejde med at udarbejde en kollektiv trafikplan for Randers Kommune. Trafikplanen skal danne baggrund for udarbejdelse af forslag til en ny kontrakttype i kommende udbud, som er baseret på, at vognmændene skal have nogle incitament i forbindelse med løsning af opgaven. Midttrafik og Randers Kommune har hyret et konsulentfirma til at hjælpe med løsning af opgaven. Den kollektive trafikplan forventes færdig omkring maj 2009.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. juni 2008 blev Bestyrelsen orienteret om de kommende planer for udbud, herunder forsøg med at udbyde et stort bybusområde – Randers – i form af en incitamentsaftale efter svensk forbillede. Dette er bl.a. prøvet i Helsingborg med stor succes. Et af elementerne fra Helsingborg var et godt forberedelsesarbejde, hvor bestiller og udfører i enighed har udviklet planer for udvikling af den kollektive trafik, infrastrukturinvesteringer, fremkommelighed m.m.

Belært af dette har Midttrafik i samarbejde med Randers Kommune udarbejdet et forslag til gennemførelse af et trafikplanprojekt i Randers Kommune. Det er ønsket at projektet kan være med til at pege på ønskede servicemål for den kollektive trafik, komme med forslag til forbedret fremkommelighed for busserne, samt være med til at beskrive særlige miljømæssige og tilgængelighedsmæssige krav til den kollektive trafik i Randers.

- ./.
- Ud fra dette oplæg har konsulentfirmaet udarbejdet et arbejdsprogram. Arbejdsprogrammet indeholder en række elementer. Det medfører bl.a. en kortlægning af det nuværende system, en analyse af de markedsmæssige muligheder, en beskrivelse af typiske busbrugere, en rejsetidsundersøgelse m.m. Samtidig er det planen at gennemføre en uformel borgerhøring, hvor interesserede borgere via en hjemmeside kan svare på spørgsmål om forventninger til den kollektive trafik i Randers. Erfaringsmæssigt giver denne form for borgerhøring et godt og bredt grundlag for fastlæggelse af målsætninger for den kollektive trafik. Arbejdsprogram for den kollektive trafikplan for Randers Kommune vedlægges.

Borgerhøring, kortlægning og beskrivelser i øvrigt forventes gennemført i perioden indtil januar 2009. Herefter udarbejdes et forslag til kollektiv trafikplan, med henblik på forventet politisk behandling til maj. Derefter vil målsætninger og evt. særlige tiltag kunne indgå som forudsætninger for indgåelse af kontrakter med kommende vognmænd, hvor betalingen til vognmændene f.eks. baserer sig på udvikling i passagertal eller andet. De opstillede servicemål vil evt. kunne blive en del af kontrakten med en kommende vognmand. Det forventes at kørsel efter incitamentsaftale i Randers starter januar 2010.

Udgiften til udarbejdelsen af den kollektive trafikplan udgør 440.000 kr. eksklusiv moms. Det er aftalt med Randers Kommune, at Midttrafik og kommunen deler denne udgift. Udviklingen af sådanne incitamentsaftaler vurderes at være meget central i forhold til

fremtidige kontrakter med vognmændene, hvorfor Midttrafik medvirker til at finansiere udviklingen af denne model, så den kan bruges andre steder i Midttrafik også.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Arbejdsprogram for den kollektive trafikplan for Randers Kommune

1-15-0-80-5-08

14. Orientering om evaluering af SMIL-kampagnen m.m.

Resumé

Bestyrelsen vedtog i december 2007 "Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed" med initiativer, der skal nedbringe vold og utryghed. Der har været gennemført tiltag i Busselskabet Århus Sporveje samt en kampagne for at ændre adfærd blandt specielt yngre buskunder. Administrationen evaluerer på gennemførelsen af handleplanen og nuværende status for antallet af nul tolerance episoder.

Sagsfremstilling

Århusianske bybuschauffører og billetkontrollører udsættes for meningsløse overgreb. Så Midttrafiks bestyrelse vedtog i december 2007 "Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed" med initiativer, der skal nedbringe vold og utryghed.

Busselskabet Århus Sporveje har i 2008 sørget for, at alle nyuddannede chauffører som en del af uddannelsen har lært konflikthåndtering, ligesom andre kursusforløb er afviklet. Alle driftsbusser i Århus er monteret med videokamera, og videodokumentation afleveres til politiet sammen med en anmeldelse om vold ved nul tolerance.

- ./.
- En såkaldt SMIL-kampagne i busser og i medier var også en del af handleplanen. Formålet var at ændre adfærden, specielt blandt yngre buskunder. Med kampagnen gjorde Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje opmærksom på et samfundsproblem, som vi ikke alene kan løse, men som vi forholder os til. Vi fik budskabet ud og har sendt et klart signal om hvilken adfærd, der ikke tolereres i busser. Midttrafiks evaluering af SMIL-kampagnen 2008 vedlægges; i evalueringen indgår også en status fra Busselskabet Århus Sporveje.

Antallet af indberettede nul tolerance episoder er i år steget. Både for chauffører og kontrollører. Noget tyder på, at de i år har haft mere fokus på at indberette episoder, hvor deres grænser er overskredet.

Fra 1. januar til 31. oktober 2008 indberettede chauffører i Århus 212 nul tolerance episoder, fordi de følte sig truet eller forulempet på anden vis. Sidste år var tallet 160 - og i 2006 var det 202. Heldigvis drejer det sig sjældent om grov, korporlig vold direkte mod buschaufføren. Ca. 40 % af episoderne sker udenfor bussen, hvor nogle kaster sten, flasker o.a. mod bussen.

En udløber af smil kampagnen - besøgsbussen - fortsætter nu i Århus Vest, hvor chauffører møder unge i deres lokalmiljø.

Kampagnen vil også kunne bruges andre steder i Midttrafik, hvis der bliver behov herfor.

Midttrafik påbegynder ultimo 2008 en Vis Hensyn kampagne i busserne i hele regionen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks evaluering af SMIL-kampagnen 2008

1-47-70-2-07

15. Orientering om vognmandsundersøgelse efterår 2008 for vognmænd i variabel kørsel

Resumé

Administrationen har i efteråret gennemført en vognmandsundersøgelse hos de 92 vognmænd, som udfører variabel, koordineret kørsel for Midttrafik (ekskl. interne kørsler i Århus Kommune). Administrationen vil ud fra vognmændenes tilbagemelding tilrettelægge det fremtidige samarbejde med henblik på at forøge kvaliteten i opgaveløsningen yderligere og samtidigt opnå højere tilfredshed i samarbejdet med vognmændene.

Sagsfremstilling

- ./ Administrationen har gennemført en vognmandsundersøgelse i oktober 2008. Der blev sendt spørgeskema til de 92 vognmænd og taxiforeninger, Midttrafik har kontrakt med, hvoraf 25 har svaret. Hovedkonklusionerne fremgår af vedlagte notat med resultater af vognmandsundersøgelsen for variabel kørsel.

Resultaterne og initiativer, som kan forbedre samarbejdet yderligere, vil blive drøftet på et møde 2. december 2008 i kontaktudvalget, hvor busvognmænd samt by- og landtaxa-vognmænd er repræsenteret. På mødet deltager også medarbejdere fra Region Midtjyllands "Det præhospitale beredskab", da en del af spørgsmålene og kommentarerne i vognmandsundersøgelsen vedrører patientkørsel, som typisk er lidt mere kompliceret end handicapkørsel. Dette skyldes bl.a., at nogle patienter har et højere serviceniveau i form krav om ventetid og ledsagelse til sygehusafdeling/bolig, og at der sker decentral bestilling af kørslen på den enkelte sygehusafdeling, mens handicapkørslen er kørsel fra gadedør til gadedør bestilt hos Midttrafik. Administrationen vil desuden drøfte, hvordan svarprocenten i næste undersøgelse kan forhøjes.

Samlet set er konklusionen ud fra de besvarelser, vi har fået, at der generelt blandt vognmændene er tilfredshed med både Midttrafik, muligheden for henvendelse til os og Midttrafiks behandling af disse henvendelser. Der bliver generelt givet udtryk for at systemet, fordeling af ture, økonomi og udbudsbetingelser er forstået. Der er dog enkelte af vognmændene, der ikke forstår systemerne fuldt ud, og administrationen vil derfor arbejde videre på at øge graden af forståelse. Dette sker dels ved generel information, herunder vil chaufførvejledningen blive ajourført, dels ved konkret information. Administrationen vil i øvrigt arbejde med at forbedre vognmændenes forståelse af tildeling af kørsel i Midttrafiks koordinationssystem ved besøg hos vognmænd og møder med vognmænd hos Midttrafik.

I forholdet til Midttrafik er det væsentligste kritikpunkt, ud fra de kommentarer, vognmændene har haft mulighed for at supplere besvarelserne med, at der ikke er åbent for henvendelser til Midttrafik før kl. 7.00 på alle dage. Hidtil har vognmandstelefonen åbnet kl. 7.00, dog møder 1-2 medarbejdere ind kl. 06.30 og håndterer eventuelle alarmer over forsinkede vogne fra systemet. Administrationen har besluttet, at fra 1. januar 2009 vil første medarbejder møde kl. 06.00 og håndtere eventuelle alarmer, hvorefter

vognmandstelefonerne vil blive åbnet kl. 06.30. Midttrafik vil drøfte med kontaktudvalget, om dette tiltag vurderes at ville resultere i færre driftsproblemer. Det kan oplyses, at den gennemsnitlige ventetid ved telefonopkald har været faldende i løbet af 2008, og i september 2008 er på ca. 60 sekunder for vognmænd og ca. 50 sekunder for kunder i handicapkørslen.

Herudover er der hos enkelte vognmænd utilfredshed med, at man som vognmand ikke kan være sikker på, at de kørslere, der forvarsles til især weekends, bliver på ens biler, men det er en af betingelserne for måden at håndtere kørslen på, hvis systemet skal have reel mulighed for at optimere kørslen.

Fra vognmændenes side udtrykkes der en vis kritik af, at patienter ofte ikke er færdigbehandlede og klar til afhentning, når vognen ankommer, hvilket kan give anledning til forsinkelse af efterfølgende ture eller til forgæves ture. Vognmændene oplever også nogle gange, at patienter er så dårlige, at de efter vognmændenes opfattelse ikke burde befordres i den almindelige siddende patientbefordring. I den anledning vil administrationen og Region Midtjylland overveje initiativer til introduktion af nye vognmænd i patientbefordring, så der i branchen opnås forståelse for de krav, der er stillet til at løse opgaven. Administrationerne arbejder i fællesskab på at mindske antallet af fejlbestillinger og på, at patienterne er klar til de tidspunkter, hvor kørslen bestilles til.

Region Midtjyllands administration har fulgt op på Midttrafiks patientkørsel og har primo november 2008 orienteret Region Midtjyllands Forretningsudvalg om, at "i de første måneder af 2008 var der en del klager over fejl og u hensigtsmæssigheder i patientbefordringen. Der er dog sket et markant fald i antallet af klager, og tilbagemeldinger fra samtlige sygehusenheder går enslydende på, at det går bedre."

Midttrafiks administration arbejder fortsat systematisk på, at antallet af forsinkede ture og udgåede ture nedbringes – uanset om turene er i handicapkørsel, patientkørsel, kommunal kørsel, Midttur eller teletaxi. Det har høj prioritet hos administrationen, at der på trods af den markante reduktion i problemer fortsat arbejdes på forbedret samarbejde og færre fejl overfor kunderne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- notat med resultater af vognmandsundersøgelsen for variabel kørsel

1-21-3-07

16. Orientering om modellen for indeksregulering af betalings-satserne i Midttrafiks buskørselskontrakter

Resumé

På bestyrelsesmødet 24. oktober 2008 efterspurgte Bestyrelsen en gennemgang af modellen for regulering af betalings-satser i Midttrafiks buskørselskontrakter. Reguleringsmodellen er ens i stort set alle kontrakter uden for Movia og har med enkelte tilpasninger været gældende siden 1980. Erfaringerne viser, at indeksreguleringen over tiden i store træk har givet busselskaberne den tilsigtede inflationssikring.

Der er visse problemer med den anførte model, hvorfor administrationen har taget initiativ til en revision af modellen. Det sker i en arbejdsgruppe under Trafikselskaberne i Danmark, idet der sættes på at få modellen gjort så landsdækkende som muligt.

Sagsfremstilling

Modellen

Betalings-satserne i Midttrafiks kontrakter om almindelig rutekørsel med busser reguleres to gange hvert år, pr. 1. marts og pr. 1. september. Formålet er at inflationssikre den betaling, busselskaberne får, og dermed sikre så lave tilbudspriser som muligt.

Reguleringen foretages ikke efter udviklingen i chaufførlønningerne og andre specifikke omkostninger for busselskaberne. Reguleringen sker derimod på basis af udviklingen i forskellige officielle indeks fra Danmarks Statistik, som vejes sammen med de nedenfor anførte vægte, der afspejler den generelle sammensætning af busselskabernes omkostninger:

Lønindeks for den private sektor	63,0 %
Olieprisindeks (autogasolie)	16,0 %
Forbrugerprisindeks (reservedele mv.)	9,6 %
Engrosprisindeks (maskiner og værktøj)	8,3 %
Obligationsrenten	3,0 %
I alt	100,0 %

Vægtene tilpasses automatisk efter, hvorledes de forskellige delindeks udvikler sig. Dermed er modellen neutral over for tilfældige prisforhold på udbudstidspunktet.

Reguleringsmodellen er ens i stort set alle kontrakter uden for Movia og har med enkelte tilpasninger været gældende siden 1980. Movias model giver stort set samme dækning – men er mere detaljeret og administrativt mere besværlig end modellen i resten af landet. Movias model indeholder således både en månedlig a'conto-regulering og en kvartalsvis endelig regulering. Delindeksene og deres vægte er derimod næsten ens i de to modeller.

Erfaringerne viser, at den indeksregulering, Midttrafik anvender, over tiden i store træk har givet busselskaberne den tilsigtede inflationssikring.

Problemer med modellen

Aktuelt er der imidlertid to problemer omkring reguleringsmodellen. Det første vedrører olieprisindekset. Det andet vedrører tidsforløbet i reguleringen.

Olieprisindekset

Det olieprisindeks, der indgår i reguleringsmodellen i de gældende kontrakter, er et såkaldt nettoprisindeks. Det betyder, at det ikke indeholder skatter og afgifter. Det første problem opstod, da den hidtidige refusionsordning for afgifter på dieselolie, der anvendes i den kollektive trafik, blev afskaffet pr. 1. september 2008. Dermed fik busselskaberne en merudgift, som der ikke var dækning for i indeksmodellen. Efter forhandling mellem busorganisationerne og Danske Regioner blev betalingssatserne derfor fra 1. september 2008 forhøjet med 9,8 % ud over den almindelige regulering. I nye kontrakter kan problemet løses ved at indføre en reguleringsmodel, der er baseret på et olieprisindeks inklusive skatter og afgifter. Dermed vil behovet for den særlige forhøjelse på 9,8 % væk i nye kontrakter falde bort, men samtidig må indekxsvægtene justeres.

Tidsforløb i reguleringen

Det andet problem hænger sammen med, at den halvårslige satsregulering i den gældende model er baseret på, hvorledes udviklingen i de anvendte indeks har været i en periode på op til halvandet år tilbage i tiden. For eksempel er det seneste indeks pr. 1. september 2008, der skal gælde indtil den 1. marts 2009, beregnet ud fra stigningen i delindeksene i perioden oktober 2007 – maj 2008 i forhold til delindeksene et halvt år tidligere. Reguleringen pr. 1. september 2008 blev derfor ekstraordinært høj (9,1 % i forhold til 1. september 2007 – ud over den særlige stigning på 9,8 %, som er nævnt ovenfor). Det skyldes især, at olieprisindekset i foråret 2008 var ca. 44 % højere end et år tidligere.

Forsinkelsen i satsreguleringen giver især problemer i forbindelse med kontraktudløb, idet reguleringen ikke afspejler pris- og lønudviklingen i den sidste periode på op til halvandet år. Samtidig medfører forsinkelsen, at trafikskabernes kontraktudgifter i en given periode ikke altid afspejler det aktuelle pris- og lønniveau. Det gælder såvel ved ekstraordinært store stigninger som ved fald i pris- og lønniveauet. Dette problem kan delvis løses ved at overgå fra halvårlig til månedlig eller kvartalsvis regulering.

På grund af de anførte problemer i indeksmodellen har administrationen taget initiativ til en revision af modellen. Det sker i en arbejdsgruppe under Trafikskaberne i Danmark, idet der satses på at få modellen gjort så landsdækkende som muligt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-47-70-2-07

17. Meddelelse: bestillingsfrister ved DSB og Arriva

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. juni 2008 besluttede Bestyrelsen, at Midttrafik skulle tilkendegive over for DSB, at man finder det beklageligt, at DSB ville forøge bestillingsfristen for handicappedes brug af togrejser fra 3 til 5 døgn, da det vil forringe kundernes muligheder og dermed Midttrafiks muligheder for at tilbyde kunderne en tilfredsstillende mulighed for at kunne rejse over længere afstande. I DSB's svar hertil henviste DSB til PostDanmarks leveringstider, og pegede på, at man kan bruge elektroniske billetter, og at DSB ville kontakte PostDanmark om sagen.

Det kan nu oplyses, at det i den landsdækkende arbejdsgruppe for handicapkørsel, hvor bl.a. DSB og Arriva er repræsenteret, er aftalt, at DSB og Arriva beholder bestillingsfristen på 72 timer. Midttrafik beholder derfor sin bestillingsfrist på 4 døgn.

1-00-2-08

18. Meddelelse: møde for bestyrelserne i trafiksselskaberne i Danmark

Sagsfremstilling

Fællesforeningen for kollektiv trafik i Danmark, Trafiksselskaberne i Danmark, afholder iflg. vedtægterne hvert år et møde, hvor alle medlemmer af trafiksselskabernes bestyrelser inviteres. I mødet deltager KL og Danske Regioner også.

Trafiksselskaberne i Danmark har meddelt, at mødet i 2009 bliver afholdt 3. februar 2009 i København. Program for mødet eftersendes.

1-00-2-08

19. Eventuelt