



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen i Midttrafik

17. april 2009 kl. 12:30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009	1
2	Resultatopgørelse og byrdefordeling for regnskab 2008	3
3	Teknisk budget 2010	4
4	Tilslutning til rejsekortprojektet	5
5	Forslag til ændrede regler for lange rejser i handicapkørsel	9
6	Udkast til aftale om samarbejde med Sydtrafik om variabel kørsel	11
7	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	12
8	Eventuelt	16

1-20-1-08

1. Revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009

Resumé

Midttrafiks revision har i december 2008 gennemført en revision af regnskabsåret 2008 i Midttrafik. Dette har givet anledning til nogle anbefalinger fra revisionens side, som Midttrafiks administration hermed fremlægger og kommenterer.

Sagsfremstilling

Midttrafiks revision har i december 2008 gennemført en revision af regnskabsåret 2008 i Midttrafik. Midttrafik har modtaget revisionsberetningen 18. marts 2009, hvori der gennemgås en række områder omkring blandt andet forretningsgange, konteringer og opfølgning, som revisionen afgiver bemærkninger til.

./. Revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009 er vedlagt.

Det skal indledningsvis bemærkes, at revisionen af regnskabsåret 2008 i december ikke har givet anledning til supplerende oplysninger, som bestyrelsen skal orienteres om.

Vedrørende forretningsgangsbeskrivelser anbefaler revisionen at der udarbejdes sådanne på alle væsentlige områder. Administrationen er enig heri, og der arbejdes løbende med udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelser. Administrationen har indledningsvist koncentreret indsatsen omkring procedurer og ledelsestilsyn i forbindelse med afstemning af statuskonti. På alle væsentlige områder foreligger der nu beskrivelse af tilsyn og processer.

Midttrafik er desuden ved at systematisere den løbende opfølgning i forbindelse med afregning med vognmændene jf. afsnit 4.1.3. i revisionsberetningen. Som revisionen også bemærker, foretages kontrollerne faktisk, men de er for indeværende ikke dokumenterede i nødvendigt omfang. Dette vil blive iværksat i løbet af april 2009.

I afsnit 4.1.4. nævner revisionen at der er det samme behov for beskrivelse hhv. dokumentation af kontroller i lønafdelingen. Dette arbejde er stort set gennemført nu.

Revisionen anbefaler, at der vedrørende indtægtssiden udarbejdes et samlet overblik over indtægterne, hvoraf det fremgår, hvem der er ansvarlig for faktureringen med videre. Midttrafik har udarbejdet en samlet oversigt over indtægterne, og arbejder videre med at koble indtægtskilderne op på en ansvarlig leder. Det skal bemærkes, at der ikke er usikkerhed i organisationen om, hvem der har ansvaret, men det er ikke nedfældet i en konkret beskrivelse af indtægtsområdet.

Revisionen bemærkes desuden nogle konkrete forhold, som revisionen vil følge op på i forbindelse med selve regnskabsrevisionen for 2008. Det drejer sig om en aldersfordelt opgørelse af kreditorer og debitorer, hvor Midttrafik nu har muligheden for at udarbejde sådanne, samt en difference på venteremitteringskontoen på 600.000 kr., som Midttrafik

for indeværende er ved at udrede. Dette arbejde forventes afsluttet inden forelæggelse af det endelige regnskab for 2008.

Med hensyn til revisionens bemærkninger omkring IT-området, har Midttrafik været i dialog med revisionen om dette, og løsningen på de af revisionen nævnte punkter vil enten være at engagere KMPG til at udarbejde de fornødne dokumentationer, eller via dialog med IT-leverandørerne at få disse til at udarbejde materialet. Problemet vil være løst i forbindelse med afslutning af regnskabet for 2008.

Udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelser, samt de førnævnte problemer omkring IT-området, er også gældende for Busselskabet Århus Sporveje, og revisionens bemærkninger specifikt vedrørende busselskabet, vil der ligeledes blive fulgt op på. Det gælder også revisionens bemærkninger hhv. anbefalinger omkring attestation og anvisning, hvor Midttrafik sammen med busselskabet vil sørge for, at den fornødne dokumentation foreligger.

Direktøren indstiller,

- at** revisionsberetningen tages til efterretning.
- at** Midttrafiks bemærkninger til revisionens anbefalinger godkendes.
- at** Bestyrelsen underskriver revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009.

Bilag

- Revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009

1-22-1-09

2. Resultatopgørelse og byrdefordeling for regnskab 2008

Resumé

Administrationen fremlægger resultatopgørelse og byrdefordeling for regnskab 2008.

Sagsfremstilling

Det endelige regnskab for Midttrafik for 2008 er under udarbejdelse. Selve driften er stort set færdigbehandlet, men der resterer stadig et arbejde omkring opgørelse af egenkapital, forpligtelser i forhold til f.eks. rejsekortet, samt afskrivninger med videre.

KPMG har meddelt Midttrafik, at revisionen af regnskabet først kan forventes påbegyndt primo til medio maj, hvilket vil betyde, at det endelige regnskab kan behandles af Bestyrelsen på mødet 15. maj 2009. Efter Bestyrelsens behandling af regnskabet, fremsendes det til revisionen med henblik på udarbejdelse af revisionspåtegning.

./. I vedlagte notat om resultatopgørelse og byrdefordeling for regnskab 2008 er fordelingen af driftsudgifter og driftsindtægter gennemgået for hver enkelt bestiller. Materialet sendes til kommunerne og Region Midtjylland samtidig med fremsendelse til Midttrafiks bestyrelse.

Det endelige regnskab for 2008 vil blive sammenstillet med det ajourførte budget for 2008. I forhold til det oprindelige 2008-budget, vedtog Bestyrelsen 23. maj 2008 en markant nedsættelse af indtægtsbudgettet på ca. 80 mio. kr. som følge af det realiserede indtægter i 2007.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager byrdefordelingen til efterretning.

Bilag

- notat om resultatopgørelse og byrdefordeling for regnskab 2008

1-21-1-09

3. Teknisk budget 2010

Resumé

Administrationen har udarbejdet oplæg til teknisk budget for 2010 med henblik på at give det administrative niveau hos bestillerne en detaljeret gennemgang af forudsætningerne bag oplægget.

Sagsfremstilling

./.

Det vedlagte notat om teknisk budget 2010 indeholder administrations oplæg til et teknisk budget for 2010, og er udarbejdet med henblik på at give det administrative niveau hos bestillerne en mere detaljeret gennemgang af de tekniske forudsætninger bag oplægget.

På udgiftssiden er det oprindelige basisniveau fastholdt, dog med indarbejdelse af den negative fremskrivning af udgifterne til buskontrakter med 1,7 %, som Trafikselskaberne i Danmark har udmeldt. Forudsætning bag udgiftsbudgettet til busdriften vil blive kvalificeret ved udarbejdelse af en ruteøkonomi. Med dette som udgangspunkt, må det forventes at udgiftssiden vedr. busdriften kan budgetteres noget mere nøjagtigt frem til forelæggelsen af det endelige budgetforslag i september 2009.

Reglerne for cross border leasing forventes ændret fra og med 1. januar 2010. Lovforslaget forventes først vedtaget i efteråret 2009. Det forventes at give merudgifter på ca. 5 % af trafikselskabernes årlige kontraktudgifter.

Trafikselskaberne har anmodet om en direkte kompensation for merudgifterne frem for anvendelse af DUT- princippet, som vil underkompensere bestillerne med stor aktivitet, og overkompensere andre. De 5 % er endnu ikke indregnet i det tekniske budget for 2010.

På indtægtssiden er der taget udgangspunkt i de faktiske indtægter fra regnskabet for 2008. Indtægtsnedgangen gennem de seneste år er stoppet, men der er endnu ikke fremgang. Staten har udmeldt et takststigningsloft på 4,2 %, som bestyrelsen skal træffe beslutning om i sensommeren 2009.

Det er hensigten at sende notatet til høring og nærmere drøftelse med bestillerne, og at der i september forelægges et endeligt budget for Bestyrelsen, som rummer mere aktuelle vurderinger af udgifter og indtægter.

Direktøren indstiller,

- at det tekniske budgetoplæg godkendes.
- at oplægget sendes til høring og drøftelse ved bestillerne.

Bilag

- notat om teknisk budget 2010

1-25-01-1-08

4. Tilslutning til rejsekortprojektet

Resumé

Ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet senest 8. maj 2009, kan Midttrafik opnå en rabat på 20 % ved køb af udstyr. Spørgsmålet om tilslutning har været i høring blandt bestillerne. På baggrund af høringssvarene anbefales, at Midttrafik arbejder videre for fuld tilslutning på et tidspunkt, men at en endelig beslutning udsættes, indtil rejsekortet har vist sig fuld funktionsdygtigt.

Sagsfremstilling

Midttrafik er på nuværende tidspunkt engageret i rejsekortsamarbejdet gennem rettigheder og forpligtigelser omkring lokal og regional buskørsel i Horsens og Hedensted, overført fra det tidligere Vejle Amts Trafikskab. Foruden DSB, Movia og Metro, er både Nordjyllands Trafikskab og senest Sydtrafik (januar 2009) fuldt tilsluttet rejsekortet. Der udestår en beslutning for Bestyrelsen, om hvor vidt Midttrafik skal tilslutte sig for hele Midttrafiks område.

På mødet 17. december 2007 besluttede Midttrafiks bestyrelse, at arbejde for indførelse af rejsekortet, og at sende spørgsmålet i høring blandt bestillerne. Høringen viste en overvejende positiv holdning til rejsekortet, men der var også forbehold med hensyn til økonomi og driftssikkerhed.

Spørgsmålet om tilslutning blev efter høringen i 2008 behandlet på flere møder i Bestyrelsen, senest 20. juni 2008. Her blev der vedtaget en ny tidsplan for tilslutning, blandt andet på baggrund af ny aftale (Tillægsaftale IV) mellem Rejsekort A/S og systemleverandøren East-West. Det blev forudsat, at en række oplysninger skulle tilvejebringes forud for ny behandling i Bestyrelsen om tilslutning, blandt andet en afklaring af spørgsmålet om en mulig statslig medfinansiering, en nærmere præcisering af de økonomiske konsekvenser for bestillerne, og at der kan konstateres en tilfredsstillende drift gennem test af rejsekortsystemet i stor skala.

Det indgår i Tillægsaftale IV, at Midttrafik ved positivt svar senest 8. maj 2009, kan få 20 % rabat på køb af rejsekortudstyr, hvilket også er baggrunden for den aktuelle behandling i Bestyrelsen. Værdien af denne rabat er ca. 23 mio. kr.

- ./.
- Der er til formålet udarbejdet vedlagte revideret business case (januar 2009) og resumé af business casen, som er sendt i høring blandt bestillerne 5. februar 2009, med frist for svar 3. april 2009. Processen omkring Midttrafiks tilslutning til rejsekortet er drøftet på et møde januar 2009 i en teknisk referencegruppe med bestillerrepræsentanter. Desuden er en status for Rejsekortet fremlagt på møde i Fagligt Forum i marts 2009 for administrative medarbejdere i kommuner og regionen.

Statslig medfinansiering

Midttrafik rettede i foråret 2008 henvendelse til Danske Regioner og KL vedrørende spørgsmålet om statslig medfinansiering. Danske Regioner og KL svarede, at Midttrafik

ikke i samme grad som andre trafikselskaber har kalkuleret med passagerfremgang og andre effektiviseringer som følge af indførelse af rejsekortet, og som samlet set vil give Midttrafik en bedre business case. Det var desuden KL's vurdering, at det kan være vanskeligt at rejse krav om statslig medfinansiering, idet der i lovgivningen kun indgår en hjemmel til at indføre rejsekortet, ikke en pligt.

Der blev indgået en national trafikaftale 29. januar 2009. Her blev der afsat betydelige midler til investeringer i den kollektive trafik, men ikke til rejsekortet.

Movia, Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik, som alle indgår fuldt ud i rejsekortsarbejdet, er tilsluttet uden statslig medfinansiering.

De økonomiske konsekvenser for bestillerne

I den reviderede business case som er udsendt til ny høring blandt bestillerne, er finansieringsbehovet angivet for hver bestiller. Det er dels opgjort i et eksempel, hvor investering og andre startudgifter er finansieret ved kontantbetaling. Økonomien er ligeledes opgjort i en samlet finansieringsmodel, hvor investeringen er lånefinansieret, men hvor låneafdrag, driftsomkostninger, besparelser fra effektiviseringer mv. ligeledes indgår.

Business casen er baseret på nøgletal som f.eks. passagertal, indtægter, salg mv. som løbende opdateres. Ligeledes indgår forudsætninger om antal busser med udstyr, ændret salgsmønster, takt for udbredelse mv., hvormed business casen kun kan vise et økonomisk niveau ved ibrugtagning af rejsekortet.

Test af rejsekortet - status for PILOT

Siden december 2007 er der gennemført test af udstyr på en forsøgsstrækning på stationer og på busser på Sjælland.

Trin 1 af rejsekortsystemet (det første af i alt 4 trin) blev 8. december 2008 godkendt og leveret til Rejsekort A/S, efter test hos DSB og Movia og Rejsekort A/S. Levering af Trin 1 har været en forudsætning for at indlede PILOT.

Med godkendelse af Trin 1 har systemleverandøren leveret et funktionsdueligt basissystem. Formålet med PILOT test er at afprøve systemet i et rigtigt rejsemiljø og i større skala forud for udrulning på Sydsjælland i december 2009.

Ved udgangen af marts 2009 er der 50 kunder, som benytter rejsekort, hvor de selv betaler for rejserne. Det er for tidligt endnu at uddrage erfaringer fra PILOT, men for kunderne har systemet virket uden større problemer. Efter påske igangsættes en ny rekrutteringsrunde, hvor målet er at opnå 500 betalende testkunder. Det er forventningen, at antallet af kunder med rejsekort i PILOT området er oppe på 1.000 forud for ibrugtagning af rejsekortet på Sydsjælland.

Resultat af ny høring

Den aktuelle høring viser, at der blandt alle bestillerne er en positiv holdning til rejsekortet, men der er også peget på, at forudsætningen om, at systemet skal vise sikker drift ved test i stor skala, ikke er indfriet.

- ./.
- Vedlagt som bilag er oversigt over høringssvar og bemærkninger. Det fremgår her, at et flertal af bestillerne anbefaler Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet, og hvor et overvejende flertal anbefaler, at investeringsomkostningerne lånefinansieres.

Viborg, Favrskov og Århus kommuner samt Region Midtjylland, er positivt indstillet til rejsekortet, men mener ikke at grundlaget for en endelig beslutning foreligger. Århus Kommune finder, at rejsekortet kan betragtes som funktionsdueligt, når PILOT viser sikker drift med 1.000 kunder, der benytter rejsekort. Regionen har været inde på noget tilsvarende.

Konsekvenser ved udsættelse af beslutning

Af særlig betydning vil Midttrafik ved svar efter 8. maj 2009 ikke kunne opnå rabat på køb af udstyr. Rabatten svarer til ca. 23 mio. kr. Muligheden for rabat ved tilslutning er fastlagt i Tillægsaftale IV mellem Rejsekort A/S og systemleverandøren, og har også dannet grundlag for beslutningsprocessen omkring Sydtrafiks tilslutning i januar 2009. Administrationen kan ikke sige noget om, hvorvidt der kan opnås rabat ved tilslutning senere.

Ved en senere beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet er det administrationens vurdering, at en planlagt ibrugtagning - efter hovedplanen - i sommeren 2011 ikke kan nås, på grund af den omfattende forberedelse der vil gå forud, herunder omstilling af organisationen, installation af udstyr på perroner, i busser og på garageanlæg, klargøring af data, uddannelse af chauffører og salgspersonale, ny salgsstrategi samt andre administrative og planlægningsmæssige ændringer. Det må der laves en plan for.

Tidsplanen for det videre forløb

I den eksisterende tidsplan for Midttrafiks tilslutning er det forudsat, at Bestyrelsen træffer beslutning på møde 17. april 2009. Det er administrationens vurdering, at en endelig tilslutning ikke kan træffes på det nuværende grundlag.

I henhold til hovedtidsplanen for rejsekortprojektet, forventes 1.000 betalende PILOT kunder i test området i løbet af efteråret 2009. Det sker forud for planlagt udrulning af rejsekortet på Sjælland i Movia Syd i december 2009. Det kan endnu ikke præcist fastlægges, hvornår Bestyrelsen igen skal behandle spørgsmålet om endelig tilslutning. Lige nu peger det i retning af en vurdering på et bestyrelsesmøde i 4. kvartal 2009.

Administrationen vil nøje følge udviklingen og beslutninger omkring indførelse af rejsekortet på Sjælland, og inddrage bestillerne, inden ny fremlæggelse for Bestyrelsen. Det vil handle om dels funktionsduelighed, dels en mere præcis økonomi.

Samtidig hermed vil Midttrafik sikre den nødvendige opgradering af nuværende nedslidt billetteringsudstyr, så der er sikkerhed for at maskinerne virker. Det vil ske i samarbejde med de berørte bestillere, og kan finde sted uden større investeringer.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik fortsat er positiv overfor indførelse af rejsekortet og deltager i samarbejdet på nuværende niveau.
- at** Midttrafik tilslutter sig projektet i fuld skala, når rejsekortet har vist sig fuldt funktionsdygtigt.
- at** Midttrafik inddrager bestillerne inden endelig beslutning herom.
- at** Midttrafik foretager den nødvendige opgradering af nedslidt billetteringsudstyr.

Bilag

- revideret business case (januar 2009)
- resumé af business casen
- oversigt over hørings svar og bemærkninger

1-47-70-2-07

5. Forslag til ændrede regler for lange rejser i handicapkørsel

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til ændrede regler og praksis for lange rejser i handicapkørslen, så kundernes ønsker kan dækkes mere fleksibelt.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. marts 2009 orienterede administrationen om en sag, hvor en kunde i handicapkørslen skulle rejse 102 km, men kun kunne køres 100 km i Midttrafiks vogn, og at kunden derefter skulle hentes af sin familie og køres de sidste 2 km. Efter gældende regler kan Midttrafik kun tilbyde at transportere en kunde i handicapkørsel 100 km uden særlig aftale med kundens hjemkommune. Administrationen anbefaler, at disse regler bliver gjort mere fleksible af hensyn til kunderne.

Nuværende regler

Ifølge de nuværende regler anvendes der lav vogn eller liftvogn til/fra handicapegnet tog eller X bus for de såkaldte lange rejser, som er rejser over 100 km. Dog køres kunden hele vejen, selvom rejsen er over 100 km, hvis rejsen foregår i Region Midtjylland, og det ikke er muligt med rimelighed at tilrettelægge en konkret rejse med tog eller X bus, fx pga. manglende handicapfaciliteter på visse banegårde.

Hvis en kunde skal transporteres mere end 100 km med lav vogn eller liftvogn, skal Midttrafik kontakte kundens hjemkommune, der skal give tilsagn om at acceptere den øgede udgift.

Rejser over 100 km skal bestilles 4 hverdage før rejsedato. Det skyldes, at DSB skal have 3 hverdage til at tilrettelægge rejsen og udsende billetter/besked til kunden. Midttrafik har 1 dag til bestilling og administration. Kunden betaler selv for tog- eller busbilletten og betaler i øvrigt 3 kr. pr. km, min. 30 kr., for kørsel i Midttrafiks handicapkørsel.

Forslag til nye regler

Administrationen foreslår, at rejser over 100 km fortsat primært udføres med anvendelse af tog eller X bus, men at Midttrafik får mulighed for dispensere, således at rejser i Jylland kan udføres som kørsel i lav vogn eller liftvogn, hvis det ikke er muligt med rimelighed at tilrettelægge en konkret rejse med tog eller X bus. Ved beslutning om, hvorvidt der skal dispenseres fra at anvende tog eller X bus som en del af rejser over 100 km i Jylland, indgår følgende faglige overvejelser i forhold til kundens behov:

- Da omstigning oftest er besværligt for kunden, skal kunden ikke skifte tog eller bus undervejs.
- Fordelen for kommunerne ved at bruge tog eller X bus skal stå i forhold til ulempen for kunden, så kunden skal ikke bruge tog eller X bus, medmindre det kan udgøre mindst 50 % af den samlede rejses længde

- Det skal være muligt for kunden at være fremme til aktiviteter, der typisk ligger tidligt på dagen (fx kirkelige handlinger som dåb og konfirmation), og kunden skal i det hele taget kunne være fremme senest kl. 12.00.
- Midttrafik kan udvise konduite i den konkrete situation uden at spørge kundens hjemkommune, da udgiften er begrænset.

Det foreslås, at kommunerne ved visitation til handicapkørsel kan give en fast dispensation til at køre uden brug af tog eller X bus til den konkrete kunde, hvis kommunen vurderer det som nødvendigt ud fra kundens behov. Ved dispensationen beslutter kommunen hvilke rejselængder, det gælder (fx rejser i Jylland, til Fyn, til Sjælland).

100 km grænsen foreslås opretholdt i forhold til rejser til fx Fyn, ligesom rejser til Sjælland fortsat kun tilrettelægges med brug af tog eller fly, men her vil administrationen også kunne udvise konduite.

Økonomiske konsekvenser

Det kan oplyses, at antallet af rejser, der bliver udført med brug af kollektiv trafik – typisk tog - har udgjort 31 i november 2008, 52 i december 2008, 12 i januar, 13 i februar og 14 i marts 2009. Der er typisk få rejser i vintermånederne. Det må forventes, at antallet af rejser vil stige, hvis der kan køres længere i lav vogn eller liftbus end efter de nuværende regler. Der tilbydes kunden hjælp til skift mellem fx taxa og tog, men det at skulle benytte tog kan have en begrænsende effekt på efterspørgslen efter lange rejser, selvom kunderne generelt er glade for fx DSB's handicapservice.

Det er ikke muligt præcist at beregne forslagets økonomiske konsekvenser, men da kunden fortsat skal betale 3 kr. pr. km i egenbetaling, er der ingen grund til at tro, at kunderne vil begynde at rejse væsentligt mere eller længere end hidtil.

Det er administrationens vurdering, at meromkostningerne vil være begrænsede ved gennemførelse af forslaget til ændrede rejserregler for lange rejser i Jylland, således at der køres i lav vogn eller liftbus, hvis der ikke er mulighed for at tilrettelægge rejser over 100 km med brug af X bus eller tog.

Direktøren indstiller,

- at** reglerne for lange rejser i handicapkørsel fortsat vil være, at rejser over 100 km som udgangspunkt udføres med tog eller X bus, men at Midttrafik kan lave fagligt begrundede dispensationer for kørsel i hele Jylland.
- at** kommunerne kan lave fast dispensation for den enkelte kunde ved visitationen.
- at** grænsen på 100 km fortsat vil gælde uden for Jylland, dog således at Midttrafik kan udvise den nødvendige konduite.
- at** kommunerne og Danske Handicaporganisationer orienteres herom.

1-30-75-4-1-08

6. Udkast til aftale om samarbejde med Sydtrafik om variabel kørsel

Resumé

Sydtrafik har planer om, at handicapkørsel skal udføres som koordineret kørsel. Efter at have undersøgt en række muligheder, har Sydtrafik ønsket at Midttrafik løser en række opgaver.

Sagsfremstilling

Sydtrafiks handicapkørselsordning er blevet til som en sammenlægning og harmonisering af handicapordningerne i de tre gamle trafikselskaber: Ribe Amts Trafikselskab, Sydbus og Vejle Amts Trafikselskab. Priser og vilkår er stort set ens, men på grund af de forskellige kontrakter der køres efter, er der mindre forskelle imellem det gamle Sydbus-område og det øvrige Sydtrafik-område. Sydtrafik ønsker at harmonisere og udbyde kørslen og at denne skal udføres som koordineret kørsel.

Bestyrelsen i Sydtrafik har besluttet at anvende det samme it-system, som Movia, NT og Midttrafik. Sydtrafik har foreslået, at Midttrafik og Sydtrafik går sammen om en del af opgaveløsningen - udbud, vognstyring, afregning mv. Herved vil der bl.a. kunne ske samkørsel på tværs af regionsgrænserne, og der vil kunne opnås stordriftsfordele af administrationen af kørslen. Udkastet til samarbejdsaftale indebærer, at Midttrafik af Sydtrafik får dækket sine meromkostninger til den ekstra administration. Administrationen vurderer, at Midttrafik får mulighed for en mere "driftsstabil" opgaveløsning ved at overtage en række af disse opgaver.

- ./.
- Der vedlægges et forslag til samarbejdsaftale om variabel kørsel i Sydtrafik. Det behandles af Sydtrafiks bestyrelse 16. april 2009.

Direktøren indstiller,

- at** der indgås samarbejdsaftale med Sydtrafik ud fra udkastet til samarbejdsaftale og under forudsætning af, at Sydtrafiks bestyrelse på møde 16. april 2009 godkender dette.

Bilag

- forslag til samarbejdsaftale om variabel kørsel i Sydtrafik

1-00-1-09

7. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser med betydning for Midttrafik siden bestyrelsesmødet 20. marts 2009.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Bedre forbindelser med flybusruten fra Viborg til Karup Lufthavn

Fra 29. marts 2009 forbedres rute 716 mellem Viborg og Karup Lufthavn, så der er mulighed for at bruge kollektiv trafik til/fra alle fly mellem Karup og Kastrup. De eksisterende ture justeres således, at bussen får ankomst til Karup Lufthavn en halv time før flyafgang og afgang igen fra lufthavnen 15 min. efter planmæssig flyankomst fra Kastrup. Ture der benyttes af pendlere til/fra flybasen ændres ikke. Med de ændrede køretider opnås desuden en del forbindelser mellem Herning og Karup Lufthavn, ved omstigning i Karup. Køreplanen er gyldig til 24. oktober 2009, hvor den vil blive justeret i forbindelse med overgang til vinterflyveplanen.

De eksisterende ture suppleres med Teletaxa kørsel, så der opnås forbindelse til alle fly mellem Karup og Kastrup. Teletaxaen bestilles senest 1 time før afgang, og prisen er den samme som for en busbillet. Teletaxaen kører direkte mellem Viborg Rutebilstation og til Karup Lufthavn. Der kan ikke standses mellem de to stoppesteder.

Uddannelseskort: Nu med Dankortbetaling

Uddannelseskort kan ikke betales via netbanker, da man dér ikke kan udstede en kvittering, der kan bruges sammen med kortet. Hidtil har det været således, at kunden skulle betale på rutebilstation eller posthus. Nu er det lavet således, at man kan betale sit uddannelseskort med Dankort på Midttrafiks hjemmeside. Det skal dog ske mindst 7 dage før kortet gyldighed starter, da Midttrafik skal nå at sende en kvittering til kunden som dokumentation for, at kortet er gyldigt. Hvis kortet er bestilt til flere perioder, vil man automatisk få tilsendt en mail med oplysninger om, at der nu skal fornyes betaling. Dankortbetalingen trækkes først på kontoen den første dag, kortet er gyldigt.

Beregn din CO2 udledning på Rejseplanen

Nu bliver det endnu tydeligere, at rejser med bus og tog er langt bedre for miljøet end biler. Rejseplanen.dk tilbyder en ny service, der gør det muligt at få en CO2-beregning af den rejse, du har søgt oplysning om. Via en lille knap ved en søgning på en rejse, kan kunden få vist to søjler: en grøn, der viser CO2-udledning pr. passager for den samlede rejse med kollektiv trafik, og en rød, der viser udledningen for den samme rejse i bil. Tallene er beregnet ud fra en gennemsnitsbetragtning.

Privatbilismen står for næsten halvdelen af CO2-udledningen fra transportsektoren. Miljøberegneren kan være et godt beslutningsværktøj, når man ønsker at vælge den kollektive trafik frem for bilen. Den sætter konkrete tal på det, som de fleste ved; at kollektiv trafik er den mest miljørigtige måde at rejse på. Når man kan rejse hurtigt og komforta-

belt med bus og tog, og desuden få en klar miljømæssig gevinst oveni, så kan valget af transportmiddel blive lidt lettere.

At der virkelig er tale om en CO₂-bonus ved kollektiv trafik, viser Rejseplanens miljøberegner tydeligt. Fx udløser en bilrejse mellem Midttrafiks hovedkontor i Århus og Midttrafiks afdeling i Videbæk 16 kg CO₂, mens udslippet ved den samme rejse i tog og bus og tog kun er på 6,7 kg pr. passager.

Hver måned henter kunderne 9 mio. rejseplaner hos Rejseplanen, hvor man nemt kan finde al information om din rejse fra A til B med kollektiv trafik. Rejseplanen A/S driver www.rejseplanen.dk, mobil.rejseplanen.dk samt en række tjenester hos ejerne, som bl.a. er Midttrafik, de øvrige regionale trafikselskaber i Danmark, DSB og Metro. Tilsluttede operatører som Arriva og Abildskou Busser leverer også data og indgår dermed i søgningerne.

Nyhedsbrev til bestillerne

./ Fremover sender Midttrafik nyhedsbreve til bestillere af kollektiv trafik 4-5 gange årligt. Midttrafik informerer om aktuelle tiltag fra trafikskabet og sender også nyt til leverandører - busselskaber og vognmænd - med samme frekvens. Første eksemplar af Midttrafiks nyhedsbrev til bestillerne blev udsendt 2. april 2009 og vedlægges.

Billetautomater på Odderbanen

Direktionen har besluttet, at der skal etableres billetautomater ved alle stop på Odderbanen. Odderbanen har 16 stop mellem Odder og Århus, heraf er der 3 stop, hvor der i øjeblikket ikke findes billetautomater. Kun ca. en tredjedel af togafgangene har en togrevisor, der kontrollerer og sælger billetter med i toget. Odderbanen har 5 togrevisorer ansat. På den baggrund har administrationen vurderet, at der er for mange, der kan køre gratis med toget – også kunder fra stop, hvor der findes billetautomater.

Kunder uden gyldigt rejsehjemmel vil fremover få en kontrolafgift på 500 kr. ligesom i resten af Midttrafik.

Økonomi og rammer

Takststigningsloft

Stigningerne i taksterne for kollektiv trafik er underlagt et takststigningsloft. Takstloftet betyder, at takststigningerne inden for et trafikskab i gennemsnit skal ligge under det udmeldte "loft". Trafikstigningsloftet er fastsat af Trafikstyrelsen på baggrund af udviklingen i det omkostningsbaserede indeks. Det omkostningsbaserede indeks er således sammensat af

- nettoprisindekset, der vægtes med 20 %,
- nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 %,
- lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 % og
- den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 %.

Takststigningsloftet for et givent år indeholder et skøn for året plus en niveauekorrektion af året to år forinden. Dette skyldes, at de endelige tal først foreligger med to års forskydning.

Takststigningsloftet har i 2008 været 3,0 % og i 2009 er det 3,1 %. Trafikstyrelsen har netop meddelt, at takststigningsloftet i 2010 bliver på 4,8 %.

Midttrafiks administration vil udarbejde forslag til takster for 2010 inden for rammerne og ud fra aktuel vurdering af udgifter og indtægter i løbet af sensommeren 2009. Forslaget til taksterne vil som tidligere år blive udarbejdet med henblik på yderligere harmonisering inden for Midttrafik i det omfang, det kan lade sig gøre inden for takststigningsloftet.

Effektivisering af det regionale rutenet

Regionsrådet vedtog i september 2008 at udsætte den planlagte effektivisering af det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Samtidig blev der nedsat en administrativ styregruppe med repræsentanter for Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. Styregruppen skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet.

Den administrative styregruppe bad Midttrafik om at afholde møder med hver kommune og regionen for at gennemgå fakta og forslag til løsninger. Denne kommunemøderunde har været afholdt i december og januar.

Det er blevet meddelt Midttrafik, at der på et møde mellem formandskabet i KKR og regionsrådsformanden 2. april 2009 er aftalt, at afrapportering fra den administrative styregruppes arbejde forventes drøftet på KKR-mødet 17. juni 2009 og på Kontaktudvalgs-mødet mellem kommunerne og regionen 26. juni 2009.

Henvendelse til Transportministeriet om samdrift på letbanen

./ Midttrafiks formandskab har sendt vedlagte henvendelse til Transportminister Lars Barfoed om samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen.

Det kan oplyses, at det er aftalt med DSB, at indlede forhandlinger om en mulig aftale vedr. samdrift. Transportministeriet har endvidere oplyst, at ministeriet er i dialog med DSB vedr. spørgsmålet om materiel til Odderbanen.

Nye satser

26. marts 2009 offentliggjorde sekretariatet for Trafikselskaberne i Danmark den seneste prognose for udviklingen i betalingssatserne i kontrakterne om buskørsel. Prognosen forudsiger en stigning i betalingssatserne på 4,2 % fra 2008 til 2009 og et fald på 1,7 % fra 2009 til 2010.

I juli 2008 forudsagde Trafikselskaberne i Danmark, at betalingssatserne ville stige med 9,5 % fra 2008 til 2009. I december 2008 blev skønnet nedsat til 5,4 %. Faldet til 4,2 % i den nyeste prognose skyldes primært, at lønningerne er steget lidt mindre - men især at oliepriserne og renten er faldet mere end tidligere forudset.

Forudsætningen bag den nye prognose er, at olieprisen og renten forbliver nogenlunde uændrede på det aktuelle niveau.

Kontraktssatserne reguleres to gange årligt. Efter den nyeste prognose vil satserne fra 1. september 2009 falde med 5,5 % i forhold til de aktuelle satser, der gælder fra 1. marts til 1. september 2009. Årsagen er tidsforskydningen i den gældende satsreguleringsmodel. For eksempel indgik oliepriserne for perioden juni-november 2008 i reguleringen pr.

1. marts 2009, hvorimod de foreløbigt lavere oliepriser for perioden december 2008-maj 2009 vil indgå i reguleringen pr. 1. september 2009.

I Trafikselskaberne i Danmark arbejdes der for øjeblikket på en ny satsreguleringsmodel, hvor tidsforskydningen i reguleringen forkortes eller helt fjernes.

Bestillerne er orienteret om betydning for udgiften i de enkelte kommuner og regionen.

Regler for brug af tørklæder m.m. i busserne

Der har for nyligt været omtalt flere sager i pressen vedrørende kundernes brug af tørklæde eller anden hovedbeklædning i busserne. Midttrafiks regler er klare. Der er ingen krav til kundernes hovedbeklædning, når man kører på kontantbillet eller klippekort, da disse billettyper ikke er personlige. Den omtalte sag, hvor en chauffør ville nægte en kunde adgang, fordi hun bar tørklæde, er dermed en fejlvurdering fra chaufførens side, da kunden brugte klippekort. Midttrafik har tillid til, at Arriva har håndteret denne sag professionelt.

Reglerne er lige så klare, hvis man ønsker at bruge abonnementskort (månedskort, skolekort, uddannelseskort osv.). Disse kort er personlige, og kortet er derfor indrettet med et stamkort, hvor der er billedlegitimation, så chauffører og kontrollører kan tjekke, om kunden er berettiget til at benytte kortet. Af Midttrafiks rejseregler fremgår det, at "til udstedelse af et stamkort på et kortsalgsted eller togstation medbringes legitimation og et foto i pasfoto størrelse (ca. 4 cm højt og 3,5 cm bredt). Billedet på stamkortet skal være vellignende, taget lige forfra og i øvrigt følge de gældende regler for godkendelse af pasfoto. Skulle en person af personlige eller religiøse grunde ønske at bære hovedbeklædning er reglen den, at pande, hageparti og kindben skal være synlige. Hvis billedet på stamkortet ikke er vellignende, skal der udstedes et nyt stamkort."

Abonnementskort er billigere end kontantbilletter og klippekort, men til gengæld skal man acceptere reglen om, at kortet kun er gyldigt med genkendeligt billede, og chauffør eller kontrollør skal have mulighed for at genkende kunden som personen på billedet. Det betyder i givet fald, at en kunde skal være villig til at løfte på sløret over for chaufføren eller kontrolløren.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks nyhedsbrev til bestillerne
- henvendelse til Transportminister Lars Barfoed om samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen

1-00-1-09

8. Eventuelt