



midttrafik

**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen i Midttrafik
6. november 2009 kl. 12:30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Målopfølging i Midttrafik	1
2	Nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik	3
3	Forsøg med udbudsformen "udbud efter forhandling"	6
4	Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009	8
5	Ændring af takster fra 17. januar 2010	10
6	Harmonisering af takster i telekørsel	13
7	Orientering om budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik	16
8	Tidsplan for Midttrafiks budget 2011	17
9	Transport af folkeskoleelever til besøg på museer og teatre med skoletjeneste	18
10	Benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer	20
11	Miljøzoner og bussernes opfyldelse af disse krav	21
12	Fremtidig styring af og samarbejde med Busselskabet Århus Sporveje	24
13	Fremtidigt samarbejde med Midtjyske Jernbaner A/S	26
14	Orientering om togrevisorernes overgang til ansættelse i Midttrafik fra Midtjyske Jernbaner	29
15	Orientering om samlet udbud af variabel kørsel for Midttrafik og Sydtrafik og vognmandstilladelser i variabel kørsel	30
16	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	32
17	Eventuelt	43

1-31-70-14-08

1. Målopfølging i Midttrafik

Resumé

Bestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2009 Strategiplan 2009-2011, der fastlægger, at Midttrafik arbejder for at opnå fem hovedmål. Midttrafiks direktion følger op på, om der skabes de fornødne resultater.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2009 Strategiplan 2009-2011, der fastlægger, at Midttrafik arbejder for at opnå fem hovedmål:

- flere tilfredse og loyale kunder
- mere tilfredse leverandører
- mere tilfredse bestillere
- et sammenhængende rutenet
- Midttrafik gavner miljøet

Der er præciseret en række interne organisatoriske forudsætninger for, at Midttrafik kan leve op til sine mål; fx lederudvikling, nedbringelse af sygefravær osv.

På bestyrelsesmødet 11. september 2009 blev Bestyrelsen orienteret om indførelse af en kvalitetsmodel i Midttrafik for at sikre, at Midttrafiks mål opnås. Kvalitetsmodellen indebærer bl.a., at Midttrafik arbejder struktureret med at følge op på målene og dokumentere målopfølgningen.

Alle afdelinger rapporterer til Direktionen hvert kvartal om status for målopfølgningen og de ansvarlige ledere skal afgive deres ledelsesmæssige vurdering af, hvordan målopfølgningen kan forbedres. Fremover vil opfølgning på målene blive en del af rapporteringen til Bestyrelsen sammen med økonomirapportering.

I vedlagte præsenteres de foreløbige resultater fra opfølgningen på Midttrafiks mål samt hvilke tiltag, der er iværksat for opnå bedre resultater og følge yderligere op på målene.

Midttrafik har ikke opnået alle målene endnu. I notatet præsenteres en række områder, hvor det er på vej, og en række områder, hvor der stadig skal gøres en ekstra indsats for at opnå målene. Et af de vigtigste indsatsområder er at sikre, at hver enkelt medarbejder kender målene for de hovedopgaver, de har ansvaret for. Erfaringerne viser, at det giver mere motiverede medarbejdere og dermed større mulighed for, at målene nås.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Målopfølging i Midttrafik

1-15-0-75-13-09

2. Nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik

Resumé

Midttrafiks mål er at lave flere udbud, der giver leverandørerne et stærkere incitament for at forbedre den kollektive trafik. Midttrafik gennemførte i 2009 et incitamentsforsøg på rute 118. I forsøget blev både kunde- og chaufførtilfredshed markant forbedret. Bestyrelsen har på baggrund af rute 118-forsøget bedt administrationen om et forslag til, hvordan erfaringerne kan udbredes til hele Midttrafiks område.

Sagsfremstilling

Forslag til nyt uddannelses- og incitamentsforløb

./ Administrationen stiller forslag om et kombineret uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafiks område. Forslaget beskrives nærmere i vedlagte notat om nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik.

Forslaget indeholder et uddannelsesforløb for chauffører, salgspersonale og mellemledere i busselskaberne, og en incitamentsdel for alle, der har gennemført uddannelsesdelen.

Det er chaufførens og salgspersonalets information og service, Midttrafik vil styrke, fordi alle undersøgelser viser, at kvaliteten på dette parameter er afgørende for kundernes tilfredshed med rejsen.

God ledelse er en forudsætning for arbejdsglæde, og at det lærte videreføres og forankres undervejs og efter projektet. Der stilles derfor også forslag om, at lederne i busselskaberne tilbydes et uddannelsesforløb.

Projektet bygger på frivillig deltagelse, derfor rummer projektet også forslag om, at der indbygges incitament som motivationsfaktor for salgsstederne, busselskaberne og deres ansatte.

Mål

I forsøget på rute 118 blev kundetilfredsheden, ved at kombinere uddannelse og incitament, markant forbedret på 24 uger.

Målet for det nye uddannelses- og incitamentsforløb er en hurtig forbedring af både kunde- og medarbejdertilfredshed. På længere sigt er målet at skabe mere loyale kunder, der rejser mere og dermed større omsætning.

Initiativet skal også ændre på både den interne og den eksterne opfattelse af chaufførjobbet. Hvis busbranchen opnår et bedre omdømme har det gavnlig effekt både på kunder og muligheden for bedre og nemmere rekruttering af gode chaufføremner.

Målgruppe

Målgruppen er ledelsen i busselskaberne, deres chauffører og personalet på salgs- og informationssteder. Målgruppen for chaufføruddannelsen er primært de ca. 2.000 chauffø-

rer, der beskæftiger sig med enten bybus eller regionalkørsel. På salgs- og informationsstederne er der tale om ca. 50 personer og for mellemliderne er der tale om ca. 100 personer.

Uddannelsesfasen

Uddannelsen skal klæde deltagerne på til incitamentsfasen, og skal sikre at deltagerne får viden om Midttrafiks mål, træning i at nå mål, værktøjer til at forbedre service, personlige indstilling og holdninger.

Deltagerne får værktøjer, der sikrer, at de selvstændigt, hjemme i virksomheden, kan arbejde med at skabe forbedringer inden for disse områder.

Incitamentsfasen

Det foreslås, at det nye initiativ indeholder mulighed for bonus. Det kan f.eks. være en præmie til hver chauffør, hvis der opnås en aftalt fremgang inden for kundetilfredsheden.

Bonusmodellen bygger på kundernes oplevelse af kvaliteten – baseret på konkrete mål inden for kundetilfredshed. Der vælges tre målepunkter, hvor der foretages før- og eftermålinger, og hvor bonusudbetaling er afhængig af en given fremgang. Der vælges målepunkter på områder, som kunderne vægter som vigtige for tilfredshed med rejsen. Det kan f.eks. være chaufførens/salgsstedets service og information, chaufførens kørsel mv.

Busselskabernes interesse i forsøget

Forslaget har været drøftet med busselskaber og chauffører, og det møder opbakning. Busselskaberne ønsker at deltage, fordi de får god viden om, hvad der virker godt eller ikke så godt på ruten – og altså input til forbedringer i egen virksomhed. På forsøget på rute 118 oplevede Vognmanden, at chaufførerne fik større ejerskab for deres arbejde, og at de blev mere tilfredse med deres arbejde. Dette betød blandt andet mindre sygefravær og færre skader på busserne i forsøgsperioden.

Midttrafik vil arbejde for, at busselskaber med dokumenteret god kvalitet får en fordel i forbindelse med udbud – inden for de rammer lovgivning m.m. sætter.

Evaluering af projektet

Kundetilfredsheden måles ved en før- og eftermåling. Derudover bør der foretages stikprøvekontroller på antal kunder og omsætning.

Tidsplan

Det forventes, at projektet kan starte i begyndelsen af 2010 - og strækker sig over 2-3 år.

Omkostninger

Midttrafik forventer en årlig udgift på kr. 1,5 mio. kr. i de år, projektet løber. Udgifterne dækker kursusgebyr, bonus, målinger og markedsføring. Beløbet tages af Midttrafiks budget til fællesomkostninger og administration. Midttrafik vil forsøge at skaffe tilskud til forsøget via eksterne midler fx fra Trafikstyrelsens puljemidler.

Direktøren indstiller,

at uddannelses- og incitamentsforløbet gennemføres fra 2010

Bilag

- notat om nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik

1-23-4-2-08

3. Forsøg med udbudsformen "udbud efter forhandling"

Resumé

Midttrafik har gennem længere tid afholdt udbudsforretninger efter udbudsformen offentligt udbud. Administrationen påtænker at opstarte et forsøg med udbud med forhandling. Hensigten med forsøget er at afprøve, hvorvidt udbud med forhandling kan medføre bedre udbudsmateriale og billigere udbudspriser. Administrationen vil samtidig afprøve hvilket tildelingskriterium, "laveste pris" eller "økonomisk mest fordelagtige tilbud", der mest fordelagtigt kombineres med udbudsformen udbud med forhandling.

Sagsfremstilling

Generelt

./ Midttrafiks udbud af rutekørsel er omfattet af Forsyningsvirksomhedsdirektivet. Der er i henhold til dette direktiv fri adgang til at benytte udbudsformen udbud med forhandling. Udbud med forhandling er delt op i flere faser end et almindeligt offentligt udbud og derfor tager processen længere tid. Udbudsformen beskrives nærmere i vedlagte notat om udbud med forhandling.

Kort beskrivelse af faserne i udbud med forhandling

I prækvalifikationsfasen udvælges et antal busselskaber ud fra på forhånd opstillede udvælgelseskriterier. Interesserede busselskaber søger om at blive prækvalificeret. Der er pligt til at prækvalificere mindst 3 selskaber, hvis der indkommer så mange egnede ansøgninger.

I tilbudsfasen opfordrer Midttrafik de prækvalificerede til at afgive tilbud på baggrund af det af Midttrafik udarbejdede udbudsmateriale.

I forhandlingsfasen danner det tilbud, der er afgivet af de prækvalificerede busselskaber, grundlag for forhandlingerne. Der må principielt forhandles om alle kontraktens tekniske, kommercielle og juridiske elementer og vilkår. Realydelsen kan tilpasses og vilkårene for den offentlige kontrakt kan ændres, så lang tid udgangspunktet for udbuddet fastholdes og der ikke foretages væsentlige ændringer.

For dele og udfordringer ved udbud med forhandling

Trafikselskabet Movia har gennem en årrække anvendt udbudsformen udbud med forhandling. Movia har på baggrund af efterhånden opnåede gode erfaringer med udbudsformen valgt at benytte udbud med forhandling som den eneste udbudsform. Movia har påpeget nedenstående fordele og udfordringer ved udbudsformen.

Fordele ved udbud med forhandling

Fordele ved udbud med forhandling er blandt andet: Bedre kvalitet i indkommende tilbud, et mere entydigt sammenligningsgrundlag og mulighed for at vejlede i relation til områder, hvor udbuddet er nyt. Busselskabets tilbudskompetencer skærpes, mulighed for justering af tilbud i overensstemmelse med ønsker og forventninger, mulighed for at

inddrage busselskabernes forslag/erfaringer i forhandlingsfasen, et forbedret samarbejde med busselskaberne fremadrettet.

Udfordringer ved udbud med forhandling

Udfordringerne ved udbud med forhandling kan blandt andet være: At give klare udmeldinger til tilbudsgiverne omkring forhandlingspunkter (forventningsafstemning), sikring af ligebehandlingsprincippet overholdelse, mere ressourcekrævende, udbudsformen kan give basis for mytedannelse.

Nærmere om det konkrete forsøg

Administrationen foreslår, at udbud med forhandling kombineret med tildelingskriteriet "økonomisk mest fordelagtige tilbud" afprøves på pendlerruten Silkeborg – Århus Nord. Trafikstyrelsen har bevilliget puljemidler til en forundersøgelse vedr. grundlaget for rutes oprettelse. Forsøgets gennemførelse for så vidt angår alternativ udbudsform afhænger af, hvorvidt Trafikstyrelsen bevilliger puljemidler til idriftsættelse af ruten.

Udbud med forhandling kombineret med tildelingskriteriet "laveste pris" vil blive afprøvet på lufthavnslinjen Århus – Billund. Administrationen af den pågældende rute overgår i efteråret 2010 til Midttrafik, efter ønske fra Region Midtjylland og Region Syddanmark.

Administrationen vurderer, at udbudsformen udbud med forhandling kan medføre bedre og billigere udbud i hvert fald på store eller specielle ruter, specielt fordi der gives mulighed for at inddrage busselskabernes erfaringer. De to ovennævnte ruter er specielle, idet der er tale om høj kvalitetsruter. Det synes derfor oplagt at afprøve udbudsformen udbud med forhandling kombineret med henholdsvis "laveste pris" og "økonomisk mest fordelagtige tilbud" på de to høj kvalitetsruter.

Direktøren indstiller,

at udbud efter forhandling afprøves på Silkeborg-Århus N samt Århus-Billund ruterne.

Bilag

- notat om udbud med forhandling

1-21-1-08

4. Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009

Resumé

Administrationen har udarbejdet en beskrivelse af den økonomiske situation for den kollektive trafik i Midttrafik på baggrund af en vurdering af oplysninger pr. 30. september 2009.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte økonomirapport for 3. kvartal 2009 med en beskrivelse af den økonomiske situation i Midttrafik.

Der forventes et samlet netto merforbrug på 3,1 mio. kr. i 2009 i forhold til det vedtagne budget.

På busområdet forventes der en netto mindreudgift på 3,5 mio. kroner i 2009. Det forventede regnskabsresultat er sammensat af forventning om mindreudgifter på 13,2 mio. kroner, og en modsvarende forventning om en mindreindtægter på 9,7 mio. kroner i 2009.

På udgiftssiden er baggrunden for den forventede budgetafvigelse primært, at budgettet for 2009 bygger på mangelfulde data vedrørende de reelle udgifter på området. På indtægtssiden skyldes mindreindtægterne en generel tilbagegang i billetsalget, således som det også opleves ved de andre trafikselskaber i Danmark.

Mellemværendet mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik forventes at udvise et netto merforbrug på 3,2 mio. kroner, hvilket primært skyldes vigende indtægter primært grundet arbejdet med spormodernisering på Odderbanen.

På handicapområdet forventes der samlet set merudgifter på 3,4 mio. kroner. Merudgiften skyldes dels øgede udgifter på 2,7 mio. kroner grundet bortfald af dieselafgiftsfritagelsen. Dette var ikke indregnet i det oprindelige budget for handicapkørslen for 2009. Herudover må der forventes et fald i egenbetalingen på 0,7 mio. kroner på baggrund af en fremskrivning af de til dato realiserede indtægter. Begge disse forhold vedrører kun Århus Kommune.

Herudover kan der forventes merudgifter på 0,2 mio. kroner vedrørende handicapkørslen i Hedensted Kommune, baseret på de realiserede udgifter pr. 3. kvartal 2009.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes at ligge på det budgetterede niveau for så vidt angår de udgifter, der ligger til grund for basisbudgettet.

Der indgår ikke en mulig merudgift i forbindelse med opkrævning af lønsumsafgift ved Trafikselskabet. Denne sag er endnu ikke afklaret, men kan i værste fald betyde merud-

gifter på ca. 3 mio. kroner. Merudgiften kompenseres via DUT, med den skævhed det betyder for bestillerne.

Direktøren indstiller,

at afrapporteringen tages til efterretning.

Bilag

- økonomirapport for 3. kvartal 2009

1-25-4-09

5. Ændring af takster fra 17. januar 2010

Resumé

Administrationen har lavet et forslag til takster for 2010, som giver en samlet gennemsnitlig stigning fra 2009 til 2010 på 3,0 %. Der er indarbejdet en delvis harmonisering af priserne i Midttrafik Vest i forhold til priserne i Midttrafik Midt, Syd og Øst, uden at der skal foretages ændringer i zoneinddeling, zonestørrelser og billetteringsudstyr i Midttrafik Vest.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft på 4,8 %. Der er endnu ikke truffet beslutning om ændring af bekendtgørelsen om takststigningsloftet, således at trafikselskaberne må overføre en del af stigningen til efterfølgende år. Administrationen forventer en sådan udmelding snart fra Staten, og forslaget forudsætter derfor, at der kan overføres 1,8 % til næste takstændring i 2011.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 11. september 2009, blev beslutningen om takster udsat, fordi Midttrafik forventede en ændring i takststigningsloftet. Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark har foreslået, at takststigningsloftet fastsættes således, at summen af takststigningerne over fire år højst må være lig med summen af omkostningsudviklingen. På et fællesmøde med Transportministeren og bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark, er der udtrykt forståelse for denne model. Midttrafik har endnu ikke fået svar fra Trafikstyrelsen, idet Styrelsen afventer et svar fra Finansministeriet.

- ./ Administrationen forventer, at bekendtgørelsen ændres som foreslået, og har derfor lavet vedlagte reviderede forslag til takster fra 2010, som giver en samlet gennemsnitlig stigning på 3,0 %. Dette modsvarer bedre den almindelige pris- og lønudvikling.

Trafikselskaberne i Danmark har 30. september 2009 offentliggjort det seneste skøn over udviklingen i betalingssatserne fra 2009 til 2010. Der forventes et fald på 1,3 %. I nedenstående tabel er vist udviklingen i takststigningsloftet og betalingssatserne i buskørselskontrakterne de senere år.

Midttrafik	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010
Omkostningsudvikling*	3,3 %	5,8 %	4,2 %	-1,3 %**
Takststigningsloft	3,2 %**	3,0 %	3,1 %	4,8 %

Noter:

* udviklingen i betalingssatser buskørsel

** skøn fra Trafikselskaberne i Danmark

Tabellen viser, at fra 2007 til og med 2009 har stigningen i udgifterne til busselskaberne været højere end stigningen i taksterne. Dermed er kommunernes og regionens driftsøkonomi vedrørende kollektiv trafik blevet forringet.

Udviklingen i passagerindtægterne i busserne i Midttrafik i første halvår 2009 har været vigende i forhold til forventningerne. Busselskabernes indtægter fra salg af billetter og kort til kunderne, er faldet i forhold til samme periode for 2008. I administrationens bud på det forventede regnskabsresultat for 2009, skønnes således et fald på 2 % i disse indtægter.

Administrationen har forhørt sig om udviklingen i passagerindtægterne hos øvrige trafik-selskaber. Både Movia, NT, Fynbus og Sydtrafik melder om faldende indtægter, ved sammenligning med 2008.

Hvis Midttrafiks takster ikke bliver forhøjet, ville indtægterne sandsynligvis falde endnu mere og forøge kommunernes og regionens tilskud til kollektiv trafik.

I takstforslaget til bestyrelsesmødet 11. september 2009 var målsætningen, at harmonisere priserne i Midttrafik Vest med de øvrige prisområder, så langt som det var muligt indenfor rammerne af takststigningsloftet. I det foreliggende forslag er mulighederne for at harmonisere priserne mindre, fordi den samlede gennemsnitlige stigning i Midttrafik er reduceret til 3,0 %.

I det foreliggende forslag er det overordnede hensyn, at en væsentlig del af takststigningen anvendes til stigninger på billetter og klippekort, som forventes at give det største provenu for bestillerens økonomi. Der er kun gennemført mindre stigninger på periodekort. Dermed følger ændringerne de administrative henstillinger fra bestillerne.

Det andet hensyn i forslaget til nye priser fra 2010 er, at Midttrafik Vest tilnærmes til Midttrafik Øst, Syd og Midt, uden at der skal ændres i zonestørrelser og zoneinddeling i Vest. Harmoniseringen af taksterne kan, inden for rammerne af den samlede takststigning, ikke fuldt ud gennemføres på et år, men må foretages over 2 eller flere år.

I Midttrafik Vest har der hidtil været ens priser på billetter til børn og til pensionister. I Midttrafiks øvrige prisområder er billetpriserne for pensionister højere end for børn. Takstforslaget betyder derfor relativt store stigninger på pensionistbilletter i Vest. Derimod er stigningerne på klippekort og periodekort til pensionister væsentligt lavere.

Hovedparten af kundernes rejser i Midttrafik Vest foretages i bybusserne i Herning og Holstebro og på regionale ruter med korte afstande. Derfor er der primært foretaget tilpasning i Vest på korte zoneafstande. Dermed vil mange kunder i Vest fremover opleve samme priser som i Øst, Syd og Midt.

Udbredelse af deltidskort

I Århus kan kunderne købe et deltidskort. Deltidskortet sælges med 25 % rabat i forhold til almindelige periodekort. Deltidskortet kan ikke bruges i myldretiderne på hverdage. Kun kunder i Århus har hidtil kunnet købe dette kort, fordi Midttrafik overtog et særligt salgssystem fra det tidligere Århus Sporveje. Midttrafik er nu klar til at udbrede et nyt salgssystem, der også kan sælge deltidskort i andre byer. Den samme rabat for et deltidskort (25 % ift. fuldtidskort) vil blive anvendt generelt i Midttrafik, og derfor har administrationen ikke vist en særskilt prisrække for deltidskort i oversigten over nye priser. Administrationen forventer at udrulle dette salgssystem i 2010, og vil starte med Herning og Holstebro, således at pensionister med fordel kan købe disse kort frem for de almindelige. Der vil også kunne sælges deltidskort via Web-butik. Administrationen forventer at Web-butikken opstartes 9. november 2009.

Andre billettyper

Administrationen foreslår også stigninger på Dagbilletter, Samsø billetter, Tilkøbs klippekort og priserne på Flybussen til Århus Airport. De konkrete stigninger på disse billettyper fremgår af det vedlagte notat.

Midttrafik deler takstkompetencen med DSB og Arriva Tog A/S på togstrækninger i Midttrafiks område, hvor togoperatørerne kører. De konkrete takster skal derfor aftales med DSB og Arriva. Midttrafik har fået godkendt det foreliggende takstforslag hos togoperatørerne.

Direktøren indstiller,

- at** takster i prisområde Øst, Syd og Midt fastsættes som de fremgår af tabel A i notatet "Revideret takstforslag 2010".
- at** takster i prisområde Vest fastsættes som de fremgår af tabel B i notatet "Revideret takstforslag 2010".
- at** takster på øvrige billettyper fastsættes som de fremgår af notatet "Revideret takstforslag 2010".

Bilag

- reviderede forslag til takster fra 2010

1-25-5-09

6. Harmonisering af takster i telekørsel

Resumé

Midttrafik ønsker at harmonisere taksterne i teletaxakørsel. Der er behov for præcisering af, at kort med billedlegitimation er gyldig rejsehjemmel til teletaxakørsel i Midttrafiks samlede område, også hvor kørslen foregår som teletaxakørsel, der ikke koordineres af Midttrafik. Desuden er der behov for harmonisering af kontanttakster for teletaxakørsel, så de er overensstemmende med kontanttakster for almindelig rutekørsel med bus.

Sagsfremstilling

Midttrafik har generelt formulerede takstregler for kørsel med teletaxa i Midttrafiks område.

I henhold til disse regler kan kunderne foretage kørsel i teletaxa på følgende grundlag:

- Kort med billedlegitimation (periodekort, uddannelseskort, skolekort etc. med stamkortnummer).
- Kontant betaling. Betales der kontant skal alle betale svarende til voksen kontantbillet zonetaksten.

Andre former for kort og billetter er ikke gyldige.

Takstbestemmelserne for koordineret teletaxakørsel er klart defineret.

Midttrafik har imidlertid konstateret, at der er behov for en præcisering af takstbestemmelserne i forhold til den ikke-koordinerede teletaxakørsel.

Dernæst vurderer Midttrafik, at der med fordel kan ske en harmonisering af kontanttaksterne for teletaxakørsel, så de er overensstemmende med Midttrafiks kontanttakster for almindelig rutekørsel med bus.

Præcisering af takstbestemmelserne for teletaxakørsel.

./.

For de teletaxakørsler, der ikke koordineres af Midttrafik, er det konstateret, at de faktisk praktiserede takstbestemmelser kan afvige. Konkret drejer det sig om teletaxakørsel i følgende 7 kommuner: Hedensted, Holstebro, Horsens, Norddjurs, Silkeborg, Skanderborg og Struer. Der vedlægges oversigt over teletaxakørsel i Region Midtjylland, der ikke koordineres af Midttrafik.

Der er i forhold til den ikke-koordinerede teletaxakørsel konstateret et umiddelbart behov for at sikre en utvetydig forståelse med ovennævnte kommuner og vognmændene, at der kan anvendes kort med billedlegitimation til teletaxakørsel i Midttrafiks samlede område, så kunderne ikke kommer i klemme, da teletaxa ofte er indsat som erstatning for almindelig rutekørsel med bus. Midttrafik har oktober 2009 opnået en gensidig forståelse herom med Skanderborg Kommune og Skanderborg Taxa. Midttrafik vil i novem-

ber 2009 tage kontakt til de øvrige nævnte kommuner samt de relevante vognmænd for at sikre den nødvendige gensidige forståelse. Det skal herunder sikres, at der ikke opstår problemer i forhold til det gældende kontraktgrundlag for de ikke-koordinerede teletaxakørsler.

Harmonisering af kontanttakster for teletaxakørsel, så de er overensstemmende med kontanttakster for almindelig rutekørsel med bus.

Midttrafik ønsker den videst mulige harmonisering af takstbestemmelserne. Udgangspunktet er, at kunderne skal opleve en entydig og gennemskuelig pris for hvad det koster at køre fra A til B med Midttrafik – uafhængig af om kørslen foregår med teletaxa eller som almindelig rutekørsel med bus, samt at denne information skal være klart og udtømmende angivet.

Det foreslås, at de nuværende regler for kontantbetaling i teletaxaer harmoniseres, så de svarer til reglerne for kontantbetaling i almindelig rutekørsel med bus.

Det indebærer i givet fald, at både teletaxakørsel og almindelig rutekørsel med bus vil være omfattet af de til enhver tid gældende kontanttakster, der offentliggøres i Midttrafiks zonebaserede prisliste, herunder at der vil gælde forskellige takstsæt afhængig af om man er barn, voksen eller pensionist.

Det vil fortsat gælde, at det alene er kort med billedlegitimation og kontantbetaling som er gyldig rejsehjemmel i teletaxaer. Andre former for kort og billetter vil fortsat ikke være gyldige.

Ændringen foreslås gennemført i januar 2010.

For de ruter i ovennævnte 7 kommuner, som fortsat ikke indgår i Midttrafiks koordinerede teletaxakørsel, kan der eventuelt være tale om et senere ikrafttrædelsestidspunkt, afhængig af om ændringerne er mulige inden for de eksisterende kontrakter med vognmændene. Mulige problemer i forhold til de eksisterende kontrakter kan eksempelvis være, at ændringen kan påvirke vognmandens likviditet negativt, hvis den samlede kundebetaling mindskes i 2010, samt at en prisdifferentiering mellem kundegrupper også til en vis grad introducerer et nyt kontrolbehov i teletaxaen.

Midttrafik skønner, at forslaget i 2010 vil indebære et relativt beskedent indtægtstab på i størrelsesordenen op til 50.000 kr. for den samlede teletaxakørsel i Midttrafik, svarende til godt 10 % af de samlede skønnede teletaxaindtægter for året. Fra og med 2011 forudsættes forslaget ikke at påvirke det samlede indtægtsniveau for teletaxakørsel. Som grundlag for skønnet forudsættes det, at der fra og med 2011 ikke er forskel mellem kontanttaksten for voksne og pensionister på de kortere ture, hvor teletaxa typisk anvendes, samt at den eksisterende forskel halveres allerede i 2010. Endvidere forudsættes det, at børns kørsel med teletaxa udelukkende sker med billedkort som rejsehjemmel.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik sikrer en fælles forståelse med de kommuner og entreprenører, der har ikke-koordineret teletaxakørsel, så det i praksis sikres, at der i alle tilfælde kan anvendes kort med billedlegitimation til teletaxakørsel.
- at** kontanttaksterne for teletaxakørsel harmoniseres, så de er overensstemmende med kontanttaksterne for almindelig rutekørsel med bus. Ændringen gennemføres i januar 2010.

Bilag

- oversigt over teletaxakørsel i Region Midtjylland, der ikke koordineres af Midttrafik

1-21-1-09

7. Orientering om budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik

Resumé

Administrationen orienterer om, at der er indgået aftale med bestillere om at sikre afstemning af budgetterne, dels at justere betalinger for at minimere renteudgifterne i Midttrafik.

Sagsfremstilling

./ Mellem Midttrafik og udvalgte bestillere er det aftalt, at der fremover dels foretages en udveksling og afstemning af budgetterne vedrørende den kollektive trafik, dels at der foretages en tidsmæssig justering af betalingerne fra bestillerne til Midttrafik. Dette er også blevet godkendt i den administrative styregruppe, der er nedsat med medlemmer fra regionen, kommunerne og Midttrafik med det formål, blandt andet at håndtere effektiviseringen på det regionale rutenet. Der vedlægges notat om budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik.

Udveksling og afstemning af budgetterne skal medvirke til at sikre en fælles forståelse af baggrunden for budget, og sikre en enslydende forklaring på afvigelser overfor det politiske system.

Justeringen af betalingerne fra bestillerne vedrører betalingstidspunkterne, idet der er enighed om at minimere renteudgifterne ved at bestillerbidragene fremover betales i større klumper frem for en jævn fordelt betaling ud over året.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik

1-21-3-09

8. Tidsplan for Midttrafiks budget 2011

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelsen af budget 2011.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har lavet vedlagte forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2011.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2011 følger samme procedure som for budget 2010, dog med den væsentlige forskel, at der i forslaget for tidsplanen for 2011-budgettet er afsat 2 måneder til den politiske høring, hvor der hidtil har været afsat én måned.

Budgetmaterialet, der udsendes til bestillerne, vil omfatte en fordeling af udgifter og indtægter for hvert forretningsområde i Midttrafik, fordelt på hver enkelt bestiller.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget 2011 godkendes.

Bilag

- forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2011

1-15-0-80-11-07

9. Transport af folkeskoleelever til besøg på museer og teatre med skoletjeneste

Resumé

Bestyrelsen besluttede 23. marts 2007 på forsøgsbasis at indgå et 2-årigt samarbejde med Museumsråd Midtjylland om transport af folkeskoleelever til museer og teatre med skoletjeneste i Region Midtjylland. Forsøget skal evalueres i 2009, inden Bestyrelsen tager stilling til, om museumsordningen skal gøres permanent.

Sagsfremstilling

Museumsloven foreskriver, at statsanerkendte museer skal give gratis adgang til skoleelever, som besøger museerne som led i undervisningen. En del museer og teatre i Region Midtjylland har derfor skoletjenester, som tilbyder en eller anden form for tilbud til skoleklasser.

Det er museernes og teatrenes oplevelse, at udgiften til transport mellem skolerne og teatrene/museerne, som typisk ligger i de større byer, udgør en væsentlig barriere for, at skolerne kommer på besøg.

Den ordning, Midttrafik har tilbudt siden 2007 betyder, at folkeskoleelever transporteres til og fra museet eller teatret med bus til en pris på kr. 25,- pr. person for en returrejse uanset rejsens længde. Ordningen giver mulighed for at rejse med Midttrafiks regionalbusser, bybusser og lokalruter samt Odderbanen og Lemvigbanen alle hverdage mellem kl. 9.00 og 14.00 og igen efter kl. 16.30.

44 museer og 4 teatre har tilmeldt sig ordningen. I 2008 har 5.530 elever benyttet sig af muligheden for at bruge bussen til et museums- eller teaterbesøg. I 2009 ventes deltagerantallet at blive det samme baseret på forbruget hidtil i 2009.

Formanden for Museumsråd Midtjylland Jørgen Smidt-Jensen vurderer, at langt de fleste af hans medlemmer (museerne) er glade for ordningen, og de anbefaler derfor, at ordningen fortsætter. Dog bemærker han, at museerne i Vestjylland kan have svært ved at bruge ordningen, fordi der er langt mellem busserne, og fordi afstandene gør det svært at nå frem og tilbage inden for ordningens tidsrum.

De fire teatre som er med i ordningen ønsker også, at ordningen fortsætter.

Administrationen har spurgt tre af de skoler, som bruger ordningen, om deres tilfredshed. De mener, at tilbuddet er godt, og vil gerne at muligheden fortsætter.

Busselskaberne, som arrangerer rejserne, er også tilfredse med ordningen. De tre tilfældige busselskaber, som administrationen har talt med, anbefaler også, at ordningen gøres permanent.

Midttrafik administration bruger kun få ressourcer på at tilbyde ordningen.

Administrationen mener, at ideen er god. Transporten foregår uden for myldretiden, hvor man udnytter ledig buskapacitet til at give børn en god oplevelse, som er koblet til Midttrafik busser. Det er ikke muligt at gøre op, om ordningen giver overskud, fordi det ikke er undersøgt i detaljer, i hvor stort et omfang der indsættes ekstrabusser. Administrationens vurdering er dog, at ordningen er udgiftsneutral.

Direktøren indstiller,

- at** transportordningen gøres permanent med mulighed for opsigelse med 1 års varsel.
- at** prisen på kr. 25 pr. tur fastholdes i 2010 med mulighed for en senere prisregulering.
- at** ordningen fortsætter under samme vilkår som i forsøget.

1-35-75-1-09

10. Benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer

Resumé

Midttrafik har et mål om at få mere tilfredse bestillere blandt andet ved at give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Midttrafik har derfor lavet en analyse af den kollektive trafik i de 8 bybusbyer i Midttrafik og sammenlignet dem med 7 bybusbyer i resten af Jylland.

Sagsfremstilling

Midttrafik har gennemført en analyse for at benchmarke kollektiv trafik i de 8 større bybusbyer i Region Midtjylland (Herning, Holstebro, Horsens, Randers, Silkeborg, Skive, Viborg og Århus). Analysen omfatter desuden kollektiv trafik i 7 øvrige bybusbyer i Jylland.

- ./.
- Resultatet er vedlagte nøgletalshæfte med benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer med tabeller og diagrammer som belyser geografi og demografi, produktivitet samt økonomi for de 8 største bybusbyer i Region Midtjylland samt 7 større bybusbyer i henholdsvis Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab. Notatet har været forlagt de administrative kontaktpersoner i de deltagende kommuner til kommentering.

Analysen skal revideres en gang årlig både i forhold til nye tal og eventuelt helt nye typer oplysninger.

Sammenligningen af byer på denne måde kan være vanskelig på grund af byernes forskellige størrelser og struktur. Det er Midttrafiks vurdering, at analysen er et godt planlægningsværktøj for så vel Midttrafiks køreplanlæggere som sagsbehandlere, der beskæftiger sig med kollektiv trafik hos de pågældende bestillere.

Denne første analyse er en status quo på det eksisterende net. Allerede til køreplanlægningen 2010 vil der være nye bybussystemer i Herning og Viborg. Året efter følger Horsens og Silkeborg. Når analysen gentages, vil der kunne følges op på, om de nye bybussystemer højner produktiviteten og økonomien.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- nøgletalshæfte med benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer

1-34-70-2-08

11. Miljøzoner og bussernes opfyldelse af disse krav

Resumé

Administrationen har undersøgt om Midttrafiks kontraktbusser lever op til de krav som eksisterende og evt. kommende miljøzoner i de større byer i Midtjylland stiller til udledninger. Århus Kommunes miljøzone træder i kraft 1. september 2010 og påbyder partikelfilter, medmindre bussen lever op til EURO 4 normen eller mere. Randers, Silkeborg og Horsens har sammen henvendt sig til Miljøministeren for at få mulighed for at indføre miljøzoner i deres kommuner, hvilket loven ikke tillader i øjeblikket. Omkring 80 % af Midttrafiks busser, der kører i de fire byer, lever op til miljøkravene. Med den nuværende buspark er der omkring 100 busser som ikke lever op til kravene, og hvor busselskabet kan kræve udgiften til partikelfiltre helt eller delvist betalt af Midttrafik og dermed en merudgift for bestiller. Region Midtjylland er bestiller på hovedparten af disse busser. Det er dog kun omkring 31 af de 100 busser som kører igennem Århus.

Sagsfremstilling

Miljøzone Århus

Miljøzonen i Århus træder i kraft 1. september 2010. Efter denne dato skal alle tunge køretøjer, inklusiv Midttrafiks busser opfylde kravene i zonen, hvilket betyder, at der skal være partikelfiltre, hvis ikke bussen lever op til EURO 4 normen. Kan busserne ikke opfylde kravene, kan busselskabet få en bøde, og Århus Kommune forbyde deres kørsel i zonen. Midttrafik har ikke forespurgt Århus Kommune om muligheden for dispensation. Midttrafik må som udgangspunkt sørge for, at alle busser er klar til kravene i miljøzonen, hvis driftsstabilitet skal sikres.

Kørslen i Århus udføres dels af Busselskabet Århus Sporveje, dels af en række private vognmænd på regionale busruter.

Kontrakterne for både den udbudte og den ikke-udbudte del af kørslen i Busselskabet Århus Sporveje sikrer, at alle busser fra 1. maj 2009 som minimum skal opfylde EURO 3, eller have påmonteret et effektivt partikelfilter. Fra 1. juli 2010 skærpes dette krav til at være minimum EURO 4 eller partikelfilter. Kravene til miljøzonen er altså opfyldt for bybusserne i Århus.

- ./.
- De øvrige ruter i Århus finansieres af regionen. Administrationen har gennemgået kontrakterne, krav til busalder og udskiftningsplanerne m.m., hvorved der er fundet, at der kan være problemer på 13 ruter med at opfylde kravene. De konkrete ruter m.m. kan ses i vedlagte oversigt over ruter med busser, der ikke overholder krav i kommende miljøzoner. På nuværende tidspunkt er der fundet 31 busser som ikke opfylder kravene. Der er en usikkerhed omkring antallet af reservebusser, som kan indgå i beregningen. Dette er busselskaberne bedt om at redegøre for.

Udgiften til eftermontering af partikelfiltre er afhængig af, hvilken bus det drejer sig om, og kvaliteten af filtret. Beløbet er mellem 25.000 og 100.000 kr. Det skønnes, at en gennemsnitlig pris på omkring 40.000 kr. er realistisk. 31 busser á 40.000 kr. giver en

udgift på 1,24 million kr. som busselskaberne kan kræve kompensation for. I dette skøn indgår, at filtrene også skal vedligeholdes, hvilket dog forudsættes modsvaret af, at filtrene vil have en vis restværdi, når kontrakterne udløber.

Da regionen er bestiller på denne kørsel, er det umiddelbart regionen, som får denne ekstra udgift. Administrationen har for sent orienteret Region Midtjylland administrativt om sagen.

Midttrafik laver nu en plan sammen med busselskaberne, så alle regionale busser, der kører til Århus, kan overholde miljøzonens krav. Midttrafik kontakter regionen med henblik på, hvorledes merudgifterne skal håndteres og søger kompenserende besparelser.

Miljøzoner i Randers, Horsens og Silkeborg

Der er endnu ikke lovhjemmel til at indføre miljøzone i Randers, Horsens og Silkeborg. Miljøministeren har lovet at se positivt på en henvendelse fra kommunerne. Det må antages, at miljøzoner i disse byer først kan forventes om et par år.

Randers

Kørslen i Randers er lige udbudt med driftsstart 31. januar 2010. Tre af disse kontrakter har kørsel i det centrale Randers. Der er busovertagelse mellem nyt og gammelt selskab i den store bybuskontrakt. I Randers Kommunes gamle kontrakt var der krav om partikelfilter på busserne, så disse busser opfylder kravene. I den nye kontrakt om bybusserne er der bonus for at opfylde minimum EURO 5, og det er forventningen at alle nye busser i kontrakten vil opfylde EURO 5. 8 busser kører i to nye kontrakter på oplandsruter, som kører gennem det centrale Randers. Det er oplyst fra busselskabet at de nye busser vil opfylde EURO 4.

Også i Randers er der busser i kontrakter på regionale ruter, som potentielt har brug for eftermontering af partikelfilter, hvis de skal leve op til lignende krav som i Århus. Her er det i dag 14 busser som har dette behov - 6 af disse kører også i Århus-området, og vil derfor være udskiftet inden en miljøzone indføres i Randers. Hvis en miljøzone indføres i fx juni 2011, vil der iflg. busudskiftningsplanen kun være 6 busser, der har brug for eftermontering af partikelfilter, svarende til 240.000 kr..

Horsens

Bybusserne i Horsens er vundet i VAT's 5. udbud. I dette udbud blev der stillet krav om partikelfilter i busserne.

Den øvrige kørsel i Horsens er vundet i VAT's 7. udbud, hvor der ikke blev stillet krav om partikelfiltre i busserne. Det er oplyst af busselskabet, som kører i denne kontrakt, at busserne opfylder EURO 3, men ikke er udstyret med partikelfilter. Nogle få ruter køres på kontrakt vundet i Århus Amts udbud. Samlet set er der anslået 69 busser i den nuværende buspark, som ikke lever op til de forventede krav. Omkring 19 af disse finansieres af Horsens Kommune - resten af regionen. Hvis en miljøzone indføres inden juni 2014, er der 67 busser, der har behov for eftermontering af partikelfiltre. Det svarer til en udgift på ca. 2,64 mio. kr. Kontrakten efter VAT's 7. udbud udløber tidligst i 2014, og busserne er alle fra 2006, og skal ikke udskiftes inden kontraktudløb.

Silkeborg

Bybusserne i Silkeborg er vundet i Midttrafiks 2. udbud. Busselskabet har indsat nye busser i kontrakten. Det betyder, at alle busserne på nær én opfylder de krav, Århus Kommune stiller til en miljøzone.

Blandt de regionale busser er det ca. 15 busser, som ikke opfylder de forventede krav. 4 af disse busser kører også i Århus. Hvis en miljøzone indføres efter juni 2011, er der 11 busser, som har brug for eftermontering af partikelfiltre, svarende til en udgift på 440.000 kr.

Konklusion

Næsten alle bybusserne i alle fire byer lever op til forventede krav i miljøzonerne. En enkelt bus i Silkeborg by lever dog ikke op til kravene.

Det er især de regionale ruter, hvor der kan blive behov for eftermontering af partikelfiltre, hvis ikke busudskiftning eller ombygning af busser mellem ruter afhjælper problemet forinden.

Langt hovedparten af Midttrafiks busser lever allerede op til kravene. Der kan især for de regionale busser være en udgift forbundet med at sikre, at de eksisterende busser kommer til at leve op til kravene. På nuværende tidspunkt anbefales det, at tage fat på de omkring 31 busser, der kører gennem Århus, og som ikke lever op til kravene. Udgiften hertil forventes at blive på omkring 1,24 mio. kr.

Inden miljøzoner eventuelt bliver indført i de tre øvrige byer, er det højst sandsynligt, at alderskrav til bussen i eksisterende kontrakter, og udbud af dele af kørslen har elimineret en stor del af udsigten til ekstraudgifter her. Der er dog potentielt en udgift i de tre øvrige byer på op til 3,4 mio. kr., hvor det især er i Horsens-området, at der er mange busser, der ikke lever op til de forventede krav for miljøzonen.

Administrationen vil sørge for, at buskrav i kommende udbud af kørsel i de større byer kan leve op til eventuelle miljøzoner.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning.
- at** administrationen vil afrapportere til Bestyrelsen, hvorledes problemet bliver løst.

Bilag

- oversigt over ruter med busser, der ikke overholder krav i kommende miljøzoner

1-00-3-09

12. Fremtidig styring af og samarbejde med Busselskabet Århus Sporveje

Resumé

Midttrafik har et driftsselskab, Busselskabet Århus Sporveje, der er tilknyttet Midttrafik. Den løbende varetagelse af Midttrafiks og bestillerens interesser over for Busselskabet evalueres og der fremlægges forslag til den fremtidige styring af og samarbejde med Busselskabet.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden etableringen 1. januar 2007 ejet Busselskabet Århus Sporveje. Busselskabet finansieres alene af Århus Kommune. Administrationen evaluerer den løbende varetagelse af Midttrafiks og Århus Kommunes interesser i forhold til selskabet og fremlægger forslag til den fremtidige styring af og samarbejde med Busselskabet.

I forbindelse med etableringen af Midttrafik, blev der i tilknytning til delingsaftalen indgået en udmøntningsaftale med Århus Kommune. Udmøntningsaftalen fastlægger blandt andet, at Busselskabet skal etableres som et særligt resultatområde i Midttrafik for at sikre økonomisk gennemskuelighed vedr. de opgaver, der løses uden udbud. Busselskabet er således en særlig organisatorisk enhed, der kontraktstyes med adskilt økonomi mellem Midttrafik og Busselskabet. Desuden er det aftalt, at bybuskørslen i Århus skal udbydes etapevis på en måde, så Busselskabet har mulighed for at byde. Direktøren for Busselskabet refererer til direktøren for Midttrafik, og Busselskabets regnskab indarbejdes særskilt i Midttrafiks regnskab.

Udmøntningsaftalen indeholder desuden aftaler om:

- at kommunen ejer det hidtidige garageanlæg, som Busselskabet lejer sig ind i.
- at Busselskabet får en formue på 109 mio. kr. for garageanlægget, og at den formue og dens renteafkast skal bruges til gavn for Århus Kommune, primært ved huslejebetaling for garageanlægget; Århus Kommune kan vælge at bruge af formuen til at finansiere busdrift i kommunen, og i tilfælde af, at Busselskabet ophører med at eksistere, skal evt. resterende formue returneres til Århus Kommune.
- Århus Kommune påtager sig den fulde pensionsforpligtelse for den del af de aktive tjenestemænd, der blev overført til Midttrafik og som er direkte relateret til busdriften i Århus Kommune (alle tjenestemandsansatte chauffører i Busselskabet og personale i Midttrafik beskæftiget med billetkontrol i Århus Kommune).

Århus Kommune ønskede et driftsråd for Busselskabet sammensat af Midttrafiks direktør som formand, Århus Kommunes forvaltningschef samt Busselskabets direktør. Driftsrådet er et forum, hvor effektiviseringer i Busselskabet drøftes. Århus Kommune har indsigt og indflydelse med hensyn til økonomiske beslutninger.

Midttrafik har en dobbelt rolle over for Busselskabet. Midttrafik bestiller buskørsel hos Busselskabet ved hjælp af kontrakter svarende til private selskaber, og derudover er Midttrafik ejer af Busselskabet. Kontrakterne håndteres på lige fod med kontrakter med private vognmænd. Ejerskabet varetages dels gennem Busselskabets deltagelse i Midttrafiks MED-system, dels gennem driftsrådet. Derudover deltager Busselskabets direktør af og til i møder i Bestyrelsen samt i møder med bestyrelsesformanden og Midttrafiks direktør.

Det har i opstartsfasen været en udfordring at finde en model, hvor samarbejdet mellem Århus Kommune, Midttrafik og Busselskabet kunne fungere, så alle parter fik den fornødne viden, og beslutningerne blev truffet de rigtige steder. Den gensidige vurdering i Midttrafiks og Busselskabets administration er, at man har fundet en model, der i store træk fungerer hensigtsmæssigt. Midttrafiks administration anbefaler derfor ikke, at der sker væsentlige ændringer i varetagelsen af Midttrafiks og Århus Kommunes interesser i forhold til Busselskabet.

Direktøren indstiller,

- at** varetagelsen af Midttrafiks og Århus Kommunes interesser i forhold til Busselskabet Århus Sporveje fortsætter uændret.

1-30-75-2-1-09

13. Fremtidigt samarbejde med Midtjyske Jernbaner A/S

Resumé

Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner A/S. Den løbende varetagelse af Midttrafiks interesser over for selskabet evalueres.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden etableringen 1. januar 2007 ejet de privatbaner, amterne før ejede. Privatbanernes drift finansieres alene af Region Midtjylland. Administrationen evaluerer den løbende varetagelse af Midttrafiks interesser i forhold til selskabet og ønsker Bestyrelsens vurdering af mulighederne for det fremtidige samarbejde med Midtjyske Jernbaner A/S.

Opstarten i Midttrafik

Ved strukturreformen blev ansvaret for privatbaneselskaberne overført fra amterne til trafikelskaberne. Midttrafik overtog 1. januar 2007 det økonomiske og administrative tilsyn med privatbanerne og amternes aktieposter i Odderbanen og Lemvigbanen. Midttrafik ejede 99,5 % af aktierne i Odderbanen og 79 % af aktierne i Lemvigbanen. I loven er det bestemt, at de kommuner, som ved lovens ikrafttræden deltager i privatbaneselskaber, fortsat kan deltage uden bestemmende indflydelse. Lemvig og Holstebro kommuner var aktionærer i Lemvigbanen, mens der ikke var kommunale aktionærer i Odderbanen.

Det er regionerne, der bestiller og betaler for togtrafikken på privatbanerne, og regionerne har derfor overtaget de pensions-, drifts- og investeringstilskud, som tidligere tilfaldt amterne, samt amtskommunernes hidtidige låneadgang uden for de almindelige lånerammer til finansiering af investeringer. Trafikselskabet kan tilvejebringe den togtrafik, regionen bestiller ved enten at indgå kontrakt med en togoperatør, som det sker for bustrafikken, eller ved at lade trafikelskabets eksisterende privatbaneselskaber udføre opgaven. For Lemvigbanen blev den tidligere aftale mellem Ringkøbing Amt og kommunerne om et kommunalt investeringstilskud på ca. 1,3 mio. kr. årligt videreført. Det bemærkes, at Lemvig Kommune endnu ikke har betalt deres andel for 2008 og 2009.

Midttrafik under dannelse foreslog i en henvendelse i efteråret 2006, at Lemvig og Holstebro kommuner samt Region Midtjylland blev repræsenteret i Lemvigbanens bestyrelse med hver en repræsentant, og at Region Midtjylland blev repræsenteret i Odderbanens bestyrelse med en repræsentant. Midttrafik foreslog samtidig, at kommunerne og regionen lod sig repræsentere af embedsmænd i bestyrelserne med henblik på en adskillelse mellem driftsmæssige og politiske beslutninger, hvor de sidstnævnte træffes i Regionsrådet og i Midttrafiks bestyrelse. Både kommunerne og Region Midtjylland ønskede imidlertid at lade sig repræsentere i privatbanernes bestyrelser af medlemmer af kommunalbestyrelserne/regionsrådet. Midttrafiks bestyrelse traf derfor på sit møde 25. maj 2007 beslutning om, at begge privatbaner skulle have politisk valgte bestyrelser.

Dannelse af Midtjyske Jernbaner A/S

På bestyrelsesmødet 23. maj 2008 besluttede Midttrafiks bestyrelse, at de to privatbaner skulle fusioneres i Midtjyske Jernbaner A/S. Dette blev vedtaget på de to privatbaners generalforsamlinger ultimo maj 2008. Det fusionerede selskab stiftede et datterselskab, Midtjyske Jernbaner Drift A/S, som forestår togdriften. Opsplitningen af aktiviteterne i en infrastrukturdel og en operatørdel er i tråd med den generelle udvikling på jernbaneområdet i EU, hvor opdelingen skete med henblik på, at togdriften kan udliciteres.

Vedtægterne i det nye selskab fastlagde, at bestyrelsen sammensættes af 6 medlemmer, som vælges på generalforsamlingen. Den generalforsamlingsvalgte bestyrelse suppleres med 4 medarbejderrepræsentanter. Det blev aftalt mellem Midttrafik, Region Midtjylland, Lemvig Kommune og Holstebro Kommune, at bestyrelsen for det nye selskab fik følgende sammensætning:

- Region Midtjylland 2 medlemmer
- Lemvig og Holstebro Kommuner 2 medlemmer tilsammen
- Midttrafik 2 medlemmer

Den nuværende bestyrelse i Midtjyske Jernbaner A/S består af Poul Vesterbæk (formand, valgt af Midttrafik), Bjarne Schmidt Nielsen (næstformand, valgt af Midttrafik), Aleksander Aagaard og Anna Marie Touborg (valgt af Region Midtjylland) samt Erik Flyvholm og Poul Erik Sig (hhv. Lemvig og Holstebro kommuner).

Herudover er der fire medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

- ./.
- Den vedlagte aktionæroverenskomst mellem Midttrafik samt Lemvig og Holstebro Kommuner indebærer, at repræsentanterne for Midttrafik besætter posten som formand og næstformand i bestyrelsen, og at aktionæroverenskomsten gøres afhængig af, at kommunerne fortsat bidrager økonomisk til investeringerne på Lemvigbanen som minimum på det nuværende niveau. Det bemærkes, at Lemvig Kommune ikke har underskrevet aktionæroverenskomsten endnu.

Ringkjøbing Amt forudsatte i en beslutning fra maj 2002 om fortsættelse af Lemvigbanen, at Lemvig og Holstebro kommuner ville yde et frivilligt tilskud til investeringerne på Lemvigbanen frem til udgangen af 2010. Midttrafik kender ikke til Holstebro Kommunes ønske om at fortsætte et frivilligt tilskud, mens Lemvig Kommune har tilkendegivet, at man ikke mener sig forpligtet pga. fusionen i Midtjyske Jernbaner A/S, og kommunen har således ikke indbetalt sit tilskud for 2008 og 2009.

Der har været afholdt møde 23. oktober 2009 mellem Lemvig Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik, hvor parternes synspunkter blev tydeliggjort. Der arbejdes for at finde en fælles løsning. Lemvig Kommune gjorde opmærksom på, at det er vigtigt, at bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S fortsat består af politiske repræsentanter.

Fremover

Fusionen er nu gennemført, og hovedopgaven de kommende år i Midtjyske Jernbaner A/S vil blive at få integreret Odderbanen i et letbaneselskab samt at få effektiviseret økonomien i begge baner.

Den organisatoriske struktur med Midtjyske Jernbaner A/S som et datterselskab i Midttrafik betyder, at det vil være Midttrafiks bestyrelse, der har det overordnede politiske ansvar for det, der sker i Midtjyske Jernbaner A/S.

Regionsrådet bør høres om ønsker til ændringer af bestyrelsens sammensætning, ligesom Lemvig og Holstebro kommuners engagement i Midtjyske Jernbaner A/S bør afklares. Det bør ligeledes afklares, hvordan den fremtidige organisering af letbanen i Århus bliver, hvor dele af Midtjyske Jernbaner A/S (Odderbanen) skal indgå.

En eventuel ændring af bestyrelsessammensætningen kræver en ændring af vedtægterne for Midtjyske Jernbaner A/S samt aktionæroverenskomsten. Efter en beslutning i Midttrafiks bestyrelse, skal bestyrelsen i Midtjyske Jernbaner A/S foreslå eventuelle vedtægtsændringer på en generalforsamling for Midtjyske Jernbaner A/S. Beslutningsoplægget for den nyvalgte bestyrelse forudsætter følgende:

- høring af Region Midtjylland samt Lemvig og Holstebro kommuner om deres holdning til den fremtidige sammensætning af bestyrelsen.
- tilkendegivelse fra Lemvig og Holstebro kommuner, om de agter at fortsætte det frivillige investeringstilskud efter 2010.
- eventuelt forslag til reviderede vedtægter
- eventuelt forslag til revideret aktionæroverenskomst, der også tager højde for, at Midtjyske Jernbaner gennem Odderbanen på et tidspunkt vil skulle deltage i et letbaneselskab sammen med Århus Kommune, Region Midtjylland og eventuelt Staten.
- tidsplan for godkendelse af reviderede vedtægter i Midtjyske Jernbaner A/S på generalforsamling.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks administration hører de implicerede parter om holdning til etablering af en fremtidig bestyrelse inden endelig beslutning i Midttrafiks bestyrelse og Midtjyske Jernbaner i første halvår 2010.

Bilag

- aktionæroverenskomst mellem Midttrafik samt Lemvig og Holstebro Kommuner

1-30-75-2-1-09

14. Orientering om togrevisorernes overgang til ansættelse i Midttrafik fra Midtjyske Jernbaner

Resumé

Bestyrelsen har tidligere godkendt at overføre fire stillinger fra Midtjyske Jernbaner i forbindelse med ændret billetteringsopgave på Odderbanen. Efter forhandling med Dansk Jernbaneforbund, er det administrationens opfattelse, at der ikke er basis for at arbejde for at få overført togrevisorerne til Midttrafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen godkendte på sit møde 11. september 2009 direktørens indstilling om at overføre fire stillinger fra Midtjyske Jernbaner til Midttrafik og samtidigt tilpasse normeringsplan og budget tilsvarende.

Baggrunden for overførsel af medarbejdere var, at billetteringen på Odderbanen er blevet ændret, så det ikke længere er muligt at købe billetter i toget. Derfor er det ikke længere nødvendigt at opretholde det samme antal medarbejdere til den kombinerede salgs- og kontrolopgave på Odderbanen. I stedet foreslog administrationen, at medarbejderne tilbydes ansættelse i Midttrafik med udvidede arbejdsopgaver, og at henholdsvis Midtjyske Jernbaners og Midttrafiks administrationsbudget tilpasses i overensstemmelse hermed.

Denne konstruktion ville sikre fortsat billetkontrol på Odderbanen og ville samtidig afsætte ressourcer til forøget billetkontrol, rådgivning og service i de regionale busser og på Lemvigbanen med deraf følgende mulighed for flere indtægter. Ligeledes ville modellen sikre en fleksibel udnyttelse af kontrollørstyrken.

Administrationen har efterfølgende forhandlet overgangsvilkår med Dansk Jernbaneforbund, som har forhandlingsretten for togpersonale. Dansk Jernbaneforbund har gjort det ganske klart, at man ikke ønsker at indgå en aftale, som sikrer Midttrafik en øget fleksibilitet i kontrollørstyrken. Således henviser man til en grænseaftale mellem Dansk Jernbaneforbund og FOA om, at man ikke bevæger sig ind på hinandens område, dvs. ingen togrevisorer i busserne og ingen buskontrollører i togene.

Det er herefter administrationens opfattelse, at der i øjeblikket ikke er basis for at arbejde for at få overført togrevisorerne til Midttrafik. Administrationen har indledt drøftelser med direktøren for Midtjyske Jernbaner om, hvilke opgaver Midtjyske Jernbaner fremover skal udføre for Midttrafik. Det vil herefter være op til Midtjyske Jernbaner at foretage de fornødne personalemæssige tilpasninger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-804-5-09

15. Orientering om samlet udbud af variabel kørsel for Midttrafik og Sydtrafik og vognmandstilladelser i variabel kørsel

Resumé

Midttrafik og Sydtrafik udbyder for første gang i fællesskab variabel kørsel med kontraktstart 1. marts 2010. Der har ved forskellige lejligheder været rejst debat om det forhold, at både bus- og taxavognmænd kan byde på variabel kørsel, hvilket administrationen har fået juridisk vurderet.

Sagsfremstilling

Fælles udbud med Sydtrafik

Bestyrelsen godkendte på møde 17. april 2009, at der blev indgået samarbejdsaftale mellem Midttrafik og Sydtrafik om fælles udbud af den variable kørsel, og at Midttrafik efter en samarbejdsaftale udfører opgaver for Sydtrafik. I hovedtræk er opgavefordelingen, at Sydtrafik står for kunderegister og bestillinger fra kunder i handicapkørslen og i telekørsel, mens Midttrafik udbyder kørslen, indgår kontrakter, foretager trafikstyring og afregner denne. Sydtrafik dækker Midttrafiks omkostninger herved.

Kørslen udbydes i uge 45 2009 med tilbudsfrist i uge 51. Udbuddet omfatter ca. 600.000 ture for Midttrafik og ca. 200.000 ture for Sydtrafik. Kørslen udbydes med omtrent 35 garantivogne, som garanteres kørsel 10 timer alle hverdage, og øvrig kørsel som "rammeaftaler", hvor vognmanden ikke garanteres kørsel, men til gengæld har mulighed for at lukke sine vogne efter egne ønsker. Midttrafik har i øjeblikket 26 garantivogne og afventer erfaringerne fra den nye patientkørsel, før antallet af garantivogne endeligt fastsættes. Der vil blive krav om trappetjener (et hjælpemiddel til at hjælpe kørestolsbrugere op af trapper) i flere garantivogne end de 4, som i øjeblikket har trappetjener.

Midttrafiks og Sydtrafiks første samlede udbud gennemføres som et elektronisk udbud, hvor vognmændene byder via internettet. Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Movia har i fællesskab arbejdet videre med en elektronisk udbudsportal, som Movia har anvendt 2 gange. I den forbindelse arrangeres møder for vognmændene, hvor portalen gennemgås, og Midttrafik og Sydtrafik arrangerer en "datastue", hvor vognmændene kan bestille tid til hjælp til inddatering af tilbud. Hensigten med det elektroniske udbud er at undgå fejl i forbindelse med manuelle indtastninger af priser og vogndata - og dermed effektivisere udbudsprocessen - i løbet af et par år, når vognmændene har fået erfaring i brug af portalen.

Når udbuddet er gennemført, vil Bestyrelsen blive orienteret om resultatet og den skønnede betydning for økonomien i handicapkørsel og andre koordinerede kørselsformer fremover.

Vognmandstilladelser til variabel kørsel

På de nuværende kontrakter udfører ca. 110 bus- og taxavognmænd koordineret, variabel kørsel for Midttrafik med op til ca. 1.050 vogne. Kørslen kan udføres på grundlag af en tilladelse til buskørsel eller til taxakørsel. Både bus- og taxavognmænd har mulighed for at få en såkaldt EP-tilladelse til en lille vogn, som også har mulighed for at udføre kørslen, hvilket nogle taxavognmænd har udtrykt utilfredshed med. I en længere årrække har landtaxas vilkår været til debat i nogle kommuner, hvilket er blevet forstærket af kommunalreformen, hvor nogle af de større kommuner kræver tilslutningspligt til taxacentral eller giver en større geografisk dækning af de enkelte bevillinger, og hvor kommunal kørsel varetages af de nye storkommuner, delvis i samarbejde med trafiksekskaberne, og i større grad end hidtil udbydes i henhold til EU's regler herfor. Midttrafiks bestyrelsesformand og administration har ved flere lejligheder holdt møde med taxavognmænd om emnet.

- ./.
- Problemstillingen er også aktuel i de andre trafiksekskaber, hvorfor Midttrafik med samarbejdspartnerne i blandt andet Nordjyllands Trafiksekskab har fået lavet en juridisk vurdering af, hvordan de forskellige tilladelser til bus- og taxavognmænd kan bruges i koordineret kørsel. Der vedlægges juridisk notat og bilag om tilladelser i behovsstyret kollektiv trafik. Det fremgår blandt andet af bilagene, at Transportministeren har fokus på landtaxas vilkår.

Konklusionen på den juridiske vurdering er, at Midttrafik med den nuværende lovgivning for udbud ikke kan udelukke busvognmænd med EP-tilladelse til små vogne fra at byde på variabel kørsel, sådan som nogle taxavognmænd har ønsket. Hvis udbuddet kun skulle gælde taxavognmænd, er det Staten, der skal ændre rammerne for udbud. I givet fald må det formodes, at konkurrencen på kørsel bliver mindre, og priserne derfor vil stige. Yderligere er de små EP-vogne med til at sikre forsyningssikkerheden overfor kunderne i myldretiden.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- juridisk notat og bilag om tilladelser i behovsstyret kollektiv trafik

1-00-1-09

16. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden bestyrelsesmødet 11. september 2009.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Overtagelse af regionens patientkørsel

1. oktober 2009 overtog Midttrafik patientkørslen i det tidligere Århus Amt for de patienter, der ikke sidder i kørestol. Kørslen blev indtil da udført af Patientbefordringskontoret ved Århus Taxa. Midttrafik fordoblede sin patientkørsel fra ca. 700 ture til ca. 1.400 ture på hverdage, og Midttrafik udfører nu hele den siddende patientkørsel for Region Midtjylland. Patientkørslen udgør nu omtrent halvdelen af Midttrafiks samlede koordinerede kørsel. Overtagelsen af opgaven er forløbet planmæssigt.

Når patienterne skal på sygehuset, ringer de til Region Midttrafiks kørselskontor i Holstebro, som visiterer og indlægger turene i IT systemet Planet. Når patienterne skal hjem, bestiller sygehusafdelingen via et internetmodul returkørsel. Midttrafik foretager trafikstyring, vedligeholder data i systemerne og afregner med de ca. 110 vognmænd og Region Midtjylland.

Midttrafik har ansat fire trafikstyrer til opgaven, der finansieres af Region Midtjylland. Der er afholdt kurser i internetmodulet på sygehusene, og der er afholdt orienteringsmøder for vognmændene, ligesom vognmændenes udstyr i vognene er blevet forbedret. Dermed kan Midttrafik følge vognene via GPS og fx se, hvor vognen er, hvis der opstår forsinkelser. Positionerne gemmes til brug for behandling af kundeforhøvelser.

Statistikkerne for de første uger af oktober viser, at kunderne på knap 95 % af turene blev afleveret rettidigt på sygehusene, hvilket svarer til niveauet inden overtagelsen af den nye opgave. Midttrafiks mål er mindst 95 %. Forsinkelserne er i gennemsnit på 10 minutter. Administrationen deltager fortsat i kurser i bestilling på sygehusene, i det der vurderes, at det især er forsinkelser forårsaget af fejlbestillinger, som vil kunne nedbringes. Er der fx bestilt kørsel til forkert sygehusafdeling eller til sygehusets hovedindgang, går der tid for chaufføren med at finde patienten, hvorfor efterfølgende kørsel forsinkes. Administrationen registrerer bestillingsfejl samt fejl hos vognmænd og chauffører, som der arbejdes på at nedbringe. Der har været "børnesygdomme" i kommunikationen med taxacentralernes styringssystemer, som dog nu vurderes at fungere ok.

Koordineret handicapkørsel i Hedensted Kommune fra 1. januar 2010

Hedensted Byråd har besluttet, at Hedensted Kommune pr. 1. januar 2010 tilslutter sig den koordinerede handicapkørsel på linje med de øvrige kommuner hos Midttrafik. Kontrakterne med de 8 vognmænd, som udfører handicapkørslen som "kupon-kørsel" indtil 1. januar er opsagt. Alle 8 vognmænd udfører også koordineret kørsel for Midttrafik. He-

densted Byråd samt repræsentanter for handicapråd og ældreråd er inviteret til møde hos Midttrafik 3. november 2009, hvor ændringerne vil blive fremlagt og drøftet.

Verdensredderkampagnen

Verdensredder kampagnen, som har kørt siden 10. august 2009, har nu fået ekspone- ring via plakater på stoppesteder, hængeskilte, bagrudestreamere, plakater, avisannon- cer, biografreklamer, bannerannoncer og campingvognen i 11 uger. De, der har været af sted med campingvognen, har kun positive tilbagemeldinger med hjem. Mange menne- sker – især unge – har besøgt campingvognen, og de har været positive og taget godt imod budskaberne.

Hjemmesiden www.verdensredder.nu har haft 24.000 besøg. 14.000 af besøgene er kommet via bannerannoncering på forskellige hjemmesider. I gennemsnit har hvert be- søg på hjemmesiden varet 1 minut, hvilket viser, at hjemmesiden har vakt interesse og at budskaberne er blevet læst. I alt har 240 personer registreret sig som verdensreddere på hjemmesiden. 201 med billede og miljøtekst, 139 med navn. Alle deltager indtil uge 50 i lodtrækningen om præmier.

For at måle, om miljøkampagnen indtil nu har haft en effekt på målgruppen, og for at belyse, hvor mange unge der er klar over, at der er miljøfordele forbundet med at benyt- te den kollektive trafik, blev der i uge 32, inden kampagnen startede, foretaget en spør- geundersøgelse af et analysebureau. For at se udviklingen, blev en ny spørgeundersø- gelse foretaget i uge 44. I uge 32 blev 200 unge mennesker i aldersgruppen 15-24 år spurgt om, hvad der har den største positive effekt på miljøet. Ud af 4 svar muligheder svarede 67 % "bus frem for bil". Samme antal unge mennesker blev spurgt om det samme spørgsmål i uge 44, 12 uger efter kampagnens start. Det samlede resultat for den opfølgende undersøgelse foreligger ikke på nuværende tidspunkt, men de foreløbige tal tyder på, at procentdelen, der svarer bus frem for bil, er steget. Administrationen la- ver endelig rapportering om effekten af kampagnen over for Bestyrelsen på et kommen- de møde.

Miljøkampagnen fortsætter ind i 2010. Fortsættelsen af kampagnen vil sætte yderligere fokus på de CO2 reduceringer, man kan opnå ved større brug af den kollektive trafik. Formen fastlægges i løbet af de næste par måneder.

Tænk før du råber! kampagnen

I et samarbejde mellem Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik blev der i ugerne 37-39 gennemført en kampagne, der satte fokus på arbejdsvilkår hos personale med borgerkontakt. Formålet var at informere om personalets vilkår samt skabe hold- ningsændringer hos borgere og brugere. Den ønskede effekt var at skabe debat og der- med påvirke borgernes adfærd over for de offentlige ansatte i positiv retning, med hen- blik på at mindske antallet af voldsomme og truende episoder, der virker belastende på de ansatte. Det var samtidig hensigten at signalere til de ansatte, at der gøres en ind- sats for at forbedre deres arbejdsvilkår.

Mere end 50 gange er kampagnens fire mediespots blevet vist på TV/MIDTVEST og TV2/Østjylland. Alle fire spots kan (gen)ses på kampagnens hjemmeside www.taenkfoerduraaber.dk.

Indtil videre har kampagnen haft succes med at få interesserede ind på hjemmesiden. Hver dag i kampagnens 3 uger klykkede mellem 50.000 og 90.000 sig ind på siden. Seneste opgørelse viser 1.443.592 besøgende på hjemmesiden.

Over 500 personer har meldt sig ind i facebook-gruppen "Tænk før du råber!" og derved signaleret deres sympati til kampagnen. Endnu et resultat af facebook-gruppen er, at en lektor på Syddansk Universitet, Institut for Sprog og Kommunikation, i slutningen af måneden arrangerer et symposium om Tænk før du råber! Symposiet gennemføres med live videokonference, så studerende på et amerikansk universitet kan få mulighed for at deltage i debatten om kampagnen.

For at måle effekten og borgernes reaktion på kampagnen, blev der en uge efter kampagnens afslutning foretaget kundeanalyse af et eksternt bureau, Analyse Danmark. 1.056 18-54 årige respondenter fra Region Midtjylland blev spurgt om kampagnen. Næsten 60 % svarer at de kan huske at have set kampagnen, og af disse mener 86 % at budskabet er forståeligt. Knap 40 % synes godt om filmene og beskriver dem som menneskelige. 70 % mener det er et relevant budskab at sende fra de tre organisationer. 65 % vurderer reklamen som god eller meget god. 55 % svarer, at kampagnen helt eller delvist har fået dem til at tænke over, hvordan man behandler hinanden. 18 % har enten 'debatteret' eller 'hørt andre' tale om kampagnen.

Tænk før du råber! Kampagnen er nomineret til IAA-Prisen 2009 (International Advertising Association). I 2009 er det 30. gang at IAA Denmark Chapter uddeler IAA-Prisen for den bedste ukommercielle offentlige kampagne. Det at blive nomineret til prisen er i sig selv en stor ære, som vil skabe yderligere opmærksomhed. Prisoverrækkelsen finder sted 13. november 2009 i København.

Midttrafik vurderer, at samarbejdet mellem Region Midtjylland, Århus Kommune og Midttrafik i denne kampagne har fungeret effektivt og konstruktivt. Samarbejdet har desuden dannet grundlag for, at der i fremtiden ligeledes kan skabes samarbejde omkring andre kampagner eller tiltag, som måtte være interessant for alle 3 organisationer.

Sammenhæng mellem bus og færge på Samsø

Midttrafik har i begyndelsen af oktober 2009 igen rettet henvendelse til Samsøtrafikken og Samsø Kommune med henblik på at sikre god sammenhæng mellem bus og færge på Samsø. Midttrafik har gennem pressen erfaret, at Samsøtrafikken igen skifter sejlplan og Midttrafik har ikke modtaget besked om dette. Når Midttrafik får underretninger om ændrede sejlplaner, er det svært for Midttrafik at nå at tilrette buskøreplanerne på Samsø og i Hou med kort varsel. Det skyldes, at Midttrafik har en kontraktmæssig forpligtelse til at varsle vognmanden om ændringer til køreplaner 3 måneder før køreplanændringerne træder i kraft og rejseplanen.dk skal varsles ca. 2 måneder før.

Samsø Kommune har en forventning om, at busser og færges passer sammen, og det er også Midttrafiks mål, men det forudsætter, at Midttrafik får sejlplaner inkl. gyldighedsperioder godt 3 måneder før de skal træde i kraft. En sammenhængende bus- og færgetrafik er vigtig for kunderne. Midttrafik har modtaget flere kundeforhenvendelser med kritik af den manglende sammenhæng. Midttrafik ønsker en tættere dialog med Samsøtrafikken om mulighederne for at skabe en god og sammenhængende bus- og færgetrafik.

På Samsø udfører rute 131 tre hovedopgaver – bussen skaber forbindelse til færgen til/fra Kolby Kås, til/fra Skoler på øen og til/fra færgen til Hou (og om sommeren bringer

bussen turister rundt på øen). Rute 103 Hou-Odder-Århus også er tilpasset sejlplanerne mellem Hou og Samsø. Det betyder, at "alt" er i spil, når en af færgerne ændrer sejlplan. Derfor ønsker Midttrafik et koordinerende og forpligtende samarbejde med Samsøtrafikken, så hverken turister og fastboende lades i stikken.

Teletaxa på Samsø

Samsø Kommune besluttede at fjerne nogle meget lidt benyttede afgangene morgen og aften ved køreplansskiftet 2009. For at give borgere og turister mulighed for at benytte kollektiv trafik på de tidspunkter, hvor passagerunderlaget er for lille til at det er hensigtsmæssigt for økonomi og miljø at køre med de store busser, er der fra 1. oktober 2009 indført en prøveperiode på et halvt år med teletaxa på Samsø om aftenen og tidligt om morgenen. Teletaxaen kører næsten som bussen, men kunden skal bestille den to timer i forvejen hos Midttrafik. Kunden skal stige på og af ved bussens stoppesteder og betaler bustakst for kørslen. Klippekort kan ikke bruges, men der kan købes kontantbillet og fx skolekort, uddannelseskort og periodekort kan bruges.

Teletaxakørslen koordineres med anden offentligt betalt kørsel, fx med handicapkørsel og sygehuskørsel. Derfor kan der forekomme kørsel med andre kunder, omvejskørsel og forskydning i det ønskede kørselstidspunkt. Kunden kan ved bestillingen oplyse, at de fx skal nå en færge eller har et fast mødetidspunkt.

Økonomi og rammer

Møde mellem Transportministeren og trafiksekskabernes bestyrelsesformænd og direktører

Bestyrelsesformændene og direktørerne for trafiksekskaberne mødtes 16. september 2009 med Transportministeren. Ministeren er indstillet på at indføre et fleksibelt takstloft. Ministeren efterlyste flere nytænkende projekter i forbindelse med ansøgningerne til puljerne, hvilket Midttrafiks bestyrelse drøftede på mødet 11. september 2009, og Midttrafik vil fx lave forslag til mere attraktive takster for unge og en mere offensiv markedsføring over for arbejdspladser. Midttrafik vil sørge for i fremtidige projekter at skabe bedre sammenhænge mellem busser og andre transportformer. Ministeren orienterede om, at regeringen i 2010 vil komme med et bud på, hvordan man kan styrke den kollektive trafik, herunder eventuelt at justere lovgivningen for trafiksekskaberne.

Ansøgning til Trafikministeriets puljer

- ./.
- Trafikstyrelsen administrerer nogle puljer, som Regeringen bevilgede i forbindelse med aftalen om en grøn transportpolitik. Anden ansøgningsrunde havde frist 1. oktober 2009, og det fremgår af vedlagte oversigt over projektansøgninger til Trafikministeriets puljer 1. oktober 2009, at kommunerne i Midttrafik har indsendt ansøgninger om støtte til 8 projekter. Det drejer sig fx om ny terminal i Skive Kommune, forbedring af fremkommelighed, lysregulering og stoppesteder i Herning Kommune samt busprioritering i Århus. Ansøgningerne er udarbejdet i samarbejde med Midttrafik. Hvis projekterne gennemføres, vil det ikke betyde særlige udgifter eller ressourcetræk på Midttrafiks medarbejdere, hvilket også fremgår af oversigten.

Midttrafik har sammen med de øvrige trafiksekskaber og togoperatører gennem Rejseplanen A/S sendt en ansøgning om støtte til et projekt, der skal opnå en forbedret og aktiv informationsindsats via informationstavler og touch-skærme i det offentlige rum, så der kan tiltrækkes flere kunder. Projektet omfatter udvikling, evaluering og modelopstilling for videre udbredelse på hel eller delvis kommerciel basis.

Der er endnu ikke truffet afgørelse om tildeling fra Trafikstyrelsens puljemidler i forbindelse med ansøgningsfristen 1. oktober 2009. Antallet af ansøgninger har dog været stigende, og der må derfor forventes en øget konkurrence om midlerne i forhold til første ansøgningsrunde. I 2. ansøgningsrunde har Trafikstyrelsen modtaget ansøgninger for ca. 250 mio. kr. – hvor der i første ansøgningsrunde blev ansøgt for 132 mio. kr.

Næste ansøgningsfrist forventes at blive 1. marts 2010. Midttrafik arbejder med en række mulige ansøgninger til denrunde. Bl.a. kan nævnes mulighed for forbedringer på Århus Rutebilstation, udbredelse af incitamentsforsøg på rute 118 til andre vognmænd, etablering af takstforsøg målrettet de yngre kunder og muligheden for at analysere potentialet for forbedringer i fremkommeligheden i de mellemstore købstæder.

Region Midtjylland har indgået budgetforlig

Regionsrådet i Region Midtjylland udskyder de planlagte besparelser på de regionale busruter til køreplansskiftet i 2011 i det nye budgetforlig for 2010. Det skyldes bl.a. lave oliepriser end forudset og færre udgifter til løn. Der er nu god tid til at gennemgå ruterne med kommunerne i løbet af 2010 og skabe et sammenhængende net, der kan transportere flere med kollektiv trafik.

Regionsrådet afsætter desuden 5 millioner kroner til projekter, der fremmer den kollektive trafik.

Samarbejdsaftaler med kommuner om rabatruter

Midttrafik overtog ved sin dannelse en række ruter, der primært betjener skoler. Kravene til planlægningen af disse ruter er ikke så høje for Midttrafik som andre busruter, da det typisk er skolerne eller kommunernes skoleforvaltninger, der selv planlægger i forhold til ringetider, ferieplaner osv. Midttrafiks byrdefordelingsprincipper giver derfor kommunerne rabat på disse ruter, således at der kun betales halv andel af administrationen for kørsel på disse ruter.

- ./.
- Det praktiske samarbejde omkring rabatruter har de første år i Midttrafiks levetid været lidt problematisk, da kommunerne og Midttrafik har haft forskellige opfattelse af, hvad kommunerne kan forvente for et halvt administrationsgebyr. Midttrafiks administration har nu med administrationen i Favrskov, Skanderborg, Struer og Lemvig kommuner indgået aftaler om det praktiske samarbejde. Der vedlægges samarbejdsaftale om rabatruter mellem Skanderborg Kommune og Midttrafik som et eksempel på de indgåede samarbejdsaftaler.

Midttrafik tilbyder faglig rådgivning, mens kommunerne selv står for planlægning, udarbejdelse og trykning af køreplaner samt håndtering af driftsforstyrrelser. Parterne er indstillede på at sikre god faglig dialog og løsning af problemerne på lavest muligt organisatorisk niveau. Aftalen holder sig inden for den nuværende økonomiske ramme mellem parterne.

Administrationen i Midttrafik ønsker at lave tilsvarende aftaler med øvrige kommuner om rabatruter, idet Midttrafik således kan bidrage med generel faglighed uden at påtage sig tidskrævende opgaver med konkret planlægning i forhold til skolernes ringetider osv. Kommunerne er orienteret om muligheden administrativt.

Handicappedes anvendelse af kollektiv bustrafik

Bestyrelsen blev 14. august 2009 orienteret om, at blinde og svagtseende havde påpeget, at de ikke kan bruge de nye automater, da touch-skærmen er helt glat. Midttrafik har i samarbejde med Århus Kommune udredt baggrunden og været i dialog med Dansk Blindesamfund og Midttrafiks rådgiver i forbindelse med anskaffelse af de nye automater. Der har i udbudsmaterialet ikke været stillet krav om særlig funktionalitet for synshandicappede, idet en administrativ projektgruppe med Midttrafik og Århus Kommune havde vurderet, at omkostningerne ville være for store i forhold til behovet; det var en beslutning, der ikke blev forelagt politisk. Århus Kommune har en politik om tilgængelighed, og kommunens kontor for tilgængelighed har efter spørgsmålet er rejst ikke villet godkende, at der ikke er funktionalitet for synshandicappede på de stationære automater, der skal placeres flere steder i Århus.

Der er nu fundet en løsning, så de 10 stationære automater får funktionalitet for synshandicappede inden 1. december 2009. Automaterne i busserne kan ikke få samme funktionalitet af pladshensyn og risiko for langsommere ekspedition af øvrige kunder.

Midttrafik afholdte 28. september 2009 et dialogmøde med en række handicaporganisationer. Dialogmødet blev afholdt med udgangspunkt i et møde afholdt mellem Midttrafik og Dansk Blindesamfund, hvor man drøftede billetautomaterne i bybusserne i Århus Kommune.

Dialogmødet 28. september 2009 havde det bredere sigte at drøfte busrejsen fra A til Z, således som handicaporganisationerne oplever det. Danske Handicaporganisationer, Århus hjalp Midttrafik med at fordele invitationen til relevante organisationer, og følgende handicaporganisationer deltog i mødet: Hjerneskadeforeningen; Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede; Høreforeningen; Sammenslutningen af Unge Med Handicap; Dansk Blindesamfund og Dansk Handicap Forbund. På mødet blev der fremlagt og drøftet udfordringer og muligheder, som handicaporganisationerne oplever i forhold til brugen af busser i den kollektive trafik. Formålet med mødet var at udveksle tanker og idéer, og der skulle ikke skabes enighed om løsninger. Handicaporganisationerne pegede især på forhold vedrørende busserne fysiske indretning og informationer om handicappedes muligheder for at anvende busserne. Input fra mødet vil blive brugt i det fremtidige planlægningsarbejde i Midttrafik og det blev aftalt, at der afholdes et tilsvarende dialogmøde i 1. halvår 2010.

Bybuschaufførerne i Århus er blevet mere tilfredse

En ny trivselsundersøgelse blandt medarbejderne i Busselskabet Århus Sporveje viser forbedringer på stort set alle områder i forhold til 2007-undersøgelsen. Men der er stadig meget at arbejde med. Ledelsen i Busselskabet Århus Sporveje er specielt tilfreds med, at scoren på helt centrale områder er forbedret, idet fx generel tilfredshed med arbejdet er steget fra 43,2 til 58,5 point og oplevelse af retfærdighed og respekt på arbejdspladsen er steget fra 32,4 til 44 point.

Også ledelseskvaliteten er forbedret fra 34,0 til 43,7 point, men scoren ligger stadig 11 point fra landsgennemsnittet. Ledelsen er dog opmærksom på, at mange medarbejdere giver udtryk for, at de mangler opbakning i det daglige arbejde både fra ledelse og kollegaer. Dette vil der blive taget seriøst fat på, så man omgås på en måde, hvor man undgår, at medarbejdere føler sig mobbet. Der kan læses mere om undersøgelsen på Busselskabet Århus Sporvejes hjemmeside, www.busselskabet.dk.

Skud med luftpistol og stenkast mod bybusserne i Århus

Der har den senest uge været omtale i medierne af flere voldsomme episoder bl.a. med skud med luftpistol mod en bybus i Århus. Hele sikkerhedsorganisationen i Busselskabet Århus Sporveje er meget opmærksom på problemet, men det må desværre konstateres, at Busselskabet ikke har mange muligheder for at løse problemet. Det er et samfundsproblem, som der skal andre indover for at løse.

Den aktuelle skudepisode efterforskes af Århus Politi Vest. Bl.a. ud fra de oplysninger Busselskabet har videregivet. Alle episoder bliver anmeldt til Politiet.

Busselskabet laver selv statistik over såkaldte 0-tolerance-hændelser, og sammen med politianmeldelserne, kan Busselskabet dokumentere antallet af episoder. Det kan konstateres, at det ikke er den enkelte chauffør som der kastes sten eller skydes efter, det er bussen. I konkrete situationer kan der tilbydes psykologhjælp til chaufføren.

Aktuelt har Busselskabet ikke oplevet, at chauffører ikke vil køre i Gellerupområdet. Der er pt. ingen chauffører der på grund af chikaner eller andet har bedt om at undgå linjer, der kører i Gellerupområdet.

Busselskabet og dets sikkerhedsorganisation arbejder på mange fronter i og udenfor Busselskabet, for at undgå disse episoder. Der forsøges dialog med politikere, fædregruppen, skoler, fritidshjem, børnehaver, lokale foreninger og andre, som har interesse i at løse problemet.

Ændringer vedrørende X-bus

De tre trafikselskaber i Jylland har fået lavet en rapport af X-bus som produkt og som organisation. Rapporten viser bl.a., at X-bus som produkt er karakteriseret ved forskellig frekvens, forskellige kundegrupper og forskellige standsningsmønstre på de enkelte X-bus-ruter. X-bus-kørslen fylder ikke meget i trafikselskabernes nuværende trafiktilbud. Kørslen udføres i små kontrakter af mange busselskaber. Gennem de senere år har der været kundetilbagegang, og der er relativt få gennemrejsende på de lange ruter. Samlet set giver X-busruterne et mindre underskud. Kundetilfredsheden er høj, og det gælder også tilfredsheden hos busselskaber og chauffører.

Der anvendes relativt flere ressourcer på markedsføring af X-bus end på andre produkter og generel markedsføring i trafikselskaberne; der er opbygget særlige systemer til rejsegaranti, information, kvalitetssikring, uddannelse m.v. Organiseringen og samarbejdet om X-bus har været uforandret gennem mange år - uanset at der nu er blevet færre trafikselskaber. Der konstateres en række uklarheder i opgave- og ansvarsfordeling mellem trafikselskaberne og X-bussekretariatet.

NT har besluttet at anvende X-busproduktet som rygraden i sit overordnede regionale og interregionale net. I sin trafikplan har Sydtrafik besluttet at styrke et hurtigbusnet mellem større rejsemål i Sydjylland. Region Midtjylland har tilkendegivet som målsætning, at rygraden i det regionale rutenet i Midttrafik skal bestå af X-busser eller X-buslignende kørsel. Derfor må det forventes, at X-bus som produkt vil blive udvidet og få en større kundegruppe, og at målsætningen om en minimums selvfinansieringsgrad på 100 % skal revurderes.

Trafikselskaberne har som opgave at få fastlagt, hvilke krav, der skal opfyldes for at en regional bus fremover kan være en X-bus i forhold til rejsetid, antal stop, frekvens, kvalitet, service, komfort samt mål for efterspørgsel og økonomi m.v.

Det er vigtigt, at planlægning og udvikling af X-bus har sammenhæng med øvrig regional og lokal kollektiv trafik. For at skabe denne sammenhæng skal den forankres i trafikselskaberne. For at sikre optimal udnyttelse af ressourcerne, skal opgaven vedr. udbud - med flere incitamenter og kvalitetsopfølgning ligeledes placeres i trafikselskaberne - og ved interregional kørsel i et samarbejde mellem trafikselskaberne.

Når X-bus som produkt bliver en større del af trafikselskabernes sortiment, skal markedsføringen og informationen af produktet integreres i trafikselskabernes strategi herfor. Fremadrettet vil de tre trafikselskaber have et samarbejde om X-bus, der bygger på et klart koncept, der styres gennem kontrakt, rammer og designmanual. Trafikselskaberne er blevet større, har fået mere specialiseret viden, og kan derfor løse flere opgaver end tidligere.

Set i lyset af forventningen om mere X-buskørsel og de større trafikselskaber, bliver samarbejdet om X-bus reorganiseret. Det nuværende X-bus-sekretariat har gennem årene ydet en stor indsats for at profilere x-bussystemet, men der er behov for ændringer i samarbejdet. Fra køreplansskiftet 2010 vil samarbejdet om X-bus bestå i, at trafikselskaberne selv mobiliserer ressourcerne til at løse denne opgave som en naturlig del af produktsortimentet. En styregruppe, bestående af chefer fra de tre trafikselskaber vil sammen med en tovholder og 2 nedsatte projektgrupper for henholdsvis planlægning, økonomi, udbud og markedsføring, information, salg, kvalitetssikring varetage udvikling af X-bus som produkt.

Busselskaber og chauffører, der kører X-bus i dag, vil ikke opleve større ændringer i samarbejdet af den grund.

Stigende udgifter til handicapkørsel i Århus

På bestyrelsesmødet 11. september 2009 blev det bemærket, at Midttrafik ikke havde aftalt med Århus Kommune, at der er stigende udgifter til handicapkørsel. Administrationen har undersøgt sagen, og det viser sig, at det er korrekt, at der ikke foreligger en skriftlig aftale.

Administrationen har ved gennemgangen af sagen konstateret, at materialet til høring om budgetter i forhold til Århus Kommune alene var sendt til Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø, der har ansvaret for buskørsel. Ved en fejl har Midttrafik ikke sendt høringsmaterialet til Århus Kommunes hovedpostkasse eller Magistratsafdelingen for Sundhed og Omsorg, der har ansvaret for handicapkørsel. Den rette magistratsafdeling er dog skriftligt 10. juni 2009 og efter anmodning fra kommunen uddybende 22. juni 2009 orienteret administrativt om, at udgifterne er stigende på grund af udefra kommende årsager som fx dieselaftgifterne. De stigende udgifter kan derfor ikke undgås, medmindre der reduceres i serviceniveauet.

Midttrafik har gennemgået udsendelsen af høringsmateriale til øvrige kommuner og har ikke konstateret en lignende fejl hos andre kommuner eller regionen, idet materialet til disse er sendt til hovedpostkasserne. Administrationen beklager, at Århus Kommunes ansvarlige for handicapkørsel således ikke har fået budgetmaterialet i høring, og der er nu lavet procedurer, så det ikke kan gentage sig.

Henvendelse vedrørende planlægning af variabel kørsel.

./ Bestyrelsesmedlem Jørgen Nørby har fået vedlagte mail fra Gunner Frost vedrørende koordination af kørsel. Gunner Frost er formand for Økonomisk Forening, der er en sammenslutning af ca. 30 landtaxavognmænd, primært fra Vestjylland og Østjylland. Økonomisk Forening har givet samlet tilbud og er en af de 112 vognmænd, som udfører koordineret kørsel for Midttrafik.

Gunner Frost mener, at Midttrafiks system ikke koordinerer kørslen godt nok. Fx at GPS positionerne ikke anvendes godt nok til at tilfredsstille kundernes ønsker om tidspunkter for kørsel, at turene ikke koordineres optimalt, og at der er meget tomkørsel, fx af vogne fra Nordjylland til Vestjylland. Gunner Frost nævner, at der er mange ture, der kører fornuftigt, men er helt sikker på, at det kan gøres væsentligt bedre, fx ved anvendelse af det koordineringssystem, som blev anvendt af det tidligere Ringkjøbing Amt.

Administrationen kan oplyse, at Ringkjøbing Amts koordineringssystem byggede på en del manuel håndtering, hvor en disponent med brug af GPS-positioner manuelt valgte den nærmeste og billigste bil. I Midttrafiks system bygges der på en automatisk håndtering ud fra de ture, der er planlagt til dagen, og som kommer ind i systemet løbende, hvor systemet endvidere automatisk foretager løbende omplanering af turene. I planlægningen anvendes de politisk besluttede serviceniveauer for kørslerne. Den nærmeste bil i situationen er ikke altid billigere, da der er stor forskel på de tilbudte timepriser og hjemstederne for vognene. Midttrafik har kontrakt med en række garantivogne, som er lovet et bestemt kørselsomfang, og disse favoriseres ved tildeling af kørsel for at udnytte dem bedst muligt, ligesom en række andre parametre spiller ind på, hvad der er økonomisk mest fordelagtigt for Midttrafik at gøre i det konkrete tilfælde. Disse er beskrevet i udbudsmaterialet, og dermed er kendt af leverandørerne.

Der vil blive kørt med tom vogn af og til, men det kan være den mest fordelagtige løsning ud fra det faktum at de tilbudte timepriser er meget forskellige. Der er ingen ture, der ligger fast på et køretøj, medmindre der er foretaget en manuel beslutning herom pga. særlige hensyn til kunden. Udover dette kan der fra bestillers side være besluttet, at en person skal sidde på fx på forsædet, hvilket gør koordineringsmulighederne mindre. Der kan også være bestilt direkte kørsel eller solokørsel af hensyn til kunderne.

Administrationen gennemregner af og til konkrete eksempler, som vognmændene gør opmærksom på ser underlige ud, så det kan dokumenteres, om det er den mest optimale koordination, der er foregået i det konkrete tilfælde. Midttrafik følger løbende op på de klager, vognmændene kommer med for at sikre, at systemet fungerer hensigtsmæssigt.

Det kan oplyses, at udgifterne til handicapkørsel, jf. Midttrafiks regnskaber, i det gamle Ringkjøbing Amt i løbende priser har været svagt faldene fra Regnskab 2007, hvor Ringkjøbing Amts system blev anvendt, til Regnskab 2008 og forventet Regnskab 2009, hvor Midttrafiks system har været anvendt i 2008 og 2009.

Midttrafiks system udmærker sig ved, at det er velegnet til decentral bestilling af ture fx ved kommunerne og på sygehusafdelinger efterfulgt af central automatisk planlægning og detaljeret statistik over de forskellige kørselstyper, bl.a. som grundlag for fakturering. Midttrafiks system anvendes også af andre trafikskaber, og der foregår en løbende udvikling.

Møde med Transportministeren om letbaneorganisation

29. oktober 2009 afholdtes et møde med Transportministeren omkring Statens deltagelse i den fremtidige letbaneorganisation i Østjylland. I mødet deltog for Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe bestyrelsesformand Poul Vesterbæk, Rådmand Peter Thysen og borgmester Anders G. Christensen. Endvidere deltog Borgmester Nicolai Wammen og Regionsformand Bent Hansen i mødet.

De lokale parter redegjorde for deres ønske om et stærkt statsligt engagement i udbygningen af letbaner i Østjylland.

Transportministeren fastslog, at han ikke kan se for sig, at Staten deltager i driften af letbanen, da det ikke vil være i overensstemmelse med den eksisterende rollefordeling omkring ansvaret for lokal og regional kollektiv trafik. Et engagement i Århus ville ifølge ministerens opfattelse kunne føre til, at Staten skal påtage sig ansvaret for lokal og regional trafik i en række danske byer.

Ministeren var på den anden side indstillet på, at Staten deltager i anlægsorganisationen på baggrund af, at Staten forventes at indskyde statslig infrastruktur i selskabet, og fordi der er tale om opbygning af et nyt kollektivt system i Danmark. Staten vil så trække sig ud, når letbanen idriftsættes. Det var endvidere ministerens opfattelse, at der bør laves et samlet selskab, og at letbanedriften skal planlægges og markedsføres under et sammen med regional og lokal bustrafik.

Ministeren var ikke helt afvisende overfor statslig medfinansiering af yderligere etaper. Han vil afvente de undersøgelser, der skal gennemføres jf. aftalen om en Grøn Transportpolitik om udbygning af trafikken i Østjylland. Ministeren lagde meget vægt på at en forudsætning for statslig finansiering af en udbygning under alle omstændigheder ville kræve, at projekterne kan dokumentere en tilfredsstillende samfundsøkonomi.

Udmeldingen fra ministeren ligger her på linje med udmeldingen i Regeringens seneste debatoplæg fra september 2009, "En jernbane i vækst" hvori det hedder: " Skinetrafikken indeholder også muligheder i lokaltrafikken i tættere bebyggede områder herunder især i Århus, omkring København og muligvis også i f. eks. Odense. Regeringen hilser lokale initiativer til etablering af letbaner velkommen, og vil overveje efter hvilke modeller samfundsøkonomisk rentable projekter kan fremmes."

Samdrift og indsættelse af nye tog på Grenåbanen blev kort berørt. Ministeren står fast på, at tiden ikke har været moden til at træffe beslutning om fremrykkelse letbanetog, og at man derfor fra Statens side vil indsætte nye regionaltog, indtil der indsættes letbanemateriel. Til gengæld er det ministerens klare opfattelse, at disse tog vil blive flyttet fra Grenåbanen, når man er klar til at indsætte letbanetog.

Fra de lokale parter blev der udtrykt tilfredshed med ministerens tilkendegivelse om statslig deltagelse i anlægsorganisationen. Det aftaltes, at der hurtigt skal udarbejdes et oplæg til denne organisation med henblik på de videre drøftelser.

Set i lyset heraf blev der blev ikke drøftet yderligere spørgsmål, herunder omfanget af Statens økonomiske engagement og betingelser for overdragelse af Grenåbanen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigt over projektansøgninger til Trafikministeriets puljer 1. oktober 2009
- samarbejdsaftale om rabatruter mellem Skanderborg Kommune og Midttrafik
- mail fra Gunner Frost vedrørende koordination af kørsel

1-00-1-09

17. Eventuelt