



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

10. september 2010 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forventet regnskab 2. kvartal 2010	1
2	Besparelser i Midttrafiks administration og fællesaktiviteter	3
3	Forslag til budget 2011	5
4	Byrde- og indtægtsdeling på ruter med delt finansiering	7
5	Ændring af takster fra 16. januar 2011	9
6	Forhøjelse af kontrolafgifter	11
7	Billetautomater på Odderbanen	13
8	Midttrafiks miljøstrategi	15
9	Udbud af bybuskørsel i Århus Kommune (Midttrafiks 25. udbud)	17
10	Emner til det ordinære møde i Repræsentantskabet for Midttrafik og efterfølgende politisk konference 5. november 2010	21
11	Orientering om regionale effektiviseringer af buskørsel	24
12	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	25
13	Eventuelt	31

1-22-1-10

1. Forventet regnskab 2. kvartal 2010

Resumé

Administration har udarbejdet en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 30. juni 2010.

Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen, har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2010.

Grundet ændringer i budgetforudsætninger, herunder cross border leasing, og ændrede reguleringsindeks, er der store variationer i budgetafvigelseerne dels mellem de enkelte forretningsområder, dels mellem de enkelte bestillere.

./. Budgetafvigelseerne for de enkelte forretningsområder er gennemgået i vedlagte notat om forventet regnskab for 2010, mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af de oversigterne i notatet.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

På busområdet forventes der en netto mindreudgift på 29,7 mio. kroner. Netto mindreudgifter er sammensat af forventede merindtægter på 17,4 mio. kroner, og en forventet mindreudgift på knap 12,3 mio. kroner. Størsteparten af mindreudgiften vedrører det forhold, at udgifter til cross borderleasing forventes at ligge et stykke under de budgetterede udgifter. Hertil kommer dog modsatrettede merudgifter for de enkelte bestillere specielt som følge af en opjustering af reguleringsindekset vedr. kontraktudgifter til busdriften. I notatet er der en nærmere redegørelse herfor.

På handicapområdet forventes der samlet set netto mindreudgifter på 4,7 mio. kroner. Mindreforbruget skyldes, at udgifterne til handicapkørslen generelt blev overvurderet i forbindelse med budgetlægningen for 2010.

"Kan-kørsel" er i det oprindelige budget for 2010 ikke budgetlagt. Området hviler i sig selv, idet de afholdte udgifter afregnes direkte med bestillerne, uden om bestillerbidraget til Midttrafik. For fuldstændighedens skyld, er området taget med i det forventede regnskab for 2010.

Mellemværendet mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik forventes at udvise et netto merforbrug på driftssiden på 2,5 mio. kroner, hvilket skyldes aftalte merudgifter vedrørende lønsum og pension, samt en forventet mindreindtægt.

På anlægssiden er der efter budgettet for 2010 blev vedtaget, foretaget en justering af det forventede udgiftsniveau. Region Midtjylland og Midttrafik har gennemgået anlægsinvesteringerne og har aftalt et niveau for samme, inkl. forrentning og afdrag på lån i

forbindelse med sporrenoveringen for Odderbanen. Budgetafvigelsen er således af teknisk karakter, idet det aftalte niveau for 2010 forventes overholdt.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes, med nedenstående kommentarer, at balancere i 2010.

Den aftalte model for håndtering af kontrolafgifterne for Århus Kommune indebærer, at der løbende foretages overførsel af ikke-indrevne afgifter direkte til Århus Kommune. Kommunens inkassovirksomhed forestår den videre sagsbehandling, og beholder de indrevne beløb.

Når Midttrafik overdrager fordringen til kommunen, formindskes Midttrafik realiserede indtægter tilsvarende, idet disse nu ligger direkte i kommunen.

Modellen skal drøftes nærmere med Århus Kommune med henblik på klarlæggelse af det samlede pengeflow. Midttrafik tager initiativ til et møde i den forbindelse.

Udgifter til Letbanesekretariat m.v. var oprindeligt budgetteret til 2,5 mio. kroner. På baggrund af de seneste aftaler i projektgruppen forventes udgifter i alt at blive på 20,9 mio. kroner i 2010. Alle udgifter vedrørende Letbanesekretariat m.v. afregnes særskilt med de involverede parter efter aftale med disse, og afvigelsen har således ingen betydning for bestillerbidragene til Midttrafik.

Der udestår endnu en endelig opgørelse af samarbejdet omkring X-busserne. Opgaven er overført til Nordjyllands Trafikselskab, og det angivne beløb på 298.453 kr. fordeles i forbindelse med den endelige regnskabsaflæggelse for 2010.

Udgifterne til Rejsekort forventes at holde sig indenfor det budgetterede beløb.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

Bilag

- notat om forventet regnskab for 2010

1-21-3-09

2. Besparelser i Midttrafiks administration og fællesaktiviteter

Resumé

Bestyrelsen har besluttet, at der skal være en sammenhæng mellem omfanget af kollektiv trafik og udgifter til administration og fællesaktiviteter. Midttrafik kender endnu ikke omfanget af regionens og kommunernes besparelser. Direktionen fremlægger forslag til reduktion af Midttrafiks budget med 1,5 mio. kr. i 2011, 3 mio. kr. i 2012, 4 mio. kr. i 2013 og 5 mio. kr. i 2014.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har vedtaget, at når kommuner og regionen reducerer kørselsomfanget indenfor kollektiv trafik, skal udgifterne til Midttrafiks administration og fællesaktiviteter også reduceres.

Midttrafik kender endnu ikke omfanget af regionens og kommunernes besparelser.

Midttrafiks budget for administration og fællesaktiviteter for 2011 udgør pt. 102,1 mio. kr. Dette er eksklusiv udgifter til letbane- og rejsekortsekretariat, administration af variabel kørsel og billetkontrol i Århus Kommune. En række udgifter er direkte påvirkelige, f.eks. personalerelaterede udgifter, tilskud til rutebilstationer m.v., hvorimod udgifter til bus-tog-samarbejde, x-bus, grundlæggende it-udgifter m.v. ikke påvirkes af et reduceret kørselsomfang.

- ./.
- Sammenlignet med øvrige trafikelskaber har Midttrafik i forvejen landets billigste. Vedlagte notat med sammenligning af trafikelskabernes udgifter til administration og fællesudgifter viser dette forhold. Det hænger bl.a. sammen med, at den tidligere bestyrelse besluttede, at der skulle gennemføres en effektiviseringsgevinst i 2008 på 10 %.

Direktionen har gennemgået det nuværende budget kritisk. Direktionen har lagt vægt på, at der efter en besparelse fortsat er en hensigtsmæssig balance mellem udviklingsaktiviteter og drift, og at organisationen fortsat kan levere gode ydelser overfor omverdenen med ordentlige arbejdsforhold.

En række funktioner er outsourcet - fx IT, lønadministration, rengøring m.v., og mange ydelser gøres konstant til genstand for udbud - fx diverse it-systemer - for at sikre effektiv administration.

Udgifter til markedsføring på 6 mio. kr. er friholdt for denne besparelse. Udgiften er i forvejen meget lav i forhold til de opgaver, der forventes både på generelt omdømme og på den indsats, der skal til for at informere om de store kørselsomlægninger. I den forbindelse skal det nævnes, at Århus Kommune har afsat en særlig pulje på 5 mio. kr. til at lancere den store omlægning af bybuskørslen i 2011 - et eksempel til efterfølgelse for andre bestillere.

Merudgifter til deltagelse i et kommende rejsekort er ikke med i dette forslag og forelægges særskilt for bestillere og Bestyrelsen.

Endelig bemærkes, at der oven i dette forslag gennemføres en fusionsgevinst på 10 % i administration af variabel kørsel, når de to kørselskontorer endeligt kan fusionere i 2012, og en særskilt effektivisering af billetkontrollen i Århus Kommune, som afklares nærmere med kommunen, der finansierer denne opgave alene.

Direktionen forslag er (med helårsvirkning fra 2014):

- Reduktion i udgifter til ledelse og personale 2,5 mio. kr.
- Reduktion i udgifter til IT 1,0 mio. kr.
- Reduktion i udgifter til rutebilstationer og informationssteder 1,0 mio. kr.
- Reduktion i udgifter til diverse 0,5 mio. kr.

./.

Forslagene er gennemgået nærmere i vedlagte notat med forslag til besparelser på Midttrafiks administration og fællesaktiviteter.

./.

Forslagene har været drøftet på LokalMED-udvalget i Midttrafik. Medarbejdernes udtalelse er vedlagt.

Direktøren indstiller,

At Bestyrelsen godkender de nævnte besparelsesforslag.

Bilag

- notat med sammenligning af trafikselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter
- notat med forslag til besparelser på Midttrafiks administration og fællesaktiviteter
- Medarbejdernes udtalelse

1-21-3-09

3. Forslag til budget 2011

Resumé

Vedlagt er forslag til budget for 2011 samt budgetoverslagsårene 2012 til 2014.

I henhold til lovgivningen skal der senest 15. september foreligge et godkendt budget for 2011. Idet der fortsat er en række væsentlige usikkerhedsmomenter, vil administrationen udarbejde et revideret budget for 2011 til forelæggelse for Bestyrelsen primo 2011.

Sagsfremstilling

- ./. Vedlagte forslag til budgettet for 2011 og overslagsårene er udarbejdet på baggrund af det budgetoplæg, der blev vedtaget af Bestyrelsen i juni 2010.
- ./. Budgetoplægget fra juni 2010 har været sendt til bestillerne til politisk høring. De politiske høringssvar fra bestillerne er opsummeret i vedlagte notat, og der er foretaget justeringer i budgetoplægget jf. Midttrafiks bemærkninger til høringssvarene.

I forhold til budgetoplægget af juni 2010 er der foretaget ændringer som følge af ændrede indeksskøn for busdriften, samt en foreløbig udmøntning af effekten af cross border leasing.

Herudover er der aftalt specifikke ændringer med de enkelte bestillere.

- ./. Alle ændringer i budgettet i forhold til juni-udgaven er nærmere beskrevet i vedlagte notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010.

Det skal bemærkes, at effekten af den nye Trafikplan Århus, effekten af de regionale besparelser (herunder den samlede effekt for de øvrige kommuner) samt kommunernes egne besparelser ikke kendes fuldt ud på nuværende tidspunkt. Effekterne indarbejdes i et revideret budget for 2011, som forelægges Bestyrelsen primo 2011.

Der er desuden indarbejdet en besparelse på Trafikselskabet på 1,5 mio. kroner i 2011, 3,0 mio. kr. i 2012, 4,0 mio. kr. i 2013 og 5,0 mio. kr. fra og med 2015. Der henvises til særskilt dagsordenspunkt på bestyrelsesmødet.

I budgetforslaget budgetteres der ikke med udgifter til lønsumsafgift for trafikselskabet.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2011 godkendes

Bilag

- forslag til budgettet for 2011 og overslagsårene
- politiske høringssvar fra bestillerne
- notat om ændringer i budgettet fra budgetoplægget fra juni 2010

1-27-3-07

4. Byrde- og indtægtsdeling på ruter med delt finansiering

Resumé

Regionens projekt om effektiviseringer af det regionale rutenet får betydning for principperne for byrdefordeling af busdriften i Midttrafik. Regionen har tilkendegivet at ville påtage sig et udvidet ansvar for kørsel, der tilgodeser uddannelseselever og vil finansiere en minimumsbetjening på nogle ruter, og samtidig ønsker regionen en forholdsmæssig andel af indtægterne. Andre ruter overgår fra regionen til kommunerne, og der lægges op til delt finansiering mellem kommunerne.

Sagsfremstilling

På mødet 13. august 2010 blev Bestyrelsen orienteret om status for regionens bestræbelser for at effektivisere det regionale rutenet. Det blev aftalt, at administrationen udarbejder et forslag til en administrativ enkel model for byrdefordeling på de regionale ruter, der indgår i regionens forslag.

Regionen har i et administrativt høringssvar vedr. køreplanlægning 2011 tilkendegivet, at regionen vil finansiere en minimumsbetjening, af hensyn til de uddannelsessøgende og ønsker en forholdsmæssig andel af indtægterne. Det administrative høringssvar var bilag til punkt 3 på bestyrelsesmødet 13. august 2010, og det kan findes som baggrundsbilag til mødet 10. september 2010 på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Der foreligger indtil videre følgende forskellige løsningsforslag:

- En regional rute nedlægges og overgår til delt finansiering mellem 2 eller flere kommuner.
- En regional rute overgår til kommunalt finansiering, men regionen opretholder en minimumsbetjening. Det aftales, at regionen finansierer 1-2 morgenture og 2-3 ture hjem om eftermiddagen.
- En regional rute overgår til kommunalt finansiering, men regionen finansierer minimumsbetjening for ungdomsuddannelseselever. Der aftales et kørselsomfang svarende til et fast kr. beløb pr. år.

Aftalerne indgås mellem regionen og de aktuelle kommuner. Det skal bemærkes, at der endnu ikke er truffet endelige beslutninger i regionen. Det forventes, at regionsrådet på mødet 29. september 2010 behandler sagen om regionens effektiviseringer af det regionale rutenet.

Det nuværende byrdefordelingsprincip i Midttrafik indebærer, at nettoudgiften på hver rute finansieres af en bestiller. Bestilleren betaler udgiften til drift af ruten og modtager indtægterne fra ruten (inkl. andel af billetter og kort fra salg uden for ruten). De aftaler, der nu indgås mellem regionen og et antal kommuner, betyder at byrdefordelingsprincippet for disse ruter er anderledes.

Fordelingen af udgifterne til en køreplan mellem 2 eller flere bestillere, kan håndteres i Midttrafiks nuværende it-system til køreplanlægning og afregning med busselskaberne. It-systemet kan tilrettes og kan administrere køreplaner, hvor der er forskellige finansierings-parter på de enkelte ture på ruten.

Men det vil ikke være muligt for Midttrafik, at henføre en indtægtsandel til regionen på morgenture og eftermiddagsture i en given køreplan. Indtægterne ved busdrift kan ikke opdeles til en enkelt tur i en køreplan. Det er ikke muligt at fordele kundernes køb af klippekort og periodekort, omsætning fra salg af skolekort og uddannelseskort og andre indtægter ved buskørsel, på enkelte ture i en køreplan. Midttrafik har ikke et anvendeligt datagrundlag, som kan bruges til at fordele indtægter på "tur-niveau".

Model for administration af regionens minimumsbetjening

Administration foreslår en mere enkel model, for håndtering af de aftaler, der indgås mellem regionen og kommunerne.

På de ruter hvor regionen tilkendegiver at opretholde minimumsbetjening af hensyn til uddannelseseleverne, "konverteres" regionens økonomiske forpligtigelse til et regionalt tilskud til kommunerne. Ruterne overgår til at være 100 % kommunalt finansierede, men kommunerne vil modtage et økonomisk bidrag til medfinansiering af kørslen på ruten, for at tilgodese transporten af uddannelsessøgende.

Regionens økonomiske tilsagn om medfinansiering, vil reducere kommunernes nettotilskud til de pågældende ruter. Midttrafik administrerer ordningen således at regionens bidrag overføres til Midttrafik, og beløbet indgår i beregningen af kommunernes nettotilskud til buskørsel.

Administrationen har forelagt denne model for regionens administration.

Delt finansiering mellem 2 eller flere bestillere

Hvis en rute, som hidtil har været 100 % finansieret af regionen, overgår til delt finansiering mellem 2 eller flere bestillere, skal byrdefordelingen af udgifter og indtægter på ruten aftales på forhånd.

Som omtalt, kan fordelingen af kørselsudgifterne mellem bestillerne administreres i Midttrafiks afregningssystem med busselskaberne. Derimod kan indtægterne på ruten ikke fordeles entydigt mellem bestillerne fordi indtægter fra billetter og kort kan ikke isoleres til rejser i hver enkelt kommune, og "fællesrejser" mellem kommunerne, kan ikke deles mellem bestillerne.

Administration foreslår at indtægterne disse ruter fordeles mellem bestillerne i samme forhold, som antallet af køreplantimer på ruten er fordelt mellem bestillerne. Hvis eks. 20 % af rutens køreplantimer finansieres af en bestiller, henføres 20 % af rutens indtægter til samme bestiller.

Direktøren indstiller,

- at** administration afklarer muligheden for en forenklet model for håndtering af regionens økonomiske bidrag til minimumsbetjening på ruter.
- at** indtægter på tidligere regionale ruter, der overgår til delt finansiering mellem flere bestillere, deles i samme forhold som kørselsomfang på ruten.

1-25-3-10

5. Ændring af takster fra 16. januar 2011

Resumé

Administrationen har lavet et forslag til takster for 2011, som betyder en samlet gennemsnitlig stigning fra 2010 til 2011 på 1,7 %. Der er i forslaget indarbejdet en delvis harmonisering af priserne i Midttrafik Vest, i forhold til priserne i Midttrafik Midt, Syd og Øst. Harmoniseringen sker uden at der foretages ændringer i zoneinddeling og zonestørrelser i Midttrafik Vest. Administrationens forslag overholder det udmeldte takststigningsloft for Midttrafik på 1,7 %.

Sagsfremstilling

Midttrafiks takster skal ændres fra 16. januar 2011, og stigningerne skal overholde takst-stigningsloftet, som fastsættes af Trafikstyrelsen.

Der er udmeldt et generelt takststigningsloft fra staten på 0 %.

Fra 2010 er der indført et "fleksibelt" takststigningsloft, der giver mulighed for at "opsøbe" uforbrugt takststigninger fra tidligere år. I 2010 hævede Midttrafik taksterne med 3,1 %, hvor takststigningsloftet var 4,8 %. Midttrafik kan overføre 1,7 % til takststigninger i 2011.

I tabellen er vist udviklingen i takststigningsloftet og betalingssatserne i buskørselskontrakterne de senere år.

Midttrafik	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
Omkostningsudvikling *	3,3 %	5,8 %	4,2 %	*-1,2 %	**3,25 %
Takststigningsloft	**3,2 %	3,0 %	3,1 %	4,8 %	0,0 %

* Udvikling i betalingssatser buskørsel, udmeldt budget 2010

** Udmeldt fra Trafikselskaberne i Danmark august 2010

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.

- ./.
- Overholdelse af takststigningsloftet sætter en begrænsning for hvilke produkter (billetter) og kundegrupper, der påvirkes af takststigningerne. I vedlagte takstabeller med takstforslag for 2011 er der primært foretaget ændringer i priserne på billetter og klippekort, hvorimod periodekort er friholdt fra stigningerne.

Dog er der i prisområde Vest (taksttabel B) ændringer i taksterne for nogle kunder, der benytter periodekort. Det skyldes at takstforslaget for Vest, indeholder en delvis harmonisering i forhold til taksterne i Syd, Midt og Øst (taksttabel A), uden at der er ændret ved zoneinddeling og zonestørrelse i prisområde Vest.

Administrationens forslag betyder, at priser på korte rejser i bybusser og regionale ruter i Midttrafik Vest, bliver de samme som i øvrige prisområder i Midttrafik. Med denne ændring er prisharmoniseringerne i Midttrafik nu gennemført inden for rammerne af den nuværende zonestørrelse og zoneinddeling i prisområde Vest. En fuldstændig harmonisering af taksterne i prisområde Vest, kræver nye zonestørrelser og ny zoneinddeling i Vest. Hovedparten af kundernes rejser i Midttrafik Vest foretages i bybusserne i Herning og Holstebro samt på regionale ruter med korte afstande. Derfor er der primært foretaget tilpasning af priserne på korte zoneafstande. Dermed vil mange kunder i Vest fremover opleve samme priser som i Øst, Syd og Midt.

Takstforslaget indeholder store stigninger på billetter og klippekort til pensionister i prisområde Vest ved rejser i 1-3 zoner. Prisændringerne er en fortsættelse af de takststigninger, der er gennemført i 2010, og skyldes, at pensionistpriserne var på samme niveau som børnepriserne i det tidligere Ringkøbing Amt. Med det nuværende forslag er dette ændret således, at der er sammenfaldende niveau for pensionister i hele Midttrafik.

Dog er der ingen stigninger på voksen klippekort 1-2 zoner. Det ikke muligt at hæve priser for disse rejser pga. takstloftet, fordi de udgør en meget stor andel af den samlede rejsefordeling i Midttrafik. Alle kunder, der benytter disse klippekort, fritages for stigninger.

Indtægtsprovenuet som følge af en takststigning på 1,7 % er vanskelig at vurdere. Administrationen har valgt at foretage en forsigtig vurdering, og på den baggrund er der indarbejdet en provenustigning fra 2010 til 2011 på 1 % i indtægtsbudgettet for 2011 under forudsætning af uændret kørselsomfang. Når Midttrafik kender omfanget af besparelserne i regionen og kommunerne, skal indtægtsbudgettet for 2011 reduceres.

Midttrafik deler takstkompetencen med DSB og Arriva Tog A/S. De konkrete takster skal derfor aftales med DSB og Arriva. Takstforslaget har været i høring hos togselskaberne. Både DSB og Arriva Tog A/S har godkendt administrationens forslag til takster fra 2011.

Øvrige billettyper i Midttrafik foreslås uændrede.

- ./.
- Til orientering vedlægges et notat med sammenligning af Midttrafiks takster for 2010 med andre relevante trafiksselskaber.

Direktøren indstiller,

- at** takster i prisområde Øst, Syd og Midt fastsættes som de fremgår af taksttabel A.
- at** takster i prisområde Vest fastsættes som de fremgår af taksttabel B.

Bilag

- taksttabeller med takstforslag for 2011
- notat med sammenligning af Midttrafiks takster for 2010 med andre relevante trafiksselskaber

1-47-70-1-08

6. Forhøjelse af kontrolafgifter

Resumé

Midttrafik er med i et Bus-Tog samarbejde med de øvrige trafikselskaber og togselskaber. Her har man besluttet at tilstræbe et ensartet niveau for kontrolafgifter. DSB og Arriva Tog indstiller, at kontrolafgiften forhøjes til 750 kr. Kontrolafgiften hos Midttrafik er i dag på 600 kr., den foreslås forhøjet til 750 kr.

Administrationen foreslår desuden en forhøjelse af den administrationsafgift, som kunderne bliver pålagt, hvis kontrolafgiften annulleres pga. et glemt periodekort.

Samtidig er der forslag om at fjerne en speciel Århus-ordning med en reduceret kontrolafgift, hvis der kun mangler én zone på billetten. Her har kontrolafgiften i bybusserne i Århus hidtil været halv takst.

Sagsfremstilling

Kontrolafgift

Hvis en kunde bliver stoppet i en billetkontrol og ikke kan fremvise gyldigt rejsehjemmel, bliver der udstedt en kontrolafgift. Kontrolafgiften er i øjeblikket på 600 kr. Kontrolafgifter er medvirkende til, at flere kunder sørger for at betale for rejsen. Det gælder ikke mindst de steder, hvor der er selvbillettering (Århus bybusser, Odderbanen og Lemvigbanen).

I 2009 blev der i alt udskrevet ca. 22.000 kontrolafgifter i Midttrafiks område.

Midttrafik har senest forhøjet kontrolafgiften 1. juli 2009 fra 500 kr. til 600 kr. Administrationen foreslår en forhøjelse af kontrolafgiften fra 600 kr. til 750 kr. fra 16. januar 2011, samtidig med de ordinære takstforhøjelser.

DSB, Arriva Tog indstiller, at kontrolafgiften forhøjes til 750 kr. Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Movia planlægger, at forhøje kontrolafgiften til 750 kr. i januar 2011. DSB S-tog har allerede forhøjet kontrolafgiften til 750 kr.

Administrationsafgift

Der er en del kunder, der får en kontrolafgift, fordi de har glemt at medbringe deres periodekort. I 2009 har der været 1.607 kunder, der har fået nedskrevet kontrolafgiften. Kunder kan få nedskrevet kontrolafgiften til en administrationsafgift på 50 kr. ved at møde frem inden 14 dage og dokumentere, at de har haft et gyldigt periodekort på det tidspunkt, hvor de har fået kontrolafgiften.

Der er en del administrativt arbejde forbundet med at ændre en kontrolafgift til en administrationsafgift, og kontrollere ejerforhold og rigtighed af det gyldige periodekort. Derfor har man hidtil opkrævet et beløb på 50 kr. Administrationsafgiften dækker ikke længere de faktiske omkostninger, hvorfor administrationsafgiften foreslås forhøjet til 100 kr.

Reduceret kontrolafgift

I Århus bybusser har man i mange år haft en reduceret kontrolafgift. Hvis man kun mangler én zone på sin billet eller kort, når man bliver kontrolleret ved en billetkontrol, slipper man med at betale en halv kontrolafgift. I 2009 har der været 118 kunder i Århus bybusser, der har fået den reducerede kontrolafgift.

Af hensyn til en forenkling og harmonisering af rejsereglerne foreslås særordningen med reduceret kontrolafgift i Århus bybusser ophævet.

Direktøren indstiller,

- at** kontrolafgiften forhøjes fra 600 kr. til 750 kr. fra 16. januar 2011.
- at** administrationsafgiften for glemte periodekort forhøjes fra 50 kr. til 100 kr. fra 16. januar 2011.
- at** den særlige kontrolafgift på 300 kr. for én manglende zone i Århus bybusser ophører fra 16. januar 2011.

1-25-11-2-08

7. Billetautomater på Odderbanen

Resumé

Fra 1. juli 2010 kan der ikke længere benyttes dankort til at købe kontantbilletter i billetautomaterne langs Odderbanen - der kan kun benyttes mønter. Det skyldes et krav fra PBS om, at der skal benyttes chip i stedet for magnetstriben på dankortet. Midtjyske Jernbaner har søgt om dispensation til forlængelse af brug af magnetstriben, men det er blevet afslået af PBS. Der skal tages stilling til hvilken løsning, der fremover skal tilbydes kunderne.

Sagsfremstilling

Der sælges kontantbilletter fra 20 Rebaut automater, som dækker stationerne langs Odderbanen. DSB har ansvaret for automaten på Århus H, og Odderbanen har ansvaret for de øvrige 19 automater.

Der er 7 billetautomater ved Odderbanens stationer, hvor brugen af dankort aldrig har været muligt. Det seneste år har omsætningen på billetautomaterne været på knap 2 mio. kr. fordelt med 73 procent på kontantsalg og 27 procent på dankortsalg. Dankortsalget er på lidt over 0,5 mio. kr. på årsbasis.

Midttrafik har fået oplyst, at det vil koste over en million kroner at få ombygget de 19 Rebaut automater til at kunne aflæse chip på dankortet. Grunden til den høje pris er primært, at DSB og Arriva har valgt, at de ikke vil bekoste en ombygning af deres Rebaut billetautomater. Det betyder, at Odderbanen står alene med at betale udviklingsomkostningerne for en ombygning af Rebaut automaterne.

For de kunder, der hidtil har været vant til at kunne benytte dankort, er det en serviceforringelse. De faste kunder benytter periodekort, og kunder, der jævnligt kører med kollektiv trafik, benytter ofte klippekort, og disse kunder mærker ikke nogen serviceforringelse. Der kan ikke billetteres i toget, da der kun er en kontrollør med på ca. en fjerdedel af turene.

Rebaut automaterne har været hårdt ramt af indbrud de seneste år. Der har i en etårig periode været indbrud 12 gange, med reparationer for over 100.000 kr. til følge. Der er stjålet kontanter for ca. 23.000 kr. ved indbruddene, og der er mistede indtægter indtil automaterne er blevet repareret på anslået 10.000 kr. Det er svært og dyrt at sikre automaterne, da flere af dem står på stationer, der er meget øde om natten fx Egelund og Vilhelmsborg.

I stedet for at have automater på stationerne, og bekoste en dyr ombygning af Rebaut automaterne, som er fra 1998, bør der overvejes alternative løsninger. Det kunne være at installere billetautomater i togene eller at indføre mulighed for sms billetter.

På Lemvigbanen er der installeret nye automater i togene, som kan læse dankort med chip. En løsning med 8 nye tilsvarende billetautomater i togene på Odderbanen vil koste ca. 1,3 mio. kr. ekskl. moms.

Der har gennem mange år været talt om samdrift mellem Odderbanen og Grenåbanen, aktuelt tyder det på, at samdrift kan blive en realitet fra sommeren 2011. Regionsrådet forventes at træffe beslutning 29. september 2010, om de vil afsætte midler til etablering af samdrift med Grenåbanen.

Det vil økonomisk og praktisk være en fordel at koordinere det med DSB, så der kunne indgås en aftale med DSB om fælles indkøb af billetautomater til montering i togene.

Imidlertid oplyser DSB, at de allerede har gennemført et stort udbud på landsplan, og har planlagt at udskifte Rebaut automaterne på stationerne langs Grenåbanen med Nautila automater. Det passer heller ikke med DSB's koncept, hvis der skal købes billet inde i toget.

En tilsvarende udskiftning af de 19 automater langs Odderbanen med Nautila automater vil koste ca. 2,5 mio. kr. ekskl. moms forudsat at Midtjyske Jernbaner kan købe dem til samme pris som DSB. Derudover skal der betales for udvikling af en salgssaplikation, så det er en dyr løsning.

Det bemærkes, at der i langt de fleste rutebiler ikke kan benyttes dankort.

Det kan overvejes om salget af kontantbilletter på Odderbanen udelukkende kan varetages ved indførelse af sms billetter, eller at sms billetter kan supplere Rebaut automaterne. Det forventes, at Midttrafik i løbet af efteråret beslutter, om der skal åbnes for salg af sms billetter i Midttrafiks område.

Det er regionen, der finansierer Midtjyske Jernbaner, og i givet fald er det altså regionen der skal betale for en investering, så det sikres, at alle kan betale med dankort. En mulighed kunne være, at en anskaffelse finansieres indenfor det afsatte program for mindre anlægsinvesteringer hos Midtjyske Jernbaner, det vil så betyde, at andre investeringer må udskydes. Midtjyske Jernbaner har tilkendegivet, at der ikke er mulighed for finansiering via denne pulje, da midler allerede er budgetteret, samt at der er kommet yderligere poster til, som blandt andet et nyt radiosystem som indføres på alle jernbanestrækninger i Danmark og overtagelse af overkørsler.

For at kunne træffe den rigtige beslutning om billetudstyr og dankortbetaling, vil det være en fordel at vide, om og hvornår der etableres samdrift med Grenåbanen. Midttrafik går i dialog med DSB for om muligt at indføre en fælles løsning på billetteringen og dankortbetalingen, hvis der træffes beslutning om samdrift.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik ikke træffer beslutning om dankortbetaling på Odderbanen, før det er afklaret, om og hvornår der indføres fælles drift mellem Grenåbanen og Odderbanen.

1-34-70-2-08

8. Midttrafiks miljøstrategi

Resumé

Midttrafik arbejder inden for den overordnede ramme af Midttrafiks Strategiplan 2009-2011. Af den fremgår, at Midttrafik skal arbejde mere målrettet med miljøet og udarbejde en miljøstrategi, der definerer hvordan Midttrafik kan arbejde systematisk for en miljø- og klimavenlig kollektiv trafik. Administrationen fremlægger forslag til Midttrafiks miljøstrategi.

Sagsfremstilling

Miljø er et vigtigt emne for Midttrafik. I Midttrafiks Strategiplan 2009-2011 er miljøet et af de fem fokusområder. Bestyrelsen har bedt administrationen om at udarbejde en miljøstrategi, hvor formålet er at definere, hvordan Midttrafik kan arbejde målrettet og systematisk frem mod en grønnere profil.

./ Administrationen fremlægger vedlagte forslag til Midttrafiks miljøstrategi.

Miljøstrategien skal sikre, at Midttrafik arbejder målrettet for en mere miljø- og klimavenlig kollektiv trafik.

Miljøstrategien fastlægger tre konkrete miljømål for buskørslen:

- at nedsætte CO2 udslippet,
- at reducere brændstofforbruget, og
- at nedsætte udledningen af luftforurenende stoffer.

Disse miljømål forslås opnået bl.a., ved

- at udvikle og anvende incitamentter til bedre miljøpræstation ved nye udbud,
- at undersøge mulighederne for anvendelse af mindre busser eller alternative betjeningsformer i køreplanlægningen,
- at fastlægge dynamiske minimumskrav til bussernes euronorm, og at kræve årligt miljøsyn med henblik på at kontrollere bussernes udledninger,
- at opfordre bestillerne til at anvende energieffektive busser, som fx hybridbusser og evt. letvægtsbusser,
- at fortsat følge udviklingen i miljøteknologi og alternative brændstoffer i den kollektive trafik,
- at følge op på mulighederne for finansiel støtte til anvendelse af miljøvenlige tiltag i den kollektive trafik,
- at kommunikere Midttrafiks miljøarbejde både internt og eksternt

I denne udgave omfatter Miljøstrategien kun buskørsel, da den bidrager mest til udledningsmængden af drivhusgasser og luftforurenende stoffer. Variabel kørsel og tog vil blive omfattet af miljøstrategien senest i 2012.

Midttrafik vil evaluere sin miljøindsats årligt, ved at kortlægge og sammenligne miljøpåvirkningerne fra busdrift. Miljøkortlægningen vil bruges til at udvikle bedre grundlag til konkretisering af miljøstrategien i form af konkrete mål.

Miljøstrategien revideres hvert år.

Direktøren indstiller,

at miljøstrategien godkendes.

Bilag

- forslag til Midttrafiks miljøstrategi

1-23-4-202-24-10

9. Udbud af bybuskørsel i Århus Kommune (Midttrafiks 25. udbud)

Resumé

Der er nu grundlag for at igangsætte et nyt udbud af bybuskørslen i Århus Kommune. Bestyrelsen anmodes om at tage stilling til de i sagsfremstillingen indeholdte forslag.

Sagsfremstilling

I delingsaftalen fra 2007 mellem Århus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland er det anført, at bybusdriften i Århus Kommune udbydes i fri konkurrence i takt med, at antallet af tjenestemænd ved Busselskabet Århus Sporveje reduceres ved naturlig afgang eller efter aftale. Det står ligeledes anført, at busselskabet gives mulighed for at afgive tilbud på lige vilkår.

Første udbud af bybuskørsel i Århus Kommune blev gennemført med driftsstart i november 2008. Der er nu så mange overenskomstansatte, at et nyt udbud af passende omfang kan igangsættes.

Udbudsmaterialet udarbejdes af Midttrafik. Århus Kommune udarbejder dog udbudskøreplaner, vognløb, timeopgørelser mm.

Der er nedsat en administrativ følgegruppe med repræsentanter for Midttrafik og Århus Kommune, som løbende drøfter udbuddet.

Nedenstående forhold har været drøftet i følgegruppen.

Udbuddets omfang og pakkeopdeling

Der skønnes, at der på det tidspunkt, hvor driften efter et nyt udbud sættes i gang, vil være tilstrækkeligt mange overenskomstansatte til, at der kan udbydes kørsel med maksimalt 50 kontraktbusser, svarende til ca. 200 chauffører.

Det første udbud omfattede 33 kontraktbusser.

Den samlede bybuskørsel i Århus Kommune omfatter nu 165 kontraktbusser. Ved gennemførelsen af Kollektiv Trafikplan reduceres antallet til ca. 150 kontraktbusser fra juni 2011.

Udbuddet sker samlet i én pakke. Det er endnu ikke aftalt, hvilken kørsel der udbydes.

Leje af et anlæg med faciliteter for chauffører, busser og administration

Århus Sporveje har fraflyttet sit anlæg på Bryggervej i Risskov og har nu, ud over anlægget i Hasselager, fået to nye mindre anlæg på henholdsvis Stokagervej i Århus Nord og på Munkevejen i Århus Vest.

I forbindelse med beslutningen om at etablere de to nye anlæg blev det aftalt mellem Århus Kommune, Busselskabet Århus Sporveje og Midttrafik, at det busselskab, der vinder kørslen ved et udbud, skal leje et af disse anlæg af Århus Kommune i kontraktperioden.

Det anbefales, at det bliver anlægget på Munkevejen, der indgår i dette udbud. Det er det største af de to anlæg, og kun dette anlæg har lokaler til administration.

Det forhold, at der stilles anlæg til rådighed, fjerner en stor usikkerhed i tilbudssituationen. Det er i Århus Kommune vanskeligt at finde/få etableret et anlæg, som ligger hensigtsmæssigt med henblik på minimering af tomkørsel til og fra garage, og som kan blive klar på den korte tid, det vindende busselskab har til driftsforberedelse. Usikkerheden om busselskabets omkostninger bliver meget mindre, når der kan overtages et eksisterende anlæg.

Der er på anlægget plads til ca. 50 busser. Da der også skal være plads til reservebusser, kan der udbydes kørsel med godt 40 kontraktbusser. Dette svarer til kørsel for ca. 160 chauffører.

Udbudsform og tildelingskriterier.

Udbuddet foreslås gennemført som "Offentligt udbud" med "Økonomisk mest fordelagtige tilbud" som tildelingskriterium.

Når det i dette udbud foreslås, at tildelingskriteriet ikke alene er laveste pris ud fra opfyldelse af absolutte kvalitetskrav, er det især for at give busselskaberne mulighed for at fremkomme med egne forslag til indretning og udstyr af nye busser og for at kunne tillægge nye bussers indretning og udstyr en betydning i tildelingen. Der har været en hel del kritik af nogle af de busser, Busselskabet Århus Sporveje hidtil har anskaffet. Ud over buskvaliteten, tilbudspris og miljø vil især driftskvalitet vægte højt i tildelingen.

- ./.
- Der vedlægges et særskilt notat om valg af tildelingskriterium og udbudsform ved 2. udbud af bybuskørsel i Århus.

Overenskomstforhold.

De overenskomstansatte chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje er omfattet af en overenskomst mellem 3F og KL (Kommunernes Landsforening).

Ifølge lov om Virksomhedsoverdragelse skal denne overenskomst følges for overdragne chauffører, indtil den gældende overenskomst udløber. Nuværende overenskomst udløber 31. marts 2011. Længden af næste overenskomst kendes ikke nu. Den bliver formentlig 2 eller 3 år. Det vil sige, at overenskomsten skal følges for overdragne chauffører frem til udgangen af marts 2013 eller 2014. I det tidligere udbud af buskørsel i Århus kommune blev det bestemt, at denne overenskomst skulle følges i hele den ordinære kontraktperiode.

For ikke-overdragne chauffører var det i udbudsmaterialet for det 1. udbud bestemt, at nyansatte chauffører skal tilbydes vilkår, svarende til de i tillægsoverenskomsten mellem 3F og AKT anførte i hele kontraktperioden. AKT er Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik. Tillægsoverenskomsten gælder i Hovedstadsområdet.

Uden for hovedstadsområdet gælder Landsoverenskomsten mellem 3F og AKT. Eneste undtagelse herfra er ovennævnte overenskomst mellem KL og 3F. Denne bruges alene i Århus.

De private busselskaber og deres organisation AKT var ret kritiske over for denne konstruktion. Ikke mindst det forhold, at et privat busselskab i hele kontraktperioden skulle følge en overenskomst, der er indgået på arbejdsgiversiden af KL – altså helt uden for busselskabets indflydelse.

Konstruktionen blev ikke afprøvet, da udbuddet blev annulleret efter valget af kontroltilbuddet fra Århus Sporveje..

Der føres p.t. drøftelser med 3F og AKT i et forsøg på at finde en for parterne bedre løsning. Særskilt sag herom vil blive forelagt Bestyrelsen - efter tidsplanen 17. december 2010.

Busovertagelse

Busselskabet har efter den nuværende kontrakt ret til at få overtallige busser overtaget af et nyt busselskab til en i kontrakten nærmere fastsat pris. Det vil således være et vilkår i udbuddet, at det vindende busselskab ved kontraktstart skal overtage de busser, som bliver overtallige som følge af udbuddet.

Det har tidligere i udbud været det helt normale, at det vindende busselskab skal overtage busser fra det afgivende busselskab og tilsvarende har ret til at få busserne overtaget ved kontraktudløb. Dette har ændret sig således, at det mest normale nu er, at bussovertagelse ikke er et vilkår i udbud. Dette skyldes bl.a., at kapitaludgifterne til nye busser er faldet (busser er blevet billigere og renten er faldet), mens vedligeholdelsesudgifter til ældre busser er steget. Der har også været en del eksempler på, at et afgivende busselskab har sparet på den løbende vedligeholdelse i den periode, man har vidst, man skulle aflevere busserne.

I dette udbud foreslås det dog, at der skal være ret og pligt til busoverdragelse ved kontraktudløb.

Årsagen hertil er primært Århus-bussernes særlige indretning og udstyr samt leveringstid på fabriksnye busser. Der kan ikke købes brugte busser, som umiddelbart opfylder kravene til bl.a. billetteringsforholdene i Århus. Leveringstiden på nye busser er, alt afhængig af situationen, 6-12 måneder. Såfremt der ikke er busovertagelse, skal tidspunktet fra endelig beslutning om tildeling af kørsel til idriftsættelse være meget lang. Der er også ulemper ved, at et selskab og personalet i meget lang tid ved, at kørslen skal afgives.

Krav til busser

Der har fra passagererne været en hel del kritik af nogle af de busser, Busselskabet Århus Sporveje hidtil har anskaffet. Kritikken har bl.a. drejet sig om, at bussens bestoling ser rodet ud, bl.a. med repoer i mange forskellige højder, for få retvendte sæder samt manglende finish.

Kravene til bussers indretning og udstyr vil blive nøje gennemgået og revideret i samarbejde med Århus Kommune. Krav til busstørrelse, aldersgrænser, miljøforhold m.m. vil også blive fastlagt i samarbejde med Århus Kommune.

Herudover foreslås det som anført ovenfor, at busselskaberne i deres tilbud får mulighed for at fremkomme med deres egne forslag til indretning og udstyr af nye busser, og at buskvalitet indgår som en parameter, når det vindende tilbud skal findes.

Incitament

Der indlægges sandsynligvis incitament i udbuddet fx med hensyn til miljø og brændstofforbrug. Dette vil ske efter drøftelse med Århus Kommune.

Resultatet af drøftelserne forelægges efter tidsplanen for Bestyrelsen 17. december 2010.

Kontraktperiode

Det foreslås, at kontraktperioden bliver 8 år. Det er i overensstemmelse med Midttrafiks udbudspolitik og det samme som i de seneste udbud af større bybussystemer i Randers og Herning. Hertil kommer den sædvanlige regel om, at Midttrafik ensidigt kan forlænge kontrakten med et år, og at kontrakten kan forlænges yderligere efter aftale.

Andre forhold

Ud over ovennævnte er der i udbud af kørsel en række forhold, der skal beskrives. Det gælder fx håndtering af billetteringsudstyr, hvor Århus adskiller sig fra resten af regionen. Nævnes kan også chaufførfaciliteter på ruterne, reklamer på busserne, tællebusser og en særlig dubleringsaftale.

Tidsplan

./ En foreløbig tidsplan for gennemførelse af 2. udbud af bybuskørsel i Århus er vedlagt. Tidsplanen indebærer, at det vindende busselskab skal påbegynde driften søndag 12. februar 2012.

Direktøren indstiller,

at der arbejdes videre på grundlag af det i dagsordenen anførte.

Bilag

- notat om valg af tildelingskriterium og udbudsform ved 2. udbud af bybuskørsel i Århus
- foreløbig tidsplan for gennemførelse af 2. udbud af bybuskørsel i Århus

1-00-2-10

10. Emner til det ordinære møde i Repræsentantskabet for Midttrafik og efterfølgende politisk konference 5. november 2010

Resumé

Midttrafik afholder møde i Repræsentantskabet 5. november 2010. Desuden er det besluttet, at der afholdes en politisk konference for Repræsentantskabet og andre fra kommunerne og regionen samme dag. Bestyrelsen forelægges hermed de emner, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det ordinære møde i Repræsentantskabet samt den politiske konference.

Sagsfremstilling

Møderne 5. november 2010

Den vedtagne mødekalender for Midttrafik 2010 har et ordinært bestyrelsesmøde og et ordinært repræsentantskabsmøde 5. november 2010.

Bestyrelsen har på sit møde 16. april 2010 besluttet, at der afholdes en politisk konference i forbindelse med det ordinære møde i Repræsentantskabet 5. november 2010. Konferencens målgruppe er Bestyrelsen og Repræsentantskabet. Derudover kan hver kommune og regionen deltage med en yderligere politiker, hvis det ønskes. Dette er meddelt Repræsentantskabet på dets møde 21. maj 2010.

Formandskabet har besluttet, at møderne afholdes i Silkeborg, og at de afholdes på følgende måde:

- Bestyrelsesmøde kl. 9.00-10.30
- Ordinært repræsentantskabsmøde kl. 10.30-12.00
- Fælles frokost med de yderligere kommunale og regionale deltagere i konferencen
- Politisk konference afholdes efter den fælles frokost.

Mødet i Repræsentantskabet

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

Repræsentantskabet skal iflg. vedtægternes § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering. Det foreslås derfor, at følgende punkter kommer på dagsordenen:

1. Orientering om budgetterne for 2011 for drift af kollektiv trafik og Trafikselskabets budget for administration og fællesudgifter.
2. Godkendelse af byrdefordelingen for 2011.

Begge punkter vil følge af de budgetter og den byrdefordeling, Bestyrelsen godkender på sit møde 10. september 2010.

Administrationen vil derudover foreslå, at følgende punkter kommer på dagsordenen:

3. Orientering om Midttrafiks arbejdsprogram for 2011, som blev behandlet af Bestyrelsen på sit møde 13. august 2010.
4. Orientering om status for regionens og kommunernes besparelser.
5. Orientering om den administrative styregruppes forslag til ændret rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne
6. Orientering om status for tilslutning til Rejsekort som besluttet af Bestyrelsen på sit møde 10. september 2010.

Ifølge forretningsordenen for Repræsentantskabet for Midttrafik, skal formanden for Bestyrelsen sørge for indkaldelse til møder i Repræsentantskabet med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Indkaldelse til mødet 5. november 2010 skal derfor foretages senest 8. oktober 2010. Administrationen sender en sådan indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender.

Politisk konference

Administrationen foreslår, at emnerne på konferencen bliver målrettet de muligheder, der er for at forbedre den kollektive trafik. Selvom Midttrafik og den offentlige sektor som helhed i øjeblikket er under økonomisk pres, anbefaler Direktionen, at en konference bruges til at få inspiration til, hvordan man kan forbedre produktet inden for de økonomiske rammer, der er til rådighed. Direktionen vil anbefale 3-4 indlæg om følgende emner:

- kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, herunder muligheder for alternative transportformer.
- fælles ansvar med vognmændene om at udvikle den kollektive trafik.
- tiltrækning og fastholdelse af kunder, sikring af et troværdigt og sammenhængende koncept hvor de enkelte elementer i markedsføring, busindretning, planlægning, kundeservice osv. understøtter hinanden.
- bedre samarbejde med øvrige operatører i den kollektive trafik - taxi, bus, tog, fly osv. - så kunderne oplever det som et sammenhængende tilbud.

Direktionen vil finde relevante oplægsholdere, som kan komme med reel ny inspiration, fx en vognmand, en fra reklamebranchen, en folketingspolitiker eller andre, der kan se den kollektive bustrafik fra en anden vinkel end Midttrafiks egen og som kan underbygge sit indlæg med konkrete eksempler på, hvor det er lykkedes at opnå resultater.

Målgruppen for konferencen er Bestyrelsen og Repræsentantskabet samt yderligere en politiker fra hver af bestillerne. Bestyrelsen har ønsket en bredere forankring af drøftel-

serne om kollektiv trafik i kommunerne og regionen, og konferencen kan give derfor mulighed for at fx en formand eller næstformand for Teknisk Udvalg kan deltage, hvis de ikke er medlem af Repræsentantskabet. Midttrafiks administration foreslår, at der ud over den nævnte målgruppe alene er deltagelse af Midttrafiks Direktion.

Administrationen foreslår, at konferencen starter kl. 12.45 efter den fælles frokost og varer til kl. 15.00.

Direktøren indstiller,

- at** de foreslåede emner til dagsordenen for mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 5. november 2010 godkendes.
- at** administrationen sammensætter et program for den politiske konference 5. november 2010 med de nævnte temaer og indbyder Repræsentantskab og øvrige repræsentanter fra kommuner og Region Midtjylland.
- at** den foreslåede målgruppe og tidsramme for den politiske konference godkendes.

1-30-804-17-08

11. Orientering om regionale effektiviseringer af buskørsel

Resumé

Administrationen orienterer om status for Regionale effektiviseringer af buskørsel. Region Midtjylland har meddelt, at behandling af forslag til effektivisering af det regionale rutenet er udsat til 29. september 2010. Samtidig er der en tæt dialog mellem Midttrafiks og Region Midtjyllands administrative medarbejdere på området, med det formål at sikre at der udarbejdes konkrete køreplanforslag, som kommunerne kan forholde sig til. Midttrafiks køreplanlæggere har som led i den almindelige køreplanproces iværksat en møderunde hos alle kommuner, med det formål at udarbejde forslag til nye køreplaner gældende fra 2011.

Sagsfremstilling

I henhold til Midttrafiks tidsplan for køreplanlægning, som Bestyrelsen blev orienteret om på mødet 13. august 2010 skal udkast til køreplaner gældende fra sommeren 2011 være klar til drøftelse i kommuner og regionen senest 1. november. Midttrafik har derfor igangsat arbejdet med udarbejdelse af køreplanforslag og indgår i løbende drøftelser med kommuner, uagtet at der endnu ikke er taget endelig stilling til forslaget om effektivisering af det regionale rutenet i Region Midtjylland. Det er en nødvendighed, hvis tidsplanen skal overholdes, og der efterfølgende skal være mulighed for politisk drøftelse i kommunerne, involvering af vognmænd, og høring af kunder.

Samtidig holdes der tæt administrativ kontakt til Region Midtjyllands medarbejdere for at sikre en hurtig og effektiv dialog om udmøntningen af forslaget. Der er aftalt en mødefrekvens, så det sikres en god løbende dialog og en effektiv beslutningsproces. Region Midtjyllands udmelding om, at man ønsker at støtte udvalgte ruter der betjener uddannelsessteder med et vist beløb udgør en udfordring for Midttrafiks køreplanlæggere. Det er aftalt med Region Midtjylland, at der som udgangspunkt laves køreplaner på disse ruter, hvor Regionen finansierer 1 kørsel om morgenen og 2 om eftermiddagen. De konkrete udgifter hertil vil afhænge af evt. supplerende bestillinger fra kommunerne. Samtidig udgør det fremadrettet en planlægningsmæssig udfordring, at forskellige ture på samme rute kan have forskellige bestillere.

Da arbejdet med køreplanlægningen til 2011 er meget omfattende og meget komplekst, vil administrationen løbende orientere Bestyrelsen om fremdriften.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-10

12. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 13. august 2010.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Indførelse af takster i bybussen i Odder

Fra 16. januar 2011 indføres Midttrafik takster for rejser i bybussen i Odder. Baggrunden er en henvendelse fra Odder kommunes Miljø- og Teknikudvalg, som har bedt Midttrafik om at genindføre Midttrafik takster i bybussen i Odder, som hidtil har været gratis. Udvalget har samtidig bedt Midttrafik være behjælpelig med at indkøbe billetteringsudstyr til bybussen. Alle udgifter til køb af billetteringsudstyr skal afholdes af kommunen.

Gratis natbuskørsel i Holstebro

Holstebro Kommune ønsker som et forsøg, at gøre natbuskørslen på 2 bybusruter gratis i 2010. Natbuskørslen gennemføres de sidste 4 weekender op til jul. Baggrunden er Midttrafiks orientering til Bestyrelsen på mødet 18. juni 2010, hvor det blev aftalt, at Midttrafik kontakter bestillerne med henblik på at ruter med lavt kundetal/dårlig økonomi søges nedlagt,

Holstebro Kommune ønsker at gøre natbuskørsel gratis i 2010 for få flere til at benytte bybussen. Holstebro Kommune vurderer, at udgiften kan holdes inden for kommunens budget for kollektiv trafik. Administrationen har meddelt Holstebro Kommune, at det godkendes at natbuskørslen gøres gratis i 2010.

Opfølgning og ændringer på rute 100, 302, 319 og 903X, som blev etableret ved køreplansskiftet i juni 2010

I forbindelse med nedlæggelsen af regionalruterne 102 Århus-Norsminde-Odder, 103 Århus-Odder-Hou og 119 Århus-Hornslet-Ørsted, blev ruterne 100 Hornslet-Århus-Odder, 302 Beder-Norsminde-Odder og 903X Århus-Odder-Hou samt 319 Hornslet-Ørsted etableret til erstatning for disse ruter.

Midttrafik har 25. august 2010 bl.a. på baggrund af kundehenvendelser og chaufføriagttagelser afholdt opfølgingsmøde med Arriva, der er vognmand på ruten. Midttrafik og Arriva er blevet enige om en række justeringer og ændringer på rute 903X og rute 302, som i højre grad vil sikre stabil drift. De primære problemer handler om, at rute 100 er hårdt belastet i myldretiden med mange kunder – og dermed bliver ruten forsinket – især i retningen mod Odder om eftermiddagen, hvor rute 100 ikke når forbindelsen til rute 302 i Beder. For at løse disse problemer er det aftalt, at rute 302 udgår direkte fra Århus Rutebilstation på tre af de mest sårbare eftermiddagsture mod Beder. Samtidig ændres rute 903X, så den om morgenen i retningen fra Odder kører via Banegårdspladsen i Århus og det samme om eftermiddagen mod Odder – så vil den i højere grad kunne aflaste rute 100. Rute 903X får samtidig flere stop i Odder by. Med disse to tiltag for-

venter vi, at presset på rute 100 vil blive lettet. Det ventes, at køreplanændringerne vil træde i kraft 19. september 2010.

Rute 100 er i realiteten en sammenbinding af rute 103 og 119, som nu kører igennem det centrale Århus – og ikke som før til/fra Rutebilstationen. Mange kunder bliver nu sidende i bussen hele vejen igennem Århus og skal ikke længere skifte bus. Ruten er knap 50 km lang – og det skal chaufførerne vænne sig til. En chaufførrepræsentant udtrykker, at han synes, at det nu er "sjovt" at være chauffør – og at rute 100 er det bedste, der er sket i hans liv som buschauffør!

Arriva oplyste på mødet, at man har meget store fremkommelighedsproblemer flere steder på rute 100s vej gennem Århus. Især volder Bruunsgade problemer pga. de mange parkerede biler – hvor flere biler holder mere eller mindre ulovligt parkeret (dette har indtil videre resulteret i ca. 20 påkørsler af biler og en udgift til erstatning på ca. 1 mio. kr. til bilejerne). Der er også fremkommelighedsproblemer ved udkørsel fra Dalgas Avenue til Oddervej, som formentlig kan løses ved ændringer på signalanlæg – endvidere efterlyser Arriva busbane på det sidste stykke af den dobbeltsporede Oddervej i retningen mod Århus – hvor det alligevel ender med, at personbilerne kører i kø i én vejbane det sidste stykke mod Århus – etableringen af busbane vil tilgodese flere hundrede buskunder i morgenmyldretiden, uden at forsinke personbilerne væsentligt. Midttrafik kontakter Århus Kommune for at drøfte mulighederne for at forbedre fremkommeligheden.

Byrådet i Århus har 25. august 2010 vedtaget den endelige Trafikplan for Århus
Midttrafik havde Trafikplanen i offentlig høring frem til 26. april 2010. På baggrund af høringen og med en række justeringer af det oprindelige forslag vedtog byrådet delvist Trafikplanens basisscenarie 24. juni 2010. I beslutningen indgik bl.a., at alle kommunens landområder skal dækkes af Midttur med 75 % kommunalt tilskud.

Efterfølgende har der været en række foretræder for Århus Kommunes Teknisk Udvalg, og udvalget har drøftet indsigelser og forskellige alternative forslag. Herefter har Århus Byråd 25. august 2010 endeligt vedtaget Trafikplanen med nogle yderligere justeringer: blandt andet etableres der nu en lokalrute i Harlev-området samt telebus i Mejlbymrådet. Endvidere vedtog byrådet en række småjusteringer af linjeforløb og en række infrastrukturtiltag – herunder cykelsti på Rosenvangs Allé og Søndervangs Allé og at der skal findes en ændret placering af en endestation i Viby Syd.

Som en del af beslutningen om trafikplanen har Byrådet vedtaget at udvide den økonomiske ramme til kollektiv trafik med 19 mio. kr. årligt. Dette skal ses i lyset af, at kommunens sektor for kollektiv trafik med en uændret bybusbetjening ville have kunnet forventet et årligt underskud på 39 mio. kr. Reelt forventes således en nettobesparelse på 20 mio. kr. årligt ved implementeringen af trafikplanen. Omkring halvdelen af nettobesparelsen skyldes, at kørslen er optimeret, så der anvendes færre busser og færre køreplantimer. Den anden halvdel er en forventning om, at den nye trafikplan vil tiltrække flere passagerer og dermed generere flere indtægter. For at sikre at kommunens økonomi til den kollektive trafik bliver mere robust, har byrådet endvidere besluttet, at der til budgettet for kollektiv trafik fremover skal anvendes en ny rammefremskrivningsmodel, som i højere grad baseres på Midttrafiks og trafikskabernes forventninger til den økonomiske udvikling.

Arriva Tog har opsagt samarbejdet om skolekort med Ringkøbing-Skjern Kommune. Ringkøbing-Skjern kommune udsteder gratis skolekort til alle kommunens skoleelever. Skolekortene kan frit benyttes til rejser i alle lokalruter, regionale ruter og rejser med Arriva Tog inden for kommunen. Ringkøbing-Skjern kommune betaler kompensation til regionen og Arriva Tog A/S for mistede billetindtægter pga. gratis skolekort.

Fra august 2010 har Arriva Tog A/S opsagt aftalen om benyttelse af Ringkøbing-Skjern kommunes skolekort. Det skyldes uenighed om fastsættelsen af de mistede billetindtægter.

I de regionale ruter fortsætter aftalen om benyttelse af de gratis skolekort uændret.

Elever, der har brug for at rejse med tog for at komme i skole, skal have et Midttrafik skolekort. Ringkøbing-Skjern kommune skal købe disse skolekort hos Midttrafik, på samme måde som alle andre kommuner i Midttrafik.

Kontrolafgifter ved svigt i billetautomater

JP Århus har bragt nogle artikler om kontrolafgifter, når en billetautomat ikke virker. En chauffør har oplyst til avisen, at en billetkontrollør ville udskrive en kontrolafgift, selvom automaten ikke virkede. Reglen har hele tiden været, at hvis billetautomaten eller dankortfunktionen ikke virker, og kunden har meddelt dette til chaufføren, skal der ikke skrives en kontrolafgift. Chaufføren skal omgående fejlmelde automaten til Busselskabet Århus Sporveje, der skal reparere automaten. Chaufføren skal oplyse til billetkontrollørerne, hvad kunderne har sagt. Billetkontrolløren skal bede kunden prøve dankortet igen og spørge, om kunden har kontanter. Hvis kunden ikke har det, må der ikke skrives en kontrolafgift. Billetkontrollørerne har kompetencen til at afgøre, om kunden skal have en kontrolafgift - det har chaufføren ikke.

På baggrund af avisartiklen er denne regel blevet gentaget både over for billetkontrollørerne og internt i busselskabet. Midttrafik har ikke fået klager fra kunder eller fra chauffører ud over det, der er bragt i JP Århus. Det er både Busselskabets og Midttrafiks vurdering, at der er et godt samarbejde mellem chauffører og billetkontrollører i 99,99 % af tilfældene.

Miljøzone i Århus

Fra 1. september 2010 skal alle tunge køretøjer i Århus midtby være udstyret med partikelfilter og/eller leve op til den såkaldte EURO 4 norm. Busser der kører for Midttrafik overholder naturligvis kravene.

For at begrænse partikelforureningen i tætte byområder har Århus Byråd vedtaget en miljøzone i Århus midtby. Forurening med partikler indebærer en betydelig sundhedsrisiko for mennesker. I miljøzonen er der krav om, at dieselskøretøjer over 3,5 tons – lastbiler og busser – har påmonteret et partikelfilter, med mindre køretøjet opfylder den såkaldte EURO 4 motornorm. Miljøzonen i Århus omfatter byområdet indenfor Ringgaden – dog undtaget trafik til og fra Molslinien på en rute ad Nørrebrogade og Nørreport.

Midttrafik har via kontrakter med busselskaberne sikret, at bybusser og regionale busser, der kører i Århus midtby, enten er udstyret med partikelfilter og/eller opfylder EURO 4 normen.

Økonomi og rammer

Trafikpuljer

Trafikstyrelsen har haft en ny runde i forhold til ansøgninger til statens passagerpulje og fremkommelighedspulje. Ansøgningsfristen var 1. september 2010.

Midttrafik har sammen med ARRIVA søgt om midler til udvidelse af projektet "Den sammenhængende rejse". Udvidelsen er målrettet Silkeborg og indeholder etablering af skærme med realtidsinformation i bybusserne i Silkeborg. Det var i projektet "Den sammenhængende rejse" udelukkende forudsat i Herning. Desuden er søgt om midler til bemanning af en "servicepost" på Silkeborg Station og til et projekt om bycykler, hvor rejsende med bus eller tog på forhånd kan bestille en cykel til viderebefordring fra Silkeborg Station. Projektet skal ses i sammenhæng med at Silkeborg Kommune har søgt midler til en forundersøgelse angående flytning af bybusterminalen til området omkring stationen, og dermed mulighed for at skabe et samlet centrum for den kollektive trafik i Silkeborg.

Midttrafik er samtidig medansøger på et projekt fra X-bus om indførelse af realtidsinformation i X-busser. Samtidig er Midttrafik vidende om at Herning Kommune søger om midler fra fremkommelighedspuljen til forbedring af lyssignaler og busprioritering på Silkeborgvej, og at Ikast-Brande Kommune søger om penge til forbedring af busterminal i Nr. Snede.

Det forventes at Trafikstyrelsen tager stilling til ansøgningerne inden årets udgang.

Møde med Transportministeren om letbanen

27. august 2010 var der møde mellem Letbanesamarbejdet og Transportministeren på baggrund af en henvendelse fra Midttrafik til ministeren om anlægsorganisation, økonomi og risikodeling i letbaneprojektet. De lokale parter var repræsenteret ved borgmester Nicolai Wammen, regionsformand Bent Hansen, formand for Midttrafik Arne Lægaard og formand for Letbanesamarbejdets politiske styregruppe Mads Nikolajsen. På mødet blev der overfor Ministeren redegjort for de lokale synspunkter på spørgsmålene. Ministeren redegjorde for de statslige hensyn, der vil indgå i beslutningen om afgrænsning af statens engagement i letbaneprojektet. Ministeren gav på baggrund heraf tilsagn om, at Ministeren i løbet af september vil være klar med et udspil til, hvordan staten vil indgå i projektet. På den baggrund afholdes fornyet møde med Ministeren senest medio oktober 2010.

Transportministeren svarer Bestyrelsesformandens brev om koordinering mellem bus og tog

- ./ Bestyrelsesformanden sendte 8. juli 2010 et brev til Transportministeren med en opfordring til bedre koordinering mellem busser og togs køreplaner. I vedlagte svar af 16. august 2010 fra Transportministeren vedrørende koordinering af bus og tog udtrykker ministeren enighed i opfordringen og vil lade det indgå i det igangværende arbejde med evaluering af lov om trafikselskaber.

Forslag til lov om tilladelser til offentlig servicetrafik (EP-tilladelser)

- ./ Trafikstyrelsen har 5. august 2010 sendt et lovforslag i høring, hvorefter tilladelse til offentlig servicetrafik med mindre vogne (EP-tilladelser) vil blive flyttet fra busloven til taxiloven. Foreningen Trafikselskaberne i Danmark har på vegne af trafikselskaberne afgivet høringssvar. Trafikselskaberne i Danmarks høringssvar om tilladelser til offentlig servicetrafik vedlægges. Trafikselskaberne i Danmark er enig i dele af lovforslaget men gør opmærksom på, at forslaget om, at kommunerne kan sætte begrænsninger på an-

tallet af tilladelser til offentlig servicetrafik vil kunne begrænse konkurrencen og medføre højere priser. Trafikselskaberne i Danmark opfordrer til, at KL sandsynliggør, at der er behov for denne mulighed for begrænsning, og at det vil bidrage til at løse problemer for taxi i tyndt befolkede områder. Desuden opfordrer Trafikselskaberne i Danmark til, at kommunerne i så fald skal høre trafikselskaberne, inden de begrænser antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, da trafikselskaberne udbyder den pågældende trafik og har mulighed for at vurdere betydningen for konkurrencen. KLs, Danske Regioners, Danske Busvognmænds og DIs høringssvar til lovforslaget findes som baggrundsbilag på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Seminar for medlemmer af bestyrelserne for de danske trafikselskaber

18. og 19. august 2010 blev der afholdt seminar for bestyrelsesmedlemmerne i de danske trafikselskaber. Midttrafiks bestyrelse deltog med 9 medlemmer (heraf 1 suppleant) og direktøren. På mødet blev der bl.a. drøftet de seneste erfaringer fra Sverige, Bus og Tog samarbejdet, roadpricing, kundernes og vognmændenes synsvinkel, fælles kommunikation fra trafikselskaberne, kommunerne og regionernes synsvinkel samt fremtidens vækst i kollektiv trafik. Ud over bestyrelsesmedlemmerne og trafikdirektørerne deltog transportministeren under et punkt samt repræsentanter fra KL, Danske Regioner, en privat vognmand, Rejseplanen, svenske trafikselskaber m.fl. De anvendte dias fra mødet er sendt til mødedeltagerne.

Begæring om aktindsigt

Ekstra Bladet har i mail af 12. august 2010 bedt om aktindsigt i samtlige dokumenter/bilag, der indeholder oplysninger om repræsentation for bestyrelsen og direktionen i Midttrafik i perioden 1. januar 2007 til dags dato. Ekstra Bladet præciserede, at ved repræsentation menes alle udgifter i forbindelse med møder, arrangementer, rejser og lignende. De øvrige trafikselskaber har fået en tilsvarende henvendelse. Midttrafiks administration har samlet brugt ca. 1 uges arbejde på at fremfinde samtlige bilag for at imødekomme anmodningen og har svaret i mail af 20. august 2010. Bilagene viser, at Bestyrelsen for Midttrafik og Direktionen har haft et lavt forbrug til møder, arrangementer, rejser og lignende.

Ombudsmanden tager ikke FOA Århus klage over om ytringsfrihed i Midttrafik op

FOA Århus har 21. juni 2010 indklaget Midttrafik til ombudsmanden med påstanden om, at Midttrafik har krænket en medarbejders ytringsfrihed i forbindelse med, at pågældende har udtalt sig kritisk i pressen om Midttrafiks konduiteregler.

Ombudsmanden har i brev af 30. august 2010 meddelt, at han ikke ønsker at forfølge sagen. Til grund for beslutningen har han lagt, at det af sagens dokumenter fremgår, at alle medarbejdere og ledere i Midttrafik frit kan udtale sig til offentligheden – også kritisk - uden negative konsekvenser for pågældende."

./ Ombudsmandens brev vedlægges.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- svar af 16. august 2010 fra Transportministeren vedrørende koordinering af bus og tog
- Trafikselskaberne i Danmarks høringssvar om tilladelser til offentlig servicetrafik
- Ombudsmandens brev

1-00-1-10

13. Eventuelt