



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

17. december 2010 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Udbud af bybuskørsel i Århus, Midttrafiks 25. udbud. Tildeling efter pris og andre parametre uden incitamentsordninger fra kontraktstart	1
2	Overenskomstforhold for chauffører m.fl. ved det andet udbud af bybuskørsel i Århus. Midttrafiks 25. udbud.	3
3	Etablering af et serviceselskab ved Busselskabet Århus Sporveje	6
4	Afgivelse af kontroltilbud ved udbud af buskørsel i Århus, Skanderborg og Horsens	8
5	Buskørsel på en række ferie- og fridage	10
6	Tidsplan for Midttrafiks budget 2012	13
7	Orientering om erhvervskort	14
8	Orientering om statens trafikaftale "Bedre Mobilitet"	16
9	Orientering om status for regionale effektiviseringer	18
10	Orientering om sammenligning af trafikalskabernes udgifter til administration og fællesudgifter	20
11	Orientering om gratiskørsel i Randers på grund af snevejr	21
12	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	22
13	Eventuelt	27

1-23-4-202-24-10

1. Udbud af bybuskørsel i Århus, Midttrafiks 25. udbud. Tildeling efter pris og andre parametre uden incitamentsordninger fra kontraktstart

Resumé

Midttrafiks bestyrelse besluttede 10. september 2010, at 25. udbud skal gennemføres med tildeling efter kriteriet: "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud". Endvidere blev det besluttet at drøfte med Århus Kommune, om der skal indarbejdes incitamentsordninger i udbuddet. Det foreslås, hvilke karakterer og vægte der skal anvendes ved tildelingen, og at der ikke fra kontraktstart indarbejdes incitamentsordninger i dette udbud.

Sagsfremstilling

Med tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" vil der ved valg af tilbud, ud over prisen, blive lagt vægt på driftskvalitet, buskvalitet, fysisk miljø og arbejdsmiljø.

Karakterer og vægte i tildelingsmodellen

Efter drøftelse med Århus Kommune foreslås det, at karakteren 100 gives til det billigste tilbud og eksempelvis 85, hvis prisen er 15 % højere end det billigste tilbud. Endvidere foreslås det, at der gives karakterer mellem 80 og 100 for hver af de andre parametre. Endelig foreslås det, at parametrene vægtes således:

Pris	60 %
Driftskvalitet	15 %
Buskvalitet	15 %
Fysisk miljø	7 %
Arbejdsmiljø	3 %

Modellen vil eksempelvis betyde, at et tilbud, som på alle andre parametre end prisen får karakteren 95, vil blive valgt frem for et tilbud, som på alle andre parametre end prisen får karakteren 85, selv om det første tilbud er 6½ % dyrere end det andet.

Ingen incitamentsordninger vedrørende brændstofforbrug og euronorm

Samtidig foreslås det efter drøftelse med Århus Kommune, at der ved parameteren fysisk miljø lægges vægt på, at busselskabet indsætter så miljøvenlige busser som muligt, hvor en miljøvenlig bus bl.a. defineres som en bus med et lavt brændstofforbrug og en høj euronorm (lave røggasemissioner). Herudover vægter miljøhensyn på anlægget (fx genbrugsvand, vaskemidler osv.).

På denne baggrund vil det ikke give nogen mening at indarbejde incitamentsordninger, som er baseret på bussernes brændstofforbrug og euronorm, i dette udbud. Sådanne ordninger blev indarbejdet i Midttrafiks seneste udbud af bybuskørsel i Randers, Herning og Skive, hvor tildelingen skete efter kriteriet "Laveste pris".

Eventuel incitamentsordning efter antal passagerer

Som en mulig incitamentsordning i 25. udbud kan der peges på en ordning, hvor betalingen til busselskabet gøres afhængig af passagerantallet.

I de nye kontrakter, der er trådt i kraft i Randers og Herning i januar hhv. juni 2010, ydes en merbetaling til busselskabet, såfremt passagerantallet stiger i forhold til basisåret. Basisåret er 2010 i Randers og 2011 i Herning. Merbetalingen svarer til ca. halvdel af gennemsnitsindtægten pr. ekstra passager.

Til forskel fra Randers og Herning omfatter udbuddet i Århus kun en del af bybuskørslen i kommunen. Derfor vil der i Århus ikke være samme afhængighed mellem passagerantallet i den udbudte kørsel og busselskabets indsats, som der er i Randers og Herning.

Bl.a. på denne baggrund foreslås det efter drøftelse med Århus Kommune, at der ikke indarbejdes en tilsvarende passagerincitamentsmodel i dette udbud.

Generel forpligtelse til at forhandle om incitamentsordninger

Det foreslås, at udbudsvilkårene og kontrakten udformes således, at det valgte busselskab generelt forpligtes til at indgå i forhandlinger om indførelse af incitamentsaftaler fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Det er en normal bestemmelse i Midttrafiks kontrakter.

Direktøren indstiller,

at administrationens forslag godkendes.

1-23-4-202-24-10

2. Overenskomstforhold for chauffører m.fl. ved det andet udbud af bybuskørsel i Århus. Midttrafiks 25. udbud.

Resumé

Midttrafik har ført drøftelser med 3F og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) om overenskomstvilkår for chauffører i forbindelse med det kommende udbud af bybuskørsel i Århus, Midttrafiks 25. udbud. Resultatet er blevet et forslag, som AKT og 3F er enige om. Bestyrelsen anmodes om at tage stilling til de i sagsfremstillingen indeholdte forslag fra administrationen, hvorefter forslaget fra AKT og 3F er suppleret med en overgangsordning.

Sagsfremstilling

De overenskomstansatte chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje (BÅS) er omfattet af en særlig overenskomst mellem 3F og Kommunernes Landsforening (KL). Denne overenskomst gælder kun for chauffører ved BÅS.

For chaufførerne ved andre busselskaber uden for hovedstadsområdet gælder Landsoverenskomsten mellem 3F og AKT. Landsoverenskomsten gælder også chaufførerne ved de private busselskaber i Århus. I Hovedstadsområdet gælder Tillægsoverenskomsten mellem 3F og AKT.

Sammenligning af de tre overenskomster

De tre overenskomster er forskellige med hensyn til såvel løn- og pensionsvilkår som arbejdstidsregler og andre bestemmelser.

Ved det første udbud af bybuskørsel i Århus i 2007/08 blev det skønnet, at forholdet mellem omkostninger for arbejdsgiverne kunne opgøres således:

Landsoverenskomsten:	100
Tillægsoverenskomsten, stedtillæg 2:	108
Tillægsoverenskomsten, stedtillæg 4:	110
Tillægsoverenskomsten, stedtillæg 6:	113
KL-overenskomsten:	118

KL-overenskomsten var dyrest - især på grund af en ekstra ferieuge og andre arbejdstidsregler.

Målt i lønkroner for chaufførerne blev det skønnet, at der næsten ingen forskel var mellem KL-overenskomsten og Tillægsoverenskomsten for stedtillægsområde 2 – 4, afhængigt af anciennitet.

Forskellene mellem de tre overenskomster skønnes at være nogenlunde de samme nu.

Virksomhedsoverdragelsesloven

Ifølge Virksomhedsoverdragelsesloven (VOL) skal den gældende overenskomst følges for overtagne chauffører, indtil overenskomsten udløber (VOL-perioden).

Den gældende overenskomst mellem 3F og KL udløber 31. marts 2011. Det vil sige, inden en ny kontrakt starter 12. februar 2012 – og inden tilbudsfristen, der efter tidsplanen er 11. august 2011. Indholdet af en ny overenskomst mellem 3F og KL kan derfor næppe komme med i udbudsmaterialet, der forventes offentliggjort i april 2011. Men det kan tages med i et retteslesblad således, at busselskaberne kan nå at tage hensyn til det i deres tilbudsberregning.

Længden af en ny overenskomst mellem 3F og KL kendes heller ikke nu. Den bliver formentlig 2, eller 3 år. VOL-perioden for overtagne chauffører efter 25. udbud bliver i så fald ca. 1 eller 2 år fra kontraktstart i februar 2012. Også denne usikkerhed forventes at være afklaret således, at busselskaberne kan tage det med i deres tilbudsberregning.

Forlængelse af VOL-perioden ved det første udbud

I det første udbud af bybuskørsel i Århus blev VOL-perioden forlænget. I udbuddet blev det således bestemt, at overenskomsten mellem 3F og KL for overtagne chaufførers vedkommende skulle følges i hele den ordinære kontraktperiode på 7½ år, selvom overenskomsten kun var gældende i 16 måneder fra kontraktstart i december 2008 til 31. marts 2011.

Konstruktionen blev imidlertid ikke afprøvet; udbuddet blev annulleret, da kontroltilbudet fra Århus Sporveje blev valgt som det økonomisk mest fordelagtige for Midttrafik.

Kritik af at forlænge VOL-perioden

De private busselskaber og AKT var ret kritiske over for forlængelsen af VOL-perioden i det første udbud. Kritikken gik især på, at et privat busselskab i hele kontraktperioden på den måde blev tvunget til at følge en overenskomst, som KL styrer – altså helt uden for de private busselskabers og AKT's indflydelse.

Drøftelser med 3F og AKT om en alternativ løsning

Midttrafik har ført drøftelser med AKT og 3F for at finde en løsning, der imødekommer den kritik, som AKT fremførte mod modellen fra det første udbud, og som 3F principielt har vist forståelse for.

AKT og 3F's forslag

AKT og 3F er vendt tilbage med følgende forslag:

- Vilkår svarende til overenskomsten mellem 3F og KL skal gælde for overtagne chauffører, indtil overenskomstens udløb (VOL-perioden)
- Vilkår svarende til Tillægsoverenskomsten, stedtillægsområde 4, skal gælde for nyansatte fra kontraktstart - og for overtagne chauffører efter VOL-perioden

AKT og 3F har endvidere drøftet, om der efter VOL-periodens udløb skal ydes et overgangstillæg til de overtagne chauffører til hel eller delvis udligning af forskellen mellem den private og den offentlige overenskomst. Dette har parterne dog ikke kunnet nå til enighed om.

Administrationens forslag

AKT og 3F's forslag er blevet drøftet i den følgegruppe, som Midttrafik og Århus Kommune har nedsat omkring udbuddet af bybuskørsel i Århus.

Administrationen foreslår på denne baggrund, at forslaget fra AKT og 3F indbygges i det kommende udbud af bybuskørsel i Århus.

Endvidere foreslår administrationen, at der efter udløbet af VOL-perioden ydes et tillæg til de overdragne chauffører til delvis kompensation for ændrede arbejdstidsregler mv. ved overgang fra den offentlige til den private overenskomst. Overgangstillægget foreslås ydet som et fast tillæg på 800 kr. pr. overdraget chauffør pr. måned, således at det ophører ved udløbet af den ordinære kontraktperiode på 8 år.

Direktøren indstiller,

at administrationens forslag godkendes.

1-00-4-10

3. Etablering af et serviceselskab ved Busselskabet Århus Sporveje

Resumé

Busselskabet Århus Sporveje (BÅS) ønsker, at der etableres serviceselskaber som datterselskaber under BÅS. Baggrunden er de ændrede regler om moms ved cross border leasing af busser fra 1. januar 2010. Ændringen har fået flere private busselskaber til at benytte en model med intern leasing gennem egne leasingsselskaber. Herved kan der opnås delvis momsfritagelse. BÅS ønsker at få samme mulighed for at kunne konkurrere på lige finansieringsvilkår. Midttrafik har forelagt sagen for Transportministeriet.

Sagsfremstilling

En ændring af momslovgivningen har medført, at det siden 1. januar 2010 ikke har været muligt at hjemsege moms fra Tyskland i forbindelse med leasing af busser. Dermed er det ikke længere fordelagtigt at lease busserne i Tyskland (cross border leasing). En praksis der blev udbredt blandt de private busselskaber i midten af 1990'erne, og som også BÅS har brugt fra 2004. De private busselskaber er efter lovændringen begyndt at anvende intern leasing, hvorved der kan opnås en delvis momsbesparelse.

BÅS ønsker af konkurrencemæssige grunde at benytte intern leasing på samme måde som de private busselskaber. Herved kan omkostningerne og priserne nedsættes 1 – 2 %. Det forudsætter, at BÅS får lov til at oprette et eller flere datterselskaber, som ejer busserne og leaser dem videre til BÅS. Teknisk skal der oprettes et selskab i hvert kalenderår, hvori der anskaffes busser.

Intern leasing

- ./. Modellen for intern leasing og effekterne heraf har BÅS beskrevet i vedlagte notat af 28. oktober 2010 om økonomisk fordel ved intern contra ekstern leasing.
- ./. BÅS har endvidere indhentet en ekstern juridisk vurdering af modellen ligesom BÅS' revisor har udtalt sig positivt om modellen. Revisionens notat af 29. oktober 2010 om moms ved placering af busser i datterselskab og ekstern juridisk vurdering af 22. september 2010 vedlægges.

Midttrafik har anmodet Transportministeriet om eventuelle bemærkninger til modellen. Resultatet heraf forventes at kunne fremlægges på bestyrelsesmødet.

Direktøren indstiller,

at Busselskabet Århus Sporveje får mulighed for at etablere serviceselskaber med henblik på intern leasing under de vilkår, Transportministeriet måtte stille.

Bilag

- notat af 28. oktober 2010 om økonomisk fordel ved intern contra ekstern leasing
- Revisionens notat af 29. oktober 2010 om moms ved placering af busser i datterselskab
- ekstern juridisk vurdering af 22. september 2010

1-00-4-10

4. Afgivelse af kontroltilbud ved udbud af buskørsel i Århus, Skanderborg og Horsens

Resumé

Busselskabet Århus Sporveje (BÅS) ønsker at afgive kontroltilbud ved udbud af buskørsel i Århus, Skanderborg og Horsens. Formålet er en styrkelse eller konsolidering af BÅS' konkurrenceevne. Administrationen vurderer, at sådanne tilbud lovligt kan afgives efter de herom gældende regler. BÅS har sendt spørgsmålet til ekstern juridisk vurdering. Administrationen foreslår, at Bestyrelsen stiller krav om, at BÅS aflægger selvstændigt regnskab for hver enkelt kontrakt, BÅS måtte opnå ved valg af kontroltilbud, og at Midttrafik kan opsig kontrakterne og foretage genudbud, såfremt erfaringerne taler herfor.

Sagsfremstilling

Busselskabet Århus Sporveje (BÅS) afgav kontroltilbud ved Midttrafiks første udbud af bybuskørsel i Århus. Dette tilbud blev vurderet som værende det bedste og derfor valgt. Bestyrelsen besluttede, at BÅS skal aflægge selvstændigt regnskab for den vundne kørsel, og at Midttrafik kan opsig kontrakten om kørslen og genudbyde denne, såfremt erfaringerne taler herfor.

BÅS ønsker nu at afgive kontroltilbud ved Midttrafiks kommende udbud af buskørsel i Århus, Skanderborg og Horsens.

Formålet med kontroltilbud

BÅS' begrundelse for at afgive kontroltilbud er en forventning om, at kontrakter om sådan kørsel kan medvirke til en konsolidering eller styrkelse af BÅS' konkurrenceevne. Samtidig peger BÅS på en risiko for tab af konkurrenceevne, såfremt selskabet ikke genvinder egen kørsel i Århus eller opnår kontrakt på ny kørsel uden for Århus.

Juridisk vurdering

Administrationen er af den opfattelse, at BÅS lovligt kan afgive kontroltilbud på kørsel, som Midttrafik sender i udbud, idet kontroltilbuddene selvfølgelig skal beregnes og afgives efter de herom gældende regler og principper i bekendtgørelse nr. 607 af 24. juni 2008 om kommuners og regioners beregning af kontroltilbud.

BÅS har endvidere anmodet om en ekstern juridisk vurdering af spørgsmålet. Tina Braad fra advokatfirmaet Holst, Århus, har udtalt, "at BÅS som en del af Midttrafik lovligt kan afgive kontroltilbud i forbindelse med Midttrafiks udbud af busruter".

Kontraktforbehold

Som ved det første udbud af bybuskørsel i Århus foreslår administrationen, at Midttrafik kræver, at BÅS skal aflægge selvstændigt regnskab for hver enkelt kontrakt, som BÅS måtte opnå ved valg af kontroltilbud, og at Midttrafik kan opsig kontrakterne og foretage genudbud, såfremt erfaringerne taler herfor.

Efter administrationens opfattelse skal dette ses i sammenhæng med det angivne formål med afgivelse af kontroltilbud.

Administrationen foreslår, at BÅS kan afgive kontroltilbud på kørsel i Århus, Skanderborg og Horsens under de ovenfor angivne vilkår.

Direktøren indstiller,

at administrationens forslag godkendes.

1-30-75-1-38-10

5. Buskørsel på en række ferie- og fridage

Resumé

Mange bestillere har udtrykt ønske om at finde besparelser indenfor den kollektive trafik. Derfor har Midttrafik gennemført en høring om et forslag, til at ændre kørslen på en række dage fra almindelig hverdagskørsel til lørdags eller søndagskørsel. De berørte dage er nogle hvor en lang række medarbejdere holder fri eller ferie, og hvor skoler og uddannelsessteder holder lukket. Konkret drejer det sig om fredag efter Kr. Himmelfartsdag, 3 dage op til påske og hverdagene mellem jul og nytår.

Baggrunden for forslaget er primært tilkendegivelser fra vognmænd og chauffører, der har oplyst at en række ruter på de pågældende dage har meget få kunder. Derfor vil der kunne hentes besparelser på den kollektive trafik disse dage, uden at det berører så mange kunder som tilfældet er i forbindelse med mere generelle besparelser. Besparelsen ved at ændre en kørsel fra en hverdagskøreplan til en lørdags- eller søndagskøreplan er på 1 – 1,1 mio. kr. i hele Midttrafiks område. Ændres alle de foreslåede dage, vil der være tale om en besparelse i størrelsesorden 8 mio. kr.

På baggrund af høringen foreslås det at kørslen fredag efter Kr. Himmelfartsdag samt kørslen på hverdage mellem jul og nytår generelt ændres til lørdagskørsel.

Samtidig foreslås det at kørslen Grundlovsdag, 24/12 og 31/12 køres efter søndagskøreplan.

Sagen blev første gang behandlet på Bestyrelsesmødet 5. november 2010, hvor sagen blev udsat.

Sagsfremstilling

- ./.
- Midttrafik har sendt et forslag om ændring af kørslen fredag efter Kr. Himmelfartsdag, dagene op til påske samt hverdagene mellem jul og nytår til kommuner og busselskaber. Forslaget går ud på at ændre kørslen fra hverdagskørsel til enten lørdags- eller søndagskørsel. En sammenfatning af høringssvarene vedrørende forslaget om semi-fridage er vedlagt som bilag.

Forslaget er desuden drøftet på et kvalitetsudvalgsmøde i Midttrafik med deltagelse af busselskaber og chauffører. På dette møde var der positive tilkendegivelser, da det var vurderingen, at der på en lang række ruter var meget få kunder, da skoler og uddannelsesinstitutioner var lukkede og mange pendlere havde fri/ferie.

Kun få busselskaber har besvaret den skriftlige høring. Busselskabet Århus Sporveje påpeger et muligt problem i Århus, et andet selskab finder, at det er en god ide, mens et tredje selskab også nævner muligheden for i højere grad at anvende mindre busser. Høringssvarene fra bestillerne har et blandet indhold. Generelt er der forståelse for forslaget hos størstedelen af bestillerne, men der er også mange forskellige forslag til, hvil-

ke dage der skal være omfattet, og hvorvidt kørslen så skal gennemføres som lørdags- eller søndagskøreplan.

Generelt er forskellen på lørdagskøreplanen og søndagskøreplanen, at den lokale bybus- trafik er bedre om lørdagen end om søndagen – af hensyn til de indkøbsrejsende, mens den regionale trafik – og især X-bus – er bedre om søndagen end om lørdagen – af hensyn til de besøgsrejsende.

På baggrund af de forskellige svar foreslås det, at der i den køreplan, der træder i kraft til sommer 2011, som forsøg køres efter lørdagskøreplan på fredagen efter Kr. Himmelfartsdag samt dagene mellem jul og nytår. Forslaget er begrundet i, at der er tale om indkøbsdage, hvorfor der i videst muligt omfang bør tages hensyn til de indkøbsrejsende.

Flere bestillere har påpeget, at det er uheldigt at der ikke findes passagertællinger fra de berørte dage. Derfor foreslås det i første omgang at gennemføre ændringen som et forsøg, der evalueres i løbet af køreplanperioden – og evt. rettes til efterfølgende år. Samtidig vil Midttrafik gennemføre stikprøvetællinger på de pågældende dage – første gang mellem jul og nytår 2010.

Busselskabet Århus Sporveje påpeger at en ændring i Århus kan være problematisk, da mange mennesker efter selskabets opfattelse ikke vil blive betjent tilfredsstillende. Da det i forvejen er Århus Kommune, der planlægger bybuskørslen i Århus, foreslås det, at Århus Kommune selv beslutter, om man ønsker at køre alle dagene efter hverdagskøreplan. I kommunens høringssvar har man tiltrådt, at dagene køres efter lørdagskøreplan. Samtidig foreslås det, at de regionale ruter, der indgår som en del af Trafikplan Århus følger den beslutning, der træffes i Århus Kommune.

Forsøget vil blive evalueret i løbet af køreplanåret 2011 – 2012, med henblik på en vurdering af, om det giver problemer at køre efter lørdagskøreplan. Evalueringen vil også omfatte muligheden for også at lade dagene op til påske køre som lørdag.

I forbindelse med forslagens eventuelle gennemførelse vil der blive gjort en særlig kommunikationsindsats for at forklare den ændrede kørsel overfor kunderne. Samtidig er der i valg af løsningsforslag lagt vægt på, at det skal være rimeligt nemt for kunderne at forstå, hvordan busserne kører. Derfor er der fx ikke valgt model, hvor nogle dage køres som lørdag – og andre som søndag.

En gennemførelse af forslaget vil medføre en samlet besparelse for bestillerne i størrelsesorden 5 mio. kr. i køreplanåret 2011 – 2012.

Samtidig foreslås det, at kørslen Grundlovsdag, 24. december og 31. december harmoniseres i Midttrafik, så de fremadrettet gennemføres efter søndagskøreplan. Også her er høringssvarene forskellige, men Midttrafik foreslår en simpel model, der efter Midttrafiks opfattelse er tilpasset kundeunderlaget, som disse dage primært er besøgsrejsende, da de fleste forretninger har lukket.

Enkelte høringssvar har nævnt, at der muligvis kan være undervisning eller eksamen på ungdomsuddannelser på Grundlovsdag og/eller fredag efter Kr. Himmelfartsdag. Hvis det er tilfældet, vil der blive etableret særlig kørsel til disse formål, efter aftale med bestillere og uddannelsessteder.

Vedtages forslaget, vil Midttrafik gå i nærmere dialog med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, for at harmonisere kørslen på tværs af regionsgrænserne de pågældende dage.

Direktøren indstiller,

- at** kørslen fredag efter Kr. Himmelfartsdag og på hverdagene mellem jul og nytår i køreplanåret 2011 – 2012 gennemføres efter lørdagskøreplan.
- at** Århus Kommune anmodes om at tage stilling til hvordan kørslen gennemføres i Århus.
- at** kørslen Grundlovsdag, 24. december og 31. december gennemføres efter søndagskøreplan.
- at** forsøget evalueres i løbet af køreplanperioden 2011 – 2012

Bilag

- sammenfatning af høringsvarene vedrørende forslaget om semi-fridage

1-21-2-10

6. Tidsplan for Midttrafiks budget 2012

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2012.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har lavet vedlagte forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2012.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2012 følger samme procedure som for budget 2011.

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 for 2012 godkendes.

Bilag

- forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2012

1-25-10-1-08

7. Orientering om erhvervskort

Resumé

Bestyrelsen besluttede i 2008 at give arbejdsgivere i Midtjylland mulighed for, at Midttrafik leverer et erhvervskort til dem. Erhvervskortet er et periodekort, som arbejdsgiveren kan tilbyde sine medarbejdere via bruttolønsfinansieringsordningen. Der er solgt erhvervskort for 3,6 mio. kr. i 2010. Midttrafik vil indgå i et landsdækkende samarbejde i 2011.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede i 2008 at give arbejdsgivere i Midtjylland mulighed for, at Midttrafik leverer et erhvervskort til dem. Erhvervskortet er et periodekort, som arbejdsgiveren kan tilbyde sine medarbejdere via bruttolønsfinansieringsordningen. Udgiften til kortet bliver fratrukket bruttolønnen og den kollektive trafik bliver 30-50 % billigere for medarbejderen.

Kortet kan bruges i Midttrafiks område på strækningen mellem medarbejderens hjem og arbejde.

Fordele for virksomheden

Virksomheden kan tilbyde et personalegode til glæde for alle medarbejdere - både nuværende og kommende. Samtidig er ordningen nem at administrere for virksomheden. Virksomheden er køber af kortet, og medarbejderen er brugeren af kortet.

Fordele for medarbejderen

Erhvervskortet kan give kontante besparelser, både fordi kortet købes med en rabat på 11,3% i forhold til normalprisen på et periodekort, og fordi beløbet trækkes fra lønnen før skat. Samtidig giver turen mulighed for at arbejde undervejs eller læse avisen...

Medarbejdere, som dagligt har mere end 24 kilometer til og fra arbejde, har efter gældende regler automatisk et befordringsfradrag, uanset hvilket befordringsmiddel, de anvender. Har man mindre end 24 kilometer, har man intet fradrag, men må selv betale sin transport. For disse medarbejdere vil et Erhvervskort ubetinget være en fordel.

Har man mere end 24 kilometer til og fra arbejde – og ønsker at bruge Erhvervskortet – skal man give afkald på befordringsfradraget, men man kan stadig opnå kontante fordele, afhængig af skatteprocent og afstand til arbejde.

Privat brug af Erhvervskortet

Der findes ingen love eller regler om privat brug af Erhvervskortet. Men efter almindelig praksis vil privatforbrug blive beskattet, hvis det "i væsentligt omfang" anvendes til privat befordring.

Aftale om erhvervskort

Midttrafik indgår kontrakt med interesserede arbejdsgivere. For hver medarbejder i ordningen skal der udfyldes et bestillingsskema. Derefter sender Midttrafik de nye Erhvervskort i løbet af 10 hverdage.

Erhvervskortet er personligt og udstedes til de zoner, medarbejderen skal krydse mellem arbejde og hjem. Gyldigheden er seks eller tolv måneder. Hvis kunden ønsker at bruge tog på tværs af takstgrænserne, skal erhvervskortet købes hos Arriva eller DSB.

Hvis medarbejderens ansættelse ophører før Erhvervskortets udløbsdato, kan kortet refunderes til virksomheden. Den ekstra rabat vil så bortfalde.

Udbredelse

I 2010 har Midttrafik solgt erhvervskort for 3,6 mio. kr. fordelt på 62 arbejdspladser, herunder Favrskov, Hedensted, Herning, Ikast-Brande, Skanderborg og Århus kommuner samt Region Midtjylland. 927 personer har i alt fået udstedt et erhvervskort.

I 2010 har Midttrafik deltaget i 2 personalemesser.

Midttrafik står altid til rådighed for at rådgive interesserede virksomheder i at tilbyde erhvervskortet til deres medarbejdere.

Det er vanskeligt at få aftaler med større virksomheder der har afdelinger flere steder i Danmark. De ønsker ikke, at have aftaler med flere forskellige trafiksselskaber. I løbet af foråret 2011 forventer Midttrafik at indgå i et landsdækkende samarbejde om Erhvervskort, som imødekommer disse virksomheder. Det betyder, at virksomhederne kan nøjes med at indgå én aftale, der dækker kollektiv trafik i hele landet. Kortene bestilles via en elektronisk portal, som videresender bestillingerne til det enkelte trafiksselskab/togoperatør. Virksomhederne nøjes med én aftale og trafiksselskaberne får hermed gavn af hinandens kunder.

Udviklingen af erhvervskortportalen støttes af puljemidler fra Trafikstyrelsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-10-70-1-09

8. Orientering om statens trafikaftale "Bedre Mobilitet"

Resumé

Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance har 26. november 2010 indgået en trafikaftale under navnet "Bedre Mobilitet", der bl.a. betyder tilførsel af midler til en række kollektiv trafikprojekter i Midtjylland.

Administrationen orienterer nærmere om aftalens konsekvenser for Midttrafik og kommunerne i Midttrafiks område.

Sagsfremstilling

Der er indgået en trafikaftale med flertallet af folketingets partier 26. november 2010. Med aftalen udmøntes i alt midler i transportpuljerne for 1,3 mia. kr.

Af aftalen fremgår, at parterne er enige om at afsætte yderligere 200 mio. kr. til letbanen i Århus. Baggrunden er, at VVM-undersøgelsen af etape 1 af letbaneprojektet i Århus viser et samlet anlægsbudget på 1,4 mia. kr. Parterne er samtidig enige om, at tilførsle yderligere 200 mio. kr. til puljen til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og Ring 3-korridoren i Hovedstadsområdet, når der er skaffet finansieringsmæssigt grundlag for det.

Endelig er aftaleparterne enige om, at staten indgår som mindretalsejer i et anlægsselskab til etablering af Letbanen sammen med Århus Kommune og Region Midtjylland. Samtidig overdrages Grenaabanen til et kommende letbaneselskab eller parterne bag, for at få en velfungerende letbaneløsning. Det bemærkes i aftalen, at det er hensigten, at staten ikke deltager i et driftsselskab af letbanen i Århus.

Trafikaftalen indeholder også udmøntning af de puljeansøgninger der er fremsendt til Trafikstyrelsens puljer til tiltag der kan øge antallet af buspassagerer og til bedre busfremkommelighed.

Midttrafik og ARRIVA Tog har fået imødekommet en ansøgning, der under navnet "Sammenhæng i Silkeborg" skal sikre realtidsinformation m.m. i bybusserne i Silkeborg. Projektet har fået et tilskud på 6,2 mio. kr., og er en videreudvikling af Midttrafiks og ARRIVA Togs fællesprojekt "Den Sammenhængende Rejse". Projektet giver mulighed for at sætte samme udstyr i bybusserne i Silkeborg, som der i forvejen er bevilget midler til i bybusserne i Herning.

En række kommuner har fået tilskud fra fremkommelighedspuljen.

Randers Kommune har fået tilsagn om 11,6 mio. kr. til bedre fremkommelighed på Centerringen i Randers, og 0,3 mio. kr. til et forprojekt om en strategi for busfremkommelighed i signalanlæg.

Herning Kommune har fået tilsagn om 0,2 mio. kr. til signaloptimering af 5 signalanlæg.

Silkeborg Kommune har fået tilsagn om 0,4 mio. kr. til et forprojekt om Silkeborg Trafik-terminal.

Endelig har Ikast-Brande Kommune fået tilsagn om 1,9 mio. kr. til et projekt om flytning af Nørre Snede Busterminal.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-804-17-08

9. Orientering om status for regionale effektiviseringer

Resumé

Administrationen orienterer om status for regionale effektiviseringer af buskørsel.

Midttrafiks administration har sammen med Region Midtjylland og alle kommuner, arbejdet med udmøntning af Regionsrådets beslutning af 29. september 2010, om effektivisering af det regionale busrutenet.

Med baggrund i dette arbejde, er der i november 2010 udsendt forslag til køreplaner til behandling i kommunerne i løbet af november-december 2010. Ud fra de svar, der modtages fra kommunerne, vil Midttrafik gennemføre en offentlig høring af køreplanforslagene i løbet af januar 2011.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration har på baggrund af beslutning i Regionsrådet og efter drøftelse med alle kommuner udarbejdet forslag til køreplaner gældende fra sommeren 2011.

Disse forslag behandles i løbet af november og december 2010 i kommunerne. Midttrafik gennemfører offentlig høring af køreplanerne i januar 2011.

Forslagene medfører en samlet besparelse for Region Midtjylland i størrelsesorden 31 mio. kr. Der er merudgifter for kommunerne i størrelsesorden 24 mio. kr. – hvoraf Region Midtjylland har tilkendegivet at man vil finansiere 11 mio. kr. i form af tilskud til minimumsbetjening på en række ruter.

Det økonomiske overslag er fortsat forbundet med en vis usikkerhed, da endelige køreplaner endnu ikke er udarbejdet og godkendt. Der kan derfor fortsat ske forrykninger i forhold til det økonomiske resultat.

- ./.
- Midttrafik har samtidig udarbejdet vedlagte oversigt over forventede ændringer med beskrivelse af konsekvenserne af forslagene for de enkelte ruter – og herunder hvor mange kunder der forventes berørt af ændringerne. Det må bemærkes, at forslagene ikke alle er endeligt godkendt af kommunerne.

Generelt viser opgørelsen af forslagene i vidt omfang tager hensyn til fortsat betjening af skoleelever og uddannelsessøgende, mens indskrænkninger primært finder sted på "tynde" tidspunkter – formiddag, aften og weekend. De væsentligste kørselsopgaver vil således fortsat blive løst – men mulighederne for at anvende kollektiv trafik begrænses på de tidspunkter, hvor der ikke er så mange kunder med. De konkrete ændringer i de enkelte kommuner afhænger i høj grad af kommunernes mulighed for at overtage det finansieringsmæssige ansvar for kørslen. Her er kommunernes muligheder forskellige.

Samtidig må det konstateres, at effektiviseringen vil medføre, at nogle kunder skal finde andre rejseveje, som måske indebærer skift – hvor der i dag er direkte forbindelser.

Forslagene indeholder også visse forbedringer. Fx skabes der forbindelse fra Holstebro til Karup Lufthavn. En række ruteudretninger vil også være forbedringer for nogle kunder, som kan komme hurtigere frem – mens andre kunder af samme årsag vil opleve forringelser som følge af færre busafgange eller længere afstand til stoppestederne.

Samlet er det Midttrafiks vurdering, at de forringelser, kunderne vil opleve, slet ikke har det omfang, som der var lagt op til da forslaget blev introduceret. Den tætte og langvarige dialog med kommuner og Region har således medført et samlet forslag, der set med kundemæssige øjne er bedre end det, der oprindeligt var lagt frem. Det betyder ikke, at der ikke er kunder, der vil blive berørt af ændringerne. Det er der, og Midttrafik vil i forbindelse med idriftsættelsen af de nye køreplaner til sommer 2011 sikre en åben kommunikation om ændringerne – også således at det beskrives, hvor forringelserne finder sted og hvilke alternative muligheder for kollektiv transport, der er.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigt over forventede ændringer

1-22-2-09

10. Orientering om sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til administration og fællesudgifter

Resumé

Trafikstyrelsen har offentliggjort sin rapport med sammenligning af nøgletal fra de danske trafiksekskaber på baggrund af regnskab 2009.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene for de danske trafiksekskaber. Rapporten baseret på regnskab 2009 er netop offentliggjort.

./ I vedlagte sammenligning af udgifter til administration og fællesudgifter 2009 præsenteres nøgletallene for trafiksekskaberne.

Bestyrelsen har tidligere fået en tilsvarende sammenligning af nøgletallene for 2008, bl.a. på mødet i Bestyrelsen 10. september 2010.

Nøgletallene for 2009 viser, at Midttrafik også i 2009 bruger den laveste andel af sine samlede udgifter til administration og personale samt salgsudgifter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- sammenligning af udgifter til administration og fællesudgifter 2009

1-25-4-08

11. Orientering om gratiskørsel i Randers på grund af snevej

Resumé

I dagene 26.-28. november 2010 (fredag til søndag), blev der indført gratis buskørsel i bybusserne i Randers og gratis kørsel på ruterne 13, 14, 15, 16 og 21. Randers Kommune kontaktede 26. november 2010 om formiddagen Midttrafik med ønsket om at indføre gratis kørsel med øjeblikkelig virkning. Henvendelsen skyldtes det aktuelle snevejr, som gav store forstyrrelser af bybuskørslen. Samtidig med at tilbyde gratis transport i busserne ville Randers Kommune opfordre bilisterne til at undlade at køre i bil ind til byen.

Sagsfremstilling

Midttrafik og Randers kommune aftalte fredag 26. november 2010, at der med øjeblikkelig virkning blev indført gratis transport i bybusserne og oplandsruterne. Midttrafik godkendte gratis transport, da det kun gjaldt ruter, som Randers Kommune finansierer. Midttrafik meddelte, at de regionale busruter ikke kunne indgå i ordningen, fordi regionen derved ville miste indtægter.

Evaluerings.

Fra beslutningen blev taget i Midttrafik til kunderne fik gratis buskørsel i busserne, gik der ikke lang tid. Busselskabet Nobina, som udfører bybuskørslen i Randers, ringede rundt til samtlige chauffører på ruterne og informerede dermed alle chauffører samtidigt og meget hurtigt. Alle kunder i busserne fik dermed på næsten samme tidspunkt information om, at der var indført gratis buskørsel.

Busselskabet fortæller, at chaufførerne var glade for ordningen. Gratis kørsel betød, at chaufførerne bedre kunne koncentrere sig om kørslen i snevejret, når de ikke samtidig skulle billettere kunderne. Selskabets chauffører efterlyser dog en bedre snerydning og peger især på rydning omkring stoppestederne, hvor det er vanskeligt at komme ind og ud på grund af snedynger.

Kunderne har reageret positivt over den hurtige indførelse af gratis buskørsel. Nogle buschauffører giver udtryk for, at der var flere med busserne end normalt. Andre chauffører mener, at der var det samme antal kunder som normalt.

Det er vanskeligt at vurdere, om initiativet har medført flere kunder i busserne. Ved kraftigt snevejr vil flere kunder sikkert vælge bus i stedet for at køre i bil eller cykle. Det er svært at vurdere, om kunderne har valgt bussen, fordi der var gratis kørsel, eller fordi der var meget sne.

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 5. november 2010.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Pendlerrute Silkeborg – Århus N

Midttrafik etablerer 3. januar 2011 en ny pendlerrute fra Silkeborg til Århus Nord, med støtte fra Trafikstyrelsen. Ruten har 3 daglige afgange i hver retning. Kørslen udføres af Malling Turistbusser, og der indsættes helt nye busser. I forbindelse med bestyrelsesmødet er der mulighed for at besigtige en af de nye busser. Ruten vil blive en X-bus rute, med en komfortbus, der er indrettet med stillezone, arbejdsborde og internetadgang. Trafikstyrelsen har også bevilget midler til markedsføring af ruten. Dette vil primært ske via lokale medier i Silkeborg samt direkte markedsføringstiltag overfor ansatte på virksomheder og uddannelsessteder i Århus Nord.

Randers: Forsøg med hybridbus sparede masser af brændstof

I et par uger i september kørte Nobina en Volvo hybridbus som forsøg på forskellige bybuslinjer i Randers. Resultatet blev, at bussen med en kombination af diesel- og elmotor brugte over 35 % mindre diesel end tilsvarende nye, konventionelle busser, som kun har dieselmotor. Nobina Danmark A/S, som står for bybusserne i Randers, mener, at det er for tidligt at sige, om besparelserne på brændstof er store nok til, at det kan betale sig at købe en eller flere hybridbusser. En hybridbus er ca. 40 % dyrere i indkøb end en standard diesel bus. Ifølge producenten, Volvo, tjenes differencen dog ind på mindre dieselforbrug i bussens levetid.

Under alle omstændigheder er bussen et miljøvenligt alternativ, som er stort set lydløs, når den kører til og fra busstoppesteder og lyskryds, hvor elmotoren driver bussen frem. For miljøet er det mindre belastende, hvis der udledes færre partikler, og for busselskabet er der på årsplan tusindvis af kroner at spare på brændstof. Samtidig får busselskabet i visse udbud - bl.a. i Randers - en kontant belønning, hvis de bruger mindre diesel. I Danmark kører der hybridbusser i rutekørsel i København og Aalborg.

Erfaringerne fra bl.a. Randers vil Midttrafik bruge til at vurdere, hvordan man i fremtidige udbud af busruter kan belønne vognmænd og busselskaber for at tænke endnu mere miljørigtigt.

Transportministeren roser Den Sammenhængende Rejse

Silkeborg festede 22. november 2010, da Arriva både præsenterede nye tog - og samarbejdet med Midttrafik om Den Sammenhængende Rejse mellem Herning og Århus. På Silkeborg Station deltog indbudte gæster, herunder bestyrelsesmedlem Frank Borch-Olsen, samt tog- og buskunder i Arrivas Tog´s fejring af, at selskabet også de næste 8 år kører i Midt- og Vestjylland. Med transportminister Hans Chr. Schmidt i spidsen fik

gæsterne jazz, palmer, skoldhed kaffe og en rundvisning i et af de 12 helt nye Lint 41-tog.

Samtidig var dagen en god anledning til at præsentere det nye samarbejde mellem Midttrafik og Arriva, som er et projekt med arbejdstitlen "Den Sammenhængende Rejse", der skal gøre det nemmere at være bus- og togkunde i Midt- og Vestjylland. Målet er at få busser og tog til at spille bedre sammen end i dag, så de rejsende oplever rejsen som en helhed uden spildtid, når der skal skiftes mellem tog og bus. For at nå det mål vil Midttrafik og Arriva bl.a. arbejde sammen om fælles billetter, køreplanlægning og et call-center. Kunderne får også relevant rejseinformation på skærme i tog og busser.

De fleste rejsende ønsker kortere ventetid og en mere sammenhængende rejse, når man bruger både bus og tog. Det var noget, som transportministeren – med et glimt i øjet – bifaldt: "Det er jo almindelig sund fornuft. Der er ikke noget værre end at se bagenden af bussen, når man lige er ankommet med toget - eller at skifte for mange gange på rejsen" sagde Hans Chr. Schmidt, som roste det nye projekt.

Projektet omfatter togstrækningen Herning-Århus samt de af Midttrafiks busruter, der betjener stationerne i Herning, Silkeborg, Skanderborg, Viby J og Århus. Trafikstyrelsen støtter Den Sammenhængende Rejse med 20 millioner kr.

Den Sammenhængende Rejse er kun en arbejdstitel. Arriva og Midttrafik afholder derfor navnekonkurrence resten af året.

Togselskabet Arrivas nye kontrakt med Trafikstyrelsen træder i kraft 12. december 2010. Her indsættes bl.a. et eksprestog, REX, på strækningen mellem Herning og Århus. Det afkorter rejsetiden med et kvarter til 1 time og 18 minutter. De nye togsæt har i øvrigt flere stikkontakter til bærbare pc'ere og mobiltelefoner samt gratis internet adgang til alle. Arriva laver også trådløs internetadgang på udvalgte stationer. De ældre tog, som allerede kører, får en opgradering med flere siddepladser, større komfort og bedre indeklima.

Skjern/Tarm: 8-talsbussen kører snart sin sidste tur

27. oktober 2010 besluttede Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing-Skjern Kommune, at den såkaldte 8-talsbus mellem Skjern og Tarm ikke skal køre mere. Den nyoprettede bybuslinje 8 fik en kort levetid, fordi næsten ingen kunder bruger den. Den nedlægges fra og med 1. december 2010.

Skjern Bilen, som står for kørslen på linje 8, får en kompensation, fordi kontrakten siges op før tid.

Alternativet for buskunderne i Skjern og Tarm kan fremover være at køre med rute 41, 69, 307, 907X eller Arrivas tog mellem de to byer. En anden mulighed er Midttur, som er taxakørsel fra dør til dør. Prisen for kunder i Ringkøbing-Skjern Kommune er 14 kr. pr. km (dog minimum 70 kr. pr. tur).

Herning: Bybus køreplaner justeres i januar/februar 2011

Efter kritiske henvendelser fra bybuskunder i Herning er en arbejdsgruppe ved at forbedre systemet. Efter ønske fra Herning Kommune blev bybusnettet i Herning gennemgået og moderniseret. Midttrafik foreslog et nyt rutenet, som blev godkendt og trådte i kraft 27. juni 2010.

Busselskabet Arriva har overfor Midttrafik gjort opmærksom på, at der er færre kunder i bybusserne nu, men Midttrafik har ikke tællinger, som kan be- eller afkræfte, om kunderne er forsvundet i så stort omfang, som medierne har fremført. Salget af billetter kan dog tyde på, at der skete et fald i antallet af kunder i månederne efter omlægningen.

Formålet med det nye bybusnet er at skabe forbedringer i form af kortere rejsetid og et mere forståeligt rutenet. Midttrafik må erkende, at kunderne ikke har kunnet se alle disse forbedringer. Det bekræftes af de ca. 100 henvendelser, Midttrafik har modtaget, siden det nye bybusnet trådte i kraft. Nogle af dem er underskriftsindsamlinger med over 400 underskrifter.

I hovedtræk har kunderne skrevet om:

- Dårlig betjening af Gjellerup om morgenen og manglende forbindelse mod Tjørring
- Manglende betjening af HP Hansensvej/Butikstov med linje 1A og 1B til/fra Gullestrup
- Manglende betjening af Vestergade med linje 3 til/fra Snejbjerg
- Omvejskørsel via Messecentret med linje 4 til/fra Lind
- Dårligere betjening af den nordlige del af Tjørring
- Dårligere betjening af HC Ørstedesvej, Sjællandsgade og Holmparken
- Dårligere sammenhæng i rutenettet og længere ventetider
- For mange forskellige tider i løbet af dagen

Formålet med at køre på forskellige tidspunkter i løbet af dagen er at tilpasse kørslen efter trafikken. Når der er mest trafik i morgen- og eftermiddagstimerne, tager det også længere tid for busserne at køre linjen igennem. Det vil sige, at køreplanen er tilpasset de faktiske forhold.

De mange kritiske henvendelser tyder på, at det nye bybusnet generer rigtig mange kunder - og at der ikke kun er tale om en tilvænnning. Midttrafik har allerede drøftet de indkomne bemærkninger med Arriva og Herning Kommune. Der er enighed om, at køreplanerne skal ændres, så de mange af de indkomne kritiske bemærkninger kan imødekommes. De arbejder på, at de nye køreplaner skal gælde fra 30. januar 2011

Økonomi og rammer

Udbud af koordineret kørsel

Midttrafik udbyder hvert år koordineret kørsel med handicapkørsel, siddende patientkørsel og andre koordinerede kørselsformer. I 2010 gennemfører Midttrafik udbuddet sammen med Sydtrafik. Det drejer sig om ca. 800.000 ture årligt i alt - heraf ca. 620.000 ture i Midtjylland - til en forventet værdi af ca. 180 mio. kr. Både bus- og taxavognmænd kan byde på kørslen. I Midttrafiks koordinerede kørsel er der ca. 150 biler på gaden hver dag. Midttrafik har i øjeblikket aftaler med ca. 110 vognmænd i hele Midtjylland.

Det meste af udbuddet omfatter kørsel, hvor vognmændene ikke er garanteret kørsel. Vognene bruges, når det er hensigtsmæssigt. Alle vognmænd, der byder korrekt, får kontrakt.

Derudover ligger der i udbuddet 44 delaftaler om kørsel, hvor vognmanden har garanti for et minimum af kørsel. Til gengæld skal han stå til rådighed for kørsel inden for en nærmere bestemt tidsramme. 27 af disse delaftaler ligger i Midttrafiks område.

Fristen for at give tilbud er 15. december 2010. 7. januar 2011 offentliggøres det, hvem der har vundet de 44 vogne, der er garanteret kørsel. De øvrige offentliggøres 15. januar 2010. Kontrakterne starter 1. marts 2011.

Teletaxa i Hedensted Kommune

Ved køreplansskiftet 27. juni 2010 indgik teletaxakørslen i Hedensted Kommune i den koordinerede kørsel i Midttrafik. Teletaxakørslen koordineres med handicapkørsel, patientkørsel mv.

Teletaxakørslen består af 3 ruter/delområder. I område 1 er der fra køreplansskiftet kun tale om kørsel på skoledage, hvor ruten benyttes primært af elever til Rårup Skole og Juelsmindehallen samt til Brund, hvor der er busforbindelse til/fra Horsens. I område 2 og 3 er der kørsel alle dage. Elever med skole- eller uddannelseskort benytter dette som betaling for rejsen.

Fra køreplansskiftet til 15. november er der bestilt i alt 1.418 ture med en nettoudgift for kommunen på 182.000 kr. til følge. Passagererne har betalt 5.800 kr. I gennemsnit er der 1,4 kunder/bestilt tur. Omregnet til årsplan skønnes nettokørselsudgifterne at udgøre 0,7 mio. kr. pr. år for Hedensted Kommune.

I første halvår af 2010 udgjorde nettoudgifterne 1,1 mio. kr. Passagerernes egenbetaling udgjorde 5.800 kr. Der findes ikke opgørelse af passagertal for første halvår. I 2009 udgjorde nettoudgifterne 2,2 mio. kr.

På årsplan forventer Hedensted Kommune således at opnå en betragtelig besparelse på teletaxakørslen, og der er samtidigt statistik over økonomi og benyttelse.

Midttrafik modtager teletaxabestillinger fra kunderne, og kørslen udføres af de bus- og taxavognmænd, som har kontrakt med Midttrafik om at udføre variabel kørsel. Kunderne kan bestille faste ture for en længere periode. Midttrafik har set flere tilfælde af manglende aflysninger, hvor kunden i tilfælde af gentagelser kontaktes og anmodes om at huske at afbestille ture, som ikke benyttes.

Teletaxakørslen er i køreplanåret 2010/2011 tilrettelagt så vidt muligt som den tidligere kørsel i området. Administrationen vurderer, at kunderne vil kunne få tilsvarende betjening med mindre udgifter for Hedensted Kommune til følge, hvis konceptet ændres en smule, så tilbuddet ikke er bundet til en rute, men istedet af et område og tidspunkt, så der kan forudses bedre koordineringsmuligheder. Dette tages op med kommunen.

Ny folder om letbanen

- ./. Letbanesekretariatet i Midttrafik har udarbejdet vedlagte nye folder om anlæg af den østjyske letbanes etape 1. I folderen beskrives linjeføring, tidsplan og generelle facts.

Intelligent Mobilitet i Kattegat-Skagerak

Projektet "IMIKASK" – Intelligent Mobilitet i Kattegat-Skagerak – har fået bevilget 15 mio. kr. i støtte fra EU's Interreg-program. Budgettet er totalt set på 30 mio. kr. Projektet omfatter bl.a. udvikling af avancerede IT-systemer og trafikløsninger, bl.a.

- Nem bestilling af flexture (herunder Midttur) via ny funktionalitet på mobiltelefon
- Betaling af turen direkte via mobiltelefon
- Dynamisk rejseinformation til de rejsende – fx ved forsinkelser

Projektpartnerne er Region Nordjylland, NT, BEKTRA, Region Midtjylland, Midttrafik, Jammerbugt Kommune, Västtrafik, Göteborgs Stad (Färdtjänsten), Hallandstrafiken, Västra Götalandsregionen og Aalborg Kommune (Norrdanmarks EU-kontor). Midttrafiks bidrag er - udover arbejdstid - på 50.000 kr. fordelt over 2011, 2012 og 2013.

Forslag om ophævelse af befodringsrabat til efterlønsmodtagere m.fl.

Pensionsstyrelsen har sendt udkast til forslag om lov om ophævelse af befodringsrabat til efterlønsmodtagere m.fl. til høring hos blandt andre Trafikselskaberne i Danmark. Trafikselskaberne i Danmark har afgivet sit høringssvar 8. november 2010. Trafikselskaberne i Danmarks eneste bemærkning er, at man anmoder om, at forslaget sendes i økonomisk høring hos KL og Danske Regioner.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- folder om anlæg af den østjyske letbanes etape 1

1-00-1-10

13. Eventuelt