



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
8. april 2011 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Driftsregnskab 2010	1
2	Eksternt regnskab 2010	3
3	Revideret budget 2011	4
4	Håndtering af tjenestemandspensioner	6
5	Fælles rejsegaranti for trafikelskaberne i Jylland	8
6	Harmonisering af regler og takster for handicapkørsel	10
7	Flextur i stedet for Midttur	13
8	Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 13. maj 2011	14
9	Forslag til program for studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011	15
10	Orientering om hypercard til kollektiv trafik	17
11	Orientering om tilsyn med partikelfiltre i miljøzone Aarhus	19
12	Orientering om regionsrådets beslutning vedrørende regionale besparelser	21
13	Orientering om dækning af udgifter til EU-bestemt uddannelse af chauffører	23
14	Orientering om forslag om ændring af lov om taxikørsel m.v.	25
15	Orientering om henvendelse om overholdelse af overenskomster i flextrafik m.v.	27
16	Orientering om status for Busselskabet Aarhus Sporveje	29
17	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	31
18	Eventuelt	35

1-22-1-10

1. Driftsregnskab 2010

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 15. marts 2011, er der udarbejdet et driftsregnskab for 2010.

Sagsfremstilling

./. I det følgende sammenlignes de væsentligste elementer i driftsregnskabet for Midttrafik 2010 med det af Bestyrelsen vedtagne budget for 2010. Midttrafiks driftsregnskab 2010 vedlægges.

På busdriften udviser regnskabsresultatet en netto mindreudgift vedrørende busdriften på i alt 66,8 mio. kr.

På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter i form af betalinger til vognmænd på 7,8 mio. kroner. Dette skyldes primært færre udgifter til kompensation for ændrede for regler cross border leasing.

./. På indtægtssiden er der tale om merindtægter på 59,0 mio. kr. i forhold til de budgetterede. Kundernes køb af busbilletter samt klippe- og periodekort ligger 9 % højere i forhold til regnskabet for 2009 og budgettet for 2010. Fremgangen er primært i bybusområder og på de store regionale ruter. Notat om indtægter fra busdrift i 2010 vedlægges.

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter (skal-kørsel) tale om et samlet, nettomindreforbrug på 6,5 mio. kr. i 2010.

Kan-kørslen har været præget af stærkt stigende volumen fra 2009 til 2010. Kan-kørsel ekskl. administration udgjorde 159,7 mio. kr. i 2010.

./. Udgifterne vedrørende togdrift viser et samlet merforbrug på 4,2 mio. kroner. På driftssiden er indtægterne i 2010 i budgettet overvurderet med 0,2 mio. kroner, mens udgifterne overstiger de budgetterede med 1,4 mio. kr. På anlægssiden er der tale om et netto merforbrug på 2,6 mio. kr. jævnfør vedlagte notat om togdrift 2010.

Der har i Trafikselskabet været udgifter for 121,1 mio. kr. hvilket giver et mindreforbrug på 5,7 mio. kr. i forhold til budgettet. Der foretages ingen efterregulering på dette område jævnfør Bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet 4. marts 2011.

Mindreforbruget er opgjort under forudsætning af, at bestillerne fuldt ud finansierer merudgiften i forbindelse med lønsumsafgiften for året 2009.

Set fra bestillernes side er lønsumsafgiften for 2009 en ikke-budgetteret merudgift, som dog delvis opvejes af øgede renteindtægter. Forskellen mellem de øgede udgifter til lønsumsafgift for 2009 og merindtægterne fra renteindtægterne udgør 1,2 mio. kr. Manko-

en på de 1,2 mio. kr. kan ekstraordinært og som en éngangshandling finansieres via overskuddet på Trafikselskabet.

Det vil betyde, at mindrefundtten for Trafikselskabet nedjusteres fra de førnævnte 5,7 mio. kr. til 4,5 mio. kr.

- ./ Bestyrelsen anmodes om at tage stilling til finansieringen af ekstraudgiften til lønsum. Der henvises til vedlagte uddybende notat om lønsumsafgift og renteindtægter.

Mindreforbruget foreslås overført til det efterfølgende år, uden at dette påvirker bestillerens bidrag til Trafikselskabet, og anvendes til medfinansiering af statslige puljer, gennemførelse af en række projekter, blandt andet Fly High for chauffører og merudgifter til bus- og togsamarbejdet.

På Letbanen er der et underskud på 8,0 mio. kr. som i 2011 bliver dækket af Letbanens partnere.

På Rejsekortet er der overskud på 2,0 mio. kr. som overføres til 2011.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen om regnskab 2010 tages til efterretning.
- at** Bestyrelsen beslutter hvordan reguleringen af lønsumsafgiften for 2009 skal finansieres.
- at** mindreforbruget på Trafikselskabet overføres til 2011.

Bilag

- Midttrafiks driftsregnskab 2010
- Notat om indtægter fra busdrift i 2010
- notat om togdrift 2010
- notat om lønsumsafgift og renteindtægter

1-22-1-10

2. Eksternt regnskab 2010

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 15. marts 2011, er der udarbejdet et eksternt regnskab for 2010.

Sagsfremstilling

./ Det eksterne regnskab er det formelle grundlag, som Bestyrelsen skal forholde sig til, og det grundlag, revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Midttrafiks driftsregnskab 2010 vedlægges.

Det eksterne regnskab er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning på området, og giver efter administrationens mening et retvisende og dækkende billede af økonomien i Midttrafik for 2010.

Det eksterne regnskab forelægges Bestyrelsen til godkendelse, hvorefter revisionen foretager en gennemgang af hele økonomien for Midttrafik.

Regnskabet er fremsendt til Midttrafiks revision. Revisionen vil efter aftale fremsende revisionspåtegningen til regnskabet til Midttrafik i uge 16. Selve revisionspåtegningen med Midttrafiks eventuelle kommentarer, vil herefter blive forelagt for Bestyrelsen på mødet 17. juni 2011. Revisionen deltager i dette møde, og gennemgår revisionspåtegningen.

Da det eksterne regnskab først er endeligt, når det er forsynet med revisionspåtegningen, lægges der her op til, at Bestyrelsen godkender det foreliggende eksterne regnskab, med forbehold for revisionspåtegningen.

Der henvises i øvrigt til andet dagsordenspunkt for en mere detaljeret og bestillerspecifik opgørelse af regnskabet for 2010.

Det skal bemærkes, at der i det eksterne regnskab er forudsat at Midttrafik finansierer en del af merudgiften, bestillerne har som følge af lønsumsafgift for 2009. Dette forhold er nærmere beskrevet i dagsordenspunktet vedr. driftsregnskabet for 2010. Bestyrelsens beslutning desangående indarbejdes efterfølgende i det eksterne regnskab.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender det eksterne regnskab for 2010 med forbehold for revisionens påtegning.
- at** administrationen indarbejder bestyrelsens beslutning vedr. håndtering af lønsumsafgift.

Bilag

- Midttrafiks eksterne årsregnskab 2010 uden påtegning

1-21-3-09

3. Revideret budget 2011

Resumé

Administrationen har udarbejdet forslag til revideret budget for 2011 for busdriften. På nuværende tidspunkt er der ikke tilstrækkeligt grundlag for en revision af budgettet for togdriften. Bestyrelsen orienteres efterfølgende om forudsætningerne og udviklingen på togdriften. Herudover vil der senere blive indarbejdet en forventet merudgift på administrationen i forbindelse med Bektra-samarbejdet om koordineret kørsel på ca. 5,0 mio. kr. i 2011.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der kan opstå behov for revision af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommunerne og regionen.

./.. På baggrund af en vurdering af effekten af en række forhold vedrørende busdriften, foreslås en række konkrete ændringer indarbejdet, jf. det vedlagte Notat om indtægter fra busdrift i 2010.

I hovedtræk drejer det sig om følgende områder :

- Regionale og kommunale effektiviseringer
- Trafikplan Aarhus
- Resterende korrektioner vedr. cross border leasing
- Effekten af øvrig ændret kørsel iværksat efter september 2010 (udbud, omlægninger m.v.)
- Korrektioner som følge af ændret betaling for uddannelseskort
- Effekten af det endelige regnskab for 2010

Samlet set foreslås indarbejdet en netto mindreudgift på 23,7 mio. kr. i busbudgettet. Ændringen består af dels mindreudgifter på 23,0 mio. kr. i alt, og en samlet forøgelse af indtægterne på 0,7 mio. kr.

Fordelingen af de indarbejdede ændringer på de enkelte bestillere varierer en del, og er nærmere beskrevet i vedlagte notat.

De foreslåede ændringer beror på den viden, administrationen har på nuværende tidspunkt.

Der vil blive fulgt op på udviklingen i forbindelse med den løbende budgetopfølgning.

Vedrørende togdriften vurderes det, at det ikke giver mening at komme med et revideret budget på nuværende tidspunkt, idet der fortsat er store usikkerhedsmomenter forbundet med såvel driften som anlægssiden. Bestyrelsen vil senere på året blive nærmere orienteret om den økonomiske situation på området.

Vedrørende udgifter til Bektrasamarbejdet om koordineret kørsel forventes ikke-budgetterede merudgifter på ca. 5,0 mio. kr. i 2011. Merudgifterne for den enkelte bestiller beregnes for indeværende, og den endelige opgørelse forelægges Bestyrelsen på mødet 17. juni 2011.

Direktøren indstiller,

at det reviderede budgetforslag for 2011 for busdriften godkendes.

Bilag

- reviderede budget for 2011 for busdriften

1-20-2-11

4. Håndtering af tjenestemandspensioner

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til håndtering af tjenestemandspensionen for tjenestemænd ansat ved Midttrafik.

Sagsfremstilling

Ved dannelsen af Midttrafik blev der overført personale fra de afgivende myndigheder, hvoraf de 24 personer var tjenestemænd. Samtidig overførtes selve pensionsforpligtelsen, som den blev opgjort på overdragelsestidspunktet.

Pensionsforpligtelsen omfatter personer, der nu er ansat i administrationen, idet de tjenstemandsansatte billetkontrollørers pension forblev i Aarhus Kommune.

Midttrafik har efterfølgende ikke ansat tjenestemænd, og agter ikke at gøre det fremover.

I henhold til anbefalinger fra revisionen, har Midttrafik årligt afsat 20,3 % af den relevante lønsum til pensionsforpligtelsen. Dette har vist sig at være betydeligt under det niveau, der burde være hensat i henhold til den gennemførte aktuarberegning. Det betyder, at der er oparbejdet en manko på 11,7 mio. kroner i perioden frem til 31. december 2010, selvom Midttrafik har fulgt reglerne på området.

Denne manko skal udlignes.

Midttrafik har hidtil hensat midler til tjenestemandspension via Midttrafiks egenkapital. Det betyder at egenkapitalen på sigt vil blive negativ, hvilket er u hensigtsmæssigt.

- ./.
- Midttrafik har anmodet revisionsfirmaet KPMG om at se på mulige løsningsmodeller. På baggrund af vedlagte Midttrafiks driftsregnskab 2010 indstiller administrationen i Midttrafik at følge KPMG's anbefaling og pege på model 2 i KPMG's notat. Denne model er kort beskrevet i vedlagte Notat om indtægter fra busdrift i 2010.

Løsningsforslaget indebærer, at Midttrafik kun udgiftsfører udgifter til tjenestemandspension, når disse forfalder – hvilket hænger sammen med at Midttrafiks afregning med bestillerne foretages efter det udgiftsbaserede princip.

For at undgå en negativ egenkapital, bogføres den forventede samlede udgift til tjenestemandspension løbende over statuskonti. Det betyder, at Midttrafik får et tilgodehavende ved bestillerne, som modsat oparbejder en gæld til Midttrafik. Gælden kommer først til udbetaling i det øjeblik pensionsforpligtelsen falder til udbetaling, hvilket i muligt omfang indarbejdes i budgetlægningen for det pågældende år.

Fremover vil administrationen - for at undgå større uoverensstemmelser mellem den beregnede og den faktiske pensionsforpligtelse - få udarbejdet en aktuarberegning årligt, frem for hvert 5. år, som ellers er retningslinjerne for aktuarberegninger.

På given foranledning har problematikken været drøftet på et møde mellem Midttrafik, Region Midtjylland og Aarhus Kommune med deltagelse af Midttrafiks revision.

Efterfølgende har Aarhus Kommune tilkendegivet, at man ønsker at Midttrafik fortsætter med den hidtidige praksis, hvilket betyder en nedskrivning af Midttrafiks egenkapital.

Region Midtjylland har tilsluttet sig den model, Midttrafiks administration peger på.

Det er fortsat administrationen i Midttrafiks holdning, at hensættelser til tjenestemandspension ikke skal udhule Midttrafiks egenkapital, og der indstilles derfor fortsat at der vælges den af revisionen påpegede model, hvorefter tjenestemandspensionen opføres som et tilgodehavende i Midttrafiks balance, mod en tilsvarende optagelse af en gæld ved bestillerne.

Direktøren indstiller,

- at** den i notatet beskrevne model for håndtering af tjenestemandspensionsforpligtelser anvendes.
- at** der foretages en justering af bestillerens gæld desangående baseret på aktuarberegningen pr. 31. december 2010.

Bilag

- notat fra KPMG af 27. januar 2011 om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse
- notat fra administrationen i Midttrafik om pensionsforpligtelsen

1-16-5-70-1632-09

5. Fælles rejsegaranti for trafikskaberne i Jylland

Resumé

De tre jyske trafikskaber, Nordjyllands Trafikskab, Sydtrafik og Midttrafik, har i forbindelse med X Bus samarbejdet fundet behov for at ændre rejsegarantien, så den er ens for X Bus og trafikskaberne egne ruter. Der fremlægges forslag til fælles regler for rejsegaranti i Jylland.

Sagsfremstilling

I forbindelse med revitaliseringen af X Bus konceptet, har der været et behov for at ændre den eksisterende konstruktion, hvor X Bus har haft sin egen selvstændige rejsegaranti i tillæg til selskabernes.

- ./.
- Administration af flere særskilte rejsegarantier er tung, og kunderne kan ikke skelne dem fra hinanden. Det er derfor udarbejdet vedlagte Midttrafiks driftsregnskab 2010. Den fælles rejsegaranti skal besluttes i de tre trafikskabers bestyrelser.

Den fælles rejsegaranti har taget udgangspunkt i Midttrafiks eksisterende, hvorfor ændringerne for Midttrafiks kunder vil være begrænsede. Den primære ændring i forhold til Midttrafiks eksisterende rejsegaranti er, at der foreslås indført kilometerbestemt loft på rejsegaranti. Det betyder, at kunden fremover kan få refunderet op til 50 km i kørselsudgifter i enten taxa, mod fremsendelse af kvittering, eller tur/retur i egen bil til statens takst ved angivelse af såvel start- som slutadresse.

Analyser af den generelle rejselængde viser, at langt hovedparten af alle rejser er under 50 km. Dvs. med et loft på 50 km vil langt størstedelen af kunderne have mulighed for at få fuld dækning i tilfælde af en hændelse, hvor kunden har krav på godtgørelse ifølge rejsegarantien.

Kunderne stilles bedre end den eksisterende garanti, hvor der er et økonomisk loft på 400 kr., hvilket svarer til ca. 28 km i en taxa eller 121 km i egen bil.

Omvendt så indebærer det, der i princippet er en hævnning af ovenstående loft, ikke nogen nævneværdig risiko for Midttrafik, da kun en meget lille del af garantisagerne reelt har været over de 400 kr. i 2010.

Landsdækkende rejsegaranti

Bus og Tog samarbejdet har parallelt med ovenstående arbejdet med en landsdækkende rejsegaranti. Det er derfor aftalt, at den jyske rejsegaranti, når den er implementeret, skal danne grundlag for det videre arbejde med én landsdækkende rejsegaranti for trafikskaberne.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik tiltræder den fælles jyske rejsegaranti.

Bilag

- forslag til regler for en fælles jysk rejsegaranti for trafikselskaberne

1-47-1-10

6. Harmonisering af regler og takster for handicapkørsel

Resumé

Administrationen foreslår, at takster og rejseregler for handicapkørsel harmoniseres pr. 1. marts 2012, så alle kunder i handicapkørslen i Midttrafik tilbydes kørsel efter samme principper. Administrationen fremlægger forslag til harmoniserede takster og rejseregler efter en administrativ høring i de 19 kommuner samt Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden sin dannelse håndteret handicapkørsel på forskellige måder med forskellige takster og rejseregler. Der er løbende sket harmonisering, så der fra 1. januar 2010 har været to måder: én inden for Aarhus Kommune og én for resten af Midttrafik.

Af kontraktmæssige grunde kan harmonisering til én fælles måde først gennemføres 1. marts 2012, hvor der er kontraktudløb med 5 vognmænd, som udfører kørslen internt i Aarhus Kommune på baggrund af kontrakter indgået i 2006.

Det er aftalt med Aarhus Kommune, at handicapkørslen i Aarhus Kommune efter kontraktudløbet 1. marts 2012 håndteres i samme system som i resten af Midttrafik og efter fælles regler og takster. Midttrafik har fået lavet en ekstern juridisk vurdering, der fastslår, at handicapkørslen i Aarhus kan indarbejdes i den øvrige handicapkørsel i Midttrafik uden særskilt udbud af it-system, selvom det tidligere har været udført på en selvstændig kontrakt.

Alle kunder, som af kommunerne er visiteret til handicapkørsel, har ifølge lov om trafik-selskaber ret til mindst 104 ture om året. Kommunerne har mulighed for at visitere kunder til flere ture, enten generelt eller specifikt kunder med særlige behov.

Transportministeren har i marts 2010 henstillet til trafiksselskaberne, at taksterne for handicapkørsel ikke bør være væsentlig højere end taksterne for den øvrige kollektive trafik – særligt hvad angår de lange rejser.

Forslag til harmoniserede takster og rejseregler

./ Midttrafiks administration har udarbejdet vedlagte Midttrafiks driftsregnskab 2010. Materialet er lavet i samarbejde med Midttrafiks følgegruppe til handicapkørslen (bestående af repræsentanter fra kommuner, Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer) og har været i administrativ høring i kommunerne samt i høring hos Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer.

Indhold i høringen:

- Forslag til ensartet regelsæt på punkter, hvor der pt. er forskel. De væsentligste er:
 - Kørslen bliver fra gadedør til gadedør, hvor den i dag er fra kantsten til kantsten inden for Aarhus Kommune.

- Alle bestillinger pr. telefon vil kunne foretages fra kl. 08.00 – 17.00 med to timers varsel forud for kørsel. Der er i dag mulighed for internetbestilling uden for Aarhus Kommune; det vil der være i hele Midttrafik fremover. I dag kan kørsel uden for Aarhus Kommune bestilles indtil kl. 20.00, mens kørsel internt i Aarhus Kommune skal bestilles inden kl. 16.00 dagen før. Herefter kan kørsel bestilles indtil kl. 21.00 og på selve kørselsdagen indtil 2 timer forud for kørsel mod et spontangebyr på 50 kr. Der er i dag driftsovervågning til kl. 21.00 for kørsel internt i Aarhus Kommune (hos Aarhus Brand) og til kl. 23.00 i øvrige kommuner - driftsovervågningen vil fremover blive til kl. 23.00 i hele Midtjylland.
- Kunder internt i Aarhus Kommune har et afbestillingsgebyr på 100 kr. I øvrige kommuner er der intet gebyr, idet der kan bestilles kørsel 2 timer før kørsel. Fremover foreslås der ikke noget afbestillingsgebyr.
- Betalingsformen bliver kontant i vognen indtil videre; der arbejdes på, at der fremover kan bruges dankort ved internet-bestilling og -betaling. I dag kan der for rejser internt i Aarhus Kommune forudbetales til klippekorttakst og der kan sendes regning efterfølgende til kontanttakst; dette vil iflg. forslaget ikke længere være muligt, da det kræver en del administration. Movias erfaringer med PBS-betalinger følges, og når det fungerer effektivt, kan Midttrafik vurdere muligheden herfor.
- Når kunden ringer og ønsker et bestemt afrejsetidspunkt, vil serviceniveauet være, at Midttrafik må foreslå det skubbet -15 til + 45 minutter af hensyn til koordineringer, hvilket svarer til serviceniveauet uden for Aarhus i dag. I dag kan tidspunkterne internt i Aarhus Kommune forskydes med -60 til + 60 minutter.
- Administrationen har efter drøftelser i arbejdsgruppen sendt to scenarier i forhold til takster i høring:
 - Scenario 1: minimumsbetalingen på 30 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr. Svarer til de nuværende takster for handicapkørsel uden for Aarhus Kommune.
 - Scenario 2: minimumsbetalingen på 25 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr., og fra 40 km er kilometertaksten på 2,50 kr. Dette tilgodeser i større udstrækning Transportministerens bemærkninger om takster især for lange rejser.

Midttrafik administration har i høringsmaterialet anbefalet scenarie 2.

Taksterne frem til 1. marts 2012 er ved kørsel internt i Aarhus Kommune som bustakster. Ved kørsel i de øvrige kommuner er taksten 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr.

Ved begge scenarier vil kunderne i Aarhus Kommune få højere takster for korte ture internt i kommunen, men til gengæld får de højere service i form af kørsel til gadedør i stedet for til kantsten, og kørsel må bestilles indtil 2 timer før ønsket rejse, hvor der i dag skal bestilles dagen før inden kl. 16, hvis der ikke skal betales yderligere 50 kr. i spontangebyr for turen. Desuden får kunderne inkl. pårørende mulighed for at bestille rejser over internettet.

De øvrige kunder – og kunder i Aarhus Kommune, som rejser over kommunegrænsen – får ved scenario 2 mindre startgebyr og rabat på lange rejser. Det lavere startgebyr tilgodeser mange kunder, da 88 % af turene er under 25 km.

Ud over de 2 alternativer fra høringen har administrationen regnet på en takst på 2,5 kr. pr. km uanset rejsens længde med minimumsbetaling på 25 kr. – en sådan takst vil være nem at kommunikere. Kommunernes repræsentanter i følgegruppen har af provenumæssige årsager ikke peget på dette alternativ, som ville koste kommunerne ca. 400.000 kr. i mindre takstprovenu i forhold til scenario 2 (svarende til 0,8 % af nettoudgifterne).

Beregningerne tager ikke højde for evt. ændringer i rejseantallet pga. ændringer i priserne, og beregningerne er foretaget på baggrund af turpriserne i 2009. I 2010 er antallet af rejser steget med 8 %, antallet af visiterede kunder steget med 9 % og nettoturprisen er faldet fra 257,50 kr. til 237,51 kr. pga. nyt udbud og øget koordinering. De samlede driftsudgifter til handicapkørsel var i 2009 44,9 mio. kr. og i 2010 44,2 mio. kr.

Administrationens anbefaling

- ./.
- På baggrund af det vedlagte notat om togdrift 2010 indstiller administrationen, at den fremsendte regelharmonisering gennemføres, samt at taksterne for handicapkørsel pr. 1. marts 2012 er 25 kr. inkl. 10 km kørsel. Herefter koster det 3 kr. pr. km for kørsel mellem 10-40 km. Ved kørsel ud over 40 km er taksten 2,50 kr. pr. km for alle kommuner i Midttrafiks område. Administrationen anbefaler også, at bestillinger pr. telefon skal ske mellem kl. 08.00 og kl. 17.00, alle ugens dage. Herudover vil kunder og pårørende kunne bestilles kørsel på internettet. Dette muliggør en effektivisering af administrationen, uden at grundproduktet forringes. Der er driftsovervågning til kl. 23.00, hvor der fx kan rykkes for en vogn. Midttrafik reducerer sin administration af handicapkørsel med 10 %, når al handicapkørsel løses i et system og med fælles rejseregler og takster.

Direktøren indstiller,

- at** den foreslåede regelharmonisering gennemføres.
- at** åbningstiden for telefonbestillinger fastlægges til kl. 08.00 – kl. 17.00 fra 1. marts 2012.
- at** taksterne for handicapkørsel pr. 1. marts 2012 harmoniseres for alle kommuner i Midttrafiks område, så prisen bliver 25 kr. inkl. 10 km kørsel, herefter koster det 3 kr. pr. km for kørsel, dog således at taksten for kørsel ud over 40 km er 2,50 kr. pr. km.

Bilag

- materiale til administrativ høring om harmonisering af takster og rejseregler for handicapkørsel i Midttrafik
- oversigt over administrative høringssvar fra repræsentanter fra kommuner, Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen

1-34-75-7-1-07

7. Flextur i stedet for Midttur

Resumé

Administrationen foreslår, at Midttur ændrer navn til Flextur ved køreplansskiftet i sommeren 2011.

Sagsfremstilling

Midttur er Midttrafiks tilbud til alle borgere om at bestille taxa til kørsel fra gadedør til gadedør i Midttrafik koordinerede kørsel. Kørslen kan dermed indebære, at kunden kører omveje og skal dele vognen med andre. Midttur koordineres bl.a. med handicapkørsel og patientkørsel. Nogle kommuner giver tilskud, så kunden betaler halvdelen af prisen, 7 kr. pr. km.

Midttur blev i 2010 benyttet af 15.376 kunder. I 2009 var der 8.493 kunder.

Midttrafik arbejder sammen med Movia, Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik om at koordinere denne kørsel. Movia og NT kalder en tilsvarende ordning "Flextur". Sydtrafik har besluttet også at bruge navnet "Flextur" fremover.

Produktet forventes udviklet i samarbejde med de øvrige trafikselskaber. Inden udgangen af 2011 forventes det, at kunderne kan betale for Midttur/Flextur via dankort, som borgeren selv har registreret på en kundeprofilside på internettet, med indgang via borger.dk. Der arbejdes på, at Midttur/Flextur vil blive vist på Rejseplanen.dk i løbet af 2012.

En del vognmænd kører koordineret kørsel, herunder Midttur/Flextur for flere af trafikselskaberne i Jylland, og det er vigtigt, at chaufførerne kender ordningerne, så de kan give korrekt information til kunderne.

For at gøre det nemmere at kommunikere den tilbudte service til kunder og chauffører, foreslår administrationen, at også Midttrafik ændrer navnet fra Midttur til Flextur.

Der sker en del udvidelser i Midttur til sommer. Hedensted Kommune indfører støttet Midttur og Aarhus Kommune indfører støttet Midttur i landområderne. Et par andre kommuner overvejer at indføre støttet Midttur.

I forbindelse med, at flere kommuner vælger at indføre støttet Midttur, skal der udarbejdes nyt informationsmateriale. Det er hensigten, at Midttur også skal indgå i de områdekøreplaner, der udgives til sommer. Administrationen foreslår derfor, at et navneskifte gennemføres med køreplansskiftet i sommeren 2011.

Direktøren indstiller,

at Midttur ændrer navn til Flextur ved køreplansskiftet i sommeren 2011.

1-00-2-11

8. Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 13. maj 2011

Resumé

Midttrafik afholder møde i Repræsentantskabet 13. maj 2011. Bestyrelsen forelægges hermed de emner, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.

Sagsfremstilling

Midttrafik afholder 2 repræsentantskabsmøder om året. Hidtil har det været praksis, at indholdet på møderne overordnet skulle være således, at i foråret afholdes et møde med orientering om regnskabet og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år, og i efteråret afholdes et møde med godkendelse af byrdefordelingen for det kommende budgetår samt drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget.

Administrationen vil foreslå, at emnerne på mødet i Repræsentantskabet 13. maj 2011 bliver:

- formandens beretning for 2010
- status for budget 2011 efter bestillernes beslutninger om ændringer i kørselsomfang
- drøftelse af temaer for budgetlægning 2011

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 13. maj 2011 skal derfor foretages senest 15. april 2011. Administrationen sender en sådan indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender.

Møder i Repræsentantskabet starter normalt kl. 9.30. Da der samme dag afholdes politisk konference om kollektiv trafik i forlængelse af mødet i Repræsentantskabet, foreslås det, at mødet i Repræsentantskabet afholdes kl. 10.00-11.45, med efterfølgende fælles frokost til kl. 12.30, hvor konferencen starter.

Direktøren indstiller,

at de foreslåede emner til dagsordenen for mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 13. maj 2011 godkendes.

1-00-1-11

9. Forslag til program for studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til studietur for Bestyrelsen til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011.

Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen har tidligere besluttet, at der gennemføres studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011. Programmet er sammensat i samarbejde med en tysk turarrangør. Det samlede Midttrafiks driftsregnskab 2010 vedlægges.

Værter

Der er indgået aftale om at modtage Bestyrelsen ved følgende organisationer:

- LVS (Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein) i Kiel. LVS er offentligt trafikskab for al jernbanetrafik i Slesvig-Holsten.
- SVG (Südholstein Verkehrsservice-Gesellschaft) i Barmstedt. SVG er et trafikskab, der har ansvaret for kollektiv bustrafik i Pinneberg og Bad Segeberg.
- AUTOKRAFT, er et busselskab/operatør. Datterselskab i Deutsche Bahn.
- Kreis Ostholstein, der varetager kollektiv bustrafik uden at have det organiseret i et trafikskab.

Emner

Der vil ved hvert besøg være lejlighed til at drøfte generelle udfordringer, som de enkelte værter står over for i den kollektive trafik. Desuden er der følgende særlige emner, der er planlagt:

- kørsel med bus-tog, som er en bus med passagertrailer, så kapaciteten kan øges midlertidigt uden at skulle investere i ekstra bus og ekstra chauffør.
- besøg på Fahrenkrug Station for at se på mulighederne for at forbedre kvaliteten af stationer i samarbejde med de lokale myndigheder.
- kørsel med både tog og hurtig-bus-service.
- besøg hos AUTOKRAFT's kontrolcenter for efterspørgselsstyret bus og borgerstyret bus.

Indlogering

Af hensyn til besøgene er det valgt, at der skiftes hotel undervejs.

Første overnatning foregår på Hotel Atlantic i Kiel. Anden overnatning foregår på Hotel Seeschloss am Kellersee lidt uden for Eutin.

Tidsplan

Af hensyn til deltagere fra den vestlige del af Midtjylland, vil der være afgang fra både Århus og Silkeborg (Banegården).

Afgang fra Midttrafik, Århus: 29. maj 2011 kl. 13.00.

Afgang fra Banegården, Silkeborg: 29. maj 2011 kl. 14.00.

Ankomst Hotel Atlantic, Kiel: 29. maj 2011 kl. 19.00.

Afgang fra Neustadt: 31. maj 2011 kl. 13.00

Ankomst Banegården, Silkeborg: 31. maj 2011 kl. 17.00

Ankomst Midttrafik, Århus: 31. maj 2011 kl. 18.00.

Deltagere

Udgangspunktet for studieturen har været, at det er medlemmerne af Bestyrelsen, der deltager. Ved forfald kan den enkeltes personlige suppleant tilbydes deltagelse. Anders Bøge og Rabih-Azad Ahmad har meldt afbud. Anders Bøge suppleant kan ikke deltage, Rabih Azad-Ahmads suppleant Ango Winther deltager i studieturen. Fra administrationen deltager direktøren, vicedirektøren og direktionsassistenten. Desuden deltager turarrangøren under hele studieturen.

Direktøren indstiller,

at forslaget til program for studieturen godkendes.

Bilag

- forslag til program for Bestyrelsens studietur 29.-31. maj 2011

1-25-06-802-1-11

10. Orientering om hypercard til kollektiv trafik

Resumé

Transportministeriet har udarbejdet et forslag om et nyt ungdomskort til brug i den kollektive trafik. Ordningen skal være et to-årigt forsøg, som skal starte fra 1. august 2011. Midttrafik og andre trafikskaber har deltaget i et orienteringsmøde om det nye kort. Forslaget vil blive konkretiseret i nærmere detaljer.

Sagsfremstilling

Staten foreslår at indføre et nyt produkt, som ind til videre betegnes et "Hypercard".

Kortet er tiltænkt unge i aldersgruppen 16-19 år på en ungdomsuddannelse, samt alle andre unge i aldersgruppen 16-17 år. Kortet koster 300 kr. pr. måned for unge på en ungdomsuddannelse, og 650 kr. pr. måned for andre unge.

Det foreslås, at det nye kort giver fri adgang til al kollektiv trafik inden for det takstområde, hvor man bor. Kortet giver endvidere rabat på togrejser mellem takstområder, på samme måde som et DSB Wildcard eller Arriva Wundercard. En togrejse mellem to takstområder giver også fri omstigning til busser i stationsområdet, fra både afgang- og ankomststationen.

Det nye kort giver flere fordele for unge, end det nugældende uddannelseskort. Et Hypercard giver mulighed for fri brug af al kollektiv trafik, inden for det takstområde man bor i.

Det er et meget fordelagtigt produkt, som vil give tilgang af flere kunder i kollektiv busstrafik.

Det fremgår af forslaget, at trafikskaberne kompenseres for udgifter til indførelsen af ordningen og kompenseres for det indtægtstab kortet giver.

Trafikstyrelsen og trafikskaberne aftaler de nærmere vilkår for den økonomiske kompensation. Det forventes endvidere, at de nærmere regler for indførelse af ordningen fastlægges i et samarbejde mellem trafikskaberne og Trafikstyrelsen.

Administrationen har anbefalet, at bestilling og distribution foretages som nuværende uddannelseskort. Disse håndteres via DFU (landsdækkende fællesportal for ungdomskort).

Endvidere har administrationen påpeget, at det vil være en fordel, hvis kortet også giver rabat til busrejser mellem to takstområder. Dermed ligestilles både togrejser og busrejser, når unge rejser mellem to takstområder. Desuden påpeger administrationen, at der skal findes en løsning for de unge, der går i skole i et andet takstområde, end det takstområde de bor i.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat fra Transportministeriet om Hypercard

1-34-70-2-08

11. Orientering om tilsyn med partikelfiltre i miljøzone Aarhus

Resumé

Administrationen orienterer om mangelfuld kontrol af påmonterede partikelfiltre i forbindelse med Miljøzone Aarhus, og om de tiltag Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje har gjort i den anledning.

Sagsfremstilling

I forbindelse med etablering af en særlig miljøzone i Aarhus, blev der stillet krav om, at alle busser, der kører indenfor zonen, enten som minimum skal opfylde Euro 4 normen eller skal have påmonteret et partikelfilter, der renser bussens udstødning for skadelige partikler.

Ved Miljøzonens ikrafttræden indgik Midttrafik tillægsaftaler med alle busselskaber, der anvender busser, der ikke som minimum opfyldte kravet om Euro 4 motorer om at påsætte et partikelfilter på busserne.

I henhold til aftalen er det busselskabernes ansvar at sikre, at partikelfiltrene opfylder de krav, der stilles til dem. Dette sker ved at busserne gennemgår et årligt miljøsyn hos en af de synsvirksomheder, som er udpeget af Miljøstyrelsen. Testmetoden er fastlagt af Miljøstyrelsen. Består bussen denne test, udstyres den med et grønt miljømærke i forruden, og den kan køre i miljøzonen.

I TV-udsendelsen Operation X 17. marts 2011 blev det dokumenteret, at de målemetoder som anvendes ved miljøsyn, ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at busser med partikelfiltre ikke udleder skadelige partikler. I udsendelsen blev det samtidig oplyst, at busser tilhørende Busselskabet Aarhus Sporveje viste for høj udledning af partikler, på trods af at disse busser er godkendt af miljøsyn, og derfor godkendt til at køre i miljøzonen. Dette blev bekræftet af en undersøgelse gennemført af TV2-Østjylland dagen efter.

Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje finder det afgørende vigtigt, at der er høj troværdighed omkring bussernes forurening og udledning af partikler. Midttrafik bruger miljøet som argument for at rejse med bus. Derfor er det centralt, at man kan stole på, at busserne i Aarhus er miljøvenlige.

Den test der gennemføres hos miljøsyn er ikke tilstrækkelig. Derfor har Busselskabet Aarhus Sporveje besluttet at indkøbe bedre måleudstyr, så det kan dokumenteres, at også de mindre partikler fjernes fra udstødningen. Så snart udstyret er modtaget, vil der blive gennemført løbende driftstest af samtlige selskabets busser. De partikelfiltre, der ikke virker, vil blive udskiftet.

Samtidig vil Midttrafik gå i dialog med de øvrige busselskaber, der kører til Aarhus og opfordre dem til at sikre, at der gennemføres målinger, der dokumenterer, at kravene

for at køre i miljøzonen er opfyldt. I den forbindelse har Busselskabet Aarhus Sporveje tilkendegivet, at man er indstillet på at stille det indkøbte udstyr til rådighed for andre busselskaber, der udfører kørsel for Midttrafik i Aarhus Kommune.

Endelig vil Midttrafik tage initiativ til en henvendelse til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen. Det er Midttrafiks opfattelse, at det er uheldigt, at den målemetode, der bruges ved miljøsyn, ikke er tilstrækkelig. Derfor vil Midttrafik opfordre til at ændre målemetoden, så den kan anvendes i forbindelse med kontrol af partikelfiltre.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-804-17-08

12. Orientering om regionsrådets beslutning vedrørende regionale besparelser

Resumé

Bestyrelsen blev på mødet 4. marts 2011 orienteret om Region Midtjyllands beslutningsproces i forhold til de foreslåede besparelser, samt om Midttrafiks forslag til ændringer som følge af modtagne høringssvar og som følge af den positive udvikling, der har været i indtægterne i 2010.

Regionsrådet har nu behandlet det samlede besparelsesforslag. Det er sket på et forretningsudvalgsmøde 15. marts 2011 og i Regionsrådet 23. marts 2011.

Regionsrådet har besluttet kun i meget begrænset omfang at imødekomme Midttrafiks forslag til ændringer.

Sagsfremstilling

Efter aftale med Region Midtjyllands administration fremsendte Midttrafik en række forslag til ændringer i det besparelseskatalog, Region Midtjylland i marts har drøftet endeligt. Midttrafiks ændringsforslag var udarbejdet med henblik på at begrænse de uheldige konsekvenser, som regionens besparelser har en række steder i Region Midtjylland.

- ./.
- Midttrafiks forslag var baseret på en faglig vurdering ud fra høringssvar, forslagernes økonomi og en generel vurdering af forslagernes konsekvenser for kunderne. Midttrafiks driftsregnskab 2010 er vedlagt som bilag.

Midttrafiks forslag er indgået i Regionens sagsfremstilling, som har dannet baggrund for den beslutning Regionsrådet har truffet 23. marts 2011.

Regionen har i begrænset omfang ændret i det oprindelige forslag på baggrund af Midttrafiks trafikfaglige anbefalinger. Der er således gennemført følgende ændringer.

- Rute 28 Holstebro – Viborg: Der indsættes en ekstra dobbelttur mellem Holstebro og Viborg (der ville ellers opstå et dubleringsbehov på ruten)
- Rute 55 Bjerringbro – Hammel: Der indsættes en ekstra dobbelttur sidst på eftermiddagen.
- Rute 59 Viborg – Aalestrup: Der indsættes en ekstra dobbelttur om eftermiddagen.
- Rute 311 Silkeborg – Ry – Skanderborg: Der indsættes en dobbelttur om morgenen.
- Rute 508 Thyregod – Tørring: Der opretholdes 2 ture om eftermiddagen.

Midttrafiks forslag på de øvrige ruter, som fremgår af bilaget, er således ikke imødekommet.

På baggrund af Regionens beslutning har Midttrafik nu udarbejdet køreplanerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks forslag til ekstra betjening på regionalkørsel

1-23-4-2-08

13. Orientering om dækning af udgifter til EU-bestemt uddannelse af chauffører

Resumé

Nye EU-krav om uddannelse af chauffører trådte i kraft i 2008. Udgifterne blev i første omgang dækket af busselskaberne. I efteråret 2010 besluttede Arbejdsretten imidlertid, at arbejdsgiverne ikke har pligt til at betale. Det medvirkede til nogle overenskomststridige strejker en del steder i landet i februar 2011. Trafikselskaberne i Danmark har nu oplyst, at der er opnået enighed mellem Dansk Industri og 3F om, at udgifterne kan dækkes af en særlig Kompetenceudviklingsfond. Denne model er forudset i Midttrafiks igangværende udbud. Efter aftale med Aarhus Kommune vil det i 25. udbud blive præciseret, at den EU-bestemte chaufføruddannelse på i gennemsnit en dag pr. chauffør pr. år skal lægges oven i et generelt krav i Midttrafiks kontrakter om i gennemsnit 2½ dags efteruddannelse pr. chauffør pr. år. En sådan udvidelse af uddannelseskravet forventes også gennemført i Midttrafiks kommende udbud.

Sagsfremstilling

Færdselsstyrelsen udsendte i 2008 en bekendtgørelse (nr. 337 af 28. april 2008) om uddannelse af chauffører. Kravene er en udmøntning af et EU-direktiv. De indebærer, at bl.a. buschauffører i løbet af en fem års periode skal gennemgå et fem dages kursus.

I første omgang blev udgifterne til disse kurser dækket af busselskaberne. I efteråret 2010 afsagde Arbejdsretten imidlertid kendelse om, at arbejdsgiverne ikke har pligt til at dække udgifterne. Det medvirkede til nogle overenskomststridige strejker en del steder i landet i begyndelsen af februar 2011.

Samtidig blev der indledt drøftelser mellem Danske Busvognmænd, Dansk Industri og Trafikselskaberne i Danmark, om trafikselskaberne kunne dække udgifterne gennem kontraktbetalingen til busselskaberne. Det kunne der dog ikke opnås enighed om.

21. marts 2011 har Trafikselskaberne i Danmark oplyst, at der er opnået enighed mellem Dansk Industri og 3F om, at udgifterne til disse specielle chaufføruddannelser kan dækkes af en særlig Kompetenceudviklingsfond, som er et paritetisk sammensat organ mellem 3F og Dansk Industri.

Denne løsning er forudset i de udbud af buskørsel, som er aktuelle i Midttrafik. For at skabe klarhed ved tilbudsgivningen har Midttrafik i disse udbud forudsat, at busselskaberne ikke skal indregne udgifter i forbindelse med afholdelse af sådanne kurser, idet Midttrafik forventer, at busselskabet får dækket udgifterne gennem ovennævnte fond. Samtidig har Midttrafik tilkendegivet, at Midttrafik vil dække udgifterne, såfremt dette ikke sker gennem fondsmodellen eller på anden vis.

Midttrafiks 25. udbud af buskørsel i Aarhus Kommune forventes offentliggjort i april 2011. Heri forventes samme formulering anvendt. Samtidig vil det efter aftale med Aar-

hus Kommune blive præciseret, at de EU-bestemte chaufføruddannelser på i gennemsnit en dag pr. chauffør pr. år skal lægges oven i et generelt krav i Midttrafiks kontrakter om i gennemsnit 2½ dags efteruddannelse pr. chauffør pr. år. En sådan udvidelse af uddannelseskrauet forventes også gennemført i kommende udbud.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-10-75-1-11

14. Orientering om forslag om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Resumé

Transportministeren har fremsat forslag om ændring af lov om taxikørsel mv. Lovforslaget indebærer, at administrationen af de såkaldte EP-tilladelser, der i dag administreres efter buskørselsloven, flyttes til taxiloven. Det drejer sig om tilladelser, som omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel. Tilladelserne foreslås fremover benævnt som »tilladelser til offentlig servicetrafik«.

Sagsfremstilling

Lovforslaget var sendt i høring i sommeren 2010. På bestyrelsesmødet 10. september 2010 blev der givet en orientering under "Siden sidst".

Lovforslaget har til formål dels at give mulighed for en decentral behovsvurdering også på området for tilladelser til offentlig servicetrafik, i det omfang kommunerne ønsker det, dels at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelser til offentlig servicetrafik og taxitilladelser, hvor dette er praktisk muligt.

Ifølge forslaget skal der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, i lighed med køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport.

Ifølge forslaget skal der endvidere stilles de samme uddannelsesmæssige krav, der i dag stilles til førere af taxier, til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik.

Lovforslaget indfører, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med antallet af tilladelser til taxikørsel. Inden fastlæggelse af antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik forhandler kommunalbestyrelsen med Regionsrådet herom. Herefter indberetter kommunalbestyrelsen antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren. Tilladelse til offentlig servicetrafik er betinget af, at køretøjet alene benyttes til erhvervsmæssig personbefordring i forbindelse med kontrakt med et trafikselskab.

Fastsættelsen sker ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele kommunens område, herunder i forhold til såvel taxibetjeningen som den offentlige servicetrafik. Ved at sætte et loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik vil en kommunalbestyrelse kunne vælge at sikre taxierhvervet en større andel af den samordnede kørsel, som trafikselskabet lader udføre.

I bemærkningerne til det fremsatte lovforslag er anført: " Forslaget om tilladelser til offentlig servicetrafik vurderes ikke i sig selv at indebære øgede udgifter for kommunerne,

da der med forslaget alene åbnes for en mulighed for at fastsætte antallet af tilladelser til offentligt servicetrafik i lighed med fastsættelse af antallet af taxitilladelser. Kommunerne får således en øget mulighed for regulering af området, men ikke nogen forpligtelse hertil. En eventuel begrænsning af offentlige servicetilladelser vil kunne indebære højere priser for den udbudte trafik som følge af en reduktion af konkurrencen, men dette afspejler i givet fald en aktiv prioritering fra kommunens side med det sigte at øge servicen på taxiområdet i kommunen."

Lovforslaget førstebehandles 1. april 2011 og allerede i første del af maj ventes en betænkning. Dele af lovforslaget skal træde i kraft 1. juni 2011. Forslaget ligger i forlængelse af det oprindelige forslag, som var i høring i august 2010.

Administrationens kommentarer

Trafikselskaberne i Danmark har i sit høringssvar til det oprindelige forslag bl.a. bemærket, at

begrænsningen af konkurrencen vil medføre højere priser for kørsel i, til og fra den pågældende kommune. Trafikselskaberne har også bemærket, at gennemførelsen af forslaget om antalsbegrænsning bør afhænge af, om kommunerne/KL finder, at der er behov for denne mulighed, og at det sandsynliggøres, at begrænsningen bidrager til at løse problemer for taxi i tyndere befolkede egne, eller om der ikke er mere målrettede løsningsmuligheder.

Endelig har Trafikselskaberne fremført, at trafikselskabet bør høres af de kommunalbestyrelser, der ønsker at fastsætte begrænsning af antal tilladelser til offentlig servicetrafik. Det er trafikselskabet, der foretager udbud af den pågældende kørsel, og det må derfor være trafikselskabet, der vil kunne foretage en vurdering af konsekvenserne af en begrænsning. Disse bemærkninger er ikke taget til efterretning. Trafikselskaberne i Danmark agter ikke at foretage sig yderligere vedr. det fremsatte lovforslag.

Administrationen konstaterer, at indførelsen af samme krav til EP-tilladelser som til taxi for så vidt angår energi, miljø og chaufføruddannelse imødekommer en del af den kritik, taxi-vognmænd hidtil har haft mod det forhold, at Midttrafik i sine udbud også indgår kontrakter med vogne på EP-tilladelser.

For så vidt angår den decentrale behovsvurdering kan den betyde, at der bliver manglende konkurrence i et geografisk område. I nogle af kommunerne er der tilslutningspligt for alle taxier til en central, hvorfor dette kan have betydning for konkurrencen, idet der kun er én byder i kommunen, og dermed for prisniveauet og forsyningssikkerheden, hvis kommunen ikke ønsker EP-tilladelser udstedt.

I Midttrafiks/Sydtrafiks nuværende kontrakter vedr. flextrafik/koordineret kørsel er tilmeldt op til 1.800 vogne. 72 % af disse har taxibevilling, 21 % har bustilladelse og 7 % har begrænset EP-tilladelse.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-810-28-10

15. Orientering om henvendelse om overholdelse af overenskomster i flextrafik m.v.

Resumé

Midttrafik har modtaget en henvendelse til Bestyrelsen om overholdelse af overenskomster i Flextrafik/koordineret kørsel samt kontrol af den kvalitet, som vognmændene leverer.

Sagsfremstilling

- ./.
- Benny Jul Møller, Byens Taxi & Sygetransport, Hobro, har henvendt sig til bestyrelserne i Midttrafik og i Nordjyllands Trafikselskab (NT) om overholdelse af overenskomster på taxi- og busområdet. Efter Benny Jul Møllers opfattelse, er der vognmænd, som kører så billigt for trafikselskaberne, at det ikke er muligt samtidig at overholde overenskomsterne. Yderligere angives, at de bruges misvedligeholdte køretøjer. Midttrafiks driftsregnskab 2010 vedlægges.

Overholdelse af overenskomster

Benny Jul Møller oplyser, at der er taxivognmænd, der aflønner chauffører på provision, som ikke er lovligt, og at der er busvognmænd, som aflønner efter taxiloven. Der er ikke nævnt konkrete firmaer.

Taxivognmænd udfører kørsel enten på baggrund af en taxibevilling fra kommunen eller på baggrund af en tilladelse til buskørsel fra Trafikstyrelsen. Busvognmænd udfører kørsel på baggrund af en tilladelse til buskørsel fra Trafikstyrelsen.

Af såvel busloven som taxiloven fremgår, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Transportministeren har på et konkret spørgsmål i Folketinget svaret, at det er Trafikstyrelsen, som er kontrolmyndighed for så vidt angår overholdelse af kollektive overenskomster for buskørsel. Tilsvarende må det antages, at kommunalbestyrelsen er kontrolmyndighed for så vidt angår kørsel på taxibevilling.

Trafikstyrelsen har som tilsynsmyndighed bedt en række vognmænd om at indsende ansættelseskontrakter og lønsedler for februar 2011 for ansatte chauffører, som udfører flextrafik/koordineret kollektiv trafik. Trafikstyrelsen har 16. marts 2011 anmodet Midttrafik om at sende oplysninger om, hvor mange timer 15 bus- og taxivognmænd har udført i februar 2011. Dette er indsendt 29. marts 2011. Trafikstyrelsen vil forelægge overenskomstparterne materialet med anmodning om vurdering af, hvorvidt de pågældende virksomheder følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det kan i øvrigt oplyses, at Midttrafiks administration kontrollerer gæld til SKAT for alle bydere, før der indgås kontrakter med vognmænd vedrørende flextrafik. Samtidigt har

administrationen bedt de bydere, som har budt lavest, om en redegørelse for hvilke udregninger, som ligger til grund for tilbuddet, inden at der er indgået kontrakt. Denne fremgangsmåde har været drøftet i kontaktudvalget med bus- og taxivognmænd. Alle tilbudte timepriser ligger på Midttrafiks hjemmeside. Det er administrationens erfaring, at mange bydere kombinerer kørsel for Midttrafik med anden kørsel. Dette medvirker til et relativt lavt prisniveau.

Manglende vedligeholdelse af materiel

Midttrafik stiller i kontrakterne krav om, at vogne maksimalt må være 8 år gamle. Administrationen foretager stikprøvevis kontrol af vogne, herunder ved konkrete henvendelser typisk fra andre vognmænd. Til tider kontrolleres såvel registreringsattest, tilladelse som konkret vogn ved forevisning hos Midttrafik. Vedligeholdelsen af vognene forventes sikret gennem reglerne for syn.

Efter administrationens opfattelse er det meget sjældent, at der er problemer med vognene. Der er yderst sjældent kundeklager vedr. vognene. I alt har der i 2010 været klager vedr. 0,01 % af de udførte ture. Dette dækker klager over regler, serviceniveauer samt chaufførens service og kørsel. Seneste kundeundersøgelse – patientkørsel forår 2010 – viser, at 97 % af patienterne er tilfredse eller meget tilfredse med patientkørslen. Der er højst tilfredshed med chaufførens service, hjælpsomhed og kørsel.

Administrationens svar

Administrationen agter på Bestyrelsens vegne at svare Benny Jul Møller, at Trafikstyrelsen har iværksat en tilsynsvirksomhed, og at konkrete henvendelser vedrørende kørsel på taxibevilling kan rettes til pågældende kommunalbestyrelse. Samtidigt modtager Midttrafiks administration konkrete henvendelser på, at der ikke leveres den i kontrakterne beskrevne kvalitet i kørselsmateriellet, med henblik på målrettet, stikprøvevis kontrol.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Henvendelse af 21. marts 2011 fra Byens Taxi og Sygetransport om overenskomster og regler

1-00-5-10

16. Orientering om status for Busselskabet Aarhus Sporveje

Resumé

Busselskabet Aarhus Sporveje orienterer Bestyrelsen om de aktuelle udfordringer og større beslutninger i Busselskabet.

Sagsfremstilling

Busselskabet Aarhus Sporveje er en del af Midttrafik, og Bestyrelsen for Midttrafik er derfor øverste ansvarlige for Busselskabet.

Busselskabet er i dagligdagen drevet som et særskilt forretningsområde, der løser opgaver på kontrakt for Midttrafik. Busselskabets direktør driver så vidt muligt Busselskabet på lige fod med private busselskaber.

Busselskabet Aarhus Sporveje var tidligere en del af Aarhus Kommune, og Busselskabet løser fortsat kun opgaver, der finansieres af Aarhus Kommune. Ved etableringen af Midttrafik og overdragelsen af Busselskabet til Midttrafik, blev der indgået en delingsaftale med en udmøntningsaftale, hvor det blev aftalt, at der etableres et driftsråd, der følger Busselskabet for at påse, at økonomiske forhold, effektiviseringer m.m. svarer til Aarhus Kommunes og Midttrafiks forventninger. Driftsrådet behandler budgetter, økonomiopfølgning, busudskiftningsplaner m.m.

Driftsrådet har deltagere fra Aarhus Kommune, Busselskabet og Midttrafik – Midttrafiks direktør er formand.

Formandskabet for Midttrafik har ønsket, at Bestyrelsen for Midttrafik fremover får en orientering om væsentlige forhold i Busselskabet en gang i kvartalet eller efter behov.

Indkøb af busser

Prækvalifikation vedr. køb af 45 busser er sat i gang med frist ultimo marts. Der forventes 6 bydere. Ved busindkøb skal der tages hensyn til de ca. 49 busser, der skal bruges i kommende udbud i Aarhus. Det er en udfordring, at behovet for busser først præcist kan afgøres, når den nye trafikplan med start august 2011 har kørt i praksis et stykke tid. Prækvalifikationen gennemføres nu for at sikre nye busser til den kommende drift. Der sættes formodentligt på større busser og på komfort. Busselskabet har igangsat ombygningen af 22 stk. 18 meter lavgulvsbusser med forbedret indretning, flere fremadrettede sæder, bedre hynder m.v. Samtidig har Busselskabet indkøbt måleudstyr til måling af partikelfiltrenes effektivitet. Der indsamles driftsdata der på sigt skal afklare evt. udskiftningspraksis af filtre, der er bedre en Miljøzonelovens aktuelle bestemmelser.

Trafikplan Aarhus

Trafikplanen træder i kraft pr. 8. august 2011. Det er den største omlægning af kollektiv trafik i 100 år. Busselskabet har fra september 2010 lagt en kommunikationsplan sammen med medarbejderne, og har arbejdet med de vigtige detaljer siden årsskiftet både i forhold til det kommende udbud og i forhold til trafikplanen.

Busselskabet har afskediget 50 chauffører og 14 øvrige medarbejdere i forbindelse, de færre køreplantimer og udmeldte kørselseffektiviseringer i Trafikplanen. Afskedigelserne er meddelt ultimo januar 2011, med et varsel på 6 måneder til alle.

Indøvningsprogram for chaufførerne inkl. video af alle linjer er planlagt og drøftet i MED-systemet, med alle vejledere og med arbejdsmiljøgruppen. Tredje stormøde om emnet afholdes 27. april 2011, og herefter afholdes fra 1. maj 2011 møder på de lokale stationer med detaljeret gennemgang af de tilknyttede linjer. Beredskab med 10 busser morgen/formiddag, plus 5 busser eftermiddag er klar og herudover udvides bemanningen i driftscenteret i en omstillingsperiode.

Udbud af bybuskørsel

Midttrafik planlægger at gennemfører udbud af bybuskørsel i Aarhus i august 2011 med driftsstart 2012. Busselskabet Aarhus Sporveje agter at give et kontrolbud. Det vil betyde flytning af ca. 59 tjenestemænd fra anlægget i Aarhus V til Hasselager, og 93 overenskomstansatte til Aarhus V og 8 til Risskov. Først og fremmest fordi Aarhus V er udbudsstation, men også fordi produktionen på grund af trafikplanen, flyttes lidt rundt mellem stationerne. Flytningen er varslet slut januar 2011, og forventes gennemført uden problemer ved Trafikplanens ikrafttræden.

Konsekvensen af Trafikplan Aarhus og udbuddet med driftsstart i 2012 er, at alle chauffører får ny turnus og at arbejdstiden på det teknisk område justeres. Der er gennemført en undersøgelse blandt medarbejderne for at afklare ønsker til turnus, hvilket gennemføres igen, når turnusplaner foreligger i endelig udgave. Endelig trafikplan med vognplaner er modtaget i slutningen af marts 2011.

Fly High

Midttrafiks Fly High og initiativet med "positiv energi" går godt i spænd. Man har ramt en "trend", hvor anerkendelse og stoltheden ved egen indsats, samlet set tilsyneladende giver en målbar bedre kvalitet i forhold til passagererne.

Udbud uden for Aarhus

Busselskabet har tidligere forelagt Bestyrelsen et ønske om at kunne byde på kørsel uden for Aarhus. Det vil kunne optimere ressourceanvendelse i alle kontrakter. Dette vil kunne sikres bl.a. via en tilstrækkelig egenkapital. Igangsættelse afventer en myndighedsgodkendelse, og vil efterfølgende blive forelagt Bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

17. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 4. marts 2011.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Opfølgning på Silkeborg – Aarhus N

Midttrafik etablerede 3. januar 2011 en ny pendlerrute mellem Silkeborg og Aarhus Nord. Ruten støttes af Trafikstyrelsens Passagerpulje, der har til formål at støtte tiltag der kan skaffe flere passagerer til den kollektive trafik.

Der køres 6 daglige ture – 3 om morgenen og 3 om eftermiddagen. Ruten har fået god medieomtale, og Midttrafik har modtaget en række henvendelser fra tilfredse kunder. Driftsmæssigt har ruten fungeret upåklageligt.

Midttrafik har i uge 8 gennemført den første passagertælling på ruten. Det er chaufførerne på ruten der har talt. Der er talt på 3 hverdage.

Tællingen viste at der i pågældende uge er gennemsnitligt 51 passagerer med pr. dag. De er fordelt med 30 om morgenen og 21 om eftermiddagen. På trods af en stor markedsføringsindsats tager det altid tid, inden kunder vænner sig til at benytte en ny busrute. Derfor anser Midttrafik passagertallet for at være rimeligt tilfredsstillende på nuværende tidspunkt.

Næste tælling på ruten gennemføres i uge 14.

Desiro tog blev afprøvet på Odderbanen

Midtjyske Jernbaner og DSB har testet et Desiro tog på Odderbanen. Fra efteråret/vinteren kører disse tog på strækningen Odder-Aarhus-Grenaa. Morgen- og formiddagsrejsende på Odderbanen fik sig 2. marts 2011 en overraskelse. På flere afgangse ledede et ukendt, hvidt tog ind på perronerne i stedet for den orange Oddergris.

Desiro toget blev prøvekørt på Odderbanen for bl.a. at teste køretiderne og om perronhøjderne passer til togdørene. Konklusionen var, at det var en vellykket prøvekørsel; tiderne holdt nogenlunde - Desiro togene sætter hurtigt i gang, men de holder ved perronerne en smule længere end de nuværende tog. På grund af de høje sikkerhedskrav i nye tog, åbner døre og påstigningsramper først, når toget holder 100 procent stille. Til gengæld kan kunder i kørestol selv køre ombord via rampen, uden hjælp. Indtrykket var, at de fleste af kunderne var godt tilfredse med en behagelig køretur i de nye tog.

Efter prøvekørslen er det besluttet, at Desiro togene gradvist fra oktober skal afløse de nuværende, udtjente Oddergrise (hvoraf nogle er over 40 år gamle). Forinden skal lokoførerne træne mere i at køre og bremse Desiro togene, ligesom enkelte perroner skal til-

passes i højden, så man får en niveaufri ind- og udstigning i toget. Det forventes, at selve samdriften mellem Odderbanen og Grenåbanen er en realitet fra køreplansskiftet i december 2011, så man kan køre hele turen fra Odder til Grenaa i samme tog.

Høring om nyt busnet i Silkeborg

28. august 2011 er der premiere på det nye bybussystem i Silkeborg. Kommunen har ønsket en modernisering af bybussystemet, der tilgodeser den nuværende og fremtidige byudvikling i Silkeborg samt det forhold, at der er færre penge at køre bus for. Derfor er det nye bybussystem mere markedsorienteret, så der er mest drift på tider og steder med flest kunder. I dagtimerne på hverdage er systemet højfrekvent.

Områder med flest kunder får kvarterdrift eller 10 minutters drift. Omvendt betyder de færre penge til busdrift også, at enkelte områder med få kunder vil miste deres busbetjening. Kunder i disse områder vil få øget gangafstand til alternative muligheder med bybus eller regionalrute. Regionalruter vil spille en større rolle i enkelte områder, hvor bybusbetjeningen nedlægges. Det gælder særligt i Virklund, hvor bybussen ikke længere betjener den sydlige del. I stedet omlægges regionalrute 110 (Horsens-Brædstrup-Silkeborg), så den betjener Virklund via Virklundvej.

Det nye system vil tage sit udgangspunkt i en ny bybusterminal ved stationen på Drewsensvej og et nyt superstop på Godthåbsvej. Ved den nye bybusterminal ved stationen bliver der endnu bedre mulighed for at stige om mellem regionalruter, tog og øvrige bybuslinjer.

Det bliver lettere at bruge bybusserne, når systemet bliver mere enkelt og letforståeligt med simple ruteføringer med færre linjer. Som udgangspunkt skal kunderne bruge samme bybuslinje ud og hjem. Fordelene er bl.a.:

- Busserne kører oftere i områder med mange kunder
- Bedre korrespondancer
- Kortere rejsetid for de fleste kunder
- At det er lettere forståeligt og mere gennemskueligt
- Bedre udnyttelse af regionale ruter
- Større sammenhæng mellem bus og tog

14. august 2011 er der premiere på nye landruter i oplandsbyer ved Silkeborg. Kommunen har ønsket nogle landruter, der tilgodeser den nuværende og fremtidige byudvikling i Silkeborgs oplandsbyer. I den forbindelse kommer der helt nye ruter med helt ny ruteføring. Nogle af de nye landruter vil tage sit udgangspunkt på Silkeborg Banegård, hvor der er mulighed for omstigning til de øvrige bybuslinjer, regionalruterne og tog. Ændringerne er sket på baggrund af køreplanlæggernes, chaufførernes og kommunes faglige vurderinger samt ønsker og tilbagemeldinger fra kunder, uddannelsesinstitutioner og organisationer.

Der gennemføres høring på Midttrafiks hjemmeside i perioden 29. marts 2011 til 12. april 2011.

Status for Mixtur

Mixtur er et samarbejde mellem Arriva Tog og Midttrafik, der skal binde tog og bus sammen, så en kombineret tog- og busrejse bliver en bedre oplevelse både for kunden

og medarbejderen. I første omgang afprøves konceptet på togstrækningen mellem Aarhus og Herning. I slutningen har marts har der været fokus på Mixtur i forhold til personalet, der møder kunderne. Midttrafik og Arriva har besøgt depoter, udkørselssteder, chaufførstuer og har haft tog-, service- og stationspersonale samlet. Der har været dug og lys på bordene, kage til kaffen, plakater på arbejdspladserne og dialog om vigtigheden af at tage os godt af vores fælles kunder på hele rejsen.

1. marts 2011 startede det fælles call center, som vil blive markedsført fra midten af april. 1. april 2011 præsenteres Mixtur Rejsegaranti – en unik rejsegaranti, som gælder for både bus og tog. Mixtur vil markere det ved at være i dialog med kunderne på involverede stationer og rutebilstationer på strækningen Aarhus-Herning og fortælle dem om den nye Mixtur Rejsegaranti. Man kan møde Mixtur-værterne i Aarhus, Silkeborg og Herning 1. april 2011.

Der kan læses mere om Mixtur på www.mixtur.dk

Økonomi og rammer

Høring om EU-kommissionens grøn bog om moms systemets fremtid

Skatteministeriet har 21. februar 2011 sendt et høringsbrev til trafikselskaberne vedrørende EU-kommissionens grøn bog om moms systemets fremtid. Et af elementerne i grønbogen er et forslag om at ophæve moms fritagelsen på personbefordring. Der var høringsfrist 14. marts 2011.

Trafikselskaberne i Danmark har afgivet høringssvar på vegne af bl.a. Midttrafik. Trafikselskaberne i Danmark mener, at det er en god idé at indføre moms på kollektiv trafik, hvis nogle forudsætninger er opfyldt. De væsentligste forudsætninger, som Trafikselskaberne i Danmark nævner i høringssvaret er:

- For kunderne skal billetpriserne holdes uændrede. Det betyder, at prisen efter ændringen skal være inkl. moms, og det vil sige, at 20 pct. af prisen vil være moms. Trafikselskaberne vurderer, at det vil koste trafikselskaberne 120-140 mio. kr. Kompensationen er hidtil blevet udbetalt over bloktilskuddet (DUT). Det betyder umiddelbart en underkompensation for de kommuner/regioner, der har mere kollektiv trafik end gennemsnittet, og vice versa. Trafikselskaberne i Danmark kan derfor ikke acceptere, at der kompenseres via DUT, da det vil betyde en omfordeling af økonomien.
- Trafikselskaberne anbefaler en overgangsordning for at undgå at genforhandle de nuværende kontrakter med vognmændene. En umiddelbar indførelse af moms vil medføre, at de nuværende kontrakter med vognmændene skal genforhandles. Da sammensætningen af omkostningerne i den enkelte virksomhed – købsmoms som andel af de samlede omkostninger – varierer, kan det blive nødvendigt at genforhandle den enkelte kontrakt. Det vil være en krævende proces.

Møde i bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark

23. marts 2011 blev der afholdt møde i Trafikselskaberne i Danmark. Fra Midttrafik deltog Arne Lægaard og Jens Erik Sørensen. På dagsordenen var bl.a. regnskabet for 2010 og budgettet for 2012, og det blev besluttet at afholde generalforsamling 16. maj 2011. Der var en drøftelse af håndteringen af busstrejken 3. februar 2011, og der blev vedtaget procedurer for pressemeddelelser, møder med Folketinget m.m. Revision af Lov om Trafikselskaber, møder med KL og Danske Regioner samt arbejdet med at få flere kunder i den kollektive bustrafik blev også drøftet.

Transportministeren besvarer spørgsmål om Midttrafik og rejsekortet

Transportminister Hans Chr. Schmidt har 28. marts 2011 besvaret to spørgsmål fra Per Clausen (EL), hvor Midttrafiks tilslutning til rejsekortet bliver rejst. Spørgsmålene er:

Nr. 801: "Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt den kommende samdrift af Odderbanen med Grenåbanen vil medføre, at førstnævnte skal tilsluttes det elektroniske rejsekort, jf. svar nr. 630 af 25. februar 2011."

Nr. 802: "Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor det ikke gøres obligatorisk, at samtlige trafikoperatører skal være tilsluttet det elektroniske rejsekort, således at rejsekortets fordele kommer samtlige rejsende i den kollektive trafik landet over til gode."

Transportministeren svarer, det er Midttrafik der ifølge loven bl.a. bestemmer priser, rejseregler, billetteringssystem. DSB's overtagelse af driften på Odderbanen får derfor ingen umiddelbar indflydelse på anvendelse af rejsekort på strækningen. I forhold til, hvorfor det ikke er obligatorisk at tilslutte sig rejsekortet, svarer ministeren, at som lovgivningen er nu, kan selskaberne ikke tvinges til at tilslutte sig rejsekortet. Han konstaterer, at den manglende tilslutning vil forårsage, at rejsekortet ikke bliver et landsdækkende system som vil gøre det nemmere for danskerne at rejse med, tog, metro og bus på tværs af landet. Han konstaterer endvidere, der vil være serviceforringelser særligt for Midttrafiks og FynBus kunder, hvis selskaberne ikke tilslutter sig rejsekortsystemet. Selskabernes kunder vil således kun kunne anvende kontantbilletter, hvis de ønsker én rejsehjemmel til en rejse med både bus og tog. Alternativt skal kunderne anskaffe rejsekort og købe Midttrafiks og FynBus egne billetter, hvis der skal foretages kombinerede bus-tog rejser. Hermed vil passagererne gå glip af den "mængderabat", der kan opnås i dag på at rejse med bus og tog indenfor og til og fra de respektive selskabers områder.

Transportministeren afslutter sit svar med, at han har vanskeligt ved at forestille mig, at de pågældende trafikselskaber vil tilbyde deres kunder sådanne vilkår, og finder det på den baggrund naturligt, at de vælger at tilslutte sig, når rejsekortet udrulles i togsystemet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

18. Eventuelt