



Åben dagsorden

til mødet i

Repræsentantskabet for Midttrafik

24. oktober 2008 kl. 09:30

Regionsrådssalen,

Skottenborg, 8800 Viborg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Midttrafiks budget 2009	2
3	Byrdefordeling af budget 2009	4
4	Udviklingsmulighederne i den kollektive trafik	8
5	Status for Midttrafiks trafikplan 2008 - 2012	13
6	Samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne	16
7	Eventuelt	19

1-00-3-08

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Valget forestås af Midttrafiks bestyrelsesformand Poul Vesterbæk.

1-21-1-08

2. Midttrafiks budget 2009

Resumé

Der orienteres om budgetterne for 2009 for kollektiv trafik og for trafikskabets budget til administration og fællesudgifter.

Sagsfremstilling

./ Midttrafiks bestyrelse har godkendt vedlagte budget 2009 for driften af kollektiv trafik samt trafikskabets administration og fællesudgifter i 2009 og overslagsårene 2010-2012. Administrationen er opmærksom på, at der de viste indtægter fra regnskab 2007 i tabel 1 i bilaget ikke er korrekte pga. en teknisk fejl; tallene i resten af tabellen og de øvrige tabeller er korrekte, og fejlen har ikke haft betydning for budget 2009.

Budgettet for 2009 og overslagsårene er udarbejdet på baggrund af det tekniske budgetoplæg, der blev vedtaget på Bestyrelsens møde 20. juni 2008. Budgetforslaget blev efterfølgende sendt i høring sammen med et forslag til oprettelse af en udviklingspulje.

På baggrund af høringssvarene er der i budgettet for 2009 særligt foretaget justeringer af budgettet vedrørende Region Midtjylland, efter nærmere aftale med regionen, så det vedlagte budget tager højde for de forhold, som regionens administration ønskede ændret i forhold til det materiale, der blev udsendt i høring. Der er desuden indregnet effekten af den markant højere prisfremskrivning af kontraktgrundlaget med vognmændene (9,5 %), ligesom effekten af bortfaldet af fritagelse for dieselaftgift fortsat er indarbejdet i budgetforslaget (9,8 %). Kommunerne og regionen er kompenseret via DUT for omlægning af energiafgiften.

Høringssvarene vedrørende etablering af en udviklingspulje viser, at forslaget ikke har opbakning blandt alle bestillerne. Af forskellige årsager vurderer visse af bestillerne, at der på nuværende tidspunkt ikke er de fornødne midler til en sådan pulje. Bestyrelsen har derfor besluttet, at forslaget om en udviklingspulje sættes i bero indtil videre.

Siden Bestyrelsens vedtagelse af budgettet for 2009, har de enkelte kommuner og regionen vedtaget deres respektive budgetter, hvilket afstedkommer nødvendige justeringer i det vedlagte budget for Midttrafik.

Der er således blandt andet lagt op til, at der skal gennemføres konkrete besparelser på busdriften i Horsens og Holstebro kommuner. I Norddjurs Kommune kan der komme ændringer på baggrund af en drøftelse omkring den fremtidige drift af bybusser. I Århus Kommune arbejdes der med en konkretisering af besparelser, men der er indtil videre afsat en pulje til dækning af udgifterne i 2009. Midttrafik har ikke kendskab til indgåede budgetforlig i øvrige kommuner, der har betydning for budgetterne til kollektiv trafik.

I Randers Kommune er det vedtaget, at der skal være gratis pensionistkort. Dette får betydning for såvel Randers Kommunes indtægter, som for Region Midtjyllands indtægter, men den endelige betydning for indtægtsbudgettet er ikke klart endnu.

Odder Kommune har netop besluttet, at bybuskørslen skal være gratis, hvorefter indtægterne skal nedskrives.

Midttrafik har ikke modtaget officielle anmodninger fra de nævnte kommuner om at indarbejde besparelserne i budgettet for 2009. Den samlede effekt på Midttrafiks budget og på byrdefordelingen, kan på nuværende tidspunkt ikke opgøres præcist. Midttrafiks administration vil – i dialog med bestillerne – hurtigst muligt skaffe et konkret overblik over de budgetjusteringer, bestillernes respektive budgetforlig indebærer for den kollektive trafik. Ændringer i driftsbudgettet aftales med de berørte bestillere og indarbejdes i budgetterne. Ændringer i aktivitetsomfanget der får væsentlig betydning for den pågældende bestillers andel af fællesomkostningerne vil blive forelagt for Bestyrelsen i forbindelse med økonomiopfølgning, således Bestyrelsen bliver orienteret om, hvilken økonomisk betydning én bestillers aktivitetsændring får for de øvrige bestillere. Berørte bestillere orienteres herefter.

På bestyrelsesmødet i januar 2009 vil der blive fremlagt opdateret budget for 2009.

Midttrafik vil arbejde for, at der inden udgangen af 2008 er overensstemmelse mellem bestillernes budget for kollektiv trafik og Midttrafiks budget. I de tilfælde, hvor der er forskelle, skal der være fælles forståelse af årsagerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- budget 2009

1-21-1-08

3. Byrdefordeling af budget 2009

Resumé

Midttrafiks repræsentantskab skal godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af tilskuddet til Midttrafik.

Sagsfremstilling

Repræsentantskabet i Midttrafik skal ifølge Midttrafiks vedtægter § 9 "godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parterers tilskud til selskabets finansiering" - i det følgende omtalt som byrdefordeling. Byrdefordelingsprincipperne skal ifølge Midttrafiks vedtægter sikre, at ingen bestiller forpligtes til at betale mere end sin forholdsmæssige andel af Midttrafiks ydelser.

Budget 2009 blev godkendt af Bestyrelsen 12. september 2008 jævnfør tidligere punkt på dagsordenen. Budgettet hviler på de samme principper for byrdefordeling som budget 2007 og 2008. Midttrafiks revision har i forbindelse med revision af regnskab 2007 gjort opmærksom på, at Midttrafiks principper for byrdefordeling blev besluttet af flere omgange hen over sommeren og efteråret 2006, og det vil være hensigtsmæssigt, at præsentere principperne samlet som fremtidig reference.

Principper for byrdefordeling

- ./.
- Midttrafiks principper for byrdefordeling er gennemgået i vedlagte notat om byrdefordelingsprincipper 2009. Midttrafiks aktiviteter er fordelt på 3 driftsbudgetter og et budget til trafikelskabets fælles opgaver og administration ("trafikelskabets budget").

Driftsbudgetter

De tre driftsbudgetter er:

- buskørsel, hvor nettoudgiften til hver enkelt rute finansieres af en bestiller (kommune eller regionen). Bestillerne betaler udgiften til vognmænd på den enkelte rute og får de indtægter, der knytter sig til ruten. Der vedlægges notat om principper for fordeling af indtægter på bestillerne.
 - privatbaner, hvor regionen betaler nettoudgiften for alle aktiviteter.
 - handicapkørsel, hvor kommunerne betaler nettoudgiften, således at alle driftsomkostninger betales af den kommune, der har visiteret kunden til kørslen, og egenbetalingen tilfalder den pågældende kommune; særlige administrationsudgifter (fx særligt it-system og personale) i forbindelse med koordineret kørsel fordeles mellem kommunerne efter antallet af ture det pågældende år.
- ./.

Midttrafik udfører desuden i et vist omfang indtægtsdækket virksomhed, hvor der fx arbejdes med at forberede Letbanen eller udføres koordineret kørsel for regionen i forbindelse med patientkørsel. Sådanne ordninger er fuldt indtægtsdækket og beror på konkrete aftaler med de pågældende bestillere.

Trafikselskabets budget

Trafikselskabets budget er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter, dels i løn- og personalerelaterede udgifter. Budgettet blev fra og med 2007 effektiviseret og reduceret med 10 % i forhold til de afgivende myndigheders udgifter til de samme aktiviteter. Effektiviseringsgevinsten blev i 2007 fastholdt i Midttrafik som en etableringspulje, men fra og med 2008 har budgettet været reduceret med 10 %.

Trafikfaglige fællesudgifter

Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik, fx rutebilstationer og markedsføring. Princippet for fordeling af de trafikfaglige fællesudgifter er, at så mange som muligt af udgifterne fordeles efter den enkelte bestillers forbrug (fx rutebilstationer). I budget 2009 drejer det sig om ca. 42 % af de trafikfaglige fællesudgifter. Resten af de trafikfaglige fællesudgifter (fx markedsføring) fordeles på alle bestillere efter køreplantimer.

Løn og personalerelaterede udgifter

Løn og personalerelaterede udgifter (husleje, kurser, almindelig it m.m.) fordeles efter de antal stillinger, der er beskæftiget med opgaven.

Udgiften fordeles på de driftsopgaver, de vedrører og fordeles på relevante bestillere. Løn og personalerelaterede udgifter fordeles således:

- personale vedr. buskørsel og generel administration fordeles på alle bestillere efter køreplantimer
- personale vedr. privatbaner betales af Region Midtjylland
- personale vedr. billetkontrol i Århus Kommune betales af Århus Kommune
- personale vedr. handicapkørsel fordeles på kommunernes efter valgt ordning og antal ture.
- personale vedr. trafikkontrol uden for Århus Kommune fordeles på de øvrige kommuner og Regionen efter køreplantimer
- personale vedr. rutebilstationer fordeles som rutebilstationer i øvrigt.
- eventuelle ekstra-opgaver for enkeltbestillere afregnes efter aftale til en fast pris for timeforbruget til dækning af løn og personalerelaterede udgifter.

Af løn og personalerelaterede udgifter fordeles ca. 60 % efter køreplantimer, resten på de konkrete bestillere eller fordeles i forhold til anvendelsen af handicapkørsel.

De dele af såvel trafikfaglige fællesudgifter som løn og personalerelaterede udgifter, hvor byrdefordelingen foregår efter køreplantimer, er det besluttet, at visse ruter får 50 % rabat. Det drejer sig om de ruter, der er planlagt ud fra skoleelevers behov, men som er overført til Midttrafik, for at andre borgere kan bruge skolebusserne.

Grundlag for byrdefordeling

Aktivitetsomfang

På budgetlægningstidspunktet fordeles nettoudgifterne ud fra det forventede aktivitetsomfang, men den endelige fordeling finder sted ved regnskabsaflæggelse på baggrund af det faktiske aktivitetsomfang, der er registreret i det pågældende regnskabsår. Et tilsvarende princip anvendes i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab. I budget for 2009 fremgår det, hvordan fordelingen vil være på de enkelte bestillere på baggrund af det forventede aktivitetsomfang.

Midttrafik er et selskab uden formue og finansieres af bestillerne i hvert regnskabsår. Beslutningen om a conto indbetalinger månedsvis forud er vigtig af hensyn til Midttrafiks likviditet. Midttrafik foretager derfor løbende økonomiopfølgning, og ved væsentlige ændringer i de forventede regnskaber, forelægges et revideret budget for Bestyrelsen. Det var eksempelvis tilfældet, da regnskab 2007 viste væsentligt færre indtægter end budgetterede. Ud over en efterregulering i forbindelse med regnskabet for 2007, besluttede Bestyrelsen på sit møde 23. maj 2008 at justere budgettet for 2008 og meddele dette til bestillerne, så a conto bidragene kunne tilpasses med henblik på at minimere Midttrafiks likviditetsbehov og holde efterreguleringerne for 2008 på et minimum. Denne beslutning er meddelt bestillerne og Repræsentantskabet orienteres hermed. Der er endnu ikke fundet en løsning med Region Midtjylland, men evt. øgede renteudgifter finansieres af den bestiller, hvor problemet kan henføres til.

Midttrafiks princip om at anvende faktiske aktivitetstal til den endelige fordeling betyder, at væsentlige reduktioner i fx Region Midtjyllands eller Århus Kommunes kørselsomfang efter budgettets vedtagelse vil medføre, at de øvrige bestillere skal betale en større andel af de fælles omkostninger i trafikskabets budget. Hvis Region Midtjylland fx reducerer sine aktiviteter med 10 % (svarende til ca. 83.000 køreplantimer), vil Region Midtjylland spare ca. 6,5 % af sin udgift til trafikskabets budget (svarende til ca. 1,7 mio. kr.), mens de øvrige bestillere alt andet lige vil skulle betale ca. 4 % mere til trafikskabets budget.

Hvis der opstår væsentlige ændringer i enkelte bestillers aktivitetsomfang i løbet af et budgetår, således at øvrige bestillers andel af trafikskabets budget ændres mærkbart, vil administrationen forelægge dette for Bestyrelsen i forbindelse med økonomiopfølgning, således Bestyrelsen bliver orienteret om, hvilken økonomisk betydning én bestillers aktivitetsændring får for de øvrige bestillere. Berørte bestillere orienteres herefter.

Timesagsstyring

Den forberedende bestyrelse besluttede i 2006, at Midttrafik skulle indføre et timesagsstyringssystem til en mere præcis fordeling af udgifterne til løn og personalerelaterede udgifter for så vidt angår den del af udgifterne, der hidtil har været fordelt efter køreplantimer. Timesagsstyringsværktøjet blev indført i efteråret 2007. På baggrund af erfaringerne fra 2007 anbefalede Bestyrelsen på sit møde 20. juni 2008, at byrdefordelingen foregår som hidtil, og at store enkeltprojekter betales særskilt af den enkelte bestiller eller godkendes af Bestyrelsen til fælles finansiering. Bestyrelsen besluttede desuden, at der følges op på de konkrete resultater af timesagsstyring over en længere periode, så en eventuel beslutning om ændring af byrdefordeling kan træffes på længerevarende erfaringer.

Princippet for byrdefordeling af løn og personalerelaterede udgifter vil i 2009 derfor også være på baggrund af køreplantimer. En eventuel ændring af princippet vil blive forelagt Bestyrelsen i foråret 2009 med virkning fra 2010.

Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabet bekræfter byrdefordelingsprincippet om, at hver bestiller finansierer nettodriftsomkostningerne til hhv. buskørsel, privatbaner og handicapkørsel.
- at** Repræsentantskabet bekræfter byrdefordelingsprincippet om, at hver bestiller finansierer de dele af trafikselskabets budget til såvel trafikfaglige fælles udgifter som til løn- og personalerelaterede omkostninger, der kan henføres direkte til den enkelte bestillers aktiviteter.
- at** Repræsentantskabet bekræfter byrdefordelingsprincippet om, at bestillerne finansierer den del af trafikselskabets budget til såvel trafikfaglige fælles udgifter som til løn- og personalerelaterede omkostninger, der ikke kan henføres direkte til den enkelte bestillers aktivitet ved en fordeling efter enten køreplantimer eller antal ture i handicapkørsel.
- at** Repræsentantskabet godkender den konkrete byrdefordeling for budget 2009 som grundlag for opkrævning af a conto bidrag fra bestillerne.
- at** Repræsentantskabet godkender, at Midttrafiks bestyrelse fremadrettet kan justere budgettet i løbet af året ved væsentligt ændrede forudsætninger og justerer a conto bidraget tilsvarende.
- at** der i foråret 2009 fremlægges forslag til eventuel ændring af byrdefordelingsprincippet for 2010 på baggrund af erfaringerne med timestyresystemet.

Bilag

- notat om byrdefordelingsprincipper 2009
- notat om principper for fordeling af indtægter på bestillerne

1-00-3-08

4. Udviklingsmulighederne i den kollektive trafik

Resumé

Økonomien i den kollektive trafik i Midtjylland er under pres. Udgifterne er voldsomt stigende blandt andet på grund af stigende dieselpriiser. Men økonomien lider også under, at der er blevet færre kunder i den kollektive trafik. Der ønskes en drøftelse af, hvad Midttrafik kan gøre for at vende denne udvikling.

Sagsfremstilling

Midttrafiks regnskab for 2007 viste, at indtægterne er faldende i den kollektive trafik i Midtjylland. Udgifterne er samtidig stigende pga. faktorer, som Midttrafik ikke kan gøre noget ved – fx stigende dieselpriiser. Denne udvikling gælder på landsplan.

Midttrafik ønsker derfor at sætte fokus på, hvad man kan gøre for at få flere kunder i den kollektive trafik og dermed vende den negative spiral, hvor færre kunder og stigende udgifter medfører nedskæringer og dermed risiko for at miste endnu flere kunder. Både Region Midtjylland og Århus Kommune har udsat deres besparelser i 1 år, og det giver mulighed for en mere effektiv planlægning.

Midttrafiks muligheder for at vende den negative spiral

Midttrafiks administration er af den overbevisning, at grundproduktet i den kollektive trafik i Midtjylland i øjeblikket ikke er godt nok i forhold til det, kunderne forventer. Der er store forskelle i det produkt, der hidtil er blevet tilbudt på tværs af Midtjylland, og kvaliteten har nogle steder ikke været god nok. Det gælder i forhold til regularitet, service og en række kvalitetsmål og kan aflæses i klager fra kunder og givetvis også i den kundeundersøgelse, der er ved at blive gennemført.

Administrationen vurderer, at Midttrafik i den nuværende situation bør satse på at forbedre grundproduktet, da der er risiko for, at store udviklingstiltag vil få mindre succes end forventet, hvis der bygges videre på et grundprodukt, der ikke er stærkt nok. Grundproduktet skal være bedre og der skal ske kvalitetsforbedringer for, at vi kan holde på kunderne, og for at give potentielle kunder (fx nuværende bilister) et alternativ, som de finder attraktivt nok til at vælge den kollektive trafik. Fokus bør derfor i det kommende år være på at udvikle kvaliteten af grundproduktet for derved at få mere tilfredse kunder, som er de bedste ambassadører for at skaffe flere kunder.

Busbranchen har rekrutteringsproblemer, og det kniber med at have serviceorienterede chauffører. Midttrafik kan hjælpe busselskaberne med at skaffe flere chauffører, og give chaufførjobbet et bedre omdømme. Midttrafik har udviklet en chaufførportal, og der skal udvikles lignende produkter. Midttrafik kan understøtte selskaberne med at udvikle chaufførservicen gennem støtte til uddannelse. Chaufførservicen vurderes som næstvigtigste parameter af kunderne. Udvikling af service og kvalitet gælder for alle led: salgs- og informationspersonale og alle andre, der arbejder med kollektiv trafik – også i administrationen, som hele tiden skal give kunderne en bedre rejseoplevelse.

Midttrafik skal have flere incitamentskontrakter, hvor de busselskaber, som gør en ekstra indsats for mere tilfredse kunder eller medvirker til at skaffe flere kunder, også kan tjene flere penge på kontrakten.

Sideløbende med en målrettet indsats for at forbedre grundproduktet, vil der være udvalgte udviklingsprojekter, der hurtigt og konkret tilstræber at reducere omkostningerne og skabe mere tilfredse kunder:

Mulighederne for at reducere omkostningerne

Kollektiv trafik udsættes konstant for konkurrence gennem løbende udbud. Der kan ikke forventes større besparelser via dette virkemiddel, fordi konkurrencen i forvejen er hård – når der ses bort fra de 80 % af buskørslen i Århus Kommune, der fortsat mangler at blive udbudt. Usikkerhed hos busselskaberne omkring fremtidigt kørselsomfang vil sandsynligvis slå igennem i opadgående retning i kommende udbud.

Der er i 2007 gennemført effektivisering på 10 % i administrationen, men der arbejdes fortsat med at øge effektiviteten og udvikle kvaliteten, så der allokeres ressourcer til at udvikle kvaliteten af grundproduktet i den kollektive trafik og forbedre servicen, så der kan opnås flere og mere tilfredse kunder. Der indføres en kvalitetsmodel, som skal sikre dette.

Administrationen vil bl.a. ud fra de tællinger, der nu er gennemført, gennemgå den nuværende kørsel sammen med busselskaberne og bestillerne for at pege på steder, hvor den kollektive trafik kan effektiviseres. Midttrafik har således udarbejdet forslag til regionen for nedlæggelse af svagt benyttede ruter på 5 mio. kr. Effektiviseringen kan foregå ved nedlæggelse af svagt benyttet kørsel, udretning af ruter osv. Busselskaberne er interesserede i at bidrage til denne proces, da de har svært ved at rekruttere chauffører, og derfor helst vil bruge deres dygtige chauffører de steder, hvor kunderne er. Administrationen forventer, at man kan gennemføre en sådan proces for langt hovedparten af kørslen, så det kan have effekt i 2009 og løbende fremover.

Der er mange muligheder for forbedret koordinering af kørslen mellem regionalt finansierede ruter og kommunalt finansierede ruter. Især i Øst- og Vestjylland er der af historiske grunde steder, hvor kørslen mellem kommunale og regionale ruter ikke er koordineret godt nok, da der ikke tidligere har været trafikselskaber. I forbindelse med regionens og kommunernes effektiviseringskrav vil alle disse forhold blive gennemgået, og erfaringerne viser, at der faktisk kan laves bedre sammenhængende tilbud til kunderne med en mindre udgift for bestillerne end hidtil. Der laves nu en områdeplan for Århusområdet, som bl.a. vil omfatte tiltag, der koordinerer gule og blå busser bedre.

Midttrafik arbejder fortsat på at harmonisere alle sine opgaver. Selvom der er foretaget en del harmonisering, er der stadig forskelle, som dels er forvirrende for kunderne, dels giver større udgifter end nødvendigt til fx trykning af køreplaner, vedligeholdelse af billetteringsudstyr osv. Administrationen vil løbende harmonisere og arbejder for, at bestillerne bakker op om dette, selvom det måtte betyde, at hidtidige lokale præferencer for egne løsninger ikke kan imødekommes.

Ud fra efterspørgslen skal tilbuddene indrettes – fra Midttur over små busser til servicebusser, hurtigbusser til letbane.

Mulighederne for at øge indtægterne

Det handler også om at øge efterspørgslen, at få flere til at bruge kollektiv trafik mere, da kapaciteten er til det, vil flere kunder reducere det skattefinansierede tilskud og give samfundsmæssige fordele. Det kræver, at Midttrafik bruger en række initiativer i sammenhæng og også får opbakning fra andre:

- konstant forbedret service på nuværende produkt giver mere tilfredse kunder, og dermed muligheden for flere kunder. Rejsegaranti skal udbredes til hele Midttrafik's område, der skal indføres effektiv kvalitetssikring og bonusmodeller for busselskaberne.
- Midttrafik skal udvikle systemer, der sikrer, at busselskabernes viden bruges i langt højere grad til at forbedre produktet, fx gennem oprettelse af et forbedringsudvalg, hvis formål er at effektivisere, harmonisere og skabe bedre kvalitet.
- incitamentsforsøg med busselskaber for at skaffe mere tilfredse og gerne flere kunder indbygges i kommende udbud, så busselskaberne og chaufførerne kan få reel belønning for at forbedre servicen, påpege spareforslag, herunder evt. forsøg med at lade et busselskab få ansvar for dele af køreplanlægningen.
- der skal arbejdes med at udvikle de standardkontrakter, det meste kørsel udføres efter; de nuværende har været standard i en del år og afspejler ikke i særlig høj grad det, der skal være i fokus i den kollektive trafik fremover. Kundernes præferencer, markedsudviklingen osv. bør indgå i en revurdering af standardkontrakterne.
- Midttrafik skal indgå i konkrete kompetenceudviklingsprojekter for chaufførerne, hvor der er fokus på Midttrafik's overordnede mål, servicemål osv.
- Midttrafik skal i det hele taget knytte busselskaberne langt tættere til sig, så Midttrafik sammen med busselskaberne er med til at give kunderne en god samlet rejseoplevelse. Busselskaberne skal også måles på deres evne til at nå målene.
- bedre information til kunderne via salgssteder og rutebilstationer – og elektronisk information om rejsemuligheder og driftsforstyrrelser gennem hjemmeside, rejseplanen m.v.
- mere effektivt salg med flere relevante produkter til kunderne: erhvervskort, selvbetjening i webbutik, deltidskort uden for myldretiden m.v.
- fokus på gode historier gennem lokal markedsføring, herunder den kollektive trafik's bidrag til bedre miljø.
- mere effektivt samarbejde med vejmyndighederne ved vejarbejde, opgradering af publikumsfaciliteter, m.m.
- mere effektivt samarbejde med kommunerne om forskellige former for busprioritering og sammenkobling af kollektiv trafik med kommunal planlægning (mobili-

tet, lokalisering m.v.). Midttrafik kan ikke selv gøre meget ved disse forhold, men Midttrafik kan påvirke fx kommunernes lyst til at investere i bedre fremkommelighed og dokumentere effekten de steder, hvor det er gennemført.

- styrke kollektiv trafik i forhold til nye pendlingsmønstre og byvækst. Den overordnede trafikplan er færdig ca. 1. februar 2009. Planen for Århus-området med koordinering mellem bybusser og regionale ruter laves, så forslag til helt ny rutestruktur foreligger i sommeren 2009, Den overordnede planlægning må ikke forhindre samtidig gennemførelse af en lang række projekter, som skal give flere kunder og mere effektiv udnyttelse af ressourcerne – fx lynbusser mellem Silkeborg og Århus Nord. I vedlagte bilag med oversigt over igangværende og kommende projekter præsenteres en række øvrige køreplanprojekter, der gennemføres inden udgangen af 2009.
- der vil blive arbejdet målrettet med at få bedre viden om kundernes behov og rejsevaner, bl.a. ved den kundeundersøgelse og kundetælling, der foregår i efteråret 2008, så der kan laves bedre tiltag over for kunderne og udarbejdes mere præcise opgørelser over økonomien på de enkelte ruter; datagrundlaget er yderst mangelfuldt i visse dele af Midtjylland, hvor der bl.a. i bybusserne i Århus ikke har været valide opgørelser over kundeantallet og indtægterne på de enkelte linjer.

Midttrafiks egen organisation vil løbende blive tilpasset disse opgaver, så Midttrafik bedst muligt kan gennemføre initiativerne og udføre opgaverne i en effektiv driftsorganisation efterfølgende. Det vil betyde, at der bliver behov for kompetenceudvikling af organisationen for sikre den fornødne kompetence til at udvikle nye samarbejdsformer med busselskaberne og integrere kundefokus i alle dele af organisationen samt systematisk arbejde med kvalitet i alle led i Midttrafiks arbejde.

Flere medarbejdere i Midttrafik vil i en periode skulle have fokus på forbedring af kvaliteten, udvikling af kontraktforhold og forholdet til busselskaber. Det vil også betyde, at ressourcerne skal allokeres til opgaven, og at andre opgaver dermed skal nedprioriteres. Midttrafiks administration vil derfor løbende indstille til Bestyrelsen, hvilke projekter der kan gennemføres, og disse vil som udgangspunkt i høj grad være nogle, der enten direkte forbedrer kvaliteten i grundproduktet, eller udvider og styrker grundproduktet med høj kvalitetsprodukter, hvor mange kunder får glæde af det (fx nye pendlerruter).

Udviklingen i hovedstadsområdet

DSB, DSB S-tog, Metro og Movia har sammen fået et konsulentfirma til at analysere kundeudviklingen i Hovedstadsområdet i perioden 2002 til 2007. Hovedstaden har oplevet stort set uændret antal rejsende i den kollektive trafik, selvom der er investeret massivt i den analyserede periode. Selvom vilkårene er anderledes i Hovedstaden, vedlægges rapporten "Hvor blev de af passagerudviklingen i hovedstadsområdet 2002-2007" med kort resumé af de vigtigste forhold set i forhold til Midttrafik.

Rapporten peger på udefra kommende samt interne faktorer, der er årsag til denne udvikling. Der peges desuden på en række tiltag, der kan vende udviklingen – disse tiltag er fremhævet i det vedlagte resumé. Selvom der er specifikke forhold i Hovedstadsområdet, er både analyse og konklusionen vedrørende mulige tiltag væsentlig, når udviklingen i Midtjylland skal vendes, både for så vidt angår den daglige drift og ved større investeringer, som fx den kommende letbane i Århus-området.

Direktøren indstiller,

at Midttrafiks tiltag drøftes.

Bilag

- oversigt over igangværende og kommende projekter
- rapporten "Hvor blev de af passagerudviklingen i hovedstadsområdet 2002-2007" med kort resumé af de vigtigste forhold set i forhold til Midttrafik

1-30-75-14-08

5. Status for Midttrafiks trafikplan 2008 - 2012

Resumé

Arbejdet med Midttrafiks trafikplan går planmæssigt fremad. Indsatsområder og status for Midttrafiks område er blevet formulerede. De kommunale visioner og principper hænger blandt andet sammen med omlægningen af det regionale rutenet, og der er derfor nu nedsat en administrativ styregruppe bestående af repræsentanter for kommuner, region og Midttrafik, der bl.a. skal overvåge processen indtil 1. april 2009.

Sagsfremstilling

På Repræsentantskabets møde 23. maj 2008 blev der orienteret om, at der skal udarbejdes en trafikplan for Midttrafik for perioden 2008 til 2012. Formålet er dels at beskrive strukturen for nuværende kollektiv trafik, dels at beskrive indsatsområder for den kommende fire-års periode. Midttrafiks bestyrelse har fastlagt mål og visioner for Midttrafiks arbejde. Trafikplanen skal beskrive, hvor der skal sættes ind for at opfylde disse mål helt eller delvist i den kommende tid.

En arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra Lemvig, Herning, Horsens, Favrskov, Randers og Århus kommuner samt Region Midtjylland og Midttrafik har siden efteråret 2007 arbejdet med at forberede indholdet og tidsplanen for arbejdet.

Trafikplanens indhold

./.. Dispositionen for den samlede trafikplan indeholder blandt andet vedlagte kapitel 3 fra Midttrafiks trafikplan, hvor der beskrives seks overordnede indsatsområder, som trafikplanen sætter fokus på:

- Planlægning
- Takster og indtægter
- Information, kommunikation, salg og kvalitet
- Miljø
- Incitamentter for busselskaberne til at skaffe flere kunder
- Mere viden om kunder, økonomi og nye markeder

Indsatsområderne er dels fremadrettede for at opfylde Midttrafiks overordnede mål - dels indsatsområder, der skal sikre at Midttrafik kan fremskaffe data, som skal ligge til grund for faktabaserede beslutninger.

Trafikplanen lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udvikling af den kollektive trafik - altså ikke kun hvad Midttrafik har kompetence til, men også bestillerne.

Trafikplanen kommer desuden til at indeholde en række bilag bl.a. med kommunale statusbeskrivelser og kommunale visioner. Der udarbejdes en områdeplan for Århusområdet samt et oplæg til kollektiv trafikplan for Herning som del af en mobilitetsplan.

Områdeplan i Århus Kommune

Midttrafik, Århus Kommune og Region Midtjylland har aftalt, at der udarbejdes en kollektiv trafikplan for Århus-området, som kan fremlægges til politisk beslutning i byrådet, regionsrådet og Bestyrelsen før sommerferien 2009. Det forudsættes i dette arbejde, at der på sigt etableres letbaner i Århus. Områdeplanen for Århus omfatter bybustrafikken i Århus og dens samspil med de regionale ruter, der betjener Århus-området.

Målet med planen er at vise, hvorledes bustrafikken kan udvikles med henblik på at skabe størst mulig samlet effektivitet, sikre og udvikle antallet af kunder og øge kundetilfredsheden, idet planen skal kunne danne grundlag for konkrete tiltag på bustrafikken fra år 2010. Planen fokuserer primært på forslag til ændringer i trafiknettet og betjningsomfang.

Den kollektive trafikplan for Århus-området skal sigte mod den størst mulige integration af alle former for kollektiv trafik uanset organisatorisk tilhørsforhold og økonomisk ansvarsfordeling. De økonomiske og kundemæssige konsekvenser af tiltagene vil blive analyseret, beregnet og beskrevet.

Mobilitetsplan i Herning Kommune

Bybustrafikken i Herning skal udbydes i 2010, og der er behov for at modernisere den eksisterende betjening. Midttrafik og Herning Kommune har derfor aftalt, at Midttrafik i samarbejde med Herning Kommune udarbejder et oplæg til kollektiv trafikplan for Herning, og at denne plan indgår i arbejdet med mobilitetsplanlægning i Herning. Der er på en hverdag ca. 75.000 bilture internt i bybusområdet i Herning. Antallet af kollektive ture i bybusnettet er under 1/10 af dette antal. Det er aftalt med Herning Kommune, at mobilitetsplanlægningen i første omgang primært har som mål at reducere antallet af bilture ved at satse på forbedringer i den kollektive trafik og forbedringer for cykeltrafikken.

Statens trafikplan

Midttrafiks høringssvar vedr. Trafikplan for jernbanen vil også være i bilagssamlingen. Midttrafik fremsendte et samlet høringssvar fra bestillerne i Midttrafiks område. Som det fremgik af høringssvaret, var Statens Trafikplan for jernbanen ikke en plan med visioner, der kunne påvirke Midttrafiks trafikplan i særligt omfang.

Trafikplanens sammenhæng til anden planlægning

En væsentlig del trafikplanen er en plan for et fremtidigt sammenhængende rutenet. Der arbejdes sideløbende på ændringer af det regionale rutenet, ligesom det kommunale bybusnet og lokale rutenet tilpasses kundernes behov. En sådan udvikling af den kollektive trafik samtidig med udarbejdelsen af en trafikplan betyder, at trafikplanen må justeres hen ad vejen, så den endelige overordnede trafikplan tager højde for de forhold, der er i kommunerne og Regionen på det tidspunkt, trafikplanen vedtages. Det er en løbende proces.

Regionsrådet har besluttet, at de planlagte besparelser på det regionale rutenet udskydes fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009 i dialog med kommunerne og Region Midtjylland kan ske en reduktion af afgangene på udvalgte ruter. Denne reduktion og det fortsatte planlægningsarbejde i kommunerne vil blive drøftet på bilaterale møder mellem kommune og region, som Midttrafik tager initiativ til i efteråret 2008.

Efter ønske fra bl.a. Kommunekontaktrådet i Midtjylland, besluttede Regionsrådet, at der nedsættes en administrativ styregruppe med repræsentanter fra Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. Styregruppen skal inden 1. april 2009 udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet. Der er endnu ikke udarbejdet kommissorium for styregruppens arbejde, men det forventes at styregruppen skal lave aftaler for processen og sikre, at trafikplanen bliver færdig. Kommissoriet vil blive eftersendt, når det er lavet.

Tidsplan for Trafikplanen

På baggrund af de ovennævnte ændringer i det regionale rutenet, og de afledte kommunale udfordringer, vil arbejdet med Midttrafiks trafikplan være færdiggjort senest 1. februar 2009. Sideløbende fastlægger den administrative styregruppe forslag til den fremtidige regionale og lokale rutestruktur, bl.a. på baggrund af trafikplanen, og dette arbejde skal færdiggøres inden 1. april 2009.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- kapitel 3 fra Midttrafiks trafikplan

1-15-1-75-2-07

6. Samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne

Resumé

Midttrafik har til opgave at udføre den kollektive trafik i det omfang og med det kørselsniveau, kommunerne og regionen som bestillere ønsker og samtidigt sikre sammenhæng for kunderne på tværs af myndighedsgrænser. Det forudsætter et godt løbende samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik også på administrativt niveau. Midttrafik redegør for samarbejdet hidtil og de områder, hvor Midttrafik ser muligheder for forbedringer.

Sagsfremstilling

Midttrafik har til opgave at udføre den kollektive trafik i det omfang og med det kørselsniveau, kommunerne og regionen som bestillere ønsker. Det er således den enkelte bestiller selv, der fastlægger, hvilket kørselsomfang der ønskes udført. Midttrafik skal koordinere ønskerne fra de 19 kommuner i Midtjylland og regionen, og derudover skal Midttrafik bidrage med fx viden om kunder og marked, konkret planlægning, markedsføring og information, udbud og kontraktstyring, takstfastlæggelse og billetteringsudstyr osv. Midttrafik har dermed en række opgaver, som selskabet skal involveres i, for at bestillerne ønsker til kollektiv trafik kan omsættes til et sammenhængende tilbud om kollektiv trafik i Midtjylland, der giver kunderne en god samlet rejseoplevelse. Det forudsætter et godt løbende samarbejde mellem bestillerne og Midttrafik også på administrativt niveau.

./ Der vedlægges bilag, der gennemgår Midttrafik's vurdering af samarbejdet med bestillerne.

Kørselstyper

Den kollektive trafik, som Midttrafik får udført for bestillerne, spænder fra regionale ruter og bybusser med mange kunder over lokalruter til åbne skolebusruter og teletaxi og Midttur med få kunder. Desuden udføres handicapkørsel samt nogle former for koordineret kørsel ud over det lovpligtige for enkelte bestillere, fx lægekørsel i enkelte kommuner og patientkørsel for regionen:

- Lokalruter, bybusruter og regionale ruter. Midttrafik's bestyrelse vedtog 21. december 2007 en standardsamarbejdsaftale, hvori det præciseres, hvordan opgavefordelingen er mellem bestilleren og Midttrafik. Samarbejdet kan dog fortsat blive bedre, så bestillerne og Midttrafik's kompetencer udnyttes bedst muligt til at tilbyde kunderne en kollektiv trafik, der har høj kvalitet i alle led. Nogle af de problemstillinger, der fortsat opstår i samarbejdet er, når der er forskellig opfattelse af fx trafikplanens rolle, Bestyrelsens mulighed for at træffe beslutning om effektivisering og koordinering på tværs af myndighedsgrænser, midler til udvikling, inddragelse af borgere og andre interessenter, detaljeringsgrad af data samt mulighed for at revidere budgetter i løbet af budgetåret.
- Åben skolebuskørsel / "rabatruter". En hel del ruter i Midtjylland er planlagt ud fra skoleelevers behov, og disse ruter har ikke en sammenhæng med den øvrige kol-

lektive trafik og spiller en begrænset rolle i den almindelige kollektive trafik. Ruterne er tilpasset ringetider på skoler og ruteforløbene er tilpasset de elever der skal transporteres til skole. De pågældende kommuner har besluttet, at øvrige borgere skal have mulighed for at benytte ruterne, hvilket betyder at ruterne bliver offentlig servicetrafik i stedet for lukket skolebuskørsel; når det er offentlig servicetrafik, skal opgaven udføres af et trafikselskab og kan ikke løses af kommunen alene. Det er dog i meget begrænset omfang, at øvrige borgere anvender disse åbne skolebusruter, da kørslen er tilpasset et andet formål, og derfor fx som hovedregel kører ad mange små veje, for at hente skoleelever, hvilket ikke er et attraktivt tilbud i øvrigt til andre borgere. Der er stort set ingen indtægter på disse ruter, da det primært er befordringsberettigede skoleelever, der benytter ruterne. Kommunerne betaler ikke fuldt bidrag til trafikselskabets administration for disse ruter, og kommunerne skal selv udføre nogle opgaver i forbindelse med ruterne. Det giver anledning til nogle problemstillinger, og Midttrafik vil arbejde på at lave et forslag på en mere effektiv arbejdsdeling.

- Letbanen i Århus-området. Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Skanderborg, Silkeborg og Odder kommuner. Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner busser, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget trace af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Arbejdet med letbanen har i 2007 fulgt planen.
- Midttur. Midttrafik tilbyder, at borgerne kan bestille en taxa i Midttrafiks koordinerede kørsel. Som udgangspunkt er ordningen fuldt brugerfinansieret, men indtil videre seks kommuner har valgt at give tilskud til ordningen, så den er 50 % brugerfinansieret. Det er typisk borgere, der bruger den koordinerede ordning i anden sammenhæng, der vælger at bruge Midttur til den kørsel, de ikke kan få inden for fx handicapkørsel. Midttrafik har ikke midler til at lave særlig markedsføring for Midttur i disse kommuner, men opfordrer til, at kommunerne selv laver lokal markedsføring i det omfang, de ønsker kendskabet til ordningen udbredt blandt deres borgere. Midttrafik anbefaler eksempelvis, at kommunerne orienterer om ordningen på hjemmesider, på ældrecentre, på socialkontorer og andre steder, hvor brugerne typisk færdes. Midttrafik følger op på ordningen og laver fx kundeundersøgelser, hvis resultater drøftes med de kommuner, der har valgt at støtte ordningen.
- Handicapkørsel. Midttrafik oplever, at samarbejdet med kommunerne vedrørende handicapkørsel generelt er godt. Der er især brug for et godt samarbejde, når ordningerne lægges om, som det har været tilfældet i Horsens Kommune i starten af 2008, da kommunen gik over til koordineret kørsel. Det har også været tilfældet i kommunerne i det tidligere Ringkjøbing Amt, hvor kørslen blev lagt i et

nyt system i starten af 2008, hvilket nogle vognmænd og kunder oplevede som problematisk. Midttrafik har lært af dette forløb, og som det blev orienteret om på repræsentantskabsmødet 23. maj 2008, har Midttrafik fremadrettet mere fokus på at håndtere de enkelte klager og medieomtalen langt mere offensivt.

- Øvrig koordineret kørsel. Midttrafik har lavet bilaterale aftaler med nogle enkelte kommuner om kørsel, som kommunen har ansvar for ifølge loven. Derudover har Midttrafik indgået aftale med Region Midtjylland om en del af patientkørslen. Den type kørsel ligger ud over det, Midttrafik skal ifølge loven, og opgaverne er fuldt finansierede af de pågældende bestillere. Midttrafik kan bidrage med kompetencer i at koordinere kørsel, og fordelene for Midttrafiks øvrige bestillere er, at volumen i den koordinerede kørsel bliver større, og mulighederne for stordriftsfordele og bedre udnyttelse af vognene bliver bedre. Samarbejdet med disse bestillere om den øvrige kørsel fungerer godt, og Midttrafik har fokus på, at løsningen af disse KAN-opgaver ikke må gå ud over fokus på at løse SKAL-opgaverne (handicapkørsel).

Dialogfora

Midttrafik arbejder målrettet på at styrke samarbejdet med bestillerne. Det bilaterale samarbejde med bestillerne er en del af de daglige arbejdsgange i Midttrafik, som suppleres med særlige tiltag, hvor der fx holdes fællesmøder med ansatte i kommuner og region, der beskæftiger sig med kollektiv trafik, møder i bybusgrupper osv.

Samarbejde med vejmyndigheder

Udviklingen af den kollektive trafik er også afhængig af, at vejmyndighederne og kommunerne i det hele taget tager hensyn til den kollektive trafik. Midttrafik vil derfor arbejde for at udbygge og forbedre samarbejdet med kommunerne om fx publikumsfaciliteter, kommuneplanlægning, inddragelse ved vejarbejde, fremkommelighed, oversigtsforhold på vejene osv.

Evaluering af lovgivning

Transportministeren har bedt om, at der gennemføres en evaluering af den nuværende lov om trafikselskaber med henblik på forslag om justeringer, der kan fremme formålet med trafikselskaber. Midttrafiks direktør indgår i en arbejdsgruppe sammen med Movia og interesseorganisationen Trafikselskaberne i Danmark i dette arbejde. Der vil være fokus på at identificere de steder i loven, hvor trafikselskabernes mulighed for at skabe bedre kollektiv trafik begrænses, eller hvor opgavedelingen mellem fx trafikselskaber, bestiller osv. ikke er tilstrækkelig klar til en effektiv opgaveløsning. En endelig anbefaling til Transportministeren om ændringer i loven skal først godkendes af formændene for trafikselskaberne ved et møde i interesseorganisationen Trafikselskaberne i Danmark, og dernæst godkendes i hver enkelt trafikselskabs bestyrelse.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks vurdering af samarbejdet med bestillerne

1-00-3-08

7. Eventuelt