



Åben dagsorden
til
mødet i Bestyrelsen i Midttrafik
25. maj 2007 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Projektkatalog for trafikplanlægning K08	1
2	Marketingplan	3
3	Foreløbige overvejelser vedrørende takstharmonisering i Midttrafik i 2008	4
4	Økonomirapportering 1. kvartal 2007	6
5	Handicapkørsel og telekørsel 2008	8
6	Principper for arrangementskørsel	12
7	Tidsplan og overordnede principper for udbud af buskørsel i Århus kommuner	14
8	Vurdering af særlig kommunal støtte til abonnementskort i Randers og Århus kommuner	17
9	Nye vedtægter og sammensætning af bestyrelser for Lemvigbanen og Odderbanen	19
10	Forbindelser mellem Arriva Tog og DSB tog i Herning	23
11	Status for letbanearbejdet	25
12	Godkendelse af Midttrafiks vedtægter	27
13	Meddelelse: Samarbejde med museer	29
14	Meddelelse: valg af busfarver i Midttrafik	30
15	Eventuelt	31

1-34-75-1-21-07

1. Projektkatalog for trafikplanlægning K08

Resumé

Efter høring i kommunerne og hos Region Midtjylland er kataloget for de køreplanprojekter, der planlægges gennemført i 2008 og herefter, revideret.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. april 2007 blev der orienteret om, at Midttrafik havde udarbejdet et katalog over de projekter, som foreslås at indgå i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008 og derefter. Kataloget var blevet sendt i høring hos de 19 kommuner og Region Midtjylland.

Ved udsendelsen af denne dagsordenen havde Region Midtjylland og 12 kommuner givet høringssvar. Høringen har givet anledning til, at nogle projekter udsættes til 2009, men også nye projekter - især omkring ændret skolestruktur i kommunerne - er kommet med. Revideret oversigt over projekter vedlægges som bilag. Der eftersendes evt. en status for de høringssvar, som er fremkommet efter udsendelsen af dagsordenen.

Der er en del projekter på oversigten - hovedparten af opgaverne skal løses af medarbejderne hos Midttrafik - dog i et samarbejde med bestillerne. Som udgangspunkt indstilles, at alle projekter indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008. Det er dog svært at vurdere tidsforbruget ved de enkelte projekter. De kommuner, som overvejer en ny skolestruktur, opfordres til at inddrage Midttrafik så tidligt som muligt i processen - evt. når der foreligger skitser, som forventes gennemført, således at Midttrafik kan nå at analysere og komme med konkrete forslag til nye køreplaner. Det kan dog senere vise sig at være nødvendigt at inddrage ekstern assistance til løsning af særlige opgaver på nogle projekter eller udskyde projekter til senere i samarbejde med bestillerne.

Midttrafik skal udarbejde en Trafikplan for den kollektive trafik i region Midtjylland med udgangspunkt i Statens Trafikplan for togkørslen. Staten forventes at sende deres forslag til Trafikplan i høring ultimo 2007. Trafikplanen skal gælde for en 4 årig periode. Midttrafik vil etablere en embedsmandsgruppe bestående af repræsentanter fra Region Midtjylland, Kommunerne og Midttrafik, som skal bistå Midttrafik med udarbejdelse af et oplæg til Trafikplan for Midttrafiks område. Midttrafik igangsætter arbejdet med Trafikplanen i sommeren 2007 - sideløbende med Statens Trafikplan, herved skabes mulighed for koordinering.

Udover Trafikplanen vurderer Midttrafik, at der er behov for en løbende oversigt over nye tiltag / projekter, og derfor er projektkataloget tænkt som et bilag til Trafikplanen. Projektkataloget ajourføres årligt efter høring hos bestillerne.

Direktøren indstiller,

at alle projekter indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008.

Bilag

- Projektkatalog pr. 15. maj 2007

1-15-0-80-5-07

2. Marketingplan

Resumé

Bestyrelsen besluttede på mødet 26. januar 2007 en række overordnede initiativer til at realisere målsætningen for Midttrafik. Administrationen har udarbejdet et oplæg til en overordnet marketingplan

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på mødet 26. januar 2007 en række overordnede initiativer til at realisere målsætningen for Midttrafik.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet et oplæg til vedlagte overordnede marketingplan, som tager udgangspunkt i Midttrafiks overordnede mål: At fastholde flest kunder længst muligt og at få flere kunder til at vælge den kollektive trafik.

Marketingplanen beskriver de overordnede rammer for Midttrafiks markedsføring og information, Midttrafiks marked, udfordringer der er forbundet med markedsføring, forslag til valg af målgrupper og aktiviteter mv.

Der er tale om en overordnet marketingplan, som suppleres med mere præcise og konkrete årlige handlingsplaner.

Direktøren indstiller,

at marketingplanen drøftes

Bilag

- Marketingplan

1-25-4-07

3. Foreløbige overvejelser vedrørende takstharmonisering i Midttrafik i 2008

Resumé

Der orienteres om de foreløbige overvejelser om fremtidige takster og eventuel indførelse af rejsekort og Midttrafiks videre arbejde i forbindelse hermed.

Sagsfremstilling

./ I vedlagte notat er skitseret en række foreløbige overvejelser vedrørende fortsat takstharmonisering i Midttrafiks område med virkning fra primo 2008.

Bestyrelsens vedtagne strategi om gradvise tilpasninger frem mod 2009 afspejler et ønske om gennemførelse af gennemgribende takst- og zonetilpasninger, så kunderne i videst muligt omfang vil opleve ét takstsystem med samme priser, rabatformer og rejse-regler. Det skitseres i notatet, hvordan denne strategi kan gennemføres.

Ifølge den officielle tidsplan for projektet er rejsekortet klar til udbredelse i Jylland i 2009. Overvejelser om Midttrafiks strategi i forhold til rejsekortet fremgår også af notatet.

Forslag til takster for 2008 præsenteres for bestyrelsen ved mødet i juni 2007. Beslutningsoplæg om rejsekortet præsenteres for bestyrelsen i efteråret 2007.

På baggrund af en foreløbig vurdering af de samlede praktiske harmoniseringsmuligheder forud for 2008 samt kunders og bestillers ønske om et mere ens og gennemskueligt takstsystem m.v., overvejes, at nedenstående punkter indgår i Midttrafiks takstfastsættelse for 2008:

- Taksterne forventes samlet at stige i takt med de almindelige prisstigninger.
- Billetter og kort gøres identiske for Midttrafik Øst, Midt og Syd. Billetter og kort for Vest udformes i overensstemmelse med, at Vest er et selvstændigt prisområde. Med hensyn til layout m.v. harmoniseres på tværs af alle fire områder.
- Visse lokalruter og mindre bybussystemer vil - pga. de aktuelle begrænsninger i billetudstyret – først på et senere tidspunkt være fuldt integreret i Midttrafiks takst- og billetsystem. Rabatruterne vil ikke blive integreret.
- Forholdet mellem 1) prisen på kontantbillet og prisen på klippekort/abonnementskort samt 2) priserne for voksne, børn og pensionister skal så vidt muligt være det samme i prisområde Vest og i prisområde Øst/Midt/Syd. Det vil eksempelvis indebære, at der for Midttrafiks samlede område er den tilnærmelsesvis samme procentuelle rabat ved at købe et klippekort frem for en kontantbillet.
- Identiske priser i Midttrafik Øst, Midt og Syd. Midttrafiks Vest udgør fortsat et selvstændigt prisområde i 2008.

For Midttrafiks samlede område forudsættes et (pris- og lønreguleret) indtægtsprovenu, som svarer til det samlede budgetterede provenu for 2007, jf. takststigningsloftet. Under ét vil kunderne derfor i 2008 opleve uforandrede reale priser i Midttrafiks samlede område i forhold til 2007. For den enkelte billettype og for den enkelte kunde kan der derimod blive tale om prisændringer i forhold til 2007 – både i opadgående og nedadgående retning.

Rejsekortet

I henhold til oplysninger fra Rejsekort A/S forventes der opstart af pilotdrift i slutningen af 2007, hvorefter systemet tages i brug i Movias område (øst for Storebælt) i løbet af 2008. Derefter udbredes systemet til resten af landet.

Midttrafik deltager aktuelt i rejsekortssamarbejdet via den investering som Midttrafik har overtaget fra VAT. Som følge heraf har Midttrafik påtaget sig betalingsforpligtigelser svarende til 40 pct. af VAT's andel. Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på i alt ca. 9,5 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland.

Midttrafik vil over de nærmere måneder, koordineret med Sydtrafik, foretage en nærmere vurdering af de økonomiske og kundemæssige fordele og ulemper ved at indføre rejsekortet i Midttrafiks område. Heri vil også indgå en nærmere vurdering af den mest hensigtsmæssige tidsplan for indførelse af rejsekortet og af i hvor stor en andel af Midttrafiks busser, der skal anvendes rejsekortudstyr. Resultatet heraf vil blive forelagt bestyrelsen til beslutning inden 1. december 2007, som forudsættes at være den skæringsdato, forinden hvilken bestyrelsen bør træffe beslutning om, hvorvidt Midttrafik skal deltage fuldt ud i rejsekortsamarbejdet.

Direktøren indstiller,

- at** redegørelsen drøftes
- at** der udarbejdes et egentlig takstforslag 2008 efter de skitserede retningslinjer
- at** Midttrafik udreder de nærmere vilkår for indførelse af rejsekort i Midttrafik med henblik på fremlæggelse af beslutningsgrundlag i anden halvdel af 2007
- at** Midttrafik sender beslutningsoplæg vedr. rejsekortet i høring hos bestillerne inden endelig beslutning

Bilag

- Foreløbige overvejelser om takstharmonisering 2008

1-21-2-07

4. Økonomirapportering 1. kvartal 2007

Resumé

Vedlagt er den første afrapportering for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af oplysninger pr. 31. marts 2007, og udformet på baggrund af principoplægget behandlet på Bestyrelsens møde 20. april 2007.

Sagsfremstilling

./ Som led i bestyrelsens varetagelse af den overordnede opfølgning på økonomi og aktivitet i Midttrafik, er der vedlagt udarbejdet den kvartårlige afrapportering for 1. kvartal 2007.

Som det fremgår af rapporten, er det begrænset i hvilket omfang de bogførte udgifter og specielt indtægter umiddelbart kan danne baggrund for egentlige prognoser og fremskrivninger.

Der er tale om en række primært tekniske forhold, der ligger til grund herfor. Hovedproblemet ligger i, at de forskellige systemer endnu ikke er sammenkørt, hvilket betyder, at mange bogføringer foretages på 'fælleskonti' og først kan fordeles på bl.a. bestiller senere på året. Herudover foretages der i henhold til eksisterende aftaler i mange tilfælde også nettoposteringer, således at en opsplitting på brutto udgifter og bruttoindtægter ikke umiddelbart er muligt.

Der arbejdes selvsagt på at få et bedre datagrundlag på sigt.

Ved vurderingen af det forventede regnskab er der derfor taget udgangspunkt i budgettet for 2007.

Hertil er så lagt de ændringer og justeringer, der allerede er aftalt, eller forventes nærmere aftalt med de respektive bestillere.

Vedr. indtægterne er der fremskaffet data til sammenligning af perioden 1. kvartal 2006 med den tilsvarende for 2007. På baggrund af disse data, som omfatter Århus Kommune og det tidligere Århus Amt, kan det konstateres, at indtægterne i 2007 ligger ca. 7 % under niveauet for 2006.

Datagrundlaget er dog endnu for spinkelt til at kunne udarbejde prognoser med en rimelig grad af sikkerhed.

Midttrafik vil foretage en nærmere analyse af indtægtsområdet med henblik på forelægning for bestyrelsen ved halvårsrapporteringen.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning
- at** Midttrafik frem til næste afrapportering analyserer indtægtssiden nærmere

Bilag

- Status på økonomi og kvalitet 1. kvartal 2007

1-47-70-2-07

5. Handicapkørsel og telekørsel 2008

Resumé

Administrationen har udarbejdet forslag til harmonisering af rejseregler for handicapkørsel, samt økonomisk overslag for handicapkørsel 2008 – som koordineret eller ikke-koordineret kørsel. Kommuner, DSI og vognmandskontaktudvalg er indbudt til møder. Desuden er opstillet oversigt over og forslag til kategorisering af telekørsel.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. april 2007 blev det besluttet, at administrationen til bestyrelsesmødet 25. maj 2007 fremlægger forslag til:

- Regelharmonisering for handicapkørslen
- Harmonisering af telebetjening
- Hvilke kørsler, der foreslås koordineret i hvilket IT-system
- Økonomisk overslag for handicapkørsel i 2008

Det blev også besluttet, at forslagene fremlægges sideløbende for kommuner, region, DSI og kontaktgruppe for entreprenørerne.

Det blev desuden besluttet, at administrationen skal belyse flere alternativer, fx et alternativ med væsentligt mindre administration eller med gratis kørsel. Relevante organisationer og kommuner inddrages i analysen.

Kommunerne er indbudt til møde 24. maj 2007, kontaktgruppe for entreprenørerne 21. maj 2007 og DSI 29. maj 2007.

Regelharmonisering.

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte forslag til regelharmonisering. Der er foreslået en kilometerbaseret takst, og kilometergrænser for hhv. korte, lange og landsdækkende rejser. Baggrunden herfor er den vurdering af, at det ikke er hensigtsmæssigt at videreføre de tidligere kommuner som zoner og tidligere amter som grænser for lange/landsdækkende rejser - ingen kender længere disse grænser. Desuden giver en kilometertakst mere "retfærdige" takster, da fx en kort rejse over en tidligere kommunegrænse i 2007 koster 60 kr. Der foreslås en mindstetakst svarende til nuværende mindstetakst på 30 kr. For rejser internt i Århus Kommune er det nuværende takstsystem, som er identisk med den kollektive bustrafiks takster, foreslået videreført.

Korte rejser foretages med lille vogn, lange så vidt muligt med anvendelse af handicap-egnet bus/tog på størstedelen af rejsen, hvis det er muligt og hvis der opnås en pæn besparelse for Midttrafik herved. Landsdækkende rejser planlægges fortsat kun med brug af handicapegnet bus/tog på størstedelen af rejsen.

Der er opstillet forslag til en formaliseret rejsegaranti for handicapkørslen med udgangspunkt i den rejsegaranti, der i 2007 gælder for det tidligere Århus Amt. Rejsegarantien går ud på, at kunden får egenbetalingen refunderet, hvis kunden ringer til Midttrafik og oplyser, at vognen er mere end 15 minutter forsinket. Kunden får også mulighed for selv at ringe efter en taxi, og få regningen refunderet af Midttrafik, hvis kunden efter kontakt til Midttrafik ikke ønsker at vente på den forsinkede vogn.

Harmonisering af telekørsel.

- ./ Der vedlægges notat med oversigt over nuværende telekørsel, som i alt omfatter kørsel for ca. 7 mio. kr. årligt, og som findes i 13 af kommunerne samt på regionale ruter i forskellige varianter. Der vedlægges yderligere et notat, som angiver formål med harmonisering, herunder forslag til kategorisering i:

- Ruteerstatning
- Til-/frabringerruter
- Ad-hoc/variabel kørsel

Som det fremgår af notaterne, er der meget stor forskel på ordningerne i form af fx bestillingsform, serviceniveau, takster, kontrakter mv. Administrationen arbejder videre på forslag til harmonisering med henblik på at Midttrafik tilbyder kommuner og region et mindre antal forskellige modeller.

IT-systemer til kørselskoordinering.

Region Midtjylland har på møde i Regionsrådet 2. maj 2007 besluttet, at opgaven med vognstyring og udbudsprocesser trinvist tilbydes at overgå til Midttrafik fra 2008, mens visitationen til patienternes første kørsel varetages af kørselskontoret i Holstebro fra 2008. IT-systemet Planet anvendes hertil. Der skal arbejdes videre med aftaleforslag, tidsplan, opgavefordeling mv. for løsning af denne opgave.

Da Region Midtjylland ønsker en koordinering af patientkørslen i samarbejde med Midttrafik, er der grundlag for en koordinering af Midttrafiks handicapkørsel og telekørsel. Fuldt udbygget udgør patientkørslen ca. 350.000 tur på årsplan, mens handicapkørslen udenfor Århus Kommune udgør ca. 120.000 ture på årsplan. På denne baggrund anbefaler administrationen, at Midttrafiks handicapkørsel udenfor Århus kommune i 2008 udbygges og koordineres i IT-systemet Planet sammen med regionens patientkørsel. I 2008 foreslås IT-systemet Pass videreført til handicapkørslen indenfor Århus kommune. Implementering af patientkørsel og handicapkørsel fra en stor del af regionen vil være en stor opgave, hvorfor hensynet til sikker drift tilsiger, at der ikke skal ske yderligere harmonisering i 2008 af it-systemer.

Anvendelse af et IT-system som koordineringsværktøj betyder, at dels Midttrafiks "skal" kørsler handicapkørsel og telebetjening, og dels "kan" kørsler kan udbygges, koordineres, driftovervåges og afregnes sammen. En IT-plattform giver yderligere mulighed for at tilbyde forskellige former for telekørsel. Volumen af kørslerne er i sagens natur af stor betydning for koordineringsgevinsten, udbudsresultater mv. Erfaringer fra NT viser, at der er økonomi i koordinering, bl.a. i form af mindre pris pr. tur.

Økonomi

- ./ Der vedlægges økonomisk overslag for hhv. koordineret handicapkørsel og "kuponkørsel", som ordningen fungerer på nuværende tidspunkt i Horsens-Hedensted kommuner. I bilaget er der også en beskrivelse af forudsætningerne. Der er mere administrati-

on forbundet med koordineret kørsel, til gengæld er de samlede omkostninger væsentligt lavere, primært i form af mindre turforbrug. Yderligere giver koordineret kørsel mulighed for koordinering med telekørsel, kommunal kørsel osv. og hermed mulighed for at udnytte de i forvejen offentligt betalte særkørsler til for en relativt lav omkostning at tilbyde alternativer til buskørsel i de områder og på de tidspunkter, hvor der ikke er underlag for traditionel buskørsel. Gennem fælles udbud af patientkørsel, handicapkørsel, telekørsel og evt. kommunal kørsel vurderer administrationen, at der vil være stor konkurrence om kørslen, hvilket alt andet lige vil give mindre kørselsomkostninger – udover fordele ved samkørsel og kædekørsel. Ved samkørsel forstås, at flere borgere kører i samme vogn på samme tidspunkt, fx en patient og en handicapkørselskunde, mens det ved kædekørsel forstås, at samme vogn udfører flere kørselsopgaver, som følger efter hinanden, fx kører en patient fra Skive til Århus og på tilbagevejen medtager en handicapkunde fra Århus til Viborg.

I lov om trafikkselskaber er nævnt, at taksterne for handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksterne for trafikkselskabets øvrige kollektive trafik. Gratis kørsel for handicapkunder vil som udgangspunkt medføre meromkostninger svarende til indtægterne ved handicapkørsel på ca. 8 mio. kr. Men turantallet må forventes at stige betragteligt ved gratis kørsel, hvorfor omkostningerne til kørslen vil blive tilsvarende forøget. Gratis kørsel kan af økonomiske grunde ikke anbefales.

Argumenterne for koordinering af handicapkørsel kan kort sammenfattes til:

- Regionens beslutning om koordinering af patientkørsel giver et volumen, der sandsynliggør billigere drift
- I Regionens beslutning indgår, at Midttrafik skal varetage trafikfaglige opgaver: udbud, vognstyring og afregning, mens Regionen selv varetager visitation og bestilling.
- Det vurderes, at antallet af klager vil falde, når Midttrafiks personale samt it- og telefonsystemer er på plads, så vi kan levere en ordentlig faglig kvalitet over for brugerne

I øvrigt kan nævnes, at antallet af driftsudfald med tilhørende kundeklager forventes at falde, når Midttrafiks opgaveløsning er indkørt.

Ud fra bestyrelsens beslutning om model for handicapkørsel vil der blive udarbejdet forslag til budget for handicapkørsel til næste møde.

Direktøren indstiller,

- at** administrationen arbejder videre med forslag til regelharmonisering og harmonisering af telekørsel, og at forslagene forelægges for bestyrelsen på næste møde
- at** der udarbejdes forslag til samarbejdsaftale med Region Midtjylland om patientkørsel
- at** bestyrelsen beslutter, at handicapkørsel fremover skal koordineres
- at** der udarbejdes forslag til budget til næste møde i bestyrelsen

Bilag

- Forslag til harmonisering fra 2008
- Notat om de nuværende telekørselstilbud i Midttrafik
- Oversigt over nuværende telekørsel
- Økonomisk overslag og budgetforudsætninger

1-34-75-1-21-07

6. Principper for arrangementskørsel

Resumé

Der er behov for at udmelde Midttrafiks principper for etablering af arrangementskørsel, fordi der har været forskellig praksis hos de myndigheder, der er fusioneret i Midttrafik. Det er administrationens indstilling, at Midttrafik kan etablere alle typer af arrangementskørsel, der falder inden for lovens definition af almindelig rutekørsel. Principperne forelægges derfor alene bestyrelsen til orientering.

Sagsfremstilling

./. Midttrafik har udarbejdet vedlagte notat af 16. maj 2007 om principper for arrangementskørsel i Midttrafik .

I lov om trafikkselskaber er det fastlagt, at trafikkselskaber skal varetage opgaven med offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel.

Det er administrationens indstilling, at Midttrafik for bestillerne kan etablere alle typer af arrangementskørsel, der falder inden for lovens definition af almindelig rutekørsel. Denne kørsel kan opdeles i to grupper.

1. Arrangementskørsel, der kræver en særlig ruteføring

For arrangementskørsel, der kræver særlig ruteføring, skal kørslen strække sig over mindst 3 kørselsdage mindst en gang om ugen, for at kørslen kan gennemføres som almindelig rutekørsel.

2. Arrangementskørsel der kan etableres ved dublering eller ekstra ture på en eksisterende rute.

Arrangementskørsel til enkeltstående begivenheder såsom koncerter og sportsbegivenheder kan gennemføres som dubleringskørsel/ekstrakørsel på en eller flere af Midttrafiks ruter til de stoppesteder, der ligger nærmest arrangementet eller til et ekstra stoppested på ruten i umiddelbar nærhed af arrangementet.

Såfremt der er tale om ekstra ture eller et ekstra stoppested, skal dette offentliggøres enten i den trykte køreplan, eller der skal på Midttrafiks hjemmeside annonceres med en ændring/et tillæg til køreplanen den pågældende dag(e). Det tilstræbes, at offentliggørelsen af den nye køreplan sker senest en måned før arrangementets gennemførelse.

./. Der er udarbejdet vedlagte oversigt over forventelig arrangementskørsel i 2007. Herudover er der tilbagevendende køreplanlagt arrangementskørsel såsom jule- natbusser og Skanderborgfestival.

Der er enkelte af de nævnte arrangementer, der ikke kan gennemføres efter de ovennævnte retningslinier for almindelig rutekørsel. Det er arrangementer fra det tidligere

VAFT område. Her har der tidligere til enkelte arrangementer under 3 dages varighed været kørt uden for det almindelige rutenet efter helt særlige regler, som er nærmere beskrevet i notatet om principper for arrangementskørsel. Hvis disse arrangementskørsler ikke kan gennemføres inden for rammerne af almindelig rutekørsel, må arrangørerne/bestillerne henvises til at lave aftaler med turistvognmænd.

Hvis Midttrafik modtager henvendelser om særlig arrangementskørsel, aftales disse konkret med den enkelte bestiller. Midttrafik og bestiller aftaler samtidig, hvordan markedsføringen af tilbuddet skal udformes.

Midttrafik udarbejder forslag til køreplaner, som tilgodeser arrangørernes og bestillerens krav og aftaler kørselens udførelse med en entreprenør. Bestilleren skal godkende kørslen og de økonomiske konsekvenser, før kørslen etableres.

Der træffes evt. aftaler med bestillerne, der løber indtil videre ved tilbagevendende begivenheder - eksempelvis Skanderborg Festival, julenatbusser og andre tilbagevendende arrangementer.

Arrangementskørsel indgår ikke i indtægtsfordelingsmodellen. Cowi anbefalede, at Midttrafik ikke medtog denne kørsel i modellen, da det vil være for omfattende at foretage interviews i sådanne kørsler. Fordelingen af indtægter ved arrangementskørsel må derfor håndteres på en anden måde, hvor den gennemsnitlige passagerindtægt pr. rejse og antallet af ekstra passagerer fastlægges ved tællinger m.v. Der vil blive udarbejdet et forslag til opgørelse af indtægterne ved arrangementskørsel. Metoden bør umiddelbart være meget enkel, så der ikke bruges mange administrative ressourcer på at fastlægge indtægten fra nogle få timers ekstrakørsel.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Principper for arrangementskørsel
- Arrangementskørsel 2007

1-23-4-202-7-07

7. Tidsplan og overordnede principper for udbud af buskørsel i Århus kommune

Resumé

Århus Kommune har besluttet, at bybuskørslen i Århus skal konkurrenceudsættes. Der gives en beskrivelse af forberedelsen af det første udbud af buskørsel i Århus Kommune

Sagsfremstilling

Der er nedsat en projektgruppe med repræsentanter fra Midttrafik og Århus kommune, der arbejder med udbuddet. Projektgruppen er enig om tidsplan og hovedprincipper for udbuddet.

Beskrivelse	Datoer
Projektgruppe med deltagelse fra Århus kommune og Midttrafik udarbejder udbudsbetingelser.	April – august 2007
Orientering om udbud i Århus kommune til bestyrelsen	25. maj 2007
Principper for udbud af buskørsel til godkendelse i bestyrelsen	17. august 2007
Samlet plan for konkurrenceudsættelse af Århus Sporveje til godkendelse i bestyrelsen	14. september 2007
Busselskabets Lokal-MED-udvalg og Midttrafik Hoved-MED-udvalg	Juni og august 2007
Afsende udbudsbekendtgørelse	9. oktober 2007
Orienteringsmøde for busselskaber	November 2007
Tidsfrist for aflevering af tilbud	5. december 2007
Offentlig åbning af tilbud og offentliggørelse af tilbud	5. december 2007
Gennemgang af tilbud og indstilling om valg af tilbud	December 2007 - januar 2008
Godkendelse af valg af busselskab i bestyrelsen	25. januar 2008
Evaluering af udbuddet	Maj 2008
Dato for kontraktstart	29. juni 2008

Der udbydes 25-35 busser i én samlet pakke i 1. udbud. Det svarer til ca. 15-20 procent af den nuværende kørsel, hvor der i øjeblikket er 167 kontraktbusser.

Det er planen, at der fremover skal udbydes buskørsel i Århus kommune hvert andet år, og det forventes, at der kan udbydes ca. 20 busser hvert andet år.

Bestyrelsen i Midttrafik	25. maj 2007
--------------------------	--------------

Antallet af busser, der kan udbydes både ved dette 1. udbud og ved de kommende udbud, er afhængig af, hvor mange chauffører ved Århus Sporveje Busselskabet, der er overenskomstansatte, og hvor mange der er tjenestemandsansatte, idet kun overenskomstansatte chauffører kan overdrages til et nyt busselskab. Århus Sporveje Busselskab har gjort opmærksom på, at der er behov for, at der også er overenskomstansatte chauffører tilbage til den resterende kørsel. De overenskomstansatte har en mere fleksibel overenskomst, og den resterende kørsel ved Århus Sporvejes Busselskab vil blive væsentligt dyrere, hvis den kun kan varetages med tjenestemænd.

Kørslen udbydes i de første runder primært med ruter fra garageanlægget på Bryggervej i Risskov. Det er et ønske fra Århus kommune, at kørslen udbydes fra dette anlæg, da der er overvejelser om, på sigt at udnytte matriklen til andet formål og at koncentrere Busselskabets aktiviteter til ét garageanlæg.

Det arbejdes ud fra, at det vindende busselskab ikke skal dele garageanlæg, værksted, chaufførpholdsrum, kontorer, tankanlæg og øvrige faciliteter med Århus Sporvejes Busselskab. Det vil være en stor kontraktmæssig udfordring, hvis faciliteterne skal deles. Det vil kræve, at to busselskaber inkl. chauffører kan samarbejde meget tæt.

Vurderingen er, at det er for følsomt et område, og at det vil være vanskeligt for et evt. andet busselskab at gå ind i et sådant fællesskab ud fra driftsmæssige hensyn. Det forventes, at det vindende busselskab i stedet vil købe eller leje sig ind i bestående erhvervslokaler eller bygge et nyt depot. Hvis Århus Sporvejes Busselskab vinder kørslen ved 1. udbud, kører de indtil videre stadig ud fra Bryggervej i Risskov.

Udbudsperioden bliver på 8 år med option på forlængelse. Den lidt lange udbudsperiode er dels ud fra et hensyn om, at en lang periode giver en lavere pris, dels fordi Midttrafik ønsker, at der skal udbydes en større mængde, når den samme kørsel genudbydes næste gang. Derfor er det planlagt, at den kørsel, der udbydes i det 1. udbud, kan genudbydes sammen med 2. udbud omkring år 2016.

Der arbejdes ud fra, at der skal være bus overtagelse, så det vindende busselskab overtager de busser, der kører på de udbudte ruter.

Der arbejdes ud fra, at gennemsnitsalderen på busparken sænkes. Der overvejes krav om en maksimal busalder på 10 år og en gennemsnitsalder på 8 år på busserne i det 1. udbud. Busserne omfattet af dette udbud vil dermed give et bedre miljø, og vil være forberedt på eventuel indførelse af miljøzoner i Århus. Indførelse af miljøzoner vil stille krav til en begrænsning i udledning af partikler i Århus midtby, og på nye busser vil det ikke være nødvendigt at eftermontere partikelfiltre.

Der arbejdes ud fra, at kriteriet for valg af tilbud er det økonomisk mest fordelagtige. Det betyder, at prisen vil blive vægtet højest, men at der også vil blive vægtet kvalitet af drift og kvalitet af busmateriel ved udvælgelse af busselskab. Dette vil blive konkretiseret på bestyrelsesmødet 17. august 2007.

De overordnede principper for det kommende udbud af buskørsel i Århus kommune vil således være:

- At det første udbud omfatter 25-35 busser
- At det første udbudsmateriale udsendes i oktober 2007
- At der er kørselsstart i slutningen af juni 2008 for det vindende busselskab
- At udbuddet vil medføre en lavere busalder
- At der i udbuddet stilles skrappe miljøkrav til de busser, den vindende entreprenør anvender, og at miljøforhold i øvrigt vil være et af de kriterier, som Midttrafik vil vælge den vindende entreprenør ud fra.
- At entreprenørens tiltag til at sikre et godt arbejdsmiljø vil være et af de kriterier, som Midttrafik vil vælge den vindende entreprenør ud fra
- At overenskomstansatte buschauffører er sikret ansættelse hos det vindende busselskab gennem lov om virksomhedsoverdragelse
- At den nuværende overenskomst for de pågældende medarbejdere vil gælde overenskomstperioden ud
- At tjenestemænd ikke er omfattet af udbuddet
- At Århus Sporveje Busselskabet og den vindende entreprenør ikke vil blive pålagt at dele Århus Sporveje Busselskabets faciliteter
- At Århus Sporveje Busselskabet får mulighed for at deltage i udbuddet på lige og fair vilkår med private busentreprenører

Direktøren indstiller,

at orienteringen drøftes

1-25-2-07

8. Vurdering af særlig kommunal støtte til abonnementskort i Randers og Århus kommuner

Resumé

I bybusserne i Randers og Århus yder kommunerne en særlig støtte til abonnementskort. Administrationen redegør dels for omfanget af solgte særligt støttede abonnementskort i 2007 i Randers og Århus, dels for de principielle fordele og ulemper ved denne særlige støttemulighed. Endelig redegøres der for det mulige alternativ til støtteordningen, som består i en generelt lavere prissætning på kortere rejser.

Sagsfremstilling

I september 2006 blev der vedtaget endelige 2007-takster for den kollektive trafik i Region Midtjylland. Det blev samtidig vedtaget, at de større bybusbyer Randers, Silkeborg og Århus får en permanent valgmulighed for at yde særlig kommunal støtte til abonnementskort og hermed at reducere prisen for disse. Baggrunden for at tilbyde netop disse tre byer muligheden for støttede abonnementskort var, at der umiddelbart ville komme store takstforhøjelser på enkelte abonnementskorttyper i disse byer. Alene Randers og Århus kommuner har efterfølgende valgt at benytte sig af muligheden.

I Randers gives støtten alene til abonnementskort til børn og unge (t.o.m. 15 år). I de første fire måneder af 2007 er der solgt beskedne 180 kort i Randers.

I Århus gives støtte til

1. fuldtidskort til børn og unge (t.o.m. 15 år)
2. deltidskort til børn og unge (t.o.m. 15 år)
3. deltidskort til voksne
4. deltidskort til pensionister

Den nedenstående tabel viser antallet af særligt støttede abonnementskort, som er solgt i Århus i de fire første måneder af 2007.

Børn og unge fuldtid	Børn og unge deltid	Voksen deltid	Pensionist deltid	Sum
2.077	19	2.243	8.137	12.476

I forbindelse med ovennævnte vedtagelse af 2007-taksterne er det besluttet, at der i 2007 skal foretages en vurdering af de fordele og ulemper, som måtte være forbundet med, at støttemuligheden i 2008 eventuelt udbredes til øvrige interesserede byer. Der er så vidt vides ikke p.t. andre byer som har tilkendegivet interesse for ordningen. I de følgende gives en vurdering af relevante fordele og ulemper ved en mulig udvidelse af ordningen.

Det er en målsætning for Midttrafik, at alle borgere i Region Midtjylland i løbet af 2009 rejser til samme pris, uanset hvor de bor. Samtidig har Midttrafik en målsætning om, at takstsystemet indrettes sådan, at det understøtter en trafik- og miljøpolitisk målsætning om en stærk konkurrenceevne for den kollektive trafik – ikke mindst i de store byer.

En udbredelse af ordningen med særlig kommunal støtte vil ikke være i overensstemmelse med forudsætningen om stadig mere ens priser, herunder en større gennemskuelighed for kunderne. Ordningen indebærer endvidere i beskedent omfang administrative meromkostninger med vedligeholdelse af prislister og tilpasning af billeteringsudstyr m.v. En udbredelse af ordningen kan indebære, at det kan blive nødvendigt at indkøbe nyt udstyr.

På den anden side er ordningen i overensstemmelse med målsætningen om en stærk konkurrenceevne for den kollektive trafik – ikke mindst i de store byer.

Set fra kundesiden bidrager ordningen til en mere uklar takststruktur. Den typiske kunde må dog klart forudsættes at tillægge det en større positiv betydning at kunne få et billige abonnementskort, end at takststrukturen har enkelhed og gennemskuelighed, givet at det ikke er muligt at få begge dele på en gang.

Set fra Midttrafiks perspektiv forekommer det i sidste ende at være et spørgsmål om, hvordan man vægter hensynet til en klar og enkel takststruktur i forhold til muligheden for særligt lave priser i bybusbyerne via den aktuelle ordning. Det er her vurderingen, at målsætningen om en klar og enkel takststruktur er så central for Midttrafik, at en udvidelse af ordningen ikke umiddelbart kan anbefales. Midttrafik er i gang med en gennemgribende øvelse med det entydige sigte at forenkle taksterne og øge gennemskueligheden for kunder m.v. I den situation bør der så vidt muligt ikke introduceres nye initiativer, som modvirker forenklingen. Der er heller ikke andre kommuner, der har ønsket en mulighed for at yde særlig støtte til abonnementskort.

Ønskes en styrkelse af Midttrafiks konkurrenceevne i de større bybusbyer, bør der i stedet overvejes initiativer, der er fuldt forenelige med målsætningen om en simpel og overskuelig takststruktur. Et sådant initiativ kunne eksempelvis være, at fastholde en lav pris på kortere rejser på abonnementskort.

Århus Kommune opfatter ordningen som en overgangsordning, men vurderer, at der også i 2008 vil være et ønske om at kunne give tilskud til visse typer abonnementskort. Randers Kommune opfatter også ordningen som en overgangsordning, men har pt. ikke vurderet hvorvidt, der ønskes at give tilskud til visse abonnementskort i 2008.

Direktøren indstiller,

at redegørelsen drøftes

1-30-75-2-1-07

9. Nye vedtægter og sammensætning af bestyrelser for Lemvigbanen og Odderbanen

Resumé

Ved strukturreformen blev ansvaret for privatbaneselskaberne overført fra amterne til trafikelskaberne. Midttrafik overtog derfor 1. januar 2007 det økonomiske og administrative tilsyn med privatbanerne og amternes aktieposter i Odderbanen og Lemvigbanen. Vedtægter og bestyrelsesforhold skal ændres, så de er i overensstemmelse med de nye forhold. Det skal herunder især sikres, at Region Midtjylland, som finansierer privatbanedriften, har indsigt i driften af privatbaneselskaberne.

Sagsfremstilling

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

Det er regionerne, der bestiller og betaler for togtrafikken på privatbanerne, og regionerne har derfor overtaget de pensions-, drifts- og investeringstilskud, som tidligere tilfaldt amterne, samt amtskommunernes nuværende låneadgang uden for de almindelige lånerammer til finansiering af investeringer. Trafikelskaberne kan tilvejebringe den togtrafik regionerne bestiller ved enten at indgå kontrakt med en togoperatør, som det sker for bustrafikken, eller ved at lade trafikelskabets eksisterende privatbaneselskaber udføre opgaven.

For Lemvigbanen er den tidligere aftale mellem Ringkøbing Amt og kommunerne om et kommunalt investeringstilskud på ca. 1,3 mio. kr. årligt videreført,

Underudvalget vedr. forberedelse af trafikelskabet i Region Midtjylland besluttede den 24. november 2006 på denne baggrund at rette henvendelse til Lemvig og Holstebro kommuner samt Region Midtjylland med forslag om den fremtidige sammensætning af privatbanernes bestyrelser.

Midttrafik foreslog i henvendelsen, at Lemvig og Holstebro kommuner samt Region Midtjylland bliver repræsenteret i Lemvigbanens bestyrelse med hver en repræsentant, og at Region Midtjylland bliver repræsenteret i Odderbanens bestyrelse med en repræsentant. Midttrafik foreslog samtidig, at kommunerne og regionen lod sig repræsentere af embedsmænd i bestyrelserne med henblik på en klar adskillelse mellem driftsmæssige og

politiske beslutninger, hvor de sidstnævnte træffes i Regionsrådet og i Midttrafiks bestyrelse.

- ./.
- ./.
- Både kommunerne og Region Midtjylland har jvf. vedlagte brev fra Holstebro Kommune af 10. april 2007 og Referat af tillægsdagsordenen til mødet i Regionsrådet den 2. maj 2007 imidlertid ønsket at lade sig repræsentere i privatbanernes bestyrelser af medlemmer af kommunalbestyrelserne/regionsrådet. Lemvig Kommune behandler sagen i kommunens økonomiudvalg den 22. maj 2007, men har tilkendegivet, at man ønsker politisk repræsentation i Lemvigbanens bestyrelse.

Bestyrelsesformand i Midttrafik Poul Vesterbæk har drøftet tilkendegivelserne fra Kommunerne og Region Midtjylland med Midttrafiks bestyrelse. Der er enighed om at tage ønsket om politisk repræsentation til efterretning, og at Midttrafik i konsekvens heraf lader sig repræsentere i hver af banernes bestyrelse ved et bestyrelsesmedlem, der samtidig udpeges som formand for bestyrelsen, samt ved Midttrafiks direktør.

Det foreslås, at vedtægterne for banerne ændres i overensstemmelse hermed.

For Lemvigbanens vedkommende har Midttrafik fremsat forslag til vedtægtsændringer til behandling på Lemvigbanens generalforsamling den 24. maj 2007. Ud over ændringerne i bestyrelsessammensætningen er der foreslået enkelte justeringer af vedtægterne. Herunder, at det ikke længere skal fremgå, at rutebildrift hører under Lemvigbanens drift, idet Lemvigbanens rutebildrift er afviklet.

- ./.
- Forslag til ændringer i vedtægter for Lemvigbanen vedlægges.

Med vedtægtsændringerne ser administrationen ikke grund til at opretholde den eksisterende aktionæroverenskomst mellem Ringkjøbing Amt og de hidtidige kommunale aktionærer. Aktionæroverenskomsten vedlægges. Det foreslås derfor, at der på Lemvigbanens generalforsamling træffes beslutning om ophævelse af overenskomsten.

- ./.
- Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk repræsenterer Midttrafik på Lemvigbanens generalforsamling, og det er aftalt med bestyrelsen, at Midttrafik i henhold til de nye vedtægter peger på Poul Vesterbæk og direktør Jens Erik Sørensen som Midttrafiks repræsentanter i bestyrelsen og på Poul Vesterbæk som formand for bestyrelsen. Kommunerne og Region Midtjylland anmodes om at meddele Lemvigbanen, hvem man peger på til bestyrelsen.

For Odderbanens vedkommende har Midttrafik ikke fremsendt forslag til vedtægtsændringer til generalforsamlingen, som også afholdes 24. maj 2007. Bestyrelsesmedlemmerne vælges her på generalforsamlingen og Midttrafik kan derfor udpege bestyrelsen inklusiv det bestyrelsesmedlem Region Midtjylland ønsker udpeget. Det var oprindeligt forudsat, at de tre pladser, der er i bestyrelsen for Odderbanen i henhold til de nuværende vedtægter, skulle besættes med en repræsentant fra henholdsvis Region Midtjylland og Midttrafik og en ekstern repræsentant med selskabsretlig indsigt. Advokat N. C. Strauss, Odder har i en årrække fungeret i Odderbanens bestyrelse i sidstnævnte funktion, og han har herved fået et indgående kendskab til banens forhold.

Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk har imidlertid på baggrund af Region Midtjyllands beslutning om politisk repræsentation aftalt med Midttrafiks bestyrelse, at Midttrafik peger på, at bestyrelsesmedlem Bjarne Schmidt og direktør Jens Erik Sørensen ind-

træder i Odderbanens bestyrelse. En udvidelse af bestyrelsen til 4 personer vil kræve en vedtægtsændring, som ikke på nuværende tidspunkt kan fremsættes på generalforsamlingen 24. maj 2007.

Det er derfor aftalt, at Midttrafik på Odderbanens generalforsamling repræsenteres af direktør Jens Erik Sørensen og at Midttrafik peger på Bjarne Schmidt, Region Midtjyllands repræsentant og Advokat N. C. Strauss til bestyrelsen. Midttrafik vil herefter anmode om, at der indkaldes til en ekstraordinær generalforsamling umiddelbart før næste ordinære møde med henblik på godkendelse af en vedtægtsændring, der udvider antallet af bestyrelsesmedlemmer. Samtidig foreslås det, at vedtægterne ændres således, at Midttrafik udpeger bestyrelsesformanden for banen. I de eksisterende vedtægter konstituerer bestyrelsen sig selv.

Ændring af vedtægterne på de to baner kræver, at mindst 2/3 af aktiekapitalen er repræsenteret på generalforsamlingen, og at mindst 2/3 af såvel de afgivne stemmer som af den på generalforsamlingen repræsenterede stemmeberettigede aktiekapital tiltræder vedtægtsændringerne. Midttrafik råder på begge baner over mere end 2/3 af aktiekapitalen.

Spørgsmålet om hvorvidt deltagelse i privatbanernes bestyrelse vil medføre inhabilitet, når sager vedrørende privatbanerne behandles i Midttrafiks bestyrelse/administration, er undersøgt. Det er administrationens opfattelse, at Midttrafik kan udpege bestyrelsesmedlemmer og ansatte til privatbanernes bestyrelse. Der foreligger ikke i almindelighed inhabilitet som følge af deltagelse i bestyrelsen i aktie- og anpartsselskaber med kommunal deltagelse.

Der vil dog være enkelte sager, hvor der i overensstemmelse med gældende ret efter omstændighederne fortsat være anledning til at statuere inhabilitet.

Det drejer sig om:

1. Midttrafik skal tage stilling til den pågældendes varetagelse af sit bestyrelseshverv, (Poul Vesterbæk og Bjarne Schmidt kan derfor ikke deltage i beslutningspunkterne om bekræftelse af deres udpegning til bestyrelsen)
2. Midttrafik udøver tilsyn – ud over det overordnede økonomiske tilsyn med selskabet, der følger af Midttrafiks ejerskab – eller kontrolvirksomhed i forhold til selskabet, (eksempelvis kritisk revision af banens dispositioner)
3. Midttrafiks bestyrelsesmedlem er bestyrelsesformand i selskabet, og der kan være tvivl om, hvorvidt den pågældende ved Midttrafiks bestyrelses behandling af sagen alene vil varetage saglige, offentlige interesser (eksempelvis behandling af spørgsmål om honorar til bestyrelsesformanden), og
4. Midttrafik og selskabet indgår privatretlige aftaler.

./. Der vedlægges notat om speciel inhabilitet i forbindelse med Midttrafiks deltagelse i privatbanernes bestyrelser, der redegør for problemstillingen.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen bekræfter, at bestyrelsesformand Poul Vesterbæk udpeges som bestyrelsesformand for Lemvigbanens bestyrelse,
- at** bestyrelsen bekræfter, at bestyrelsesmedlem Bjarne Schmidt vælges til bestyrelsen for Odderbanen.
- at** orienteringen i øvrigt tages til efterretning.

Bilag

- Holstebro Kommune vedr. bestyrelse for Lemvigbanen
- Referat af tillægsskiftet regionsrådet 2. maj 2007 vedr. sammensætningen af bestyrelsen i privatbanerne
- Vedtægter lemvingbanen med ændringer
- Aktionæroverenskomst
- Notat om speciel inhabilitet

1-30-70-1-07

10. Forbindelser mellem Arriva Tog og DSB tog i Herning

Resumé

Fra køreplansskiftet 7. januar 2007 er der i Herning ca. 20 min. ventetid for rejsende mellem Birk og Holstebro. Denne ventetid har givet anledning til kritik fra pendlere, og Midttrafik har anmodet Arriva og DSB om en redgørelse.

Sagsfremstilling

I Birk ved Herning ligger der 2 store uddannelsessteder for videregående uddannelser. Det er TEKO og HIH. Tæt på uddannelsesstederne ligger Birk Centerpark St., der er stoppested for togene mellem Århus og Herning. Nogle af eleverne og lærerne fra uddannelsesstederne kommer fra Holstebro og Struer området. Disse passagerer benytter tog.

I forbindelse med køreplansskiftet for togene pr. 7. januar 2007 er der sket ændringer, så passagererne får ca. 20 min. ventetid i Herning, når de rejser fra Birk mod Holstebro. Der har været en del kritik af denne ventetid.

Midttrafik har haft kontakt med Arriva og DSB med henblik på at få en redegørelse over ventetiden.

DSB anfører i redegørelsen, at rejsetidsforlængelsen mellem København-Vejle-Herning-Struer har medført faste krydsninger i Herning og Holstebro og faste minuttal på strækningen. Dette skulle forbedre mulighederne for koordinering til den øvrige kollektive trafik.

Arriva anfører i redegørelsen, at følgende forhold er afgørende for køreplanen på strækningen Århus-Herning-Skjern:

- Bedst mulige forbindelser i Skanderborg med DSB's tog
- Bedst mulige forbindelser i Herning med DSB's tog
- Kortest mulige rejsetid
- Muligheder for krydsninger

Overgangstiderne i Herning til togene mod Holstebro er ændret, fordi tiderne Vejle-Holstebro er rykket, hvilket har været nødvendigt og fordelagtigt ud fra andre hensyn.

På baggrund af redegørelsen fra Arriva og DSB vurderer administrationen, at vi ikke kan få Arriva og DSB til at etablere bedre forbindelser mellem Birk og Holstebro/Struer.

./ Redegørelsen er vedlagt som bilag.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Redegørelse DSB og Arriva vedr. togforbindelse i Herning

1-7-1-07

11. Status for letbanearbejdet

Resumé

Der er nu iværksat en række aktiviteter i forbindelse med letbanesamarbejdet. Stillingen som projektleder for letbanesekretariatet har været opslået, men er ikke blevet besat.

Sagsfremstilling

Midttrafik har fået til opgave at etablere et fælles udviklingssekretariat for samarbejdet om realisering af letbaneprojektet i Århusområdet. Hovedopgaven for udviklingssekretariatet er gennemførelse af en VVM-undersøgelse for projektets første etape.

Stillingen som projektleder for letbanesekretariatet har været opslået, men det er i de efterfølgende forhandlinger med ansøgere ikke lykkedes at besætte stillingen. Der er derfor midlertidig lavet en aftale med Cowi om udlån af en projektmedarbejder, der bistår Trafikplanområdet med at igangsætte aktiviteterne.

Styre- og projektgruppe er dannet og mødeaktiviteterne er igangsat. Der er indgået en aftale, hvor Cowi indgår i projektet som bygherrerådgiver.

Følgende aktiviteter er igangsat:

Fastlæggelse af et **program for VVM-arbejdet** i samarbejde med Århus Kommune og Miljøcenter Østjylland.

Opdatering af den kollektive trafikmodel, der blev opbygget i forbindelse med det tidligere Infrastrukturudvalgs arbejde. Modellen overføres i første omgang til det mere brugervenlige modelmiljø, der anvendes i den opdaterede model for biltrafik i Århusområdet. Herved kan forskellige grunddata deles, og modellerne kan udbygges, så der kan laves beregninger på overflytning af biltrafik til letbanen. Modellen skal bruges til at gennemføre vurderinger af VVM-redegørelsens alternativer.

Arbejde vedr. normsæt for anlæg og drift af letbane er igangsat i samarbejde med Århus Kommune og Trafikstyrelsen.

Århus Kommune har på grund af udbygningen på de bynære havnearealer stor interesse i at få afklaret, hvordan sporene og driften langs havnen kan udformes. Århus Kommune ønsker derfor i samarbejde med Trafikstyrelsen, at undersøge, hvordan kørslen kan udformes både efter letbaneregler og almindelige jernbanenormer. Århus Kommune finansierer denne undersøgelse, og kommunen er projektansvarlig.

Undersøgelsen gennemføres i tæt samarbejde med letbanesekretariatet, og resultaterne vedr. normsæt for anlæg og drift af letbane indgår i det generelle arbejde med letbanen.

Teknisk vurdering af hovedalternativ igangsat i samarbejde med Trafikstyrelsen. Der er behov for en nøjere vurdering af forskellige tekniske problemstillinger i den foreslåede første etape af nærbaneudbygningen - herunder kapacitetsforhold på Århus H.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

0-3-1-07

12. Godkendelse af Midttrafiks vedtægter

Resumé

Midttrafiks vedtægter skal i flg. Lov om Trafikselskaber godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren. Midttrafik har nu modtaget svar fra ministerierne.

Sagsfremstilling

Midttrafiks vedtægter skal i flg. Lov om Trafikselskaber godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

Vedtægterne blev godkendt af Region Midtjylland på forberedelsesudvalgets møde 13. december 2006. Efterfølgende blev de godkendt på mødet i Midttrafiks repræsentantskab 5. januar 2007. Herefter blev de indsendt til godkendelse i de to ministerier.

Midttrafik har nu modtaget svar fra Trafikstyrelsen på vegne af de to ministerier. Trafikstyrelsen ønsker ændringer på 6 punkter.

To af ændringerne kan principielt have en lille betydning for Midttrafiks virke og nævnes derfor her:

- der tilføjes en bestemmelse om, at "såfremt formanden for bestyrelsen ikke er medlem af repræsentantskabet, deltager formanden i repræsentantskabets møder som observatør". Således er man sikret, at bestyrelsesformanden kan være til stede ved repræsentantskabsmøder, selvom reglerne om valg af formand ikke nødvendigvis fører til, at bestyrelsesformanden er medlem af repræsentantskabet.
- det ændres således, at et enkelt af kommunernes medlemmer af bestyrelsen kan forlange indkaldt til et bestyrelsesmøde; i de oprindelige vedtægter var der foreslået, at der skulle være en tredjedel af kommunernes medlemmer bag et sådant krav.

Administrationen vurderer, at disse 2 ønsker om ændringer skal efterkommes. Administrationen vurderer, at de øvrige 4 punkter er af redaktionel karakter, og at disse ønsker også skal efterkommes. Administrationen vurderer ikke, at ændringerne har en karakter, så de skal godkendes igen på et repræsentantskabsmøde.

./. De rettede vedtægter vedlægges.

Administrationen orienterer Trafikstyrelsen om, at de ønskede ændringer vil blive imødekommet og Midttrafik dermed betragter sine vedtægter som godkendte.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Midttrafiks vedtægter tilrettet efter Trafikstyrelsens anvisninger

1-00-2-07

13. Meddelelse: Samarbejde med museer

Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog på sit møde 23. marts 2007, at transport af folkeskoleelever til museer og andre museer med skoletjeneste i Region Midtjylland starter som forsøg i sæsonen 2007/2008. Bestyrelsen ønskede en oversigt over, hvilke museer der er omfattet af ordningen. Nedenfor vises de statsanerkendte museer i Region Midtjylland.

- Horsens Museum, Horsens
- Horsens Kunstmuseum, Horsens
- Industrimuseet, Horsens
- Glud Museum, Horsens
- Herning Kunstmuseum, Herning
- Herning Museum, Herning
- Hjerl Hedes Frilandsmuseum, Vinderup
- Holstebro Museum, Holstebro
- Holstebro Kunstmuseum, Holstebro
- Lemvig Museum, Lemvig
- Struer Museum, Struer
- Ringkøbing-Skjern Museum, Skjern
- Ebeltoft Museum, Ebeltoft
- Djurslands Museum, Grenå
- Gammel Estrup, Jyllands Herregårdsmuseum, Auning
- Dansk Landbrugsmuseum, Auning
- Kulturhistorisk Museum Randers, Randers
- Randers Kunstmuseum, Randers
- Kvindemuseet, Århus
- Den Gamle By, Århus
- Aros – Århus Kunstmuseum, Århus
- Bymuseet, Århus
- Naturhistorisk Museum, Århus
- Moesgaard Museum, Højbjerg
- Odder Museum, Odder
- Silkeborg Kunstmuseum, Silkeborg
- Silkeborg Museum, Silkeborg
- Skanderborg Museum, Skanderborg
- Økomuseum Samsø, Samsø
- Blicheregnens Museum, Kjellerup
- Elmuseet, Bjerringbro
- Skive Kunstmuseum, Skive
- Skive Museum, Skive
- Skovgaard Museet, Viborg
- Viborg Stiftsmuseum, Viborg
- Fur Museum, Fur

1-00-2-07

14. Meddelelse: valg af busfarver i Midttrafik

Sagsfremstilling

Bestyrelsen traf på sit møde 23. marts 2007 beslutning om, at bybusser i Midttrafik skal være gule på hele bussen, og regionale busser skal være blå på hele bussen. Beslutningen var desuden, at administrationen skal undersøge, om der skal vælges en lidt anderledes blå farve, end den, der blev brugt på busserne i Århus Amt.

Administrationen har nu undersøgt farvevalget for både bybusser og regionale busser. Forudsætningerne har været, at Midttrafik ønsker en hurtig harmonisering af farverne i størstedelen af de busser, der kører for trafikselskabet, og at man ikke ønsker at bruge ekstraordinære udgifter på at skifte farve.

Disse forudsætninger kan man kun leve op til, hvis man vælger at harmoniseringen følger de farver, som de fleste busser kører med. Derfor er valget faldet på, at bybusser vil have den gule farve, som kendes fra bl.a. Århus Sporveje (farven hedder: y2/y213, Sik-kens, Pantone 116). De regionale busser vil have den blå farve, som kendes fra Århus Amts ruter (farven hedder: RAL 5012 Pantone Process Blue) - konsekvensen ved at vælge en anden farve til de regionale busser vil være en merudgift for Midttrafik/Regionen på ca. 4 mio. kr.

Bestyrelsen har valgt, at busfarverne udskiftes som en del af den løbende busudskiftning og som krav i forbindelse med nye udbud. Administrationen fremlægger snarest muligt en beregning af, hvor meget det vil koste, at alle busser inden for tre år er i de rette farver.

1-00-2-07

15. Eventuelt