



Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

22. juni 2007 kl. 09:30

Videbæk Rådhus, Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk

Indholdsfortegnelse

| Pkt. | Tekst | Side |
|-------------|--|-------------|
| 1 | Budget 2008 | 1 |
| 2 | Projektkatalog med budgettal for 2008 - igangsættelse af regional ringrute | 2 |
| 3 | Takstforslag 2008 for Midttrafik | 4 |
| 4 | Udviklingspulje | 6 |
| 5 | Handicapkørsel budget 2008 | 9 |
| 6 | Harmonisering af billettyper mv. fra 20. januar 2008. | 12 |
| 7 | Nedlæggelse af rute 22 Holstebro-Ikast | 15 |
| 8 | Tema: Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder | 18 |
| 9 | Telekørsel 2008 | 19 |
| 10 | Eventuelt | 22 |

1-21-3-07

1. Budget 2008

Resumé

Administrationen har udarbejdet forslag til budget 2008 og overslagsårene 2009 til 2011 for Midttrafik med tilhørende notater til bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

Vedlagt er materialet til behandling af budgetforslaget.

- ./ Materialet består af et teknisk notat vedrørende udviklingen i budgettet fra 2007 til 2008.
- ./ Herudover vedlægges selve forslaget til Midttrafiks budget 2008 og overslagsårene 2009 til 2011.
- ./ Slutteligt vedlægges et notat vedr. forventningerne til indtægter for 2007 samt 2008.

Materialet udsendes - efter bestyrelsens behandling - til samtlige bestillere med henblik på kommentering m.v.

Efter afsluttet høringsrunde, foretages eventuelle justeringer i budgetforslaget, således at dette kan fremlægges for bestyrelsen i september.

Som udgangspunkt er budgettet for 2008 baseret på det vedtagne budget for 2007. Der er så foretaget ændringer ud fra kendte omlægninger af ruter, gennemførte udbud med videre, hvorved basis for budgettet for 2008 er fastlagt. De konkrete ændringer er beskrevet i notatet om udviklingen fra 2007 til 2008.

Budgetforslaget rummer en del forudsætninger omkring bl.a. pris- og lønfremskrivninger, om aftalen mellem regeringen og Regionerne og kommunerne samt andre forhold, der i videst muligt omfang afklares hen over sommeren. Disse elementer er nærmere beskrevet i budgetforslaget.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen godkender udkastet til Budget 2008
- at** udkastet til Budget 2008 med notaterne sendes til høring hos bestillerne jf. planen gengivet i notat om udviklingen fra 2007 til 2008

Bilag

- notat vedrørende udviklingen i budgettet fra 2007 til 2008
- forslaget til Midttrafiks budget 2008 og overslagsårene 2009 til 2011
- notat vedr. forventningerne til indtægter for 2007 samt 2008

1-34-75-1-21-07

2. Projektkatalog med budgettal for 2008 - igangsættelse af regional ringrute

Resumé

Projektkatalog med skøn over de økonomiske konsekvenser for de enkelte bestillere indarbejdes i budgettet for 2008. Igangsættelse af regional ringrute Skanderborg – Viby Torv – Skejby Sygehus – Vejlbj Centervej – Hornslet 1. oktober 2007.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 25. maj 2007 blev det vedtaget, at alle projekter i Projektkataloget for trafikplanlægning K08 indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008.

- ./. Midttrafik har skønnet de økonomiske konsekvenser for projekterne, der er programsat til gennemførelse i 2008. Oversigt med budgettal vedlægges. Da projekterne endnu ikke er detaljeret beskrevet og konkrete køreplanforslag udarbejdet, kan det senere vise sig, at de økonomiske konsekvenser enten øges eller reduceres. Hele projektforløbet tilrettelægges i tæt samarbejde mellem de enkelte bestillere og Midttrafik. Det er dog vigtigt, at bestillerne har mulighed for at indarbejde de forventede økonomiske konsekvenser i deres budgetter for 2008 eller alternativt foreslå anden finansiering. Samtidigt vil en vurdering af de økonomiske rammer være styrende for planlægningsprojekternes gennemførelse.
- ./. Budget 2008 for Midttrafik fremgår af dagsordenspunkt 1. Konsekvenser for de enkelte bestillers bidrag til Midttrafik for projekterne er anført i det vedlagte budget for projekter i kataloget. Da budgettet for busstrafik er udarbejdet på grundlag af uændret kørselsomfang i forhold til budget 2007, er de projekter, som gennemføres i efteråret 2007 og januar 2008 indregnet med helårseffekt for budget 2008 i kolonnen "projekter - 2007".

Gennemgang af det regionale rutenet kan medføre en omfordeling af ruter/strækninger og dermed af økonomien mellem regionen og kommunerne. Der er ikke i budgettet for 2008 indregnet en evt. omfordeling. Omfordeling forventes først at være gældende tidligst fra medio 2008 eller i 2009.

Budgettet for 2008 sendes i høring hos bestillerne, og deres eventuelle bemærkninger vil indgå i det videre arbejde med projekterne.

- ./. Bestyrelsen besluttede på mødet i januar, at der skulle arbejdes videre med en regional ringrute Skanderborg – Viby Torv – Skejby Sygehus – Vejlbj Centervej – Hornslet i samarbejde med bestillerne. Der er nu udarbejdet køreplaner for projektet og foretaget en vurdering af de økonomiske konsekvenser. Kørslen kan igangsættes 1. oktober 2007, hvis bestyrelsen og Region Midtjylland endeligt godkender oplægget.

Ruten vil efter administrationens opfattelse gøre det mere attraktivt for en stor gruppe pendlere i Århusområdet at anvende kollektiv trafik, og den vil give flere kunder i den kollektive trafik. Den vil derfor bidrage til at opfylde regionens og Midttrafiks målsætninger. Det er administrationens vurdering, at ruten i sig selv vil være rentabel, men der skal ske tilpasninger af kørsel på parallelle strækninger og reduktion af dublinger for at få en samlet udgiftsneutralitet.

Oplægget har været drøftet med regionens administration, som har tilkendegivet, at man er positivt indstillet, hvis projektet kan holdes inden for Region Midtjyllands ramme for kollektiv trafik. Det er administrationens opfattelse, at de midlertidige merudgifter, der er i forbindelse med indkøringen af ruten, kan holdes inden for Region Midtjyllands budget.

Ruten vil i stort omfang blive etableret ved anvendelse af ressourcer fra ruterne 119 Hornslet Århus og rute 107 og 109 Skanderborg - Hørning - Århus. Disse ruter køres efter køreplansskiftet alle af Veolia. Der forhandles derfor med Veolia om drift af ruten. Revideret projektbeskrivelse af ringruten vedlægges.

Direktøren indstiller,

- at** oversigten med projekter incl. budgettal vedlægges i budgethøringen, og
- at** evt. høringssvar efterfølgende indarbejdes i projekterne og budgettet i samarbejde med de enkelte bestillere.
- at** Region Midtjylland anmodes om endelig godkendelse af etablering af den regionale ringrute med kørselstart 1. oktober 2007.

Bilag

- Oversigt med budgettal
- budget for projekter i kataloget
- Revideret projektbeskrivelse af ringruten

1-25-4-07

3. Takstforslag 2008 for Midttrafik

Resumé

På bestyrelsesmødet i Midttrafik den 25. maj 2007 blev diskuteret de foreløbige overvejelser vedrørende taksharmonisering i Midttrafik i 2008.

Det egentlige takstforslag med konkrete priser foreligger nu, og indebærer at de i 2007 eksisterende 4 prisområder i Midttrafik reduceres til to prisområder i 2008. Reduktionen sker ved at de eksisterende prisområder Midt (Skive, Viborg), Syd (Hedensted, Horsens) og Øst (Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, Århus) bliver til ét prisområde, mens det eksisterende prisområde Vest (Herning, Holstebro, Ikast-Brande, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Struer) opretholdes som et selvstændigt område.

Med forslaget forudsættes en samlet prisstigning i Midttrafiks område fra 2007 til 2008 på 3 pct., svarende til den stigningsprocent fra 2007 til 2008 på trafikskabsniveau, som Transport- og Energiministeriet har udmeldt som takststigningsloft for 2008.

Et centralt formål med takstforslag 2008 er at sikre en fortsat harmonisering af priserne i Midttrafiks samlede område. Det indebærer, at priserne i Vest og Øst er lig med eller lige under den udmeldte takststigningsprocent. Omvendt betinger den ønskede harmonisering, at der i Midt er en stigningsprocent som ligger over den samlede taksstigningsprocent, mens der i Syd er en beskedne prisnedsættelse.

Sagsfremstilling

./ Til bestyrelsesmødet i Midttrafik den 25. maj 2007 var udarbejdet notat om "Foreløbige overvejelser vedrørende taksharmonisering i Midttrafik i 2008". På baggrund heraf besluttede bestyrelsen, at der udarbejdes et egentligt takstforslag 2008 efter de skitserede retningslinier. Takstforslag 2008 for Midttrafik foreligger nu med tilhørende Taksttabeller vedr. takstforslag 2008 i Midttrafik.

Den overordnede målsætning med taksharmoniseringen i 2008 er at gøre de 4 nuværende prisområder mere ens set med kundernes øjne. Som led heri foreslås de eksisterende 4 prisområder reduceret til 2 prisområder i 2008. I 2007 er der 4 prisområder: Midt, Syd, Vest og Øst. Det foreslås, at prisområde Vest i 2008 opretholdes som et selvstændigt prisområde samt at de øvrige tre områder: Midt, Syd og Øst i 2008 bliver til ét samlet prisområde.

Den samlede vægtede taksstigningsprocent fra 2007 til 2008 for Midttrafiks samlede område udgør nominelt 3,0 pct. med det foreliggende takstforslag for 2008. Det svarer til den stigningsprocent fra 2007 til 2008 på trafikskabsniveau, som Transport- og Energiministeriet i juni 2007 har udmeldt som takststigningsloft for 2008. Takstforslag 2008 er søgt udarbejdet, så det så vidt muligt ikke forringer indtægtsgrundlaget for bestillerne. Den ønskede harmonisering mellem prisområderne vil dog nødven-

digvis indebære, at bestillerne – som et overgangsfænomen ved takstforslag 2008 – vil blive påvirket relativt forskelligt rent provenumæssigt.

Som en gennemsnitsbetragtning forventes Midttrafiks kunder i 2008 at opleve prisstigninger som svarer til de generelle løn- og prisstigninger på forudsat 3,0 pct.

Der kan dog konkret være væsentlige variationer i forhold hertil, afhængige af det konkrete prisområde og den konkrete billettype.

Der er med takstforslag 2008 forudsat, at der i Århus fortsat vil være en enhedskontantbillet (4 zoner). Dette skyldes, at de eksisterende billetautomater i bybusserne i Århus ikke kan udstede kontantbilletter med zone- og prisdifferentiering, samt at nye billetautomater til bybusserne i Århus først forventes at blive taget i 2. halvår 2008. Midttrafik fremskynder udskiftningen af billetautomaterne så meget som muligt.

Provenuberegningerne kan - i lighed med takstforslag 2006 - kun foretages på baggrund af samlede tal for bus- og togrejser inden for de eksisterende 4 prisområder. Det indebærer eksempelvis også, at provenukonsekvenserne for den enkelte bestiller ikke særskilt kan beregnes, men forudsættes at svare til provenuskønnet inden for det relevante prisområde (Midt, Syd, Vest og Øst). Den vedtagne indtægtsfordelingsmodel vil tilvejebringe et datagrundlag, som for takstforslaget for 2009 vil gøre det muligt at beregne provenueffekten direkte for den enkelte bestiller.

Midttrafik deler takstkompetencen med jernbaneoperatørerne DSB og Arriva vedrørende de rejserelationer, hvor Arriva og DSB opererer i Midttrafiks område. Før en endelig vedtagelse af takstforslaget skal Midttrafik derfor sikre, at den nødvendige tilslutning foreligger fra Arriva og DSB. Foreløbige tilkendegivelser fra DSB og Arriva er indarbejdet i det foreliggende takstforslag for 2008.

Direktøren indstiller,

at det foreliggende takstforslag 2008 med tilhørende taksttabeller vedtages som grundlag for de endelige takstforhandlinger med DSB og Arriva samt for høring af regionen samt de 19 kommuner. På baggrund heraf udarbejdes endeligt takstforslag til godkendelse på bestyrelsesmødet medio september 2007.

Bilag

- Takstforslag 2008 for Midttrafik
- Taksttabeller vedr. takstforslag 2008 i Midttrafik

1-21-3-07

4. Udviklingspulje

Resumé

Med henblik på at sikre midler til fortsat udvikling af Midttrafik tilbuds til kunderne, kan det overvejes at erstatte etableringspuljen for 2007 med en udviklingspulje, som bestyrelsen i givet fald skal disponere over. Det foreslås, at muligheden for at etablere en sådan pulje sendes til høring hos bestillerne.

Sagsfremstilling

I forbindelse med opstarten af Midttrafik pr. 1. januar, blev det vedtaget, at der skulle afsættes en særlig etableringspulje på 10 mio. kr., som blev finansieret ved at reducere Midttrafiks budget for markedsføring, personale osv.

Hensigten med puljen var, at Midttrafiks éngangsudgifter i forbindelse med opstarten skulle finansieres af denne pulje, hvorefter puljen udgår fra og med 2008.

Der har været og vil fortsat være engangsudgifter i resten af 2007 i Midttrafik, og der er foreløbig også anvendt og reserveret midler, der fuldt ud vil opbruge den afsatte pulje.

Med udgangen af året 2007 forventer Midttrafik at have etableret sig, og fået indkøbt diverse IT-systemer, herunder fået dækket behovet for datakonverteringer til planlægning, afregning og salg.

De 10 mio. kr. til etableringspuljen holdes adskilt fra de øvrige driftskonti i Trafikselskabet, således at budgettet i princippet er opdelt i 2 områder, nemlig midler til den løbende drift og midler til etablering.

Når etableringspuljen som udgangspunkt nulstilles pr. 1. januar 2008 betyder dette, at de enkelte bestillers bidrag til Midttrafik nedjusteres med et samlet beløb på 10 mio. kr., hvilket er indarbejdet i forslag til budget for 2008.

Det betyder også, at de resterende midler afsat til trafikselskabet som udgangspunkt dækker den sædvanlige, daglige drift.

Der er således ikke budgetmæssig luft til større initiativer der kan sikre, at Midttrafik kan igangsætte særlige projekter og tiltag, som kan fremme den kollektive trafik.

For at sikre, at udviklingsinitiativer og lignende kan igangsættes struktureret og målrettet kan bestyrelsen overveje muligheden for at afsætte midler til en særlig udviklingspulje.

Hensigten med en sådan udviklingspulje er at sikre, at der hvert år vil være økonomi til at sikre hel eller delvis finansiering af særlige udviklingsinitiativer og udviklingsområder.

Der kan for eksempel være tale om en ordning, hvor bestyrelsen tager stilling til de projekter og udviklingstiltag, der foreslås finansieret af udviklingspuljen. Dette kan ske på baggrund af en projektbeskrivelse, hvor det klargøres, hvad initiativet handler om, hvilke mål og effekter der opnås ved at iværksætte initiativet, og hvor stort et beløb der ønskes anvendt til initiativet.

Konkrete områder og initiativer, der kan tænkes finansieret af en udviklingspulje, kan bl.a. være følgende:

- Udvikling og etablering af hurtigere, bedre og mere troværdig information til kunderne, f.eks. realtidsinformation om ankomsttider på stoppesteder med mange passagerer, skærme i busser, der viser akutte driftsforstyrrelser, ruteomlægninger etc. og udvikling af telefontjenester
- Delvis finansiering af rejsekortet
- Medfinansiering af EU-projekter til at styrke den kollektive trafik
- Særlige tiltag til imødegåelse af chaufførmangel, f.eks. en koordineret uddannelsesindsats der sætter fokus på Midttrafiks mål om en bedre kundeservice og et bedre omdømme.
- Særlige miljøprojekter for busser
- Udvikling af nye planlægningsredskaber, f.eks. kan investering i databusser til passagertællinger både give andre besparelser og forbedre evnen til at tilpasse og dimensionere busdriften til kundernes behov
- Nye tiltag der kan gøre det lettere for kunderne at købe og bestille billetter og rejser fra Midttrafik. Det kan f.eks. være internetsalg af periodekort og internetbestilling af ture i handicaptransporten
- Eventuel ekstern bistand til gennemførelse af forbedret busbetjening, f.eks. tilfælde hvor der kræves særligt avancerede tekniske værktøjer til at fastlægge den mest hensigtsmæssige busbetjening

Modsat etableringspuljen skal det foreslås, at en udviklingspulje afsættes med et fast, årligt beløb fra og med 2008.

Finansieringen af udviklingspuljen foreslås at blive analog med den nuværende etableringspulje, som er fordelt på alle bestillere ud fra køreplantimerne i de enkelte kommuner og regionen.

Det kan være vanskeligt at vurdere størrelsen af en udviklingspulje, og reelt kan det måske også variere over årene.

Det skal som udgangspunkt foreslås, at der afsættes 10 mio. kr. pr. år til en udviklingspulje, og at denne finansieres via bestillerbidrag analog med finansieringen af etableringspuljen.

For at sikre en økonomisk optimal anvendelse af ressourcerne skal det samtidig foreslås, at der specifikt vedrørende denne pulje gives mulighed for at overføre et eventuelt mer- eller mindreforbrug fra ét budgetår til det andet. Heri ligger, at et eventuelt mindreforbrug f.eks. i 2008 sættes på en særlig konto, og ikke indgår i en eventuel tilbagebetaling til bestillerne.

For at sikre at der ikke bliver tale om en uhensigtsmæssig ophobning af midler skal det foreslås, at der til hver tid højst må stå 15 mio. kr. på denne konto – altså at der maksimalt må være en opsparing fra de foregående år på 5 mio. kr.

Bestyrelsen vil dog under alle omstændigheder skulle træffe beslutning om anvendelse af puljen og kan således også beslutte, at et eventuelt mindreforbrug tilbageføres til bestillerne.

Det skal bemærkes, at den foreslåede udviklingspulje ikke overlapper eller bør indgå i finansiering af initiativer igangsat på baggrund af det projektkatalog, administrationen årligt udarbejder. Dette projektkatalog er primært møntet på effektivisering og omlægning af ruter indenfor bustrafikken, og er som sådan specifik for den enkelte bestiller.

Direktøren indstiller,

- at** forslaget om at skabe en udviklingspulje på førnævnte vilkår udsendes til høring i kommunerne og i Regionen
- at** der på baggrund af regionens og kommunernes høringssvar udarbejdes indstilling vedr. udviklingspuljen i forbindelse med fremlæggelse af endeligt budget for 2008

1-21-3-07

5. Handicapkørsel budget 2008

Resumé

Administrationen har udarbejdet forslag til budget for handicapkørsel i 2008, med udgangspunkt i faktisk forbrug i de første måneder af 2007. Der er udarbejdet 2 alternativer – i det første indgår koordinering af handicapkørsel i alle kommuner, og i det andet er der "kupon-kørsel" i Horsens og Hedensted kommuner. Der har nu været afholdt møder med DSI, kommuner og vognmandskontaktudvalg om harmonisering af reglerne for handicapkørsel. Efter høring af budget og regelharmonisering forelægges det for bestyrelsen 14. september 2007.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 25. maj 2007 blev det besluttet, at Midttrafik i 2008 fortsætter med koordineret handicapkørsel i alle kommuner undtagen Horsens og Hedensted, som dog tilbydes at overgå til koordineret kørsel. Det blev ligeledes besluttet, at Midttrafik accepterer at varetage patienttransporten for hele Region Midtjylland i løbet af 2008 og 2009, også i Horsens og Hedensted kommuner. Fra 2009 skal der være en fælles løsning for handicapkørsel, der skal drøftes i repræsentantskabet og beslutes i bestyrelsen.

- ./ Der er vedlagt forslag til notat om budget for handicapkørsel for 2008 med baggrund i faktisk forbrug i dette års første 4 måneder – det tidligere Ringkøbing amt dog de 3 første måneder og for Århus Kommunes interne rejser de første 5 måneder. For Horsens og Hedensted kommuner er datagrundlaget sparsomt og usikkert, hvorfor der er budgetteret med udgangspunkt i budget 2007. Skøn over kørselsomkostninger for de øvrige, enkelte kommuner i 2007 indgår. På denne baggrund er IT-omkostninger beregnet, og der er sket fordeling af administrations- og IT-omkostninger på de enkelte kommuner i forhold til turantal for kommunens kunder i handicapkørslen. Der er udarbejdet 2 alternative budgetforslag. I det første alternativ er der koordineret kørsel i alle kommuner, mens der i det andet er "kupon-kørsel" i Horsens og Hedensted kommuner.
- ./ Det økonomiske overslag for alternativ 1 - koordineret kørsel i hele Regionen og alternativ 2 - koordineret kørsel i hele Regionen undtagen Horsens og Hedensted kommuner vedlægges. Beslutter én af de 2 kommuner koordineret kørsel, mens den anden beslutter "kupon-kørsel", vil der skulle ske en justering. Der er endvidere vedlagt bilag vedr. budget 2008 ved ikke-koordineret kørsel i hele regionen, der viser hvordan en løsning med "kupon-kørsel" for hele regionen, ekskl. Århus Kommune, økonomisk vil se ud.

Generelt er omkostningerne på baggrund af årets første måneder for de fleste kommuner lidt mindre end budgetteret. Det medfører, at administrationen skønner, at udgifterne til handicapkørslen i 2007 bliver mindre end budgetteret, især i Skive og Viborg kommuner, hvor der sker koordinering med kommunal kørsel udover med patientkørsel, men også i fx Randers og Silkeborg Kommuner. Der er taget udgangspunkt i turforbrug, antal brugere og gennemsnits-turpriser i de enkelte kommuner, i det omfang, Midttrafik har oplysninger herom på nuværende tidspunkt.

Dette har betydet, at der i de nyberegnete alternativer for budget 2008 forventes mindre kørselsudgifter end i det økonomiske overslag, der var udsendt til sidste møde. Som følge af mindre turforbrug skønnet i budget 2008, er administrationsomkostningerne også nedjusteret i budget 2008.

Den 11. juni blev afholdt møde med DSI om forslag til regelharmonisering. DSIs væsentligste kommentarer var, at der bør ses på brugergruppen og turformål. DSI fremsender skriftlige bemærkninger hertil, som forelægges for bestyrelsen senere.

På møde med kommunerne den 24. maj blev det besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, som ser på forslag til regelharmonisering igennem, forinden udsendelse af forslaget til høring i kommunerne. Denne arbejdsgruppe er indkaldt til møde i slutningen af juni. Forslag til km-takst, som er ved at blive beregnet, vil blive præsenteret for arbejdsgruppen. Herefter vil det reviderede forslag blive udsendt til høring i kommunerne forinden beslutning i bestyrelsen.

Administrationen er desuden ved at udarbejde forslag til konkret arbejdsfordeling og samarbejdsaftale med Region Midtjylland om patienttransport.

I 2007 har Midttrafik købt sig til en ydelse hos Regionen vedrørende administration af handicapkørsel i det tidligere Ringkjøbing Amt samt dækning af ydertimerne i Århus Kommunes kørsel, som er købt ved Århus Brand. Denne udgift bliver dækket af kommunerne som en udgift sammen med øvrige særlige administrationsudgifter vedr. handicapkørsel. I forbindelse med den fortsatte harmonisering af løsningerne i Midttrafik ønsker administrationen at samle denne opgave, så der kan opnås mest mulig effektivisering. Det betyder, at den nuværende udgift til at købe ydelsen hos Regionen og Århus Brand anbefales at blive omsat til en forøget normering i Midttrafik på 4 stillinger. Disse 4 stillinger vil ligge ud over det hidtidige normeringsloft på 130. Ud over løn m.m. vil der ikke være særlige udgifter til overhead. De samlede udgifter for bestillerne vil være lavere ved at samle opgaven i Midttrafik.

Direktøren indstiller,

- at** budgetalternativerne udsendes til høring hos Horsens og Hedensted kommuner med anmodning om, at kommunerne beslutter sig for administrationsmodel i 2008
- at** alternativet med koordineret kørsel indgår i Midttrafiks samlede budget, som udsendes i høring til bestillerne
- at** revideret forslag til regelharmonisering for handicapkørslen efter møde i arbejdsgruppen udsendes i høring hos kommunerne
- at** budget 2008 og regelharmonisering forelægges for bestyrelsen 14. september 2007 efter høring
- at** Midttrafiks normering hæves med 4 til at løse de opgaver, som i 2007 bliver købt ved Regionen og Århus Brand

Bilag

- budget 2008 ved ikke-koordineret kørsel i hele regionen
- alternativ 1 - koordineret kørsel i hele Regionen
- alternativ 2 - koordineret kørsel i hele Regionen undtagen Horsens og Hedensted kommuner
- notat om budget for handicapkørsel for 2008

1-25-4-07

6. Harmonisering af billettyper mv. fra 20. januar 2008.

Resumé

Samtidig med ændringer i taksterne pr. 20. jan. 2008, foreslås gennemført nogle harmoniseringer af billettyper. Ved første etape af takstharmoniseringerne i Midttrafik i jan. 2007, blev der foretaget nogle tilpasninger i produktsortimentet. Nu foreslås yderligere ændringer, dels i form af bortfald af enkelte billettyper men også ved at indføre nye billettyper.

Sagsfremstilling

Der foreslås gennemført ændringer i udvalgte billettyper fra 20. januar 2008. Ændringerne skal ses i sammenhæng med den valgte strategi om gradvist at harmonisere takstsystemerne i Midttrafik mellem de fire prisområder. Harmonisering af takstsystemerne i Midttrafik er en proces, der må gennemføres over en vis tid. Harmoniseringer kan kun gennemføres ud fra de tekniske og praktiske begrænsninger billetteringsudstyret giver.

Harmonisering af takstsystemer vedrører mange områder af billetteringssiden. Ud over ensartede billetpriser, som behandles i særskilt dagsordenspunkt, vedrører harmonisering af takstsystemet også:

- Harmonisering af billettyper, (produkter)
- Harmonisering af papirruller og kortformularer (layout/design)
- Harmonisering af tekst og print på billetter/kort
- Harmonisering af rejseregler
- Harmonisering af salgskanaler

Midttrafiks oprindelige plan med udskiftning af alle billetter og korttyper fra 1. juli 2007 kan ikke overholdes. De tekniske forskelligheder i billetteringsudstyret har været større end forventet og har medvirket til en forsinkelse. Administrationen foretager i stedet en successiv udskiftning, når eksisterende oplag udgår. Eksempelvis introduceres ensartet billetterpapir på alle regionale ruter i løbet af sommeren og fra efteråret indføres nye formularer for klippekort. Næste etape vil være udskiftning af abonnementskort til et mere ensartet formular.

- ./. I vedlagte forslag til harmonisering af billettyper m.v. fra 20. januar 2008 er der foretaget en konkret gennemgang af aktuelle billettyper, som foreslås afskaffet eller indført i Midttrafik. Nogle billettyper foreslås indført, så de kan købes overalt i Midttrafik. Det antages, at det eksisterende billetteringsudstyr kan udstede de foreslåede billettyper. Der vil dog være ruter, hvor det ikke er muligt at købe de foreslåede billettyper. Det er især på nogle bybusruter, det er tilfældet. Erfaringerne fra prisområde Øst og Midt har vist, at det ikke har givet anledning til kundeklager.

Afskaffelse af billettyper eller rabatmuligheder vil i mange situationer betyde, at kunderne tvinges til at købe en anden billettype, der ikke er rabatteret i samme omfang. Som udgangspunkt vil det give merindtægter. Men det er også muligt, at det vil have den effekt, at nogle kunder ikke vil bruge den kollektive trafik længere og dermed modarbejder Midttrafiks målsætning om flere og mere tilfredse kunder. Det er et generelt dilemma ved arbejdet med at harmonisere takstsystem og billettyper. Der foreslås følgende ændringer i Midttrafiks produktsortiment.

| Billettype | Afskaffes | Indføres | Sendes i Høring | Harmoniseres efterår 2007 |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|---------------------------|
| Omstigningsbillet | <i>Randers</i> | | | |
| Omstigningsbillet | <i>Silkeborg</i> | | | |
| Omstigningsbillet | <i>Skanderborg</i> | | | |
| Omstigningsbillet | <i>Grenå</i> | | | |
| Samsø Billet | <i>Midttrafik Øst</i> | | <i>Samsø komm.</i> | |
| Ugeklippekort | <i>Randers</i> | | <i>Randers komm.</i> | |
| Dagsklippekort | <i>Randers</i> | | <i>Randers komm.</i> | |
| Gruppeklippekort | <i>Århus</i> | | <i>Århus komm.</i> | |
| 2-klips kort | | <i>Midttrafik Vest</i> | | |
| Dagbillet | | <i>Midttrafik Vest</i> | | |
| Deltids abon.kort Pensionist | | <i>Midttrafik</i> | <i>Alle kommuner</i> | |
| Institutionsklippekort | | <i>Midttrafik</i> | <i>Alle kommuner</i> | |
| Natbus takster | | | | <i>Midttrafik</i> |

I forslaget er der foretaget en vurdering af, hvilke billettyper der skal afskaffes, og hvilke der foreslås indført. Det er administrationens opfattelse, at der er tale om et afbalance-ret forslag, som ikke vil give særlige kundereaktioner.

Der anvendes ikke samme tidsgyldighed på billetter og klippekort i Midttrafiks område. I Århus Kommune er tidsgyldigheden på billetter/kort 2 timer, hvorimod tidsgyldigheden i de øvrige områder i Midttrafik er afhængig af zoneafstanden. Den forskellige tidsgyldighed skyldes selvbilletteringen i bybusserne i Århus, hvor billetkontrollen ikke sker ved påstigning, men kan ske på et vilkårligt tidspunkt under rejsen. Derfor er reglen i Århus, at rejsen skal være ophørt inden udløb af tidsgyldigheden. På øvrige ruter i Midttrafik sker billetteringen ved påstigning, hvor chaufføren har mulighed for at kontrollere billet-tens tidsgyldighed. Derfor er reglen, at kunden blot skal være steget på bussen før udløb af tidsgyldigheden.

Det foreslås, at de nuværende regler om tidsgyldighed bevares uændret. I mange år har praksis vist, at kunderne ikke generes af forskelligheden, og at billetkontrollørerne godt kan administrere forskellighederne.

Dels som et udviklingstiltag i Midttrafik og dels som en følgevirkning af særlige store takststigninger for pensionister i prisområde Midt, foreslås indført et deltids abonnementskort til pensionister. I Århus findes der et deltids abonnementskort til pensionister. Fordelen ved et sådant kort er, at det reducerer antallet af billetteringer for chaufførerne, og at det medvirker til øget brug af kollektiv trafik. Filosofien er, at især gruppen af

pensionister foretager flere rejser i bybusser, når man nu alligevel i forvejen har anskaffet et deltidskort.

Der er ikke foreslået nye priser fra 20. januar 2008 på de omtalte billettyper. Det skyldes blandt andet, at prissætningen på disse særlige billettyper tager udgangspunkt i priserne på de gængse produkter som kontantbilletter, klippekort og abonnementskort. Bestyrelsen vil på mødet d. 14. september 2007 få forelagt forslag til priser på særlige produkter.

Forslaget vil blive sendt i høring hos bestillerne sammen med taktforslaget for 2008 for kontantbilletter, klippekort og abonnementskort.

Direktøren indstiller,

at forslaget til ændring af billetsortimentet sendes til høring ved regionen og kommunerne.

Bilag

- forslag til harmonisering af billettyper m.v. fra 20. januar 2008

1-30-75-1-201-1-07

7. Nedlæggelse af rute 22 Holstebro-Ikast

Resumé

Bestyrelsen behandlede på mødet 23. marts 2007 nedlæggelse af rute 22 Holstebro-Ikast. Begrundelsen for nedlæggelsen af ruten er, at hovedparten af kunderne kan henvises til alternative muligheder, og at der er tale om relativt store besparelser i forhold til benyttelse.

Herudover skal forslaget om nedlæggelse bl. a. ses i lyset af, at Region Midtjylland ønsker effektiviseringer på budgettet for kollektiv trafik.

Der er udarbejdet høringsmateriale, der i perioden 15. maj til 13. juni har været i høring hos Region Midtjylland, berørte kommuner, vognmænd og uddannelsessteder. Høringsmaterialet har også været tilgængeligt på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk.

Sagsfremstilling

Ruten foreslås nedlagt. Rute 22 blev efter beslutning i Ringkjøbing Amtsråd oprettet som en ny rute i sommeren 2004. Ruten skulle i første omgang køre i en 2 årig forsøgsperiode.

Ruten er løbende blevet evalueret og Amtets Teknik- og Miljøudvalget er blevet orienteret om evalueringen. Senest besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at ruten skulle fortsætte frem til 29. juni 2007. Kontrakten på ruten udløber samme dato.

Passagergrundlaget er begrænset. Dog transporteres en del kunder mellem Holstebro Rutebilstation og Døesvej i Holstebro. Der er ca. 10 kunder pr. køreplantime. Ses der bort fra internt rejsende i Holstebro var der ved seneste tælling ca. 6 kunder pr. køreplantime i gennemsnit.

Med undtagelse af få kunder vil de kunne henvises til anden betjening, dog med mindre gener for dem (længere transporttid og busskift).

- Der etableres forbindelse mellem Simmelkær/Ilskov og Ikast ved at udvide rute 130 Sunds-Ikast.
- Hallundbæk kan betjenes ved en mindre ændring af ruteføringen på rute 29 Holstebro-Feldborg-Haderup.
- Hodsager kan betjenes af rute 29 Holstebro-Feldborg-Haderup.
- Forskellige muligheder for betjening af Yllebjerg-Holstebro undersøges. Dels kan der blive tale om etablering af nye forbindelser mellem lokale og regionale ruter i området og dels kan der blive tale om indsættelse af ekstra kørsel.

./ Disse ændringer er illustreret i vedlagte rutekort for området mellem Ikast og Holstebro.

Der er indkommet høringssvar fra:

./ **Region Midtjylland**

Har ingen bemærkninger til, at ruten nedlægges som beskrevet med den foreslåede udvidelse af rute 130. Det forudsættes, at den skitserede løsning på problemstillingen med transport af eleverne til ungdomsuddannelserne fra Hallundbæk og Yllebjerg er tilfredsstillende for de berørte. Region Midtjylland hørings svar vedlægges.

./ **Gruppe af borgere fra Yllebjerg området**

Sender sammen med 56 underskrifter for bevarelse af rute 22 åbent brev til Midttrafiks bestyrelse. Brevet fra borgergruppen i Yllebjerg vedlægges.

Borgergruppen ønsker fortsat mulighed for at kunne komme ind til ungdomsuddannelserne i Holstebro og mulighed for 2 hjemkørsler. Påpeger, at trafiktætheden og hastigheden på vej nr. 185 gør det umuligt at cykle 5-6 km. til Hodsager for at tage rute 29.

./ **Holstebro Kommune**

Kommunen ønsker oplysning om, hvor stor en besparelse der kan opnås i forbindelse med nedlæggelse af ruten, set i forhold til de udgifter der vil være ved omlægning og evt. indsættelse af andre ruter.

Det fremgår af materialet, at der skal ske ændringer på flere ruter og eventuel indsættelse af ekstra bus i Holstebro mellem rutebilstationen og Døesvej.

Holstebro Kommune vil endvidere opfordre Midttrafik til at undersøge muligheden for at opretholde rute 22 i forbindelse med en busforbindelse mellem Karup Lufthavn og Holstebro. Hørings svaret fra Holstebro Kommune vedr. de foreslåede ændringer på regionale busruter vedlagt.

Øvrige forhold

Administrationen har modtaget en enkelte telefonisk indsigelse fra Jens Madsen i Sunds, der bruger ruten lejlighedsvis om morgenen. Administrationen er desuden opmærksom på, at CEU Ikast Handelsskole har behov for en forbindelse mellem Ilskov og Ikast med 1 tilkørsel om morgenen og 2 hjemkørsler om eftermiddagen.

Administrationens bemærkninger til de indkomne hørings svar

På baggrund af hørings svaret fra Region Midtjylland vurderes det, at Region Midtjylland er indstillet på at afholde udgiften til opretholdelse af kørsel mellem Yllebjerg og Holstebro, hvis der ikke kan findes alternative befordringsmuligheder.

Der er 5-6 kunder i Yllebjerg, der ikke kan henvises til alternative ruter. Der arbejdes på, at etablere en eller anden form for betjening af disse personer. Muligheden for betjening med lokale ruter undersøges. Her tænkes på lokalrute 1 Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup i Herning Kommune. Herning Kommune har meldt tilbage, at de vil se med positive øjne på forslaget og vil undersøge det i forbindelse med ændringer i køreplanen fra august 2007. Rute 29 kører i forvejen på strækninger og tidspunkter, hvor lokalrute 1 også kører og kan så tage kunderne mellem Hodsager og Haderup i lokalrute 1 med.

Der vil kunne forekomme busskift og mindre ventetid. Det kan komme på tale at indsætte en tur mellem Yllebjerg og Mejrup om morgenen, hvor der i Mejrup bliver forbindelse med rute 28 mod Holstebro. Der er en ledig bus i området til at udføre kørslen. Indsættelse af ny tur vil medføre en årlig udgift på ca. 50.000 kr. Der skønnes en indtægt på

ca. 10.000 kr. Nettoudgiften pr. år ved indsættelse af ny tur bliver herefter ca. 40.000 kr.

Nettoudgiften til rute 22 er på ca. 785.000 kr. om året. En nedlæggelse af rute 22 kan komme til at betyde, at der skal indsættes en bus mere mellem Holstebro Rutebilstation og Døesvej om morgenen for at aflaste bybussystemet. Om morgenen stiger der 40-50 personer på rute 22 i Holstebro. De skal med bussen ud til Døesvej. Indsættelse af 1 bus mere mellem Holstebro Rutebilstation og Døesvej vil medføre en udgift på ca. 25.000 kr. pr. år. Herfra skal trækkes billetindtægter. Det forventes derfor, at indsættelse af ekstra bus vil være udgiftsneutral for Holstebro Kommune.

Holstebro Kommunes bemærkning om, at en bevarelse af rute 22 i forbindelse med etablering af eventuelle forbindelser mellem Holstebro og Karup Lufthavn, vurderes ikke realistisk. Kunderne mellem Holstebro og Karup Lufthavn ønsker hurtige forbindelser mellem Holstebro og Karup, og disse kan kun opnås ved at foretage få stop undervejs i de større byer der passeres. Et stop i Yllebjerg kunne overvejes, men følger ikke principperne i "få stop – hurtigt frem".

Jens Madsen fra Sunds bruger rute 22 lejlighedsvis om morgenen. Han kan henvises til rute 130, der om morgenen kører Herning-Sunds-Feldborg. I Feldborg er der forbindelse med rute 29 mod Holstebro.

Rute 130 udvides til også at betjene Simmelkær og Ilskov. Herved kan der opretholdes direkte forbindelser mellem Ilskov og Ikast.

De samlede økonomiske konsekvenser for de foreslåede ændringer er beregnet til:

| | |
|--|--------------|
| Besparelse ved nedlæggelse af rute 22 | 785.000 kr. |
| Betjening af Ilskov og Simmelkær med rute 130 | - 10.000 kr. |
| Indsættelse af ny forbindelse Yllebjerg-Mejrup om morgenen | - 40.000 kr. |
| Nettobesparelse ved nedlæggelse af rute 22 | 735.000 kr. |

Direktøren indstiller,

- at** rute 22 nedlægges
- at** der etableres alternative transportmuligheder som skitseret i sagsfremstillingen

Bilag

- rutekort for området mellem Ikast og Holstebro.
- Region Midtjylland hørings svar
- Hørings svar fra borgergruppe i Yllebjerg
- Hørings svaret fra Holstebro Kommune vedr. de foreslåede ændringer på regionale busruter

1-00-2-07

8. Tema: Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

Resumé

På bestyrelsesmødet 23. marts 2007 behandlede bestyrelsen formål og handlingsplan for Videnscenter Videbæk. I forlængelse heraf ønskes bestyrelsens input til emneområder og retningslinier for Videnscenterets videre arbejde med udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

Kollektiv trafik i tyndt befolkede områder har mange facetter f.eks.:

- Takster,
- billettering i busserne,
- afregning med vognmænd,
- kontraktformer,
- markedsføring,
- sammenhæng med anden kollektiv trafik,
- sammenhæng med anden kørsel,
- IT-løsninger, informationsformidling,
- service og bestillingsproces.

Videnscenteret har bl.a. til formål at opsøge og indhente erfaringer og løsningsforslag for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, hvilket hidtil har været rettet mod andre trafikelskaber og EU. Videnscenteret ønsker også at søge egne løsninger og i den forbindelse ønsker Videnscenteret bestyrelsens bud på, hvorledes den kollektive trafik i tyndt befolkede områder kan udvikles.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter hvorledes kollektiv trafik i tyndbefolkede områder kan udvikles.

1-47-70-2-07

9. Telekørsel 2008

Resumé

Videnscentret har udarbejdet forslag til harmonisering af de mange tilbud om telekørsel, der er i Midttrafiks område i dag. Dette forslag anbefaler harmonisering indenfor: betjeningsform, bestilling, takster og kontraktform, således at der tilbydes 3 typer telekørsel.

Sagsfremstilling

./ I Midttrafik har vi i dag kendskab til 29 forskellige tilbud om telekørsel af forskellig art – jf. orienteringen på bestyrelsesmødet 25. maj 2007, som fremgår af vedlagte oversigt over nuværende telekørsel. De findes i 13 kommuner og har en omsætning på 7 mio. kr. årligt. Midttrafiks samlede omsætning indenfor kollektiv bustrafik er ca. 1,3 mia. kr. Telekørslerne er opstået gennem tiden i de enkelte kommuner og trafikelskaber, der udgør Midttrafik i dag. Tilbuddene har taget udgangspunkt i den enkelte kommunes eller trafikelskabs behov for telekørsel uden form for ensartethed. Tilbuddene er derfor meget forskellige i dag, og Videnscentret ønsker at harmonisere telekørselstilbuddene. Gennem en harmonisering forventer Videnscentret følgende fordele:

- kunderne hos Midttrafik opnår en genkendelighed, når de ser eller skal bestille en telekørsel
- dermed bliver markedsføringen af telekørsel ensrettet og budskabet / indholdet bliver lettere at præcisere og formidle
- Videnscentret vil kunne tilbyde en klar vifte af tilbud om telekørsel overfor bestillere af kørslen, hvorved kommunernes overblik øges
- Fremadrettet vil en harmonisering give mulighed for at vurdere de enkelte telekørselstilbud i forhold til hinanden, hvilket øger Videnscentrets viden, når nye tilbud skal udvikles
- tilbudsgivere på telekørsel vil kende udbudsformen og indholdet i de kontrakter der tilbydes, hvorved tilbudsgiverne "kender risikoen" ved at byde på telekørsel
- administrationen af udbud og kontrakter vil blive ensartet og mere overskuelig.

Midttrafik tager en konkret dialog med den enkelte bestiller omkring ønsket serviceniveau og forventet økonomi.

Telekørsel tilbydes primært i tyndt befolkede områder, eller hvor der ikke er basis for kørsel med en traditionel rutebus, f.eks om aftenen og i weekends. Oprettelsen af en telekørsel kan ske ud fra 3 overordnede formål:

- Telekørslen kan udføres i stedet for rutekørsel med almindelig bus
- Telekørslen skal fungere som til / frabringer til anden kollektiv trafik (rutekørsel) eller til kommune / bycentre
- Telekørslen er et ekstra tilbud til borgerne i form af behovsstyret kørsel, som gør det muligt for dem at bruge tilbuddet inden for de rammer, koordineret kørsel giver.

- ./ Der er mange facetter omkring tilbud om telekørsel og i vedlagte notat om anbefalinger til harmonisering af telekørsel har Videnscentret fremsat forslag til harmonisering indenfor betjeningsform, bestilling, takster og kontraktform - suppleret med en kort begrundelse. For uddybning af anbefalingerne henvises til bilag fra sidste bestyrelsesmøde den 25. maj, punkt 5.

Forslaget er vist i nedenstående skema:

| Kørselstype | Betjeningsform | Bestilling | Kontrakt * | Takster |
|------------------------|----------------------|---------------------------|---|---|
| Rutekørsel | Liniekørsel | Vognmand / Call center | Enkelt udbud / Samlet udbud. Afregning efter køreplan | Kontant billet + abonnementskort + skolekort + uddannelseskort |
| Til / frabringer | Zone / Stoppested | Vognmand / Call center | Enkelt udbud/ Samlet udbud. Afregning efter km. eller tid. | Kontant billet + abonnementskort + skolekort + uddannelseskort |
| Ad hoc / varia- bel | Zone | Call center | Samlet udbud Afregning efter tid / afregning pr. aftalt rå- dighedstid. | 100 % brugerbe- taling på km./ 50 % brugerbe- taling indenfor kommunen og 100 % udenfor også på km. Og en minimums- takst |

Note: Udbud kan foretages enten i forbindelse med et andet udbud af rutekørsel, hvilket betegnes som enkelt udbud, da det ofte vil være et enkelt telekørsels tilbud der udbydes, eller udbuddet kan foretages i sammenhæng med udbud af kørsel i handicapordningen og patienttransporten, hvilket her betegnes som samlet udbud.

Et væsentligt element i forslaget til harmonisering er, at bestyrelsen på bestyrelsesmødet 25. maj 2007 besluttede, at Midttrafik fremover tilbyder koordineret kørsel, med handicapordningen og patienttransporten. Dette betyder at mulighederne for telekørsel, der bestilles og koordineres gennem et Call center kan realiseres i Midttrafik. Call centret modtager i dag bestillinger for kørsel til VAFTtur og PlusTur mod betaling. Det forudsættes at der ligeledes skal opkræves betaling hos bestiller (kommune / regionen) for varetagelse af bestiller og koordineringsfunktionen hvor telekørsel skal bestilles hos Call centret. Modtagelse af bestillinger og varetagelse af funktionen er i dag en naturlig del af mange kontrakter, hvor vognmanden passer telefonen etc.

Såfremt antallet af bestillinger medfører en udvidelse af medarbejdere ved Call centret, forelægges dette bestyrelsen til særskilt godkendelse jf. bestyrelsens normeringsloft. En udvidelse af medarbejder antallet vil være med baggrund i en udvidelse af antallet af bestillinger og dermed en stigning i gebyrindtægten, en indtægtsstigning der forventes at kunne dække de ekstra medarbejder omkostninger.

Forslaget til harmonisering er et forslag til hvorledes de nuværende tilbud umiddelbart kan harmoniseres, enten ved næste køreplansskifte eller i forbindelse med et nyt udbud.

Videnscentret har til opgave at sikre en fortsat udvikling af tilbud om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. I takt med at Videnscentret udarbejder forslag til ændrede former for telekørsel eller betjening af tyndt befolkede områder, skal vedlagte forslag til harmonisering tilrettes. Ligeledes kan der ske ændringer i bestillernes ønsker til kollektiv trafik, udvikling af IT-værktøjer eller andre forhold, der ændrer de muligheder der findes for tilbud om transport i tyndt befolkede områder. Harmoniseringen er således en kontinuerlig proces.

Videnscentret er pt. i kontakt med de enkelte kommuner, for at få en mere præcis afklaring af hvilke telekørselstilbud der er hos dem i dag. Med udgangspunkt i dette og nærværende anbefalinger vil Videnscentret udarbejde konkrete telekørselsforslag til den enkelte bestiller, indeholdende tidsplan og økonomi for, hvorledes de nuværende telekørselstilbud kan blive harmoniseret.

Direktøren indstiller,

- At** oversigt over nuværende telekørselat Videnscentret med udgangspunkt i forslag til principper for harmonisering, i samarbejde med bestiller udarbejder konkrete forslag, tidsplan og økonomiske beregninger for, hvorledes de nuværende enkelte telekørselstilbud kan harmoniseres.
- at** det forelægges til særskilt beslutning i bestyrelsen og hos bestillerne, hvis telekørslen ændrer i personalenormeringen i Midttrafik.

Bilag

- oversigt over nuværende telekørselsordninger
- notat om anbefalinger til harmonisering af telekørsel

1-00-2-07

10. Eventuelt