



midttrafik

Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

26. oktober 2007 kl. 13:00

Regionshuset, mødelokale F9,

Skottenborg 26, 8800 Viborg

Indholdsfortegnelse

| Pkt. | Tekst | Side |
|-------------|--|-------------|
| 1 | Besparelse på Regionens busrutenet | 1 |
| 2 | MIDTTUR: tilbud til alle i Midttrafiks område | 3 |
| 3 | Takster i natbusser | 5 |
| 4 | Takster for øvrige billettyper fra 20. januar 2008 | 7 |
| 5 | Tildeling af frikort til chauffører, der kører for Midttrafik. | 9 |
| 6 | Rejsegaranti for koordineret handicapkørsel i Midttrafik | 12 |
| 7 | Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik. | 14 |
| 8 | Meddelelse: Transport- og Energiministeriet udtaler sig om Midttrafiks kompetenceforhold | 15 |
| 9 | Meddelelse: Forslag til ændring i § 6 i Lov om Trafikselskaber | 16 |
| 10 | Meddelelse: Godkendelse af Odderbanens sikkerhedsorganisation | 17 |
| 11 | Meddelelse: Hedensted Kommunes beslutning om administration af handicapkørsel i 2008 | 18 |
| 12 | Meddelelse: Trafikselskabernes henvendelse til Infrastrukturkommissionen | 19 |
| 13 | Meddelelse: Vederlag til Midttrafiks bestyrelsesmedlemmer | 20 |
| 14 | Eventuelt | 21 |

1-30-75-24-07

1. Besparelse på Regionens busrutenet

Resumé

Region Midtjylland har administrativt meddelt Midttrafik, at Regionen har indgået budgetforlig, der betyder, at der skal findes besparelse på busrutenet og fællesaktiviteter. Midttrafiks administrationen har udarbejdet et foreløbigt idekatalog til drøftelse.

Sagsfremstilling

Midttrafik har administrativt modtaget Regionens budgetforlig og afholdt møde med Regionens administration. Regionens budgetforlig 2008 vedrørende bl.a. kollektiv trafik vedlægges (omtales under Regional Udvikling på side 4 og 5).

Det forventes, at Midttrafik inden bestyrelsesmødets afholdelse vil modtage en henvendelse fra Regionen, der officielt beder Midttrafik pege på mulige besparelser. Som forbedrelse på denne henvendelse har Midttrafiks administration lavet nærværende dagsordenspunkt og notat.

Region Midtjylland har i sit budgetforlig besluttet, at der skal spares ca. 10 mio. kr. på kollektiv trafik. Baggrunden er iflg. Regionens budgetforlig primært, at Regionen er blevet underkompenseret med ca. 15 mio.kr. i DUT vedr. omlægning af energifgifter for busselskaber.

I de vedlagte notater skitseres en række muligheder for at nå den ønskede besparelse.

- ./ Notatet "projekt 21 - gennemgang af det regionale rutenet og besparelser på regionale rutenet fra 2008 " er et baggrundsnotat, der i en tidligere version blev brugt i den administrative drøftelse med Regionen.
- ./ Notatet "projekt 21 - konkrete besparelsesforslag for Regionen" er en udmøntning af baggrundsnotatet i konkrete besparelsesforslag.

Regionale busruter, der primært varetager lokale rejsestrømme, kan nedklassificeres til lokale ruter. Modellen forudsætter, at de berørte kommuner vil overtage det finansieringsmæssige ansvar – det må regionen indgå politiske aftaler med kommunerne om.

Kørsel med lavest selvfinansiering og svagest benyttede ture skæres væk.

Bedre koordinering af lokal og regional kørsel kan give en mere effektiv udnyttelse af de samlede ressourcer. Det gælder især i de større byområder. Det forudsætter ordentlig planlægning og inddragelse af kommunerne og vil for de fleste projekters vedkommende først kunne gennemføres med virkning fra køreplansskiftet i 2009.

Der kan spares på fællesaktiviteter, f.eks. tilskud til rutebilstationer. Det forudsætter, at berørte kommuner kan støtte forslaget.

Uanset hvilke forslag, der vedtages, får det konsekvenser for prioriteringen af Midttrafiks planlægningsindsats.

På bestyrelsesmødet 17. september 2007 blev det besluttet, at der laves en opsamling på bestillernes budgetbeslutninger til bestyrelsesmødet 26. oktober 2007. En sådan opsamling er ikke lavet, idet Regionens budgetforlig potentielt får betydning for budgetterne for alle bestillere.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes

Bilag

- Regionens budgetforlig 2008
- projekt 21 - gennemgang af det regionale rutenet og besparelser på regionale rutenet fra 2008
- projekt 21 - konkrete besparelsesforslag for Regionen

1-47-70-2-07

2. MIDTTUR: tilbud til alle i Midttrafiks område

Resumé

Administrationen foreslår, at Midttrafik fra 1. januar 2008 tilbyder borgerne i Midtjylland dør til dør kørsel med MIDTTUR. MIDTTUR erstatter VAFTTUR og PlusTur og giver grundlag for en videre udvikling af den behovsstyrede kørsel samt Telekørsel. Forslaget forelægges bestyrelsen til godkendelse og efterfølgende tilslutning i de enkelte kommuner.

Sagsfremstilling

MIDTTUR er et harmoniseret tilbud af VAFTTUR og PlusTur, som Midttrafik i dag tilbyder kommunerne i de tidligere Viborg og Ringkøbing amter at udføre, som en ekstra service (KAN-kørsel) i en overgangsordning for 2007 jf. beslutning i Bestyrelsen 20. december 2006. Nordjyllands trafikelskab, Sydbus, Movia og BAT tilbyder alle i dag dør til dør kørsel, hvis service-parametre minder om serviceparametrene for MIDTTUR.

Midttrafik udfører i dag patientbefordring og handicapkørsel i store dele af Regionen. Dermed besidder Midttrafik i dag forudsætningerne for at udføre MIDTTUR; den fornødne teknologi, har et bemandet kørselskontor og kontrakter med busvognmænd / taxiselskaber. Bestillinger af kørsel i MIDTTUR kan således koordineres og samkøres med bestillinger i patientbefordringen og handicapordningen.

Administrationen foreslår, at borgerne tilbydes et dør-til-dør kørselstilbud. Borgerne kan efter nærmere regler bestille rejser ved Midttrafiks kørselskontor, som tilrettelægger rejser ud fra bestemte koordineringsprincipper. Borgerne skal betale 7 kr. pr. km. (dog minimum 35 kr.) i de kommuner, der går med i ordningen. Det er dyrere end bustakst, men det kræver alligevel kommunal medfinansiering. Hvis kommunen ikke ønsker kommunal medfinansiering, skal kunden betale 14 kr. pr. km. (minimum 70 kr.) for kørsler i de kommuner, der ikke går med i ordningen.

Hovedpunkterne i tilbuddet er:

- Der fastsættes 2 takstsæt:
 - Takstsæt 1), for kørsler i kommuner, der ikke ønsker at tilslutte sig MIDTTUR samt kørsler som kører udover kommunegrænser. Kørslen skal være 100 % bruger finansieret, så taksten sættes til 14,- kr. pr. km. dog minimum 70,- kr.
 - Takstsæt 2), for kørsler internt i kommuner, der tilslutter sig MIDTTUR. Kørslen vil blive kommunalt medfinansieret, så taksten sættes til 7,- kr. pr. km. dog minimum 35,- kr.
- Kørslen skal bestilles senest 2 timer før afgang
- Der tilbydes kørsel i hele Jylland
- Der tilbydes kørsel kl. 06.00 - 23.00, dog ikke 24/12
- Det er afgangskommunen, der afholder omkostningen til kørslen i takstsæt 2. Omkostningen afhænger af den faktiske kørselsudgift og administration minus

brugerbetalingen. Kørselsudgiften afhænger af fx muligheden for samkørsel og afregnes efter samme princip som i Handicapordningen

Fremadrettet vil Midttrafik bruge MIDTTUR, dels som en mulighed i harmoniseringen af telekørslen og dels i arbejdet på at tilbyde kørsel til borgere i tyndt befolkede områder. Hvis det besluttes at tilbyde MIDTTUR, giver det kunderne, Midttrafik og kommunerne følgende muligheder:

- Personer i Handicapordningen, der har behov for flere end de bevilgede 104 årlige ture, får med MIDTTUR et andet tilbud end taxakørsel
- Personer, der ikke kan optages i Handicapordningen, får med MIDTTUR et alternativ til taxakørsel
- Kommuner, der ønsker at lukke nogle busruter kan med MIDTTUR, fortsat give borgerne et tilbud om transport, om end dyrere end buskørsel, men så med dør til dør betjening
- Kommunerne har mange lovpligtige SKAL-kørselstilbud og mange KAN-kørselstilbud til borgerne. Disse løses forskelligt i mange kommuner og kan efter en nærmere tidsplan tilbydes kommunerne udført af Kørselskontoret og dermed blive koordineret med andre kørsler, som i dag i Viborg og Skive kommuner.

Omkostningerne til MIDTTUR vil afhænge af bl.a. det valgte takstniveau, omfanget af samkørsel, markedsføring og information samt udviklingen i antal kunder.

For de kommuner, der i dag tilbyder VAFTTUR og PlusTur vil omkostningerne til kørslen være uændrede, mens det for kommuner, der ikke har et tilbud i dag, vil betyde en ekstra omkostning, hvis de tilslutter sig den medfinansierede model.

./. I vedlagte notat om MIDTTURer vilkårene for MIDTTUR uddybet og omkostningerne for de enkelte kommuner beregnet.

Midttrafik vil tilbyde kommunerne en gennemgang af deres nuværende kørsler, med henblik på at skabe en sammenhæng mellem de forskellige kørselsopgaver i kommunen. Midttrafik vil påtage sig de ekstra KAN-opgaver, kommunerne måtte ønske, hvis det kan løses på en måde, så Midttrafiks SKAL-opgaver fortsat løses på det ønskede serviceniveau.

Måtte løsningen af KAN-opgaver betyde overskridelse af normeringsloftet i Midttrafik, forelægges det til særskilt beslutning for bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

- at** MIDTTUR oprettes som en 100 % brugerfinansieret ydelse i hele Region Midtjylland.
- at** Midttrafik kontakter hver enkelt kommune med henblik på at give den enkelte kommune en mulighed for at tilbyde en ordning med 50 % offentlig tilskud.

Bilag

- notat om MIDTTUR

1-25-4-07

3. Takster i natbusser

Resumé

Den sidste weekend i november 2007 starter kørslen med julenatbusserne. Der køres som normalt, dvs. natten efter fredag og lørdag i weekenderne op til jul samt Nytårsafens nat. Det skal besluttes, hvilken natbustakst der skal opkræves i 2007 og fremover.

Sagsfremstilling

Reglerne for billettering og takster ved rejser i natbusser er ikke de samme i de trafik-selskaber og amter, der indgår i Midttrafik. Der er forskellige takster for kunderne, og der er forskellige regler mht. benyttelse af eksisterende rejsehjemler og tillægstakster.

- ./. I vedlagte notat om nattaksterer vist en oversigt over de ordninger, der er gældende på nuværende tidspunkt i Midttrafik. Det er et mål for Midttrafik, at få forenklet reglerne og taksterne for natbuskørsel i 2008. Ved udformning af takster og regler er det nødvendigt at tage højde for billetteringsudstyret i bybusser og rutebiler, da udstyret sætter begrænsninger for, hvorledes nattakster og regler kan udformes.

Administrationen foreslår, at der ikke ændres i takster eller regler for natbuskørsel i 2007. De nuværende ordninger er kendte af kunder, chauffører og informationspersona-le.

Med den korte tidsfrist frem til kørselsstart, er det vanskeligt at få ændrede takster og rejseregler kommunikeret ud til chauffører og kunder.

Det foreslås, at i 2008 baseres natbustakster og rejseregler i Midttrafik på anvendelse af dobbelttakst. I det vedlagte notat er omtalt fordele og ulemper ved denne billetteringsform.

De væsentligste argumenter for at benytte dobbelttakst er, at dette er muligt i alle bybus- og regionalruter med det eksisterende billetteringsudstyr, og at dobbelttakst er hensigtsmæssig for kunder, der i forvejen rejser med busser i Midttrafik, fordi eksisterende rejsehjemler kan benyttes. Langt de fleste rejser i natbusser i Midttrafik foregår i bybusser. Det er vigtigt, at billettering er simpel og hurtig, og at kunderne kan benytte eksisterende billetter og kort.

Der foreslås følgende principper for natbustakster i Midttrafik i 2008:

- Det koster dobbelttakst at rejse med natbusser.
- 2 kontantbilletter
- 2 klip på et klippekort
- Abonnementskort skal suppleres med en kontantbillet el. et klip på klippekortet.
- Øvrige eksisterende billettyper kan anvendes, med supplement af ekstra takst, eks:
 - Uddannelseskort + ekstra billet/klip
 - Skolekort + ekstra billet/klip
 - Dagbillet + ekstra billet/klip
- Ved omstigninger skal kunder ikke betale 2 x dobbelttakst

Det foreslås, at administrationen sender forslaget om anvendelse af dobbelttakst i natbusser i 2008, i høring hos berørte kommuner og Region Midtjylland.

Direktøren indstiller,

- at** takster og billettering i natbusser i 2007 foregår til eksisterende takst og regler.
- at** der indføres dobbelttakst ved rejser i natbusser i 2008 efter ovennævnte principper.
- at** administrationens forslag om dobbelttakst i natbusser sendes i høring ved berørte kommuner og Region Midtjylland.

Bilag

- notat om nattakster

1-25-4-07

4. Takster for øvrige billettyper fra 20. januar 2008

Resumé

På mødet 17. september 2007 besluttede bestyrelsen nye takster for billetter, klippekort og abonnementskort, der skal gælde fra 20. januar 2008. Nu skal der fastsættes takster for øvrige billettyper, som anvendes i mindre grad i Midttrafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen skal beslutte priser på følgende produkttyper:

- Dagbilletter
- Flybuspriser
- Deltids abonnementskort

Dagbillet

Det er besluttet at indføre dagbilletter i hele Midttrafik. Dagbilletter er gyldige til følgende områder:

- Dagbillet Øst: gyldig i prisområde Øst, Syd og Midt
- Dagbillet Vest: gyldig i prisområde Vest.

Dagbilletter i Øst, Syd og Midt er gyldige i et større geografisk område end dagbilletter i Vest og derfor foreslås en højere billetpris for dagbilletter i Øst. Dagbilletten er gyldig i 24 timer fra udstedelsestidspunktet og kan benyttes til rejser i bus og i privatbaner i Midttrafik. Billetten kan ikke bruges i DSB tog og Arriva Tog. Denne begrænsning er nødvendig, fordi Midttrafik deler takstkompetencen for prisområdekrydsende rejser med DSB og Arriva. DSB og Arriva ønsker ikke at lade dagbilletter være gyldig til lange togrejser i Midttrafik, da de så vil få et stort indtægtstab.

Der foreslås følgende priser:

| | | |
|----------------|------------|--------|
| Dagbillet Øst | Voksen | 125,00 |
| Dagbillet Øst | Barn | 85,00 |
| Dagbillet Øst | Pensionist | 85,00 |
| | | |
| Dagbillet Vest | Voksen | 100,00 |
| Dagbillet Vest | Barn | 70,00 |
| Dagbillet Vest | Pensionist | 70,00 |

Dagbilletten er attraktiv for kunder, der foretager flere rejser i kollektiv trafik inden for 24 timer. Billetten kan i realiteten benyttes som en "returbillet". Billetten er særlig attraktiv for kunder, der foretager lange rejser, kombineret med flere rejser inden for 24 timer.

Prisfastsættelsen på dagbilletter skal fastlægges i forhold til priserne for ordinære kontant billetter til lange rejser og under hensyn til, at dagsbilletter ikke må forrykke indtægtsprovenuet i kollektiv trafik.

Dagbilletten kan kun udstedes på elektroniske billetmaskiner i regionale busruter og på kortsalgssteder. Billetten kan ikke sælges i bybussystemer pga. andet billetteringsudstyr, men er alligevel gyldige i bybusser og lokalruter.

I Midttrafik Øst er 95 % af de foretagne rejser på regionale busruter under 9 zoner. Det foreslås derfor, at prisfastsættelsen på dagbilletten i Midttrafik Øst, Syd og Midt sættes til ca. 2 gange de ordinære billetpriser for 8 henh. 9 zoner (afrundet beløb). I Vest er zonerne større end i øvrige prisgrupper, og derfor foreslås, at prisfastsættelsen sættes til ca. 2 gange de ordinære billetpriser for 7 zoner (afrundet beløb).

Priser i Flybussen, Århus – Aarhus Airport

Der gælder særlige priser for rejser med Flybussen. Det skyldes det særlige betjeningskoncept, der er vedtaget for buskørslen til Aarhus Airport og de specielt indrettede busser samt det serviceniveau, der er for denne kørsel. Seneste regulering af priser på Flybussen skete i januar 2006. Der foreslås følgende priser:

| | | Nuværende priser | Priser fra 20. januar 2008 |
|------------|------------|------------------|----------------------------|
| Kontant | Voksen | 85,00 | 90,00 |
| Kontant | Barn | 60,00 | 65,00 |
| Kontant | Pensionist | 70,00 | 75,00 |
| Klippekort | Voksen | 650,00 | 700,00 |
| Klippekort | Barn | 450,00 | 500,00 |
| Klippekort | Pensionist | 525,00 | 550,00 |

Der sælges ikke abonnementskort til Flybussen, da der ingen efterspørgsel er efter dette.

Deltids abonnementskort i Århus

I Århus sælges deltids abonnementskort til voksen, barn og pensionist. Priserne for disse kort beregnes i Århus normalt som 75 % af prisen for et fuldtids abonnementskort. Det foreslås, at Midttrafik viderefører denne prissætning for deltidskort. På den baggrund foreslås følgende priser fra 20. januar 2008:

| | Voksen | Barn | Pensionist |
|---------|--------|--------|------------|
| 2 zoner | 250,00 | 175,00 | 125,00 |
| 3 zoner | 315,00 | 195,00 | 160,00 |
| 4 zoner | 415,00 | 210,00 | 210,00 |

Deltids abonnementskort sælges i første omgang kun i Århus Kommune, da der ikke er findes egnet udstyr til udstedelse i af disse kort i resten af Regionen. Ordningen tilbydes i resten af Regionen, når udstyret er lavet til det.

Direktøren indstiller,

- at** priserne på dagbilletter i Midttrafik fastsættes som foreslået.
- at** priserne på flybussen fastsættes som foreslået.
- at** priserne på deltidskort fastsættes som foreslået.

1-25-3-07

5. Tildeling af frikort til chauffører, der kører for Midttrafik.

Resumé

Der skal besluttes vilkår for udstedelse af frikort til chauffører mv., der kører for Midttrafik i 2008 og fremover. Bestyrelsen skal fastlægge kriterier for udstedelse af frikort i Midttrafik, herunder hvilken personkreds der kan få frikort, hvilket geografisk område frikort er gyldige til og hvilke kollektive transportmidler m.m.

Sagsfremstilling

./ I 2007 har de hidtidige ordninger for udstedelser af frikort fra de nedlagte trafikselskaber og amter været gældende. Der er forskellig praksis for udstedelse af frikort og gyldighed af frikort. I vedlagte oversigt over frikortordninger er gengivet de forskelligheder, der hidtil har været. I notatet er tillige angivet, hvorledes ordningen med udstedelse af frikort er tilrettelagt i NT, og Sydtrafik.

Der bør være ensartede retningslinier for udstedelse af frikort i Midttrafik, af hensyn til en vis lighedsbetragtning og en simpel administration og opfølgning.

Skat

I 1994 trådte en ny skattereform i kraft, som betyder, at eventuelle modtagere af frikort skal overveje, om det kan betale sig at erhverve frikort, da man ikke længere kan have både frikort og samtidig benytte befordringsfradraget for kørsel mellem hjem og arbejde. Midttrafik vil informere om denne bestemmelse i forbindelse med udarbejdelse af informationsmateriale og bestilling.

Udstedelse af frikort i Midttrafik

Det skal fastlægges hvilken personkreds, der skal kunne få frikort. Mange personer, er på forskellig vis knyttet til at arbejde med kollektiv trafik i Midttrafik. Listen over personkredsen er lang. Eksempelvis nævne følgende:

Vognmænd, administrativt ansatte i busselskaber, mekanikere, chauffører, salgsmedarbejdere, informationsmedarbejdere, rutebilstationsansatte, medarbejdere i Midttrafik, bestyrelsen i Midttrafik, repræsentantskabet og flere.

For at begrænse tildeling af frikort foreslås det, at udelukkende følgende skal kunne ansøge om frikort til Midttrafik:

- Fastansatte buschauffører – dvs. chauffører, der har varig beskæftigelse hos et busselskab, der udfører kørsel for Midttrafik.
- Togførere og lokoførere hos Lemvigbanen og Odderbanen.
- Midttrafiks billetkontrollører
- Midttrafiks trafikkontrollører

Det foreslås, at frikort får gyldighed i hele Midttrafik. Det er et geografisk stort område, og det kan derfor godt virke attraktivt. Imidlertid er det vanskeligt at foretage en anden geografisk afgrænsning, som samtidig virker forståelig. Et mindre geografisk område kunne eksempelvis være Midttrafiks 4 prisområder. Områderne er dog geografisk meget forskellige i størrelser. Desuden får man problemer med at kontrollere på ruter, der kører mellem områderne i Midttrafik.

Det vil være et godt signal at sende til buschauffører m.m., at Midttrafik giver mulighed for at rejse i kollektiv trafik i hele området. Det er administrationens vurdering, at det ikke vil udløse en "folkevandring" af chauffører, der rejser i Midttrafik. Det vurderes, at det kun yderst marginalt vil påvirke indtægterne i Midttrafik, fordi de, der har frikort i dag, ikke vil foretage kollektive rejser i større målestok, selvom geografien udvides.

Midttrafiks frikort er kun gyldige til den trafik Midttrafik varetager, dvs. busruter og privatbaner. Midttrafiks frikort kan alene benyttes i de busruter, der er omfattet af Midttrafiks samlede trafik, samt Lemvigbanen og Odderbanen. Frikort er ikke gyldig til togrejser med DSB eller Arriva Tog. Frikort giver kun ret til gratis kørsel for indehaveren af kortet. Der kan ikke medtages ledsagere, men der kan medtages max. 2 børn under 12 år gratis.

For at lette det administrative arbejde med udstedelsen, foreslås det, at kortene udstedes til max. 2 år ad gangen. Kortene er gyldige til hele kalenderår, og Midttrafik udsteder kun frikort 2 gange årligt, i juli og i december måned.

Proceduren for udstedelse af frikort vil være, at busselskaberne udfylder et af Midttrafik udarbejdet ansøgnings-skema og returnerer det til Midttrafik. Herefter udsteder Midttrafik de bestilte frikort og sender disse til busselskaberne, der distribuerer kortene.

Særligt vedr. frikort i Århus Kommune.

Århus byråd har truffet følgende beslutning:

"Frikort til byrådsmedlemmer og medarbejdere afskaffes – bortset fra ordninger omfattet af aftaler/overenskomster".

Denne beslutning er udmøntet af Århus kommune og det tidligere Århus Sporveje "Trafikselskab", og udmøntningen indgår som element i delingsaftalen. Midttrafik respekterer denne udmøntning og det foreslås, at Midttrafik udsteder frikort i overensstemmelse hermed. Disse frikort er kun gyldige i Århus kommune og kun i Århus Sporveje Busselskabet. Indholdet i udmøntningen er følgende:

Frikort bortfalder for:

- Byrådsmedlemmer, forvaltningschefer samt folketingspolitikere.
- Alle medarbejdere der ansættes ved Århus Sporveje Busselskabet efter 1. januar 2007, hvor ordningen ikke er omfattet af overenskomst.
- Pensionerede medarbejdere ved Århus Sporveje Busselskabet og ved Århus Sporveje Trafikselskabet, hvor datoen for pensionering er efter 1. januar 2007.

Frikort tilbydes til:

- Pensionister, der allerede har fået tildelt livsvarigt frikort inden 31. december 2006.
- Medarbejdere, der er buschauffører ved Århus Sporveje Busselskabet samt billetkontrollører ved Århus Sporveje Trafikskabet.
- Øvrige medarbejdere ved Århus Sporveje Busselskabet og ved Århus Sporveje "Trafikskabet", der er overført til Midttrafik, gældende indtil medarbejderen fratræder sin stilling

Det betyder, at der udstedes 2 typer frikort i Midttrafik.

- Ét frikort (Århus Kommune), der kun er gyldig til Århus Sporveje Busselskabet og kun til rejser i Århus kommune (zone 1, 2, 3 og 4). Dette frikort tilbydes de nævnte personkredse.
- Et frikort (Midttrafik), der er gyldigt til alle zoner i Midttrafik.

Det foreslås, at fastansatte chauffører hos Busselskabet Århus Sporveje ligestilles med buschauffører i øvrige busselskaber, således at fastansatte chauffører i Busselskabet Århus Sporveje tilbydes frikort til hele Midttrafik. Midlertidigt ansatte chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje tilbydes som hidtil et frikort, der kun er gyldig til Busselskabet Århus Sporveje og kun til rejser i Århus Kommune (zone 1, 2, 3 og 4). Midlertidigt ansatte chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje har ret til et frikort jf. den centrale overenskomst.

Det vurderes, at der er ca. 60-70 medarbejdere, inkl. administrativt ansatte i Busselskabet Århus Sporveje, der er omfattet af ordningen som tilbydes et frikort til Århus Kommune ud over chaufførerne. I Midttrafik vurderes at være ca. 50-60 administrativt ansatte, der ikke tilbydes frikort. Der tilbydes heller ikke frikort til personale, som har informations- og salgsopgaver for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik fortsætter med at udstede frikort til administrative medarbejdere overført fra Århus Kommune (kun gyldig i Busselskabet Århus Sporveje) i overensstemmelse med kommunens udmøntning af byrådsbeslutning om frikort samt midlertidigt ansatte chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje.
- at** fastansatte chauffører ved Busselskabet Århus Sporveje tilbydes frikort på samme vilkår som chauffører i øvrige busselskaber i Midttrafik.
- at** kun fastansatte buschauffører i et busselskab tilbydes frikort.
- at** kun fastansatte togførere og lokoførere tilbydes frikort.
- at** kun trafikkontrollører og billetkontrollører ansat i Midttrafik tilbydes frikort.

Bilag

- oversigt over frikortordninger

1-47-70-2-07

6. Rejsegaranti for koordineret handicapkørsel i Midttrafik

Resumé

Administrationen foreslår at indføre en rejsegaranti gældende fra 1. januar 2008 for handicapkørslen i de kommuner, hvor handicapkørslen udføres koordineret. Formålet med rejsegarantien er at give brugerne af handicapordningen en sikkerhed i tilfælde af svigt.

Sagsfremstilling

Midttrafik administrerer i dag én formel rejsegarantiordning, som blev overtaget fra det tidligere Århus Amt. Herudover fungerer der flere uformelle ordninger, der administreres per kulance. Det er uklart for brugerne, hvad der gælder i hvilke områder. Metoden med at administrere rejsegarantilignende ordninger per kulance har den klare indbyggede risiko, at brugerne ikke bliver behandlet ens. Herudover er sådanne ordninger vanskelige og dermed administrativt tunge at arbejde med. Hvis der skal være en rejsegaranti, er der et udtalt behov for at denne bliver entydig og ens for alle.

Brugerne af handicapordningen har i særlig grad brug for at føle sig trygge når de skal anvende denne. En rejsegaranti vil være med til at give dem den tryghed og samtidig være en måde hvorpå vi kan gøre det klart, at Midttrafik er opmærksom på deres behov.

Oplæg til rejsegaranti for koordineret handicapkørsel

Ordningen foreslås at fungere således fra 1. januar 2008:
Hvis kunden har ventet på vognen i mere end 15 minutter, skal kunden kontakte Midttrafiks kørselskontor, så kørselskontoret kan kontakte chaufføren. Ud fra Midttrafiks oplysning om, hvornår vognen kan være fremme, vælger kunden selv, om han/hun vil bruge Midttrafiks vogn eller selv vil bestille en taxa. Hvis kunden vælger at vente på vognen, skal kunden ikke betale sin egenbetaling. Hvis kunden ønsker en taxa, skal kunden selv lægge ud til en taxa og efterfølgende sende regningen til refusion hos Midttrafik. Efter kl. 21.00 ringer kunden selv til taxa uden forudgående henvendelse, da telefonerne lukker kl. 21.00.

Der er gode erfaringer med den rejsegaranti, Midttrafik har overtaget fra det tidligere Århus Amt. Det opleves meget positivt hos kunderne, at de kan få refunderet egenbetalingen hvis den lovede service ikke leveres, uanset grunden til dette. I praksis sker refusionen af egenbetalingen i langt de fleste tilfælde i dag ved, at kunderne ikke betaler noget for turen ude i bilen. Det er en ekstra positiv oplevelse for kunden at han/hun i disse tilfælde ikke bagefter skal sende noget ind til Midttrafik. I de tilfælde af svigt, hvor kunden tager en taxa, vil det altid skulle ske ved at denne selv lægger pengene ud.

Økonomi.

Kørsel

Budgettet for omkostninger til den foreslåede rejsegaranti i 2008 er baseret på det forbrugte beløb hidtil i 2007, det forventede antal rejser i 2007 i det område, hvor den nuværende formelle garanti gælder, og det budgetterede antal rejser i 2008. På denne baggrund forventes det at omkostningerne til taxakørsel og refusion af egenbetaling i 2008 indenfor Århus kommune bliver ca. 20.000 og udenfor Århus kommune ca. 180.000 kroner. Den reelle ekstra omkostning er dog ikke af denne størrelse, da rejserne udført under rejsegarantiordningen i mange tilfælde helt vil erstatte en allerede bestilt rejse, som dermed ikke skal betales. Det er vurderingen at det kun er ca. 25 % af omkostningen til rejsegarantien eller 50.000 kroner der er en reel ekstra omkostning. Af disse vil nogle kunne dækkes ved at de vognmænd, der svigter, påføres en bod. Der er i de kontrakter, der kommer til at gælde per 1. januar 2008, ligesom i de nuværende, indført denne sanktionsmulighed.

Omkostningerne til rejsegarantien indenfor Århus kommune foreslås betalt af Århus Kommune og omkostningerne til rejsegarantien udenfor Århus Kommune foreslås fordelt mellem de resterende kommuner ud fra antal rejser foretaget i 2008. Hvis omkostningerne skulle fordeles direkte på de kommuner, hvis borgere bruger rejsegarantien ville det medføre en del ekstra administration og med en reel ekstra omkostning på 50.000 kroner fordelt mellem 17 kommuner vurderes det ikke hensigtsmæssigt at pålægge administrationen denne ekstra opgave.

Administration

I budgettet for 2008 er der ikke særskilt budgetteret med administrationen af en regionsdækkende rejsegarantiordning. Til at administrere den nuværende formelle og de uformelle ordninger, vurderes det at der forbruges ca. 10-15 timer om ugen. Med den ekstra mængde kørsler der fra 1. januar 2008 tilgår systemet, forventes dette forbrug af timer at vokse til ca. 25 timer om ugen. Det er dog en meget usikker størrelse og i første omgang vurderes det, at opgaven kan håndteres indenfor den normering der er forudsat i det allerede vedtagne budget for 2008. Dette bør dog sammen med rejsegarantiordningen i almindelighed tages op til revision i løbet af 2008, når vi har mere sikre erfaringer at drage konklusioner ud fra.

Markedsføringen af rejsegarantien vil ske i forbindelse med, at alle brugere af handicapordningen i løbet af kort tid vil modtage brochurer med de nye regler for brug af ordningen. Nye brugere vil modtage informationen sammen de øvrige informationer, der normalt sendes ud til disse. Kommuner og vognmænd vil modtage informationen særskilt på e-mail eller ved brev. Omkostningerne til dette vurderes at være meget begrænsede.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik indfører en rejsegaranti for den koordinerede handicapkørsel pr. 1. januar 2008

1-47-70-2-07

7. Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik.

Resumé

Midttrafik gennemfører sit 2. udbud af koordineret kollektiv trafik. Tilbudsfristen er 20. november 2007, og kontrakterne vil gælde for 2008.

Sagsfremstilling

Midttrafik offentliggjorde 5. oktober 2007 udbudsmateriale vedr. koordineret kollektiv trafik. Der er tilbudsfrist 20. november 2007. Kontraktstart er 1. januar 2008, og disse kontrakter løber frem til 31. december 2008. Mindre dele af patientbefordringen starter dog først op 1. februar 2008.

Udbuddet indeholder følgende kørselsordninger:

Handicapkørsel med borgere i hele Region Midtjylland undtagen borgere i Århus og Hedensted kommuner.

Patientbefordring for borgere i hele Region Midtjylland. I det tidligere Århus Amt er det dog kun for borgere i kørestol. Den øvrige patientbefordring i det tidligere Århus Amt varetages i 2008 fortsat af PBK, men den er planlagt til at overgå til udførelse af Midttrafik fra 1. januar 2009.

Kommunal kørsel i Lemvig, Skive og Viborg kommuner under forbehold for, at Midttrafik får en endelig afklaring omkring opgaveløsning og administration med disse kommuner.

Kørsel med åbne brugere efter de retningslinjer, Bestyrelsen måtte vedtage for åben kørsel.

Aftaleformer

Der kan under dette udbud bydes på 2 aftaleformer:

- Aftaleform A, kørsel uden garanti for kørselsomfanget
- Aftaleform B, kørsel med garanti.

Under aftaleform A tildeles der kontrakt til alle, der afgiver konditionsmæssigt korrekte tilbud. Under aftaleform B er der udbudt i alt 17 garantivogne placeret i forskellige byer over hele Region Midtjylland. Vindere af disse kontrakter vælges ud fra tildelingskriteriet: billigste pris. Der stilles særlige kvalitetskrav til disse vogne.

Bestyrelsen vil blive orienteret om resultatet af de indkomne tilbud, herunder antallet af tilbud, udviklingen i priserne og dækningen i de forskellige områder af Regionen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

0-3-1-07

8. Meddelelse: Transport- og Energiministeriet udtaler sig om Midttrafiks kompetenceforhold

- ./ Midttrafiks direktør har i vedlagte brev af 19. juni 2007 til Transport- og Energiministeriet bedt om ministeriets fortolkning af lov om trafikselskaber i relation til nogle kompetencefordelinger mellem trafikselskabet og regionen og kommunerne.
- ./ I vedlagte brev af 18. september 2007 fra Transport- og Energiministeriet svarer ministeriet på Midttrafiks henvendelse.

Bilag

- brev af 18. september 2007 fra Transport- og Energiministeriet
- brev af 19. juni 2007 til Transport- og Energiministeriet

0-3-3-07

9. Meddelelse: Forslag til ændring i § 6 i Lov om Trafikskaber

./.

På et møde i Transport- og Energiministeriet 20. juni 2007 blev de fremtidige takststrukturer for den kollektive trafik drøftet mellem ministeriet og den øvrige sektor. I forlængelse heraf har Trafikstyrelsen i samarbejde med ministeriets departement udarbejdet vedlagte forslag til ændring af § 6 i lov om trafikskaber, der omhandler takster mv. Forslaget blev sendt til trafikskaberne 24. september 2007. Bemærkninger til forslaget skulle sendes til Trafikstyrelsen senest 1. oktober 2007.

Det skal understreges, at der er tale om et første udkast til lovændring, som der hermed gives lejlighed til at kommentere. Det færdige ændringsforslag ventes fremsat i folketinget i december måned og inden dette sker, vil forslaget blive sendt ud i en egentlig ekstern høring.

./.

Midttrafiks administration har sendt vedlagte svar på høring om foreløbigt forslag til ændring i Lov om trafikskaber. Det er Midttrafiks vurdering, at forslaget ikke vil indebære en mere smidig og hensigtsmæssig takstfastsættelse inden for de enkelte trafikskaber, men tværtimod vil indebære et tilbageskridt.

Bilag

- Trafikstyrelsens forslag til ændring af § 6 i lov om trafikskaber
- svar på høring om foreløbigt forslag til ændring i Lov om trafikskaber

1-30-75-2-1-07

10. Meddelelse: Godkendelse af Odderbanens sikkerhedsorganisation

Trafikstyrelsen påbød med brev af 25. september 2007 Odderbanen at ændre sin jernbanesikkerhedsorganisation således, at jernbanesikkerhedsorganisationen kan blive forsvarlig og effektiv. Odderbanen skulle senest den 2. oktober 2007 fremsende dokumentation for, hvorledes Odderbanen har sikret at have en forsvarlig og effektiv jernbanesikkerhedsorganisation, herunder en jernbanesikkerhedsorganisation, der på alle niveauer besidder de nødvendige kompetencer.

Odderbanens bestyrelse har 28. september 2007 efter aftale med Lemvigbanen og Midttrafik, som er hovedaktionær i begge baner, besluttet at ændre på forvaltningen af Odderbanens infrastruktur.

Ansvaret for infrastrukturen på Odderbanen samles derfor 2. oktober 2007 i en sikkerhedsorganisation sammen med Lemvigbanen. Dermed opnås en større faglig bæredygtighed og en mere robust håndtering af de sikkerhedsmæssige forhold ved infrastrukturen på begge baner.

Odderbanen og Lemvigbanens kompetencer vedrørende infrastrukturforvaltning samles under direktør Knud Vigsøs øverste ledelse. Lemvigbanen forestår infrastrukturforvaltningen på begge privatbaner. Samling af infrastrukturforvaltningen i en organisation sikrer tilstrækkelige kompetencer både på sporområdet og på signal- og sikringsområdet.

Lemvigbanen har kontrakt med Banedanmark om et årligt teknisk eftersyn af banelegemet. Denne kontrakt kan udvides til også at omfatte teknisk rådgivning på begge baner. Odderbanens handlingsplan frem til spormodernisering i 2008 fastholdes uanset overflytning af infrastrukturforvaltningen til Lemvigbanen.

- ./ Ovenstående er meddelt i vedlagte redegørelse om ændring af sikkerhedsorganisationen i Odderbanen sendt til Trafikstyrelsen 1. oktober 2007.
- ./ Midttrafik har modtaget vedlagte brev om infrastrukturforvalteransvaret vedrørende Odderbanens infrastruktur af 2. oktober 2007 fra Trafikstyrelsen, hvori Trafikstyrelsen godkender forslaget til ændring af sikkerhedsorganisation og stiller nogle krav til opfølgning på denne ændring.

Bilag

- redegørelse om ændring af sikkerhedsorganisationen i Odderbanen sendt til Trafikstyrelsen 1. oktober 2007
- infrastrukturforvalteransvaret vedrørende Odderbanens infrastruktur af 2. oktober 2007 fra Trafikstyrelsen

1-47-70-2-07

11. Meddelelse: Hedensted Kommunes beslutning om administration af handicapkørsel i 2008

På bestyrelsesmødet 22. juni 2007 blev det besluttet, at de to fremlagte budgetalternativer med koordineret eller ikke-koordineret handicapkørsel skulle udsendes til høring hos Horsens og Hedensted kommuner med anmodning om, at kommunerne beslutter sig for administrationsmodel i 2008. For øvrige kommuner havde Bestyrelsen på mødet i maj 2007 besluttet, at der skal være koordineret kørsel.

Bestyrelsen blev 17. september 2007 orienteret om, at Horsens Kommune har besluttet sig for at vælge koordineret kørsel. Denne beslutning blev indarbejdet i budgetalternativerne.

./ Hedensted Kommune har i vedlagte brev af 28. september 2007 meddelt deres beslutning om handicapkørsel som kuponordning. Hedensted Kommune ønsker således at fortsætte den nuværende ordning og dermed ikke indføre koordineret kørsel for kommunens handicapkørsel. Budgettet for handicapkørsel 2008 er derfor som præsenteret for bestyrelsen 17. september 2007 i det alternativ, hvor Hedensted Kommune ikke vælger koordineret kørsel.

Administrationen vil på baggrund af Horsens og Hedensted kommuners svar planlægge administrationen af handicapkørsel for 2008.

Bilag

- beslutning om handicapkørsel som kuponordning.

1-00-2-07

12. Meddelelse: Trafikselskabernes henvendelse til Infrastrukturkommissionen

./ Formændene for trafikselskaberne i Danmark har sendt vedlagte henvendelse til Infrastrukturkommissionen fra trafikselskaberne.

Bilag

- henvendelse til Infrastrukturkommissionen fra trafikselskaberne

1-00-2-07

13. Meddelelse: Vederlag til Midttrafiks bestyrelsesmedlemmer

Midttrafiks administration har erfaret, at Nordjyllands Trafikselskab har modtaget svar vedr. ansøgning om vederlag til sine bestyrelsesmedlemmer.

Nordjyllands Trafikselskab får af Statforvaltningen tilladelse til at udbetale vederlag til alle bestyrelsesmedlemmer.

Ansøgningen fra Nordjyllands Trafikselskab ligner Midttrafiks ansøgning, og Midttrafiks administration vil derfor arbejde videre med sagen i lyset af forskellene i praksis ved Statsforvaltningerne.

1-00-2-07

14. Eventuelt