



midttrafik

Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

22. august 2008 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Regnskab 2007	1
2	Økonomirapportering 2. kvartal 2008	2
3	Nogle udfordringer for kollektiv trafik og Midttrafik	3
4	Effektivisering af det regionale rutenet	7
5	Takstforslag 2009 for Midttrafik	9
6	Projektkatalog for 2009	12
7	Tællebusser i Århus Kommune	15
8	Samarbejde med vejmyndigheder	17
9	Fleksible busstørrelser i den kollektive trafik	19
10	Opfølgning på kvalitet af koordineret kørsel	21
11	Rejsegaranti for Midttur og telekørsel samt takster og kørselsmodel for telekørsel	25
12	Studietur for Bestyrelsen	27
13	Mødekalender 2009 for Midttrafiks bestyrelse	29
14	Meddelelse: brev til transportministeren vedr. økonomiske trængsler i den kollektive trafik	31
15	Suppleant til bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark	32
16	Eventuelt	33

1-22-1-07

1. Regnskab 2007

Resumé

Det endelige regnskab for Midttrafik for 2007 forelægges til bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

./.

Det endelige regnskab for 2007 skal i henhold til de gældende regler godkendes af bestyrelsen og forsynes med en revisionspåtegning. Det endelige regnskab for Midttrafik for 2007 vedlægges.

Regnskabet er, i samarbejde med revisionen, udarbejdet efter de gældende retningslinier på området. I forhold til regnskabet forelagt bestyrelsen i maj 2008, er der under udarbejdelsen af det endelige regnskab foretaget mindre justeringer, således at posterne bør være i overensstemmelse med gældende regler.

Det er aftalt med bestyrelsesformanden, at revisionen udleverer og gennemgår revisionspåtegningen samt revisionsprotokollatet på bestyrelsesmødet 22. august 2008.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender regnskabet

at Bestyrelsen, på baggrund af en gennemgang på bestyrelsesmødet, drøfter revisionspåtegningen

Bilag

- det endelige regnskab for Midttrafik for 2007

1-21-3-07

2. Økonomirapportering 2. kvartal 2008

Resumé

Administrationen har udarbejdet en beskrivelse af den økonomiske situation i Midttrafik på baggrund af oplysninger pr. 30. juni 2008. Det forventede regnskab er stort set i overensstemmelse med det justerede budget for 2008. Den samlede forbrugsprocent på udgiftssiden er på ca. 49 % mens der pr. 2. kvartal er registreret indtægter i alt svarende til ca. 43 % af det justerede budget.

Sagsfremstilling

- ./.
- Som led i bestyrelsens varetagelse af den overordnede opfølgning på økonomi og aktivitet i Midttrafik, er der vedlagt status på økonomi pr. 2. kvartal 2008, hvori det forventede regnskab gennemgås.

Ved vurderingen af det forventede regnskab er der taget udgangspunkt i det registrerede forbrug ultimo juni måned, hvortil der er lagt justeringer på baggrund af forskudte betalingsbetingelser – f.eks. en halvårlig afregning af skolekort o.l.

På baggrund heraf er der estimeret et forventet regnskab for 2008, som her svarer til det justerede budget på de enkelte områder.

Der er en række usikkerhedsmomenter, som kan få indflydelse på det samlede resultat, herunder effekten af bortfaldet af afgiftsfritagelsen på diesel, samt den generelle udvikling i passagertallet. Disse usikkerhedsmomenter er omtalt i bilaget. Vedrørende dieselafgiften forventede administrationen, at loven trådte i kraft pr. 1. oktober 2008, hvilket nu synes at være gældende allerede pr. 1. september 2008.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

Bilag

- status på økonomi pr. 2. kvartal 2008

1-00-2-08

3. Nogle udfordringer for kollektiv trafik og Midttrafik

Resumé

Kollektiv trafik er under et særligt økonomisk pres med markant stigende udgifter og vige nde indtægter. Der ønskes en drøftelse af, hvad Midttrafik kan gøre for at vende den ne udvikling.

Sagsfremstilling

Økonomien i den kollektive trafik er både på landsplan og i Midttrafik under pres.

Udgifterne til busselskaberne er kraftigt stigende.

Fra 2007 til 2008 stiger satsreguleringen med 5,8 % og fra 2008 til 2009 med yderligere 9,5 %. Satsene vedrører løn, brændstof, rente og forskellige indeks for reservedele, vedligehold, reparation mv. Det er især oliepriser og renten, der er steget markant.

Denne udgiftsudvikling ligger langt over den almindelige pris- og lønudvikling, som normalt ligger til grund for forhøjelsen af de kommunale og regionale budgetter. Hvis man antager, at den almindelige pris- og lønudvikling ligger på ca. 3 %, betyder satsreguleringen en merudgift inden for kollektiv trafik på 30 mio.kr. i 08 og 106 mio.kr. i 09 – ved uændret kørselsomfang.

Folketinget har vedtaget, at busselskabernes mulighed for at blive fritaget for diesellafgift, bortfalder med virkning fra 1. september 2008. Busselskaberne skal ifølge kontrakterne kompenseres for denne lovbestemte merudgift. Kommunerne og regionerne kompenseres for merudgiften via DUT – i Midttrafik drejer det sig om merudgifter på ca. 113 mio.kr. på årsbasis. Dette fordelingsprincip tager ikke højde for eksisterende udgifter på området. Nogle kommuner/regioner bliver overkompenseret, andre bliver underkompenseret. I Midttrafik er det især Århus Kommune og Region Midtjylland, der underkompenseres.

Tilbagegang i indtægterne

Kollektiv trafik har også en indtægtsside. På landsplan har der været en tilbagegang i antallet af kunder på 9 % og i indtægter på 4 % fra 2003 til 2007. I Midttrafik er det en særlig udfordring, at de faktiske indtægter i 2007 ligger ca. 83 mio.kr. under de budgetterede. En del skyldes egentlige fejl fra bestillerne, men de ca. 50 mio.kr. skyldes, at afgivende myndigheder har fremskrevet indtægterne hvert år med 3 % fra 2005 til 2007, til trods for tilbagegangen i antallet af passagererne.

Folketinget har vedtaget et takststigningsloft. Trafikstyrelsen har udmeldt et loft på 3,1 % for takststigninger i 2009 – som langt fra dækker de stigende udgifter, og hvor provenuet afhænger af, hvor mange der bruger kollektiv trafik. Midttrafik vil lave forslag om takststigninger på det maksimalt tilladelige, men forventer ingen merindtægter, da antallet af kunder er fortsat stagnerende.

./.

Kommunerne og regionerne rejste disse økonomiske udfordringer over for regeringen i sommer – uden resultat. På et møde 19. august 2008 vil trafikelskaberne rejse temaet igen over for transportministeren. Formanden for Trafikelskaberne i Danmark har skrevet vedlagte indlæg "Busserne skal styrkes" i Jyllands-Posten 11. august 2008.

Region Midtjylland planlægger at gennemføre forslag til besparelser og effektiviseringer på i alt 43 mio.kr. netto på det nuværende regionale rutenet over de næste 3 år i form af en række nedlæggelser af ruter, ruteudretninger og koordineringsprojekter med kommunale ruter. I hvilket omfang kommunerne vil etablere forskellige former for erstatningskørsel vides ikke endnu. Kommunerne skal fremsende deres evt. bemærkninger til regionen inden 22. august 2008, hvorefter Midttrafik orienteres. (Se andet dagsordenspunkt).

Både kommuner og regioner er under økonomisk pres, og den reale udvikling inden for kollektiv trafik betyder, at bestillerne planlægger betydelige nedskæringer/effektiviseringer.

Det kan betyde ingen betjening i nogle landområder, og at en række folk ikke kan komme i ungdomsuddannelser, dårligere betjening i og omkring de større byer og en ond cirkel med stadig flere nedskæringer.

Hvordan kan udgifterne til kollektiv trafik begrænses?

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

Udgifterne kan også begrænses ved de traditionelle virkemidler, som løbende indgår i Midttrafiks planlægning: Bedre udnyttelse af eksisterende buskapacitet, reduktion af køretid, hvor det er muligt – og ud fra bestillerens krav: Nedlæggelse af svagt benyttet kørsel, udretning af ruter, bedre koordinering mellem lokal og regional kørsel, tilpasning af buskapacitet til efterspørgsel osv.

Hvordan kan indtægterne i den kollektive trafik fremmes?

At fastholde kunder er helt centralt for at vende udviklingen, og det gøres kun ved at imødekomme deres behov. Undersøgelser af kundepræferencer viser, at kunderne lægger vægt på hurtig og pålidelig drift, på god service og sikkerhed, og at kollektiv trafik er nemt og enkelt at bruge i alle rejsens led – i nævnte rækkefølge.

Og uanset at det er regionen og kommunerne, der bestiller og betaler, skal Midttrafik spille en mere offensiv rolle for at fastholde og gerne skaffe flere kunder.

Bestyrelsen har vedtaget et strategiprogram, som peger på de initiativer, der skal til:

- Ændring af eksisterende rutestruktur, så den bedre tilpasses de ændrede pendlings- og øvrige transportmønstre, der har fundet sted i samfundet
- Mere effektiv koordination mellem lokale og regionale ruter, især i større byområder, så der skabes mere sammenhængende kollektiv trafik til billigere penge
- Tilvejebringelse af en vifte af tilbud, tilpasset efterspørgslen – fra letbane, hurtigbusser, almindeligt standsende busser, servicebusser til f.eks. Midttur.

- En trafikplan for hele Midttrafik kan tegne de overordnede mønstre, men det er i områdeplanlægningen for f.eks. Århus og købstæderne og i gennemførte projekter, at de egentlige resultater opnås.

Planlægning er kun en del af svaret – undersøgelser viser, at planlægning alene ikke flytter kunderne over i den kollektive trafik. Det handler om kundernes samlede rejseoplevelse. Derfor er det vigtigt sammen med leverandørerne at forbedre service fra chauffører og salgs- og informationspersonale; at skabe incitament for busselskaberne til at øge kundetilfredsheden og skaffe flere kunder; at gøre det let for kunderne at købe billetter og få relevant information om rejsen overalt og møde et Midttrafik med leverandører, som er fokuseret på at forbedre kvaliteten af kundernes rejser. Samtidig skal busselskaberne gøres mere direkte ansvarlige og interesserede i at få kørslen udført billige. Det kan for eksempel ske ved et bedre samspil mellem planlægning af ruter og køreplaner på den ene side og af chaufførvagter på den anden side. Måske også ved at indsatte mindre busser om aftenen.

Især kommunerne kan hjælpe til med at forbedre den kollektive trafik ved at forbedre stoppesteder, stationer, ved fremkommelighed i større byer og ved en byplanlægning, der tager hensyn til den kollektive trafik, og lokal markedsføring.

Tilfredse kunder er loyale og de bedste ambassadører for at skaffe flere kunder. Kollektiv trafik i Midttrafik vil aldrig under de nuværende omstændigheder kunne konkurrere med bilen med hensyn til rejsetid, fleksibilitet og oplevelse af personlig frihed.

Men kollektiv trafik er ikke alene for dem, der ikke har adgang til bil. I en række rejserelationer kan den være et supplement og endda et alternativ til bilen, og effektiv tilrettelagt er kollektiv trafik mere miljøvenligt og trafikikkert, hvor kunden kan bruge rejsetiden mere afslappende. Kollektiv trafik kan i disse relationer have en gavnlig virkning på trængsel, trafikikkerhed og miljø (støj, luftforurening og klimaforbedring). Det er vigtigt, at det også indgår i Midttrafiks omdømmemarkedsføring. Desuden har det generelt lav status at køre med bus, hvorfor der også skal arbejdes med at gøre det mere "in" at køre med bus.

Den kollektive trafiks omdømme er generelt set et helt centralt indsatsområde. Hvis fokus konstant er på besparelser, usikkerhed om busserne fortsat kører, dårlig økonomi bliver den negative spiral styrket. Den gode kvalitet, mange mennesker oplever hver dag i Midtjylland, skal også fortælles. Og Midttrafik har en særlig opgave med at skabe værdi for kunder og de, der kan blive kunder.

Sådan som rammebetingelserne er, skal Midttrafik omsætte bestillernes krav til kollektiv trafik.

På den korte bane udgør regionens bestilling til effektivisering af det regionale rutenet en stor udfordring. Den omfatter plan for hel eller delvis nedlæggelse af 58 ruter, oprettelse af 3 nye ruter og koordinering af 20 regionale ruter i forhold til kommunernes – ud af i alt 120 regionale ruter.

Når planen er endelig godkendt, bliver Midttrafiks opgave at omsætte den i konkrete køreplaner, ændring af kontrakter over for busselskaber, oplyse kommuner om konsekvenser for kunder, økonomi, kommunernes ruter og lave den nødvendige følgeplanlægning for de kommuner, der ønsker det.

Samtidig hermed skal disse "bestillinger" integreres i den planlægning og de initiativer, bestyrelsen har truffet. Det bliver et særligt indsatsområde at tilpasse ressourceanvendelsen i Midttrafik til løsning af disse opgaver og få lavet en prioritering, som har opbakning fra bestillerne – uden at tabe bestyrelsens mål om mere tilfredse og flere kunder.

Det er ikke tilstrækkeligt at gøre opmærksom på, at den kollektive trafik ikke har penge nok, at bede staten om økonomisk tilskud, at opfordre kommunerne og regionen til at bruge flere penge på kollektiv trafik på bekostning af øvrige velfærdsområder.

Bestillerne har især fokus på at beskære kørselsomfanget, og der hvor brugen er for lav, er det et naturligt virkemiddel.

Midttrafik skal især have fokus på mere effektiv koordination og især at øge indtægterne.

Forbedringsmulighederne er mange.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes.

Bilag

- "Busserne skal styrkes" i Jyllands-Posten 11. august 2008

1-30-804-17-08

4. Effektivisering af det regionale rutenet

Resumé

Region Midtjylland har besluttet at effektivisere det regionale rutenet over en 3-årig periode, som giver en nettobesparelse på 43 mio. kr. Kommunekontaktrådet (KKR) har opfordret regionen til at udsætte sparekravet for 2009.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland har besluttet, at der gradvist over de næste 3 år skal gennemføres en effektivisering af det regionale rutenet, som skal give en nettobesparelse på 43 mio. kr. Baggrunden er det økonomiske pres i form af stærkt stigende udgifter til busselskaberne og vigende passagerindtægter, samt et ønske om at omlægge de regionale ruter så de i højere grad forbinder hovedbyer i hver sin kommune med hurtigere og mere direkte forbindelser. Beslutningen omfatter hel eller delvis nedlæggelse af 58 ruter, oprettelse af 3 nye ruter og koordinering af 20 regionale ruter i forhold til kommunernes – ud af i alt 120 regionale ruter.

- ./ Planen er 2. juli 2008 sendt til kommunerne til kommentering inden 22. august 2008, hvorefter Midttrafik vil blive orienteret. Regionens brev og plan for ruterne i de enkelte kommuner er vedlagt.
- ./ KKR har i vedlagte brev af 11. juli 2008 fra KKR's formandskab til regionsrådsformand Bent Hansen argumenteret for en udsættelse af besparelseskravet for 2009 af 2 grunde:
 - kommunerne og Midttrafik har ikke mulighed for at udføre den nødvendige følgeplanlægning for kommunerne
 - et ønske om, at der er lavet en samlet trafikplan før ændringerne besluttet.

Den enkelte bestiller finansierer og afgør serviceniveauet på egne ruter. Midttrafiks opgave er i den henseende at omsætte bestillerens beslutninger i effektive og gerne sammenhængende køreplaner, at oplyse om konsekvenser for kunderne, leverandørerne og bestillerne, samt at håndtere andre bestilleres krav om følgeplanlægning.

Denne opgave er i sig selv omfattende, også fordi Midttrafik ikke kender det endelige resultat af dialogen mellem regionen og kommunerne.

Administrativt vil der blive allokert ressourcer, således at denne opgave løses efter bedste evne. Stillinger fra det nedlagte videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder er overført til planlægning, og viser der sig behov for yderligere intern omflytning, vil det blive gennemført. Ressourcer er ikke kun problemet, men også kompetencer, for det tager tid at lære folk op, og de nødvendige kompetencer findes heller ikke pt. på markedet. Det vil tage tid at gennemføre planprocessen på et oplyst grundlag med inddragelse af interessenter.

Som det fremgår af dagsordenspunktet om projektkataloget, er Midttrafik nødt til at prioritere indsatsen.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes.

Bilag

- Regionens brev og plan for ruterne i de enkelte kommuner
- brev af 11. juli 2008 fra KKR's formandskab til regionsrådsformand Bent Hansen

1-25-3-08

5. Takstforslag 2009 for Midttrafik

Resumé

Administrationen har udarbejdet forslag til takster for 2009 for Midttrafik. Takstforslaget forudsætter en samlet gennemsnitlig stigning fra 2008 til 2009 på 3,09 %. Dermed ligger takststigningen på niveau med takststigningsloftet på 3,1 %, som Trafikstyrelsen har udmeldt for 2009.

Som en del af takstforslag 2009 foreslås en omlægning af enhedstaksterne for kontantbilletter i Århus Kommune til afstandsdifferentierede priser. De nye billetautomater, der indsættes i bybusserne i løbet af efteråret 2008, kan udstede kontantbilletter til afstandsdifferentierede takster. Dermed er det for første gang muligt at harmonisere kontantbilletsprisen i Århus Kommune med de øvrige kontantpriser i Midttrafik Øst.

Der er i administrationens forslag for 2009 ikke harmoniseret i priserne mellem Midttrafik Vest og Midttrafik Midt, Syd og Øst. En tilpasning af priserne mellem disse prisområder kræver ændringer i zoneinddeling og zonestørrelser og omfattende ændringer i billetteringsudstyret.

Sagsfremstilling

Midttrafiks takster for 2009 skal ændres fra 18. januar 2009. Takstændringen skal overholde det takststigningsloft på 3,1 %, som Trafikstyrelsen har udmeldt for 2009. Dette loft er langt under den stigning, der er i udgifterne til busselskaberne på 9,5 %.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet vedlagte takstforslag 2009 for Midttrafik. Takstforslaget forudsætter en samlet gennemsnitlig stigning fra 2008 til 2009 på 3,092 %. Dermed ligger takststigningen på niveau med takststigningsloftet på 3,1 %, som Trafikstyrelsen har udmeldt for 2009. Beregningen af den gennemsnitlige takststigning for Midttrafik, er baseret på en beregning for prisområde Øst, Syd og Midt og for prisområde Vest. Endvidere er der foretaget en særskilt beregning for prisstigningen i Århus Kommune. Stigningerne er vægtet i forhold til antallet af rejser i prisområderne.

Når der er lavet en særskilt beregning af prisstigningerne i Århus Kommune, skyldes det forslaget om at ændre enhedstaksterne for kontantbilletter i Århus. I løbet af 2008 påbegyndes indsættelse af nye billetautomater i bybusserne i Århus. De nye automater kan udstede billetter til forskellige priser for henh. 2 zoner, 3 zoner og 4 zoner. Det åbner op for, at de nuværende kontantbilletter til enhedstakster kan bortfalde.

Århus Kommune, Veje og Trafik, har bedt Midttrafik undersøge en løsning, hvorefter priserne på kontantbilletter i Århus harmoniseres med priserne på kontantbilletter i Øst på én gang fra 2009. Dog kombineres dette med at klippekortpriserne for de tilsvarende rejser fastholdes uændrede. Fordelen ved en sådan løsning er, at udligningen af takstforskellene gennemføres på én gang, uden en gradvis tilnærmelse over flere år. Fordelen er også, at de kunder der berøres af ændringerne, kan henvises til at købe klippekort i stedet, og at priserne på klippekort ikke ændres fra 2009.

Omlægningen af kontantpriserne i Århus Kommune vægter relativt meget ved beregningen af den samlede gennemsnitlige takststigning for hele Midttrafik. Harmoniseringen medfører, at en stor del af det udmeldte takststigningsloft på 3,1 %, på forhånd "låses" af ændringen i kontantpriser i Århus. I takstforslaget for 2009 er den gennemsnitlige takststigning i prisområde Vest beregnet til 2,94 %. I takstforslaget for Midttrafik Øst, Syd og Midt er takststigningen beregnet til 2,49 % (eksklusiv stigningen i kontantbilletter i Århus Kommune). Indførelse af afstandsdifferentierede kontantbilletterpriserne i Århus Kommune vil provenumæssigt have betydning for både Århus kommune og for Region Midtjylland. En del regionale busruter i Århus-området betjener mange kunder i zone 3 og zone 4, som vil blive berørt af de ændrede kontantpriser.

Stigningerne i indtægtsprovenuet som følge af takstforslaget for 2009 er vanskelige at vurdere. På bestyrelsesmødet 23. maj 2008 godkendte Bestyrelsen et justeret budget for 2008. Heri er indtægtsgrundlaget nedskrevet til 2007 niveau. Midttrafiks budget 2009 tager udgangspunkt i de faktiske passagerindtægter for 2007. Hverken i budgetterne for 2008 eller 2009 er der indregnet en forventet stigning i indtægterne, fordi antallet af kunder – på landsplan – er faldende. Hvis taksterne ikke blev forhøjet, ville indtægterne sandsynligvis falde endnu mere.

Den overordnede målsætning med takstharmoniseringerne i 2007 og 2008, har været at harmonisere takster og rejseregler. Ved ændringen i 2008 blev prisområde Midt, Syd og Øst harmoniseret til samme takster. Prisområde Vest blev opretholdt med afvigende takster i forhold til prisområde Midt, Syd og Øst. Ved takstændringen i 2009 forslår administrationen, at der takstmæssigt fortsættes med denne opdeling. Zonerne er større i Midttrafik Vest end i Midttrafik Øst, Syd og Midt. Det er derfor ikke muligt, at harmonisere priserne uden at der også skal ske en anden geografisk opdeling i flere zoner. Ændringer i zonestørrelser og zoneantal har betydning for indtægtsdannelsen. Ændrede zonestørrelser og tilføjelser af nye zoner kræver et stort forudgående planlægningsarbejde, som administrationen ikke har haft mulighed for at analysere til bunds, og vil kræve ændringer i billetteringsudstyr med merudgifter til følge.

Midttrafik deler takstkompetencen med jernbaneoperatørerne DSB og Arriva Tog A/S vedrørende de rejserelationer, hvor disse opererer i Midttrafiks område. Midttrafik skal derfor aftale de konkrete takster med togoperatørerne. Midttrafik har hørt DSB og Arriva Tog A/S om det foreliggende takstforslag. DSB og Arriva har tilkendegivet, at de støtter det foreliggende takstforslag.

Direktøren indstiller,

- at** takster i prisområde Øst, Syd og Midt fastsættes som de fremgår af tabel A i bilaget.
- at** kontantpriserne i Århus Kommune harmoniseres med kontantpriserne i Midttrafik Øst samtidig med takstændringen i 2009.
- at** taksterne i Århus Kommune fastsættes som de fremgår af tabel B i bilaget.
- at** takster i prisområde Vest fastsættes som de fremgår af tabel C i bilaget.

Bilag

- takstforslag 2009 for Midttrafik

1-34-75-1-22-07

6. Projektkatalog for 2009

Resumé

Administrationen har udarbejdet et projektkatalog for køreplanlægningen til 2009 og efterfølgende år, som har været i høring hos kommuner og Region Midtjylland med henblik på bemærkninger. Projektkataloget bærer præg af den omfattende opgave med ud-møntning af regionens plan for ændringer af den regionale bustrafik. Høringsbrevet blev udsendt 26. juni 2008 med høringsfrist 7. august 2008. Der orienteres om projektkatalog og om hørings svar.

Sagsfremstilling

- ./.
- Administrationen har fremsendt forslag til projektkatalog for køreplanlægning for 2009 og efterfølgende år. Projektkataloget bærer præg af de mange regionale krav til ændret regional busbetjening. For størstedelen af disse projekter er der i projektkataloget indsat et muligt projekt med etablering af alternativ kørsel, hvis kommunerne ønsker det. Høringsfristen var 7. august 2008. Oversigt over trafikplanprojekter 2009 er vedlagt som bilag.

Samtidig med at dette projektkatalog har været i høring, har Region Midtjylland haft forslag om effektivisering og modernisering af det regionale rutenet i høring hos kommuner og naboregioner. Høringsfristen for dette er 22. august 2008, og resultatet af denne høring er ikke kendt.

- ./.
- Midttrafik har fået svar fra størstedelen af kommunerne og fra Region Midtjylland. En sammenfatning af hørings svarene vedr. projektkatalog 2009 er vedlagt som bilag.

En række af svarene vedrører konkrete bemærkninger til regionens ændringer. Det må forventes, at kommunerne også fremsætter disse bemærkninger i hørings svaret til Region Midtjylland. Derfor fokuseres der her på de hørings svar, der påvirker selve processen med planlægning af køreplaner for 2009. I den forbindelse må det bemærkes, at der på nuværende tidspunkt de fleste steder mangler afklaring af, hvordan kommunerne vil forholde sig til ændringerne i den regionale kørsel. Da antallet af ændringer, der forventes gennemført er meget stort, er det af afgørende betydning, at Midttrafik modtager præcise bestillinger fra såvel kommuner som regionen. Omfanget af ændringer medfører også, at Midttrafik kun i meget begrænset omfang kan deltage i større analyser af de forskellige ændringsforslag.

Midttrafiks planlægningsmæssige ressourcer rækker ikke til et så stort antal analyseprojekter, ligesom sådanne ressourcer heller ikke umiddelbart kan fremskaffes, da det kræver et betydeligt kendskab til de lokale forhold for den kollektive trafik samt kendskab til planlægningssystemer og planlægningsværktøjer.

I det følgende gennemgås kort de væsentligste bemærkninger til projektkataloget med administrationens bemærkninger hertil.

Syddjurs, Ikast-Brande, Hedensted og Favrskov kommuner anmoder konkret om Midttrafiks assistance i forbindelse med lokale ændringer i forhold til ruter der nedlægges eller ændres. Administrationen agter at meddele kommunerne, at Midttrafik er indstillet herpå, i det omfang ressourcerne tillader det, og at Midttrafik samtidig opfordrer kommunerne til at tydeliggøre sine ønsker.

Århus Kommune og Region Midtjylland henleder opmærksomheden på, at projekt om koordineret områdeplan for Århus ikke fremgår af projektkataloget. Administrationen er indstillet på, at medtage projektet i projektkataloget

Århus Kommune og Region Midtjylland er skeptiske overfor forslag til etablering af lynbusser fra Randers N og Silkeborg til Århus Nord. Administrationen er indstillet på at arbejde videre med disse projekter, da de er i overensstemmelse med den målsætning, der er vedtaget i Midttrafiks bestyrelse.

Århus Kommune anmoder om, at den samlede trafikbetjening af Sabro med rute 111 og 116 drøftes med Århus Kommune. Administrationen agter at meddele Århus Kommune, at spørgsmålet tidligere har været drøftet, og opfordre kommunen til at fremsende evt. konkrete ændringsforslag til Midttrafik og Region Midtjylland.

Skanderborg og Syddjurs Kommuner henleder opmærksomheden på, at der pågår et analysearbejde i kommunerne, som Midttrafik deltager i. Administrationen er indstillet på, at medtage disse projekter i projektkataloget.

Silkeborg og Holstebro Kommuner meddeler, at man forventer et behov for projekt om besparelser i buskørslen i Silkeborg Kommune til 2009. Administration er indstillet på at medtage projekterne i projektkataloget, og er indstillet på at yde kommunerne faglig sparring i forbindelse med projekternes gennemførelse.

Herning Kommune meddeler, at man forventer at et planlagt projekt om udbud og gennemgang af bybusnet starter i efteråret 2008. Administrationen har efterfølgende aftalt med Herning Kommune, at det indgår som en del af det aftalte mobilitetsprojekt i Herning Kommune.

Hedensted Kommune efterspørger Midttrafiks medvirken til projekt om gennemgang af lokalkørslen i Hedensted Kommune. Projektet må umiddelbart vurderes at ligge udenfor Midttrafiks opgave, da det vedrører "rabatruter". Planlægningen af disse udgør imidlertid et problem for flere kommuner, og Midttrafik arbejder derfor med at undersøge behovet for assistance til denne opgave, med henblik på en senere fremlæggelse for Bestyrelsen.

Region Midtjylland anmoder om, at mulige kommunale løsninger i forbindelse med ændringerne i det regionale rutenet medtages i projektkataloget. Administrationen er indstillet på at medtage disse, i de tilfælde hvor de berørte kommuner anmoder Midttrafik herom.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigt over trafikplanprojekter 2009
- sammenfatning af høringssvarene vedr. projektkatalog 2009

1-30-78-8-1-08

7. Tællebusser i Århus Kommune

Resumé

På foranledning af Århus Kommune har Midttrafik iværksat et projekt om "tællebusser" i Busselskabet Århus Sporveje. Det drejer sig om busser, der er udstyret med elektronisk udstyr, så man automatisk kan tælle på- og afstigende passagerer ved alle stoppesteder, og gør det muligt at registrere evt. forsinkelser i driften.

Sagsfremstilling

Århus Kommune har bedt Midttrafik om at igangsætte et projekt om "tællebusser" i Busselskabet Århus Sporveje.

Tællebussernes formål er – som minimum – at kunne levere følgende typer af data:

- Årligt passagertal
- Planlægningsdata (af- og påstigere på ruteniveau, turniveau og stoppestedsniveau)
- Køretidsdata til vurdering af fremkommelighed
- Forsinkelser og regularitet (afgangstider fra stoppesteder i forhold til køreplan)

Busselskabet Århus Sporveje har tidligere haft et system med fotoceller til automatisk registrering af passagertal. Dette system er teknisk forældet, ligesom det ikke kan måle køretid og regularitet. Derfor har Århus Kommune anmodet om, at der etableres et moderne tællesystem i busserne.

Midttrafik har bedt et konsulentfirma om at medvirke til at udarbejde kravspecifikation samt finde en egnet leverandør. Dette forventes at ske via et udbud med prækvalifikation. Arbejdet med at udarbejde kravspecifikation og udbudsmateriale samt gennemførelse af udbud vil forløbe hen over efteråret med henblik på kontraktforhandlingen i februar 2009. I forbindelse med valg af leverandør vil Midttrafik lægge afgørende vægt på, at det valgte system er implementeret og har fungeret fuldt funktionsdygtigt i en længere periode i et større bybussystem. Midttrafik ønsker ikke at indgå i et udviklingsprojekt – heller ikke for delelementer i systemet.

For nærværende kan det ikke siges, hvornår systemet kan sættes i busserne i Århus og om de samlede udgifter til systemet. Udgiften til tællebusser i Århus finansieres af Århus Kommune. Århus Kommune holdes løbende orienteret om projektets fremdrift.

På længere sigt er det relevant at undersøge mulighederne for tilsvarende at etablere tællebusser i andre større bybussystemer og på udvalgte regionalruter. Sådanne tællinger vil i år blive gennemført manuelt af chaufførerne, men datagrundlaget for køreplan-

lægningen vil kunne forbedres væsentligt hvis der kan gennemføres løbende automatiske passagertællinger og rettidighedsmålinger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-75-2-2-08

8. Samarbejde med vejmyndigheder

Resumé

Administrationen redegør for Midttrafiks planer for at styrke samarbejdet med vejmyndighederne i forbindelse med vejarbejder, arrangementer, vej- og stoppestedforhold m.m.

Sagsfremstilling

Midttrafik samarbejder løbende med de kommunale vejmyndigheder om en række forhold af praktisk karakter i forbindelse med driften af den kollektive trafik. Det kan omhandle ruteomlægninger i forbindelse med vejarbejder og forskellige arrangementer, hvor Midttrafik er forbindelsesled mellem kommune og de vognmænd, der udfører driften.

Det kan også være videregivelse af henvendelser fra vognmænd til vejmyndighederne. De kan handle om vej- og fremkommelighedsforhold, dårlige oversigtsforhold, problematiske stoppesteder – og det kan være forslag om f.eks. oprettelse eller flytning af stoppesteder, som er et kommunalt anliggende.

Et godt samarbejde mellem kommuner, Midttrafik og vognmænd i relation til ovenstående er centralt, for at sikre Midttrafiks kunder en god kollektiv trafik og for at sikre chaufførerne gode arbejdsforhold.

Flere vognmænd har opfordret Midttrafik til at styrke samarbejdet med kommunerne om disse forhold, da man synes man oplever for mange "kiks" i forbindelse med driftsmæssige situationer. Det kan være vejarbejder der ikke er indmeldt, udhængende grene der ikke bliver klippet, ødelagte læskure der ikke bliver repareret m.m. Årsagen kan ligge både ved vognmænd, ved Midttrafik og hos kommunerne. Derfor kræver det et godt samarbejde mellem de 3 parter for at sikre sig mod u hensigtsmæssige situationer.

På den baggrund planlægger Midttrafik i efteråret en møderunde til samtlige kommuner for at drøfte de lokale forhold, og for at sikre en fælles forståelse for nødvendigheden af at forsøge at løse problematiske forhold for den kollektive trafik. Samtidig planlægges en informationsindsats overfor vognmændene, så det sikres, at vognmænd også husker at indmelde de problematiske forhold til Midttrafik. Endelig vil der ske en målrettet opfølgning i forhold til de tilfælde hvor ting er gået galt alligevel – altså f.eks. hvor Midttrafik ikke har fået besked om et vejarbejde eller et arrangement, der påvirker busdriften.

Samlet set skal disse tiltag medvirke til at sikre bedre kørselskomfort og bedre information om ruteomlægninger for kunder og chauffører.

For så vidt angår samarbejdet med Staten om de samme forhold langs statsvejene er situationen mere problematisk. Vejdirektoratet synes uvillige til at løse den samme opgave på disse veje. Trafikselskaberne har derfor i fællesskab rejst dette spørgsmål overfor Transportministeriet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-2-08

9. Fleksible busstørrelser i den kollektive trafik

Resumé

Administrationen gennemgår mulighederne for anvendelsen af mere fleksible busstørrelser i den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har senest på sit møde 20. juni 2008 drøftet muligheden for at anvende fleksible busstørrelser i den kollektive trafik af hensyn til miljø og økonomi.

Der er i mange år arbejdet med ideer om at indsætte fleksible busstørrelser på forskellige ruter, således at busstørrelsen i de enkelte tilfælde er afpasset antallet af passagerer. Indsættelsen af fleksible busstørrelser i den kollektive trafik rejser imidlertid en række udfordringer.

I planlægningen af den nuværende kollektive trafik vurderes og tilpasses busstørrelsen på de enkelte ruter. Midttrafik har dog ikke hidtil arbejdet med flere forskellige busstørrelser på samme rute. Begrundelserne har været følgende:

1. I myldretiderne specielt om morgenen er busserne som regel altid fyldt. Der behøves så mange pladser som muligt for specielt at fragte de uddannelsessøgende ud til de forskellige skoler. Busserne er fyldt og kapaciteten er i mange tilfælde tæt på maksimum.
2. Entreprenørerne ønsker derefter ikke at køre i garagen med den "store" bus for at forsætte kørslen på de forskellige ruter med mindre busser, da entreprenøren derved skal investere i flere busser og skal have disse forrentet. Samtidig vil entreprenøren have udgiften til en chauffør til at køre fra ruten til et garageanlæg og skifte bus måske flere gange om dagen.
3. Indsættelsen af forskellige busstørrelser på forskellige tidspunkter afpasset efter antallet af passagerer vil derfor få en afsmittende virkning på entreprenørens betaling for at udføre kørslen, idet flere busser på samme busrute skal forrentes.

Administrationen gennemfører i uge 40 en totaltælling på alle ruter. Ud fra en vurdering af passagertal kan administrationen identificere de ruter, hvor det vil være relevant at bruge mindre busser.

Den aktuelle prisudvikling på dieselolie mv. taler imidlertid for at være ekstra opmærksom på mulighederne for at anvende busser af forskellige størrelse. Små busser er væsentligt billigere at køre med og de forurener mindre end store busser - alene på grund af et lavere brændstofforbrug. 1. september 2008 forventes den gældende refusion af afgifter på dieselolie mv. til kollektiv trafik at falde bort. Sammen med de almindelige prisstigninger på dieselolie betyder det, at forskellen i udgifterne til dieselolie for en lille

og en stor bus vil stige fra ca. 50 kr. pr. time i januar 2008 til ca. 90 kr. pr. time efter 1. september. Hertil kommer forskellen i andre driftsomkostninger for små og store busser.

Derfor foreslår administrationen, at der i kommende udbud for eksempel åbnes op for anvendelse af mindre busser uden for myldretiderne.

Administrationen forventer, at det vil være muligt at anvende små busser, som i dagtimerne udfører variabel kørsel, i den almindelige kollektive trafik om aftenen. Ved at anvende sådanne ledige småbusser bliver der ikke tale om ekstra faste omkostninger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-47-70-2-07

10. Opfølgning på kvalitet af koordineret kørsel

Resumé

Efter afslutningen af strejken på sygehusene medio juni 2008 har der været en forøgelse af antallet af ture i den koordinerede kørsel og desværre også i antallet af fejl i kørslen. Hen over sommeren er begge dele forbedret. For at forbedre servicen for kunderne, er planlægningsparametrene justeret i patientkørslen.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 20. juni 2008 blev der orienteret om administrationens tiltag for forbedring af kvaliteten i den koordinerede kørsel udført i systemet PLANET. Et af de væsentligste tiltag er at følge op på fejl i form af udeblevne og forsinkede vogne. Hertil kommer forbedret håndtering af kundeklager og fejlbestillinger.

Aktivitetsomfang

Der er kørt følgende antal ture, der er koordineret i PLANET:

Januar: 27.573 ture

Februar: 29.831 ture

Marts: 29.646 ture

April: 31.770 ture

Maj: 28.729 ture

Juni: 29.804 ture

Ændring af planlægningsparametre

Administrationen har 11. juni 2008 ændret planlægningsparametre, så omvejskørsel på lange ture formindskes i handicapkørsel. Yderligere er køretider justeret. Der foreligger ikke nogen opfølgning på resultaterne heraf, men det er administrationens vurdering, at ændringerne har givet hhv. bedre kundeservice og mere realistiske køretider.

Systematisk registrering af fejl

Siden 1. juni 2008 har administrationen via vognstyringen systematisk registreret og fulgt op på fejl i kørslen og årsagerne hertil, uanset om det har resulteret i egentlige svigt, hvor kunder fx ikke er blevet hentet.

Der er registreret 64 fejl i juni og 66 i juli. Til sammenligning er der i juni gennemført i alt 29.804 ture i den koordinerede kørsel (tal for juli foreligger ikke endnu). Umiddelbart efter strejkens afslutning, hvor turantallet blev forøget igen, har der været en forøgelse af fejlene, men det ser dog ud til, at der efterfølgende er sket forbedring.

En gennemgang af typerne af fejl viser, at over 40 % skyldes, at vognmanden ikke husker at tilmelde sin vogn til systemet til forventet tid, eller ikke husker at afmelde vognen, når den ikke længere er disponibel. Yderligere 25 % skyldes, at Midttrafiks bestillinger overses ved vognmanden eller på skærmen i bilen. 20 % skyldes manglende eller

dårlig kommunikation med bilen (fx manglende kvittering eller ingen kontakt), mens de resterende fejl skyldes fx at chaufføren sover over eller andre udefinerede fejl.

Fejlene bliver noteret pr. vognmand, og administrationen har pt. sendt brev til ca. 10 ud af 100 vognmænd med angivelse af fejlene og bedt om en tilbagemelding. Administrationen skriver til de vognmænd, hvor der er registreret 3 fejl. Administrationen vil gerne oplære vognmændene i brug af systemer, og besøger gerne vognmændene. Hvis dette ikke medfører de ønskede resultater, giver kontrakten mulighed for bod eller lukning af vognløb.

Registreringerne fra juni og juli viser, at ture i Ringkøbing-Skjern Kommune og Hedensted Kommune har forholdsvis mange fejl. Der er derfor særlig opmærksomhed på at forbedre kvaliteten i disse to kommuner.

Administrationen har haft nogle konstruktive møder med Jespers Taxi, Lemvig, Skjern Bilen, Vestjyske Busser, Ejstrupholm/Hampden Taxa samt Byens Taxa i Hedensted med henblik på afklaring af evt. tvivsspørgsmål til bl.a. kommunikationsudstyr og Planets fordeling af ture. Møderne med vognmændene fortsætter i sensommeren.

Fejlbestillinger

Antallet af fejlbestillinger steg efter strejkens afslutning, bl.a. fordi nogle sygehusafdelinger ikke har haft brug for befordring under konflikten. Administrationen følger op konkret, når der registreres fejlbestillinger. Der er udarbejdet en liste over forgæves kørsler fordelt efter bestiller, idet forgæves kørsler dog kan skyldes andet end bestillingsfejl.

En særlig udfordring i forbindelsen med bestillingerne er, at cirka halvdelen af kommunerne i Danmark ikke har overholdt fristen 1. juli 2008 med hensyn til at have entydige adresser i kommunerne. Det betyder, at man fortsat skal være meget opmærksomme på fx postnumre, når der foretages en bestilling.

Kundeklager

Der er ikke mange kundeklager. I juni og juli har der været i alt 13 skriftlige klager, 49 tilfælde af refusion af egenbetaling (rejsegaranti) og refusion af 37 taxaregninger (rejsegaranti). Det skal bemærkes, at der især er tale om rejsegaranti - annullering af egenbetaling - ved forsinkede vogne. Der er kun få egentlige klager over kørslen eller reglerne.

Movia og NT har begge oplyst, at de ikke har en statistik over kundeklager og vognmandssvigt, som ville kunne bruges til sammenligning.

Telefonservice

Kundeservicen i form af telefonventetid ved kørsel bestilt i Planet hos Midttrafik har i maj 2008 været, at 79 % af kunderne og 80 % af vognmænd/chauffører er besvaret indenfor 60 sekunder.

Det er målet, at ingen venter mere end 5 minutter (vognmænd og chauffører dog 3 minutter), og at 90 % af opkald svares inden for 1 minut.

Der er nogle dage, hvor såvel nogle kunder som vognmænd har haft større ventetid end målet om hhv. 5 og 3 minutter.

Den gennemsnitlige ventetid har været hhv. 50 og 41 sekunder.

I alt var der i maj 3.708 opkald fra kunder og 4.079 opkald fra vognmænd/chauffører.

I juni var der hhv. 3.744 og 4.733 opkald fra kunder og vognmænd. Der er ikke opgjort ventetider pt. for juni 2008.

Der har været en formindskelse af ventetiden i løbet foråret.

Administrationens vagtplan er ændret for at forbedre målopfyldelsen. Der er pt. et internetmodul til bestilling af handicapkørsel i test hos 5 handicapkunder. Internetbestilling vil kunne mindske telefonopkald, selv om det forventes, at mange kunder fortsat vil benytte telefon til bestilling af kørsel.

Kunderne i handicapkørsel internt i Århus Kommune ringer til et særligt kørselskontor ("Pass"). Dette kontor har i maj 2008 besvaret 4.937 opkald fra kunder med en gennemsnitlig ventetid på 66 sekunder og 460 opkald fra vognmænd/chauffører med en gennemsnitlig ventetid på 48 sekunder.

Møde med medierne og andre

Horsens Folkeblad har efter besøg hos Midttrafik bragt et par artikler 9. juli 2008. Artiklerne handler om Midttrafiks indsatser for at forbedre kvaliteten i kørslen og for et bedre omdømme. Der er aftalt møde med Ældrerådet i Horsens 4. september 2008 med det formål, at orientere om den koordinerede kørsel samt modtage kommentarer og forbedringsforslag.

Der afholdes møde 13. august 2008 for samtlige kommuner og Danske Handicaporganisationer med henblik på at orientere om og drøfte udvikling af handicapkørslen.

Administrationen skal 18. august 2008 deltage i Regionsrådets temamøde om den kollektive trafik i Region Midtjylland og fortælle om "Patientkørsel og kørsel med handicappede - koordinering af kørsel og problemfelter".

Intern kvalitetsforbedring

Midttrafiks følger ikke kun op på de fejl, der sker ved leverandører og ved sygehusafdelingernes bestillinger samt mulighederne for at forbedre ventetiden på telefonerne. Medarbejderne ved Midttrafik begår også fejl i forbindelse med bestillingsmodtagelse, vognstyring osv. Fx kan det ske, at en vognmand ringer for at afmelde sin vogn, og medarbejderen ikke får det gjort rigtigt, eller at Midttrafik ikke får givet besked til en sygehusafdeling, hvis der er sket ændringer i den planlagte kørsel. Disse fejl arbejdes der løbende med at undgå ved at sikre bedre rutiner og bedre oplæring af medarbejderne.

Planlægningsværktøjet PLANET benytter sig af en række planlægningsparametre. Anvendelsen af parametrene er kompleks, og det kan derfor ofte være svært for vognmændene at gennemskue, om det er foregået korrekt. Midttrafik arbejder løbende med at forklare sammenhænge for vognmændene - og dokumentere beregningerne i konkrete tilfælde for at illustrere anvendelsen af parametre.

Nogle af de kritikpunkter, der har været rejst af koordineret kørsel, hænger sammen med, at planlægningsparametrene nøje har fulgt det valgte serviceniveau, men det har givet nogle uheldige oplevelser for kunderne. Derfor har vi i samarbejde med bestillerne tilpasset planlægningsparametrene, så de i højere grad sikrer kunderne den service i praksis, bestillerne ønsker. Midttrafik kan fortsat blive bedre til at rådgive bestillerne om, hvad et givet serviceniveau og parametre vil betyde i praksis for kunderne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-75-7-1-07

11. Rejsegaranti for Midttur og telekørsel samt takster og kørselsmodel for telekørsel

Resumé

På bestyrelsesmødet 26. oktober 2007 indførtes rejsegarantiordning for den individuelle handicapkørsel. Den samme rejsegaranti foreslås indført for telekørsler og Midttur 1. september 2008. I forbindelse med Regionens omstrukturering af det regionale rutenet, vil kommuner som alternativ muligvis tilbyde borgerne telekørsel i stedet for rutekørsel. Der fremsættes derfor forslag til et ekstra tilbud til kunderne i telekørslen.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 26. oktober 2007 indførtes rejsegarantiordning for den individuelle handicapkørsel. Den samme rejsegaranti foreslås indført for telekørsler og Midttur 1. september 2008, så vilkårene bliver som i handicapkørsel:

- Hvis kunden har ventet på vognen i mere end 15 minutter, i forhold til det udmeldte tidspunkt 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. 23.00 ringer kunden selv til taxa uden forudgående henvendelse, da telefonerne lukker kl. 23.00.
- Rejsegarantien kommer til at gælde Midttur og telekørsel kørsel bestilt via Midttrafiks kørselskontor og ikke kørsel bestilt direkte ved vognmand.

Økonomi vedr. rejsegarantien

Rejsegarantien, som blev indført generelt for handicapkørslen pr. 1. januar 2008, har i årets første 5 måneder medført samlede udgifter på ca. 45.000 kr. Der er udført ca. 35.000 ture. Disse udgifter er dels refusion af kundens egenbetaling i de tilfælde, hvor vognen er forsinket, men kunden vælger at vente på denne, og dels dækning af taxa-regning i de tilfælde, hvor kunden vælger selv at bestille en taxa og efterfølgende indsende fakturaen til refusion hos Midttrafik.

I 1. halvår 2008 er der udført ca. 3.100 ture i Midttur ca. 50 ture med telekørsel bestilt gennem Midttrafik. Hvis økonomien fra handicapkørslen overføres til telekørslen vil forslaget medføre en meromkostning på maksimalt 12.500 kr. årligt.

Administration af rejsegarantien

Kunderne i telekørslen er ofte spontant rejsende og dermed ikke kendte for Midttrafik. Derfor vil det være vanskeligt at informere direkte til kunder om indførelse af rejsegarantien. Administrationen vil informere om rejsegarantien, hvis medarbejderne behand-

ler klager over ikke ankomne teletaxaer og, Midttur og at Telebustaxa, handicapkørsel samt Midttur indføjes i Midttrafiks generelle brochure om Rejsegaranti ved næste genoptryk

Takster og kørselsmodel i telekørsel

I forbindelse med Regionens omstrukturering af det regionale rutenet, vil kommuner som alternativ muligvis tilbyde borgerne telekørsel i stedet for rutekørsel. Der fremsættes derfor forslag til, at kommunerne kan give kunderne et ekstra tilbud i telekørslen. Hvis en busrute ikke kører aften eller weekend og en bestiller ønsker, at der skal være et kollektivt trafik tilbud, kan bestilleren henvise til Midttur eller tilbyde telekørsel. Med de nuværende regler vil teletaxaen følge linjeføringen for den ordinære rutebus, men hvor der er mulighed for opsamling/afsætning indenfor en radius på 1.000 m. Taksten i telebussen er som i den ordinære rutebus, og abonnementskort kan tillige benyttes.

Taksten i den nuværende telekørsel har varieret noget. Der ønskes en harmonisering af taksterne i telekørslen, så brugen og informationen om telekørslen gøres lettere. Taksten for telekørsel foreslås således at følge minimumstaksten for en kontantbillet, som pt. er på 17 kr. Kommunerne kan fastsætte en korridor, indenfor hvilken taksten gælder. Det er således i første omgang op til kommunerne at bestemme korridoren. Det er dog fortsat således, at der skal betales for det antal zoner, en tur i telekørsel kører igennem.

Kunderne skal være forberedte på, at teletaxaen kan foretage en afvigelse, der er større end den der kan forekomme i dag, alt efter hvordan kommunerne vælger at fastsætte korridoren.

Tilbuddet om korridorkørsel skal kun tilbydes for telekørsel, der bestilles, koordineres og udføres gennem Midttrafiks kørselskontor.

Økonomi vedr. telekørsel

Der vil fortsat være en administrations betaling fra bestiller kommuner til Midttrafik på 20,- kr. pr. modtaget bestilling, da det er en ekstra udgift.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik indfører en rejsegaranti for telekørsler og Midttur i lighed med den der blev indført i den koordinerede handicapkørsel pr. 1. september 2008.
- at** hidtidige praksis om ruteafvigelse på 1.000 m. erstattes af tilbud om ruteafvigelse på korridor fastsat af kommunen.
- at** bestillere dækker meromkostningerne i lighed med almindelig tilbud om telebuskørsel.

1-00-2-08

12. Studietur for Bestyrelsen

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til Bestyrelsens studietur i november 2008.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har i april 2008 besluttet at gennemføre en studietur 6. og 7. november 2008 til Sverige for at blive inspireret af de svenske erfaringer inden for den kollektive trafik. Den kollektive trafik i Sverige og Danmark har en række ensartede grundforudsætninger for arbejdet, men de svenske trafikskaber har de senere år formået at vende udviklingen og give den kollektive trafik fremgang.

Forslag til indhold i studieturen

Midttrafik administration har været i kontakt med trafikskaberne i Västra Götaland (Göteborg regionen) og Jönköping, der begge er interesserede i at få besøg af Midttrafik bestyrelse.

De to svenske trafikskaber har hver især nogle indsatsområder, der vil være interessante for Midttrafik bestyrelse at høre mere om.

I Västtrafik, Västra Götaland, vil det især være følgende emner, der kan være i fokus ved et besøg:

- arbejdet med miljøforbedringer og indsamling af viden om den kollektive trafiks betydning for miljøet
- kundeorienterede arbejdsprocesser
- kontaktløst kort som billet (i stil med Rejsekortet)
- fordeling af udgifter og indtægter på hver kommune på en måde, der ligner Midttrafik
- ny salgsstrategi
- sporvogne i Göteborg

I Länstrafikken i Jönköping er det især følgende, der kan være i fokus ved et besøg:

- erfaringer med koordineret kørsel
- busprioritering, samarbejde med vejmyndigheder ("tænk sporvogn kør bus")
- incitamentskontrakter med vognmænd
- Krösabuss (en pendlerbus med få stop)
- NÖJD kundindex (flerårige kundemålinger)

Forslag til tidsplan for studieturen

De to svenske trafikskaber har hovedsæde i Skövde og Jönköping, som begge ligger forholdsvist tæt på Göteborg. Det foreslås, at der flyves til Göteborg 5. november 2008

sidst på dagen, da færgeforbindelserne ikke giver gode muligheder for at udnytte de to dage i Sverige.

Flyplan:

Fra Århus 5. november 2008 kl. 18.00 via København med ankomst i Göteborg kl. 20.40.

Fra Karup 5. november 2008 kl. 17.55 via København med ankomst i Göteborg kl. 20.40.

Fra Göteborg 7. november kl. 15.30 via København med ankomst i Århus kl. 17.35

Fra Göteborg 7. november kl. 15.30 via København med ankomst i Karup kl. 18.35.

Overnatning og transport:

Det foreslås, at der overnattes i Göteborg første nat og i Jönköping sidste nat. Der hyres bustransport fra lufthavn til hotel, og fra hotel til de to besøg.

Mødeplan:

6. november 2008 møde med Västtrafik i Skövde eller Göteborg.

7. november 2008 møde med Länstrafikken i Jönköping.

Nærmere program vil blive udleveret inden studieturen.

Deltagere

Da datoen blev vedtaget, var det ikke alle bestyrelsesmedlemmer, der regnede med at kunne deltage. Administrationen foreslår, at bestyrelsessuppleanter tilbydes at deltage i studieturen, hvis et bestyrelsesmedlem ikke kan deltage. Fra administrationen deltager direktøren og 2 øvrige medarbejdere.

Direktøren indstiller,

at forslaget til indhold, tidsplan og deltagere for Bestyrelsens studietur godkendes.

1-00-2-08

13. Mødekalender 2009 for Midttrafiks bestyrelse

Resumé

Der fremlægges forslag til mødekalender for Midttrafiks bestyrelses møder i 2009.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har i 2008 haft en mødefrekvens, så der afholdes 9 møder i løbet af året. Denne frekvens forventes fortsat. Det foreslås, at mødedagen som udgangspunkt fortsat er fredag formiddag.

Mødestedet vil primært være i Århus, men enkelte møder vil blive afholdt i Viborg og Videbæk.

Det foreslås samtidig, at repræsentantskabet mødes to gange i 2009 ligesom i 2008:

- primo maj til regnskabsaflæggelse og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år
- ultimo oktober/primo november til drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget

Det foreslås, at der afholdes bestyrelsesmøder i forlængelse af de to repræsentantskabsmøder, så Bestyrelsen umiddelbart kan følge op på de drøftelser, der har været i repræsentantskabet.

Forslag til mødekalender 2009:

16. januar 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Århus
27. marts 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Viborg
17. april 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Århus
1. maj 2009	Repræsentantskabsmøde 9.30 i Århus
1. maj 2009	Bestyrelsesmøde kl. 12.00 i Århus
19. juni 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Videbæk
14. august 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Århus
11. september 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Århus
6. november 2009	Repræsentantskabsmøde kl. 9.30 i Viborg
6. november 2009	Bestyrelsesmøde kl. 12.00 i Viborg
18. december 2009	Bestyrelsesmøde kl. 9.30 i Århus
18. december 2009	Konstituerende repræsentantskabsmøde kl. 12.30 i Århus
18. december 2009	Konstituerende bestyrelsesmøde kl. 14.00 i Århus

Det bemærkes,

- at det sidste møde i 2008 er 28. november.
- at mødedatoen for forårets repræsentantskabsmøde er rykket frem i forhold til 2008, idet det forventes, at Midttrafik skal tage endelig stilling til tilslutning til Rejsekortet senest fredag 8. maj 2009 (som er helligdag), hvorfor mødet foreslås afholdt, så der kan være en afsluttende drøftelse på repræsentantskabsmødet, inden Bestyrelsen skal træffe beslutning om tilslutning.
- at der i forlængelse af kommunalvalget november 2009 afholdes konstituerende repræsentantskabsmøde og bestyrelsesmøde 18. december 2009, så Midttrafik har en konstitueret bestyrelse pr. 1. januar 2010.
- at ovenstående forslag til mødekalender er koordineret med Natugas MidtNord, RenoSam samt Dansk Fjernvarme, der på nuværende tidspunkt ikke har planlagt møder på ovenstående datoer. Der forventes derfor ikke de samme overlappende mødedatoer, som visse repræsentantskabs- og bestyrelsesmedlemmer har oplevet i 2008.

Direktøren indstiller,

at forslaget til kalender for Bestyrelsens møder i 2009 godkendes.

1-01-75-1-08

14. Meddelelse: brev til transportministeren vedr. økonomiske trængsler i den kollektive trafik

Sagsfremstilling

- ./.
- Formanden for Trafikselskaberne i Danmark har 28. juli 2008 sendt vedlagte brev om trafikselskabernes økonomi i 2009, hvori der redegøres for den meget vanskelige økonomiske situation, der bl.a. skyldes brændstofpriser, der stiger mere, end taksterne må sættes op. Trafikselskabernes eneste mulighed for at løse problemet kan derfor blive at skære ret kraftigt ned i kørslen. Der opfordres i brevet til, at det drøftes på et møde 19. august 2008, om Staten kan bidrage til at løse dette problem.

Bilag

- brev om trafikselskabernes økonomi i 2009.

1-01-75-1-08

15. Suppleant til bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark

Resumé

Bestyrelsen skal udpege suppleant for Midttrafiks bestyrelsesformand i bestyrelsen for foreningen Trafikselskaberne i Danmark.

Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen principgodkendte på sit møde 4. april 2008, at der etableres en fælles forening for de danske trafikselskaber. Bestyrelsen blev på mødet 20. juni 2008 orienteret om, at foreningen blev dannet 22. maj 2008 under navnet "Trafikselskaberne i Danmark". Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark vedlægges.

Ifølge foreningens vedtægter består bestyrelsen af formændene for trafikselskaberne samt Movias næstformand. Vedtægterne fastsætter endvidere, at bestyrelserne for trafikselskaberne udpeger suppleanter for bestyrelsesmedlemmerne.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen udpeger suppleant for Midttrafiks bestyrelsesformand i bestyrelsen for foreningen Trafikselskaberne i Danmark.

Bilag

- vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark vedlægges.

1-00-2-08

16. Eventuelt