



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen i Midttrafik

24. oktober 2008 kl. 12:30

Regionshuset, Mødelokale A1,

Skottenborg, 8800 Viborg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Det aflyste møde 12. september 2008	1
2	Revisionsberetning og endelig godkendelse af regnskabet 2007	2
3	Bevillingsniveau vedr. budget 2009	4
4	Tidsplan for Midttrafiks budget 2010	7
5	Lønsumsafgift i trafikskaber	9
6	Gratis buskørsel for pensionister i Randers Kommune	11
7	Rejsegaranti for bybusser i Århus	13
8	Forsikringspolitik	15
9	Orientering om høringssvar fra Region Midtjylland vedr. budget 2009	17
10	Orientering om køreplanændringer januar 2009	20
11	Orientering om kundeundersøgelse for Midttur	22
12	Orientering om status for effektivisering af det regionale rutenet	24
13	Meddelelse: ændret ikrafttrædelsesdato for Midttrafiks takster 2009	26
14	Meddelelse: nyt initiativ til rekruttering af buschauffører i Århus	27
15	Eventuelt	28

1-00-2-08

1. Det aflyste møde 12. september 2008

Resumé

Det planlagte bestyrelsesmøde 12. september 2008 blev aflyst. Eventuelle bemærkninger til den udsendte dagsorden drøftes.

Sagsfremstilling

Midttrafik havde planlagt bestyrelsesmøde 12. september 2008. Mødet blev aflyst, da bestyrelsesformanden vurderede, at mødet ikke behøvede at blive afholdt, idet det eneste væsentlige punkt på dagsordenen var budget 2009. Budgettet for trafikskabets fælles opgaver og administration indstilles at være på samme niveau som i 2008, og driftsbudgetterne kan først endeligt fastlægges efter kommunernes og regionen indgåelse af budgetaftaler formodentlig i starten af oktober. Dagsordenen indeholdt flg. punkter:

1. Godkendelse af revisionspåtegnet regnskab 2007
2. Budget 2009 og forslag om en udviklingspulje
3. Høringssvar vedr. Statens Trafikplan - "Trafikplan for jernbanen 2008- 2018"
4. Status for Midttur og forslag til ændringer
5. Emner til repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008
6. Status på effektivisering af det regionale rutenet
7. Orientering om Midttrafiks udbud af buskørsel med kontraktstart i 2009 og januar 2010
8. Orientering om erhvervskort i Midttrafik
9. Orientering om kundetilfredshedsmåling
10. Meddelelse: Bestillingsfrister ved DSB

./. Bestyrelsesmedlemmerne kunne meddele administrationen senest 12. september 2008, om de kunne tilslutte sig de indstillinger, der var i den udsendte dagsorden. Ingen bestyrelsesmedlemmer gav meddelelse om uenighed i indstillingerne, og der blev derfor 15. september 2008 udsendt vedlagte beslutningsprotokol fra det aflyste bestyrelsesmøde 12. september 2008.

I forbindelse med aflysningen blev det lovet, at der på det efterfølgende bestyrelsesmøde vil være en kort drøftelse af dagsordenspunkterne fra det aflyste møde.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter eventuelle spørgsmål i forbindelse med dagsordenspunkter på det aflyste bestyrelsesmøde 12. september 2008.

Bilag

- beslutningsprotokol fra det aflyste bestyrelsesmøde 12. september 2008

1-22-1-07

2. Revisionsberetning og endelig godkendelse af regnskabet 2007

Resumé

Midttrafiks revision har udarbejdet revisionsberetning vedr. Midttrafiks regnskab for 2007 til Bestyrelsens drøftelse og godkendelse.

Sagsfremstilling

- ./ Midttrafiks revision - KPMG C. Jespersen - har udarbejdet revisionsberetning nr. 3 af 30. september 2008 vedrørende åbningsbalancen pr. 1. januar 2007 og afslutning af revisionen for årsregnskabet for 2007. Revisionen har desuden udarbejdet vedlagte uafhængige revisionspåtegning vedr. regnskab 2007.

Overordnet konstaterer revisionen, at Midttrafiks regnskab for 2007 får en ren påtegning, hvilket betyder at det er en revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger.

Revisionen har ved gennemgang af regnskabet konstateret nogle forhold, som Midttrafik kan forbedre og optimere, ligesom der er forhold, Midttrafik særskilt skal kommentere overfor tilsynsmyndighederne. De væsentlige er:

- Midttrafik skal over for tilsynsmyndigheden besvare spørgsmål vedr. bevillingsoversigt - der fremlægges forslag til fastlæggelse af bevillingsoversigten på bestyrelsesmødet 24. oktober 2008.
 - Midttrafik skal over for tilsynsmyndigheden besvare spørgsmål vedr. overholdelse af lånebekendtgørelsen, hvilket vil indebære en redegørelse for justerede opkrævninger ved bestillerne for at sikre, at lånebekendtgørelsen ikke fremover overskrides.
 - Midttrafik skal over for tilsynsmyndigheden besvare spørgsmål vedr. regnskabsmæssig og økonomisk administration, hvilket bl.a. omfatter en forbedret kontoplan, en samlet præcis opgørelse over byrdefordelingsprincipperne, håndtering af tilgodehavender og gæld samt forbedrede forretningsgangsbeskrivelser,
 - Midttrafik kontakter tilsynsmyndigheden med henblik på en afklaring af kravene til indarbejdelse af regnskabet for Busselskabet Århus Sporveje i Midttrafiks regnskab.
 - Midttrafik sikrer en entydig beslutning om byrdefordelingsprincipper ved at fremlægge samlet beslutningsgrundlag for repræsentantskabet 24. oktober 2008.
 - Midttrafik har udarbejdet de fornødne rapporter, så der pr. oktober 2008 er bedre specifikation af kortfristede tilgodehavender og gæld.
- ./ Midttrafiks administration har udarbejdet vedlagte notat med administrationens bemærkninger til revisionsberetningen vedr. regnskab 2007. I notatet redegøres nærmere for de initiativer, Midttrafik allerede har igangsat og planlægger at igangsætte, for at leve op til revisionens anbefalinger og krav.

./ Der vedlægges desuden Midttrafiks årsregnskab for 2007, der blev præsenteret af revisionen og godkendt på bestyrelsesmødet 22. august 2008, samt den endelige byrdefordeling af Midttrafiks regnskab 2007, der blev godkendt af Bestyrelsen 12. september 2007. På baggrund af endeligt regnskab og byrdefordeling for 2007 samt revisionens beretning og revisionspåtegningen indstilles Midttrafiks regnskab inkl. revisionens bemærkninger til endelig godkendelse.

Direktøren indstiller,

- at** revisionsberetningen tages til efterretning og underskrives.
- at** bestyrelsesformanden bemyndiges til at sende svar til tilsynsmyndigheden vedr. de bemærkninger, revisionen har givet i beretningen.

Bilag

- revisionsberetning nr. 3 af 30. september 2008 vedrørende åbningsbalancen pr. 1. januar 2007 og afslutning af revisionen for årsregnskabet for 2007
- uafhængige revisionspåtegning vedr. regnskab 2007
- administrationens bemærkninger til revisionsberetningen vedr. regnskab 2007
- Midttrafiks årsregnskab for 2007
- den endelige byrdefordeling af Midttrafiks regnskab 2007

1-21-1-08

3. Bevillingsniveau vedr. budget 2009

Resumé

Bestyrelsen skal træffe beslutning om bevillingsniveauet for budget 2009, jævnfør Midttrafiks kasseregnskabsregulativ.

Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen godkendte på mødet 21. december 2007 Midttrafiks kasseregnskabsregulativ. I kasseregnskabsregulativet fremgår det blandt andet, at bevillingsniveauet for budgettet skal vedtages senest samtidigt med budgettet. Administrationen har i forbindelse med vedtagelsen af budget 2009 12. september 2008 ikke præciseret det bevillingsniveau, Bestyrelsen skulle godkende som den økonomiske ramme, indenfor hvilken Midttrafik rent administrativt kan foretage budgetomflytningen, uden disse skal forelægges Bestyrelsen til godkendelse. Der vedlægges notat om bevillingsniveau vedr. budget 2009.

Forslag til bevillingsniveau

Midttrafiks samlede budgetter udgøres af 3 driftsbudgetter (buskørsel, handicapkørsel og privatbaner). Desuden er der et budget til trafikskabskabets fælles opgaver og administration ("trafikskabskabets budget").

Driftsbudgetter

De tre driftsbudgetter foreslås godkendt med et bevillingsniveau, så Midttrafiks administration kan disponere *inden for* den enkelte bestillers driftsbudget, således at den forventede nettoudgift for den enkelte bestiller ikke ændrer sig.

Det betyder fx, at Midttrafiks administration uden Bestyrelsens godkendelse kan effektivere kørsel på en bestillers rute og bruge effektiviseringsgevinsten til at forbedre servicen på en anden af den samme bestillers ruter, hvis administrationen forventer, at nettoudgiften for samme bestiller ikke ændrer sig. Administrationen kan *ikke* foretage dispositioner, så nettoudgiften falder for en bestiller på bekostning af en anden bestiller, uden Bestyrelsens godkendelse.

Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om væsentlige ændringer. Hvis effektiviseringsforslag påvirker flere bestillere i nævneværdigt økonomisk omfang, forelægges det Bestyrelsen til godkendelse.

Trafikskabskabets budget

Trafikskabskabets budget er delt op i dels trafikfaglige fællesudgifter, dels i løn- og personalerelaterede udgifter. Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig direkte til den kollektive trafik (fx rutebilstationer, billetteringsudstyr og tællinger, markedsføring osv.). Princippet for fordeling af de trafikfaglige fællesudgifter er, at så mange som muligt af udgifterne fordeles efter den enkelte bestillers forbrug (fx rutebilstationer og billetteringsudstyr). Resten fordeles efter køreplantimer (fx markedsføring, trafikfaglig it).

Løn og personalerelaterede udgifter (husleje, kurser, rejser, almindelig it m.m.) fordeles efter de antal stillinger, der er beskæftiget med opgaven. Udgiften fordeles på de driftsopgaver, de vedrører og fordeles på relevante bestillere (fx buskørsel, handicapkørsel, særlig billetkontrol i Århus osv.). Ca. 60 % fordeles efter køreplantimer.

Trafikselskabets budget foreslås godkendt med et bevillingsniveau, således at Midttrafiks administration kan:

- disponere og foretage budgetomflytning mellem de budgetposter, der fordeles efter køreplantimer, uden Bestyrelsens godkendelse. Omflytning kan også foregå mellem trafikfaglige fællesudgifter og løn- og personalerelaterede udgifter. Det kunne fx være at bruge budgetterede midler fra trafikfaglig it til at udføre markedsføring, eller at bruge en del af det fælles lønbudget til kvalitetssikring, som kommer alle bestillere til gavn.
- disponere og foretage budgetomflytning inden for hver af de dele af trafikselskabets budget, der kan henføres til enkelte bestillere, således at den enkelte bestillers nettoudgift ikke forandrer sig. Det kunne fx være besparelser på en rutebilstation, hvor den berørte kommune og regionen anvender besparelserne til særlige tællinger.

Disse to principper for bevillingsniveau betyder i praksis, at administrationen har mulighed for at omdisponere på trafikselskabets budget, så længe at den enkelte bestillers samlede udgift til trafikselskabets budget ikke ændres pga. omflytningen. Hvis administrationen foretager en sådan omflytning, skal det fremgå af den løbende budgetopfølgning.

Formålet med at vedtage et bevillingsniveau, hvor administrationen kan disponere inden for budgettet, er, at administrationen derved kan skabe større effektivitet i den løbende opgaveløsning og større smidighed i at sikre, at midlerne bruges bedst muligt til at forbedre den kollektive trafik - ud fra Bestyrelsens prioriteringer.

Væsentlige omdisponeringer vil blive drøftet administrativt med berørte bestillere.

Hvis administrationen finder, at en omflytning bør have permanent karakter, skal det indarbejdes i budgettet for det næstkommende år, så budgetterne bliver så retvisende som muligt.

Princippet om at kunne foretage om omflytning mellem de trafikfaglige fællesudgifter og de løn- og personalerelaterede udgifter betyder, at den hidtidige normering på 133 stillinger bliver vejledende, da administrationen i et givent år kan udvide eller formindske antallet af stillinger, så længe det ikke betyder ekstra udgifter for de enkelte bestillere. Hvis der laves ændringer i antallet af stillinger af blivende karakter, indarbejdes dette i lønbudgetterne for de kommende år.

Direktøren indstiller,

- at** driftsbudgetterne for 2009 godkendes med et bevillingsniveau, således at Midttrafiks administration kan disponere inden for den enkelte bestillers nettodriftsbudget uden Bestyrelsens godkendelse, således at den forventede nettoudgift for den enkelte bestiller ikke ændrer sig.
- at** trafikskabets budget for 2009 godkendes med et bevillingsniveau, således at Midttrafiks administration kan disponere inden for de omkostninger, der fordeles efter køreplantimer uden Bestyrelsens godkendelse, således at den enkelte bestillers nettoudgift ikke forandrer sig.
- at** administrationen kan disponere inden for de omkostninger, der fordeles efter den enkelte bestillers forbrug, uden Bestyrelsens godkendelse, dog således at den enkelte bestillers nettoudgift ikke forandrer sig.
- at** administrationens omflytninger fremgår af den løbende økonomiopfølgning

Bilag

- notat om bevillingsniveau vedr. budget 2009

1-21-1-09

4. Tidsplan for Midttrafiks budget 2010

Resumé

Administrationen foreslår tidsplan for godkendelsen af budget 2010 og overslagsårene 2011-2013.

Sagsfremstilling

På baggrund af erfaringerne med udarbejdelse af budget 2009 fremlægger administrationen forslag til tidsplanen for udarbejdelse og godkendelse af budget 2010 og overslagsårene 2011-2013.

I forbindelse med de hidtidige erfaringer omkring forløbet vedr. budget 2009, herunder de usikkerhedsmomenter der knytter sig til det første oplæg til et foreløbigt budget i juni måned, vil der i løbet af 2009 blive fremsendt orienteringsskrivelser fra Midttrafik til kommunerne og regionen omkring udviklingen på disse områder i forhold til budget 2010 og overslagsårene 2011-2013. Det drejer sig standardmæssigt om pris- og løn-fremskrivningen, men der kan være andre elementer, der kræver en orientering fra Midttrafiks side – i 2008 var det fx afskaffelsen af fritagelse for dieselaftgift, som fik stor budgetmæssig betydning for alle bestillere.

Midttrafik vil lægge op til en generel diskussion med bestillerne omkring procesforløbet vedrørende budgetudarbejdelsen, med henblik på i videst muligt omfang at koordinere tidsplanen med de politiske behandlinger i kommunerne og regionen. Dette kan betyde justeringer i den foreslåede tidsplan.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Trafikselskabernes budgetter skal være godkendte ca. 1 måned før godkendelse af budgetterne i kommunerne og regionen. Deadline for kommuner og regioner er 15. oktober mens deadline for trafikselskaberne er 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere det allerede vedtagne budget for Midttrafik. Med den nuværende lovgivning, er det ikke muligt at planlægge sig ud af dette problem.

Derfor er den foreslåede tidsplan som følger :

8. april 2009	Det foreløbige, tekniske budgetforslag for 2010 og overslagsårene 2011-2013 fremsendes til bestillerne med henblik på administrativ høring. Deadline for administrativ høring er 5. juni 2009.
17. april 2009	På repræsentantskabsmødet drøftes temaer for næste års budget. På bestyrelsesmødet drøftes det foreløbige, tekniske budget for 2010.

19. juni 2009	<p>På bestyrelsesmødet drøftes det foreløbige, tekniske budget for 2010 og overslagsårene 2011-2013 med de rettelser, de tekniske høringssvar har givet anledning til.</p> <p>Administrationen bemyndiges til at indarbejde tekniske justeringer og korrektioner løbende, efter nærmere aftale med bestillerne.</p>
31. juli 2009	<p>Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 28. august 2009.</p>
11. september 2009	<p>Bestyrelsen vedtager budgettet for Midttrafik for 2010 og overslagsårene 2011-2013.</p>
6. november 2009	<p>På repræsentantskabsmødet godkendes byrdefordelingen for 2010.</p>
Senest januar 2010	<p>På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og regionen, foretages evt. justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer.</p> <p>I det omfang bestillernes budgetbehandling resulterer i ændringer – specielt på indtægtssiden - der involverer flere bestillere, kan det betyde at de endelige budgetjusteringer i Midttrafiks budget først foreligger i januar måned. I fald budgetjusteringerne er mere simple, forelægges et justeret budget for Bestyrelsen i november måned 2009.</p>

Gennem budgetlægningsprocessen, ajourfører Midttrafik løbende budgetoplægget, således at der løbende kan udskrives et ajourført budgetforslag til bestillerne afhængig af, hvornår der skal foretages en politisk behandling af budgettet ved kommunerne eller regionen.

Heri ligger også, at Midttrafik ved den kvartårige udarbejdelse af det forventede regnskab, orienterer bestillerne om den aktuelle udvikling i indtægterne. Denne udvikling kan betyde justeringer af forventningerne på indtægtssiden, som også kan slå igennem på budgetterne for det kommende år.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for godkendelse af budget 2010 godkendes.

1-21-4-08

5. Lønsumsafgift i trafikskaber

Resumé

Folketinget har besluttet at ændre loven om lønsumsafgift. Der er usikkerhed om, hvad det betyder for trafikskaber, hvorfor administrationen foreslår, at Midttrafik sammen med øvrige trafikskaber søger dialog med Skatteministeriet om en afklaring.

Sagsfremstilling

Folketinget har i juni 2008 besluttet at ændre lov om lønsumsafgift for at sikre ligestilling mellem private og offentlige virksomheder. Loven træder i kraft 1. januar 2009. Der er dog en vis usikkerhed om, om trafikskaber er omfattet af lovændringerne.

- ./.
- Midttrafiks revisionsfirma har udarbejdet vedlagte notat fra KPMG vedr. lønsumsafgift. Det fremgår, at trafikskaber iflg. bemærkningerne til loven er omfattet, men i et svar fra Skatteministeriet fremgår det, at trafikskaberne ikke er omfattet af loven, da driften er udliciteret.

Revisionen foreslår tre muligheder:

1. at Midttrafik afregner lønsumsafgift
2. at Midttrafik undlader at afregne lønsumsafgift
3. at Midttrafik søger dialog med Skatteministeriet for at afklare hensigten.

Revisionen anbefaler, at Midttrafik følger mulighed nr. 3 og søger dialog med Skatteministeriet. Administration anbefaler ligeledes denne mulighed i samarbejde med øvrige trafikskaber, idet Midttrafik derved hverken risikerer at betale unødigt, eller undlader at betale og dermed risikere en efterbetaling på et senere tidspunkt. Midttrafiks byrdefordelingsmodel tilsiger, at det så vidt muligt tilstræbes, at alle udgifter relateret til det enkelte regnskabsår afholdes og fordeles i det pågældende regnskabsår.

Økonomisk betydning for Midttrafik og bestillerne

Lønsumsafgiften udgør 5,33 % af lønsummen for de medarbejdere, der leverer personbefordring. Afhængig af en nærmere præcisering af, hvilke opgaver i et trafikskab, der vurderes at "levere personbefordring", kan en større eller mindre del af Midttrafiks medarbejdere være omfattet af loven. Da Midttrafiks lønbudget i 2009 i alt er ca. 50,7 mio. kr., kan det maksimalt blive ca. 2,7 mio. kr.

I det omfang, at Midttrafik skal betale lønsumsafgift, vil Midttrafiks budget til administration og fællesudgifter skulle hæves tilsvarende, men kommuner og region vil blive kompenseret af Staten. Når der foreligger en afklaring af hensigten med loven, vil administrationen forelægge forslag til revidering af lønbudgettet for 2009 for Bestyrelsen og efterfølgende orientere bestillerne om betydningen for deres respektive bidrag.

Administrationen vil sammen med revisionsselskabet tage kontakt til Skatteministeriet og få en afklaring af forholdene baseret på Midttrafiks faktiske anvendelse af medarbejderne til de forskellige funktioner i forhold til at drive trafikelskab, hvis Bestyrelsen beslutter at søge dialog med Skatteministeriet.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik i samarbejde med øvrige trafikelskaber søger dialog med Skatteministeriet for at afklare hensigten med ændringerne i lov om lønsumsafgift.

Bilag

- notat fra KPMG vedr. lønsumsafgift

1-25-4-08

6. Gratis buskørsel for pensionister i Randers Kommune

Resumé

Randers Kommune har i budgetforliget for 2009 besluttet, at der skal indføres et gratis pensionistkort i kommunen. I en 2-årig forsøgsperiode ønsker kommunen gratis buskørsel til alle alderspensionister. Ordningen gælder i hele Randers Kommune, dvs. både bybusser, lokalruter og regionale ruter. Midttrafik har formelt takstkompetencen, og derfor skal kommunens beslutning om gratis buskørsel godkendes af Bestyrelsen.

Sagsfremstilling

./ Randers Kommune har i budgetforliget for 2009 besluttet, at der skal indføres et gratis pensionistkort i kommunen. I en 2-årig forsøgsperiode ønsker kommunen gratis buskørsel til alle alderspensionister. Brev fra Randers Kommune med ønske om gratis pensionistkort vedlægges. Randers kommune har efterfølgende præciseret for Midttrafik, at ordningen *kun* skal gælde for alderspensionister.

Midttrafiks bestyrelse har kompetencen til at fastsætte takster. Derfor skal Bestyrelsen godkende ordningen med indførelse af et gratis pensionistkort i Randers Kommune. Bestyrelsen har ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at der er muligheder for afvigende takster. Eksempelvis er der for lokalruter og åbne skolebusruter (rabatruter) mulighed for at anvende 0-takst eller simpelt billetsystem som "garderobe-billetter".

Administrationen har haft en drøftelse med Randers Kommune om ordningen. Kommunen ønsker, at gratis kørsel indføres samtidigt med takstændringen i januar 2009. Randers Kommune lægger vægt på, at alle alderspensionister, der ønsker at køre gratis, forsynes med et pensionistkort, som udstedes på Randers busterminal. Da ordningen er et forsøg over 2 år, ønsker kommunen en opfølgning på initiativet, og at Midttrafik bør påtage sig denne opgave. En vurdering af ordningen bør indeholde en opfølgning på virkningen i antal kunder og på økonomi.

Kommunen ønsker at gratis kørsel for alderspensionister også skal gælde i regionale ruter, men ikke til togrejser. Randers Kommune er indstillet på at kompensere Region Midtjylland for mistede indtægter, og at kompensationen beregnes på baggrund af en stikprøvevis optælling af pensionistkortene.

Ordningen med gratis pensionistkort i Randers Kommune indebærer praktiske opgaver, som Midttrafiks administration skal involveres i. Den konkrete udstedelse af pensionistkortene skal aftales og tilrettelægges. Information og kommunikation om ordningen skal gennemføres, og den økonomiske virkning skal fastlægges. Der skal planlægges stikprøvetællinger af antal benyttede kort. Administrationen aftaler med Randers Kommune, hvordan arbejdsdelingen mellem kommunen og Midttrafik skal være i det praktiske arbejde, og om fx særlige tællinger eller særlig markedsføring skal finansieres særskilt af Randers Kommune. Midttrafiks administration skal aftale med Region Midtjylland og Randers Kommune hvorledes kompensationen beregnes.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender Randers Kommunes ønske om, at indføre et 2-årigt forsøg med gratis buskort til alderspensionister i kommunen.
- at** Administrationen indgår aftale med Region Midtjylland og Randers Kommune om en model for fastlæggelse af kompensationen til regionen.
- at** Randers Kommunes indtægtsbudget for 2009 og 2010 reduceres for indtægter fra pensionister. Ændringen i indtægtsbudgettet i 2009, vil blive indarbejdet i det forventede regnskab for 2009.

Bilag

- Brev fra Randers Kommune med ønske om gratis pensionistkort

1-16-5-4-07

7. Rejsegaranti for bybusser i Århus

Resumé

Siden 29. oktober 2007 har der været rejsegaranti for alle busser i Midttrafik undtagen bybusserne i Århus. Det foreslås, at rejsegarantien også skal være gældende for bybusserne i Århus fra og med 1. januar 2009. Udvidelsen af rejsegarantiens dækningsområde sker uden ændringer i dens principper.

Sagsfremstilling

Med virkning fra 29. oktober 2007 besluttede Midttrafiks bestyrelse at indføre rejsegaranti i hele Midttrafik, med undtagelse af bybusserne i Århus. Det skulle senere vurderes, hvornår rejsegarantiordningen også skulle omfatte i bybusserne i Århus.

Rejsegarantien gælder ikke ved force majeure, når forsinkelsen skyldes forhold, som Midttrafik ikke har indflydelse på. Det kan være ved arbejdsnedlæggelser, meget dårligt vejr (snestorm eller orkan) og trafikproblemer på grund af vejarbejde og uheld. Rejsegarantien gælder heller ikke, hvis Midttrafik senest 24 timer før rejsen har oplyst på sin hjemmeside eller på anden måde, at der er ændringer i kørslen.

Med henvisning til rejsegarantien har der i perioden fra 1. januar 2008 til 30. september 2008 været 386 anmodninger om økonomisk kompensation, hvoraf 356 var berettiget til at få den. De har samlet fået udbetalt 77.558 kr. svarende til en gennemsnitlig kompensation på 218 kr.

Siden januar 2008 har Midttrafik i sagsbehandlingen af kundeklager omkring driftssvigt i bybusserne i Århus Kommune truffet afgørelser ud fra konduite og efter samme principper som rejsegarantien bygger på. Omfanget af de udbetalte kompensationer har været meget beskedent.

Midttrafik og Århus Kommune har på møder i 2008, senest i juni måned, drøftet sagen, og Århus Kommune har meddelt, de ønsker at rejsegarantien fremover skal være gældende for bybusser i Århus. Århus Kommune ønsker desuden, at rejsegarantien for bybusserne i Århus, skal administreres efter samme principper, som for det øvrige Midttrafik.

Af hensyn til den nødvendige konsekvensretning af de materialer, der beskriver rejsegarantien i Midttrafik, vil den kunne træde i kraft for bybusserne i Århus med virkning fra og med 1. januar 2009. Midttrafik vil i perioden frem til ikrafttrædelsesdatoen fortsætte med en uændret sagsbehandling af kundeklager omkring driftssvigt i bybusserne i Århus Kommune.

Direktøren indstiller,

- at** rejsegarantien indføres for bybusserne i Århus med virkning fra og med 1. januar 2009

- at** rejsegarantien for bybusserne i Århus administreres efter samme principper som for det øvrige Midttrafik.

1-18-0-1-08

8. Forsikringspolitik

Resumé

Ifølge Midttrafiks kasseregnskabsregulativ skal Midttrafiks forsikringspolitik fastsættes en gang om året. Der orienteres om status for tegnede forsikringer, som foreslås videreført i det kommende år.

Sagsfremstilling

Ifølge Midttrafiks kasseregnskabsregulativ skal Midttrafiks forsikringspolitik fastsættes en gang om året. Kasseregnskabsregulativet blev vedtaget på bestyrelsesmødet 21. december 2007, og der fremlægges hermed orientering om nuværende forsikringer og forslag til forsikringspolitik for det kommende år.

Midttrafiks byrdefordelingsprincipper betyder blandt andet, at Midttrafik skal tilstræbe at fordele omkostningerne på de enkelte bestillere efter den forholdsmæssige andel af trafikelskabets aktiviteter. Desuden har Midttrafik som mål at blive drevet så økonomisk effektivt som muligt, blandt andet ved at gøre det forudsigeligt for bestillerne, hvad udgifterne bliver for det kommende år. Af disse grunde har Midttrafik valgt, at selskabet ikke er selvforsikrende, men i stedet har tegnet forsikring ved et forsikringselskab. Dermed sikres det, at udgiften (præmien) fordeles år efter år på bestillerne, og at der ikke kommer væsentlige uforudsete udgifter ved skader m.m.

Oversigt over forsikringer

Midttrafik har tegnet de forsikringer, som administrationen finder nødvendige for at undgå væsentlige udgifter ved skader m.m.:

- 10 biler er ansvars- og kaskoforsikret
- medarbejdere er forsikret mod ulykke og arbejdsskade (gælder også politisk valgte i nødvendigt omfang)
- medarbejdere er ansvarsforsikrede
- medarbejdere og politisk valgte er rejseforsikrede
- løvsøre er forsikret ved brand, tyveri m.m. på kontorerne i Århus og Videbæk samt på Randers og Viborg rutebilstationer
- rede penge og lignende (fx brugsklare klippekort) er forsikret ift. tyveri og røveri
- der er forsikret i forhold til medarbejderes kriminalitet, hvor disse omgås værdier
- bygningsglas og kunstværk (loftsmaleri af Per Kirkeby) på Søren Nymarks Vej er forsikret
- it-udstyr er særligt forsikret ift. fx strømskader

Der er selvrisiko på maksimalt 5.000 kr. pr. begivenhed på de tegnede forsikringer. Det er ledelsens vurdering, at Midttrafik dermed har garderet sig mod de risici, som trafikelskabet kunne være udsat for.

Midttrafik har indgået aftale med forsikringselskabet Kommuneforsikring om de ovennævnte forsikringsforhold. I 2008 er den samlede præmie på 347.823 kr. Forsikringerne kan opsiges på almindelige vilkår.

Administrationen anbefaler, at Midttrafik i 2009 fortsætter de tegnede forsikringer.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik i 2009 har samme forsikringsdækning som hidtil.

1-21-1-08

9. Orientering om høringssvar fra Region Midtjylland vedr. budget 2009

Resumé

Efter Bestyrelsens godkendelse af Midttrafiks budget 2009 12. september 2008 har Midttrafik modtaget et høringssvar vedr. budgettet fra Region Midtjylland. Der orienteres om indholdet i dette høringssvar.

Sagsfremstilling

- ./ Region Midtjylland har 29. september 2008 fremsendt vedlagte politiske høringssvar til Midttrafiks budgetforslag for 2009 og overslagsårene 2010 til 2012.

Administrationen i Midttrafik har følgende bemærkninger til høringssvaret:

<i>Regionens høringssvar</i>	<i>Midttrafiks bemærkninger</i>
Øverst på side 713 i dagsordenspunktet fra Regionsrådet, som er vedlagt høringssvaret fra regionen, bemærker regionen, at takstforslaget fra Midttrafik ikke er sendt til høring sammen med budget 2009.	Det er korrekt, idet takstændringer godkendes af Bestyrelsen og ikke skal i politisk høring. Bestillerne er blevet orienteret administrativt om takstændringerne.
Under overskriften "Særlige forhold vedr. budget 2009" kommenterer regionen på 4 specifikke forhold i Midttrafiks budgetforslag fra 20. juni 2008: 1. manglende indregning af bruttobudgettet for Letbanen.	Det er korrekt at Letbanen ved en fejl ikke var indregnet i budgetforslaget af juni måned 2008. Denne fejl er korrigeret i budgettet, som er godkendt af Bestyrelsen 12. september 2008.
2. det forhold at Midttrafik ikke har indregnet underskuddet fra 2007 og det forventede underskud for 2008 i budgettet for 2009.	Det er korrekt. Underskuddet for regnskab 2007 er opkrævet i 2008. Retteligt burde Midttrafik have opkrævet merbetalingen fra bestillerne i 2007, men dette har ikke været muligt grundet vanskeligheder med at afslutte regnskabet indenfor en relevant tidshorisont. Det forventede underskud i 2008 er indarbejdet i det justerede budget for 2008, som er godkendt af Bestyrelsen på mødet 23. maj 2008. Det betyder at Midttrafik har justeret bestillerne betalinger til trafiksel-

	<p>skabet, således at der ikke i 2008 forventes større efterreguleringer. Som tidligere meddelt, var budgetgrundlaget for 2007 særdeles mangelfuldt, og specielt indtægtsbudgetterne var alt for optimistiske. På baggrund af regnskabsresultatet for 2007, valgte Midttrafik at justere budgetterne for 2008 markant. Det er Midttrafiks opfattelse, at disse budgetjusteringer, foretaget i 2008 og gældende for 2008, var nødvendige for at sikre en rimelig grad af styringsmuligheder på økonomisiden. Herunder også for at sikre, at likviditetstrækket ikke i hele 2008 vil overstige den fastlagte, øvre grænse på ca. 60 mio. kr.</p>
<p>3. og 4. vedrører budgetterne for privatbanerne.</p>	<p>Midttrafik har på baggrund af drøftelser med Region Midtjylland foretaget justeringer af privatbanernes budgetter, således at disse er justeret i budgettet, som er godkendt af Bestyrelsen 12. september 2008.</p>
<p>På side 714 i dagsordenspunktet fra Regionsrådet, som er vedlagt høringssvaret fra regionen, opremses et sammendrag af de administrative bemærkninger til Midttrafiks budget for 2009.</p>	<p>Midttrafik har haft en række mødet med regionen desangående. Første punkt vedr. indregning af besparelser skal verificeres ved en nærmere drøftelse med regionen. De øvrige forhold er indregnet i budgettet, som er godkendt af Bestyrelsen 12. september 2008.</p>
<p>Slutteligt bemærker regionen, at datagrundlaget for budget 2009 er utilfredsstillende, og peger på nødvendigheden af en ruteopdelt budget som grundlag for planlægningen.</p>	<p>Midttrafik er enig i at det er absolut nødvendigt at få udarbejdet en egentlig ruteøkonomi, og Midttrafik har prioriteret opgaven med at tilvejebringe datagrundlaget herfor meget højt, og forventer at opgaven er løst i år.</p>

Som det fremgår, er stort set alle udeståender i høringssvaret fra regionen afklaret mellem Region Midtjylland og Midttrafik på embedsmandsniveau, således at det budget, som Bestyrelsen vedtog 12. september 2008, var justeret på den baggrund.

For at undgå en situation, hvor høringssvarene relaterer sig til allerede indarbejdede justeringer af budgettet, er der i dagsordenspunktet om forslag til tidsplan for budget 2010 lagt op til, at alle administrative justeringer er drøftet og foretaget forud for den politiske høring. Herved bliver det et ajourført og administrativt aftalt budgetoplæg, politikerne i kommunerne og regionen bliver bedt om at forholde sig til.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- hørings svar til Midttrafiks budgetforslag for 2009 og overslagsårene 2010 til 2012

1-30-804-17-08

10. Orientering om køreplanændringer januar 2009

Resumé

Som følge af Region Midtjyllands ønsker om effektivisering af det regionale rutenet sker der ændringer på rute 111 Århus-Sabro-Hinnerup og rute 116 Århus-Tilst-Galten. Endvidere etableres en helt ny pendler-busrute 124 fra Hammel til Århus Nord.

Sagsfremstilling

- ./.
- Af vedlagte notat om ændring af rute 111 og 116 samt etablering af ny pendlerrute mellem Hammel og Århus Nord fremgår det, at ændringerne på rute 111 og 116 betyder, at ressourcerne i højere grad afstemmes i forhold til befolkningstætheden i de områder, hvor ruterne kører, samtidig med at der frigives ressourcer til en helt ny busrute 124, som ventes at kunne tiltrække helt nye kunder.

Oprindeligt havde Midttrafik i efteråret 2007 foreslået, at Århus Kommunes bybuslinjer, hvor flere har endestation i Tilst, kunne forlænges til hhv. Hinnerup og Galten og erstatte rute 111 og 116, fordi det efter Midttrafiks vurdering ville kunne ske med indsættelse af 2-3 gule busser i stedet for de 6 blå busser som kører på rute 111 og 116 i dag, men Århus Kommune var ikke indstillet på denne løsning, da der efter Århus Kommunes opfattelse, var usikkerhed om økonomien i projektet. Region Midtjylland bad derfor Midttrafik om en alternativ løsning, som kun skulle omfatte de blå regionale busser.

./.

Ændringer på rute 111 Århus-Tilst-Sabro-Hinnerup

Ruten ændres primært, fordi ruten har relativt få kunder mellem Hinnerup og Sabro. Ændringerne betyder, at der i myldretiden vil være færre busafgange på ruten. Det bemærkes, at der på skoledage fortsat vil være halvtimedrift om morgenen fra Hinnerup fra kl. 7.20 til 8.20.

Rute 111 vil betjene Skjolddelev på alle ture, men vil ikke længere køre op og vende i Foldby. Beboerne i Foldby henvises til stoppestederne ved Korsholm Skole. Til gengæld får Foldby en helt ny rute 124, som vil køre igennem byen på sin tur imellem Hammel og Århus Nord. Der "spares" to busser på rute 111, som begge flyttes over på rute 124.

Ændringer på rute 116 Århus-Tilst-Sabro-Galten

Rute 116 ændres primært, fordi ruten har relativt få kunder mellem Hørslev og Tilst – og da rute 111 kommer til at køre med færre ture mellem Århus, Tilst og Sabro, bliver rute 116 omlagt til kørsel via Sabro by, så Sabro fortsat har en betjening, som matcher byens kundegrundlag. Labing og Lyngby i Århus Kommune vil ikke længere blive betjent. Regionen har ikke gennemført en høring vedrørende ændringen af rute 116, men Midttrafik har modtaget nogle henvendelser fra borgere - henvendelser vedr. rute 116 og Midttrafiks svar vedlægges. Midttrafik har dog været i tæt dialog med Favrskov Gymnasium, Langkær Gymnasium og Galten Friskole om omlæggingerne på både rute 111 og 116.

Ny rute 124 Hammel-Foldby-Søften-Skejby Sygehus-Universitetet

Ruten etableres, fordi pendlingen fra Hammel til den nordlige del af Århus nu er så stor, at Midttrafik og Region Midtjylland vurderer, at der er basis for at oprette en helt ny direkte busrute.

I Favrskov binder ruten kommunen sammen på tværs fra Hammel til den sydlige del af Hinnerup (hvor man kan skifte bus mod Hinnerup C). Det er derfor aftalt, at Favrskov som "mageskifte" overtager finansieringen af rute 117 mellem Hadsten og Langå.

I Århus Nord vil ruten bl.a. betjene området ved Skejby Sygehus på en mere effektiv og direkte måde – og dermed at tilgodese de mange, som arbejder og går på uddannelse der - f.eks. på Århus Tekniske Skole, Social- og Sundhedsskolen, virksomheder og kontorer ved Olof Palmes Allé og Skejby Sygehus. På Paludan Müllers Vej kommer ruten meget tæt på IT-byen Katrinebjerg og Storcenter Nord og giver gode muligheder for at skifte til bybusserne i Århus.

Rute 124 repræsenterer ligesom rute 101, som blev etableret i december 2007, et nyt koncept for planlægningen af buskørsel i Århus området. De to ruter kører i modsætning til andre regionale busruter ikke ind til centrum men til store arbejdspladser i Århus N.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- notat om ændring af rute 111 og 116 samt etablering af ny pendlerrute mellem Hammel og Århus Nord
- henvendelser vedr. rute 116 og Midttrafiks svar

1-34-75-7-1-07

11. Orientering om kundeundersøgelse for Midttur

Resumé

Administrationen har udarbejdet en kundeundersøgelse for Midttur. Det fremgår, at Midttur primært bruges af personer, som ikke kan bruge den sædvanlige kollektive trafik oftest pga. personlige forhold.

Sagsfremstilling

På mødet 12. september 2008 fik Bestyrelsen forelagt en oversigt over turantal og økonomi for Midttur i årets første 6 måneder. Det fremgik, at der i alt var udført ca. 3.000 ture, svarende til godt 100 ture om ugen i gennemsnit. I alt 6 kommuner - Viborg, Skive, Randers, Lemvig, Ikast-Brande og Struer har valgt at give medfinansiering til Midttur, så kunderne betaler 7 kr. pr. km, dog min. 35 kr. for interne rejser i kommunerne. I øvrige kommuner og henover over kommunegrænser udføres Midttur kørsel til 14 kr. pr. km, dog min. 70 kr. Det blev besluttet at indføre rabat for medrejsende kunder, således at 1-3 medrejsende kunder betaler 25 % af 1. rejsendes pris. Tidligere betalte alle kunder samme pris. Yderligere blev det på bestyrelsesmødet 22. august 2008 besluttet at indføre rejsegaranti for Midttur - i lighed med handicapkørslen.

Administrationen har i september (uge 36 og 37) telefonisk spurgt 37 kunder om hvorfor, de benytter Midttur. Resultaterne fremgår i tabellen:

1. Hvordan har du fået kendskab til Midttur?	
Kender det tidligere VAFT TUR/PLUS TUR	4
Gennem kommunen	8
Gennem chaufføren	5
Fra brochuren	5
Oplyst om Midttur på dagcenter/hjemmepleje	4
Fra en ven/nabo	2
Hospital	3
Avis	3
Andet	1
2. Hvad er formålet med din rejse?	
Besøg/socialt samvær	13
Ærinde/indkøb	7
Arbejde	2
Behandling	6
Fritidsaktivitet	4
Supplement til handicapordning	2
Andet	3

3. Hvorfor anvender du Midttur frem for anden kollektiv trafik?	
Handicappet/sygdom/kan ikke bruge den kollektive trafik	25
Der er ingen kollektiv trafik	6
Billigere end taxa	3
Andet	3
4. Må jeg spørge til din alder? (35 har svaret og gennemsnitsalderen er 63,8 år)	
30-40	4
41-50	6
51-60	5
61-70	6
71-80	9
81-90	3
91-100	2

Det fremgår,

1. Flertallet havde hørt om Midttur fra kommunen
2. Formålet med brug af Midttur var for de fleste besøg/socialt samvær
3. Formålet med at anvende Midttur frem for ordinær kollektiv trafik var at kunderne efter eget udsagn var handicappede/kan ikke bruge den kollektive trafik primært pga. nedsat mobilitet
4. Gennemsnitlig alder for kunderne var på 63,8 år

Kunderne er mennesker, der af den ene eller anden årsag er afhængig af den kollektive trafik, men som ikke har mulighed for at anvende den ordinære kollektive trafik - for langt størstedelens vedkommende pga. handicap/sygdom, og enkelte fordi den kollektive trafik ikke kører der, hvor kunderne bor.

Man må antage, at Midttur udgør det eneste reelle alternative tilbud om kollektiv trafik for disse borgere, hvis ikke de skal bestille en taxa, eller få venner/familie til at køre for sig. Midttur skal ses som et supplement til den øvrige kollektive trafik, og Midttur er med til at give et tilbud til de, der ikke kan bruge den øvrige kollektive trafik, som køres i Midttrafikens område.

Administrationen har inviteret de 6 kommuner til et møde i november for at drøfte ønsker til udvikling af Midttur-konceptet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-804-17-08

12. Orientering om status for effektivisering af det regionale rutenet

Resumé

Administrationen orienterer om status for arbejdet med effektivisering af det regionale rutenet, herunder arbejdet med at udarbejde forslag til reduktion af afgang på udvalgte ruter.

Region Midtjylland har oplyst, at det er forudsat, at køreplanændringer i 2010 forventes gennemført som et ekstraordinært køreplansskifte i januar 2010. Det fremgår af samarbejdsaftalen mellem Midttrafik, Kommuner og regionen, at køreplanændringer som hovedregel sker ved sommerferiens begyndelse, og at andre terminer skal aftales mellem Midttrafik og bestiller.

Da disse ændringer også kan påvirke den kommunale kørsel, er det vanskeligt at gennemføre et egentligt køreplansskifte til januar 2010. Til gengæld kan eventuelle ændringer i finansierende myndighed eller evt. lukninger af ruter godt gennemføres fra dette tidspunkt.

Sagsfremstilling

./.

På møde mellem Region Midtjylland og Kommunekontaktrådet 29. August 2008 blev det besluttet at udskyde de planlagte besparelser på det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Samtidig blev det besluttet, at der i dialog mellem kommunerne og Region Midtjylland kan ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter til køreplansskiftet i 2009. Endelig blev der nedsat en administrativ styregruppe med deltagelse fra regionen, kommunerne og Midttrafik, der har til opgave at udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer bestillerne har angivet. Gruppens arbejde skal være afsluttet senest 1. april 2009. Referat fra mødet mellem Region Midtjylland og Kommunekontaktrådet 29. august 2008 er vedlagt som bilag. Dags dato er der endnu ikke udarbejdet et kommissorium for styregruppen.

På baggrund heraf har Midttrafik gennemgået passagertællinger fra 2006 med det formål at komme med forslag til enkeltture, der kan nedlægges. Midttrafik har samtidig bedt vognmændene komme med tilsvarende forslag.

Midttrafik har fundet besparelspotentiale i størrelsesorden ca. 5 mio. kr. i helårseffekt på den regionale kørsel. Disse forslag er fremsendt til Region Midtjylland med bemærkning om, at endelig stillingtagen bør afvente resultaterne af den passagertælling, der gennemføres i uge 40 i 2008, ligesom det er foreslået, at forslagene drøftes med berørte vognmænd og kommuner. Desuden har Midttrafik foreslået Region Midtjylland at der gennemføres en høring omkring de konkrete forslag, og at endelig stillingtagen afventer denne høring.

For så vidt angår det samlede besparelseskatalog har Midttrafik spurgt Region Midtjylland, hvornår det forventes effektueret i 2010. Regionen har i e-mail af 30. september 2008 oplyst, at det er forudsat i budgetforliget, at ændringerne sker til januar 2010. Det fremgår dog af samarbejdsaftalen mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland, at køreplanændringer som hovedregel sker til køreplansskifte ved sommerferiens begyndelse. Der kan dog aftales andre terminer mellem bestillere og Midttrafik.

Det er Midttrafiks vurdering, at et ekstraordinært køreplansskifte til januar 2010 – som også må forventes at ville medføre krav til ekstraordinære ændringer i den kommunale kørsel – er fagligt set u hensigtsmæssigt. Dette er begrundet i, at der i forvejen skal lægges ressourcer i arbejdet med at fjerne enkeltture i 2009 og at et ekstraordinært køreplansskifte for regionalbusser i januar 2010 også vil have konsekvenser for den kommunale køreplanlægning.

En ændret finansiering af ruter – f.eks. i form af flytning af udgifter fra region til kommuner, eller en konkret nedlæggelse af ruter, kan dog gennemføres til januar 2010, hvis det er ønsket af bestillerne.

Procesmæssigt er det vigtigt for det videre forløb, at der snarest tages stilling til hvilke løsninger der skal iværksættes i tilknytning til de regionale besparelser. Der skal således tages stilling til om ruterne/dele af ruterne skal nedlægges, skal overtages finansieringsmæssigt af en eller flere kommuner, eller der skal etableres anden form for kørsel. Derfor vil Midttrafik sætte sig i "førersædet", og indkalde kommuner og regionen til fælles møder, hvor planerne i de enkelte kommuner drøftes, med henblik på afklaring af hvilke af ovenstående alternativer der skal iværksættes i forhold til de enkelte tiltag. Samtidig vil Midttrafik lægge vægt på, at de udarbejdede løsningsforslag kommer i høring, så kunder, institutioner m.m. har mulighed for at kommentere løsningerne, inden der træffes endelig beslutning om ændring.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Referat fra mødet mellem Region Midtjylland og Kommunekontaktrådet 29. august 2008

1-25-3-08

13. Meddelelse: ændret ikraftrædelsesdato for Midttrafik takster 2009

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 22. august 2008 besluttede Bestyrelsen, at de nye takster i Midttrafik træder i kraft fra søndag 18. januar 2009. Sædvanligvis træder de nye takster i kollektiv trafik i kraft den 3. søndag i januar måned.

Det er imidlertid aftalt mellem alle trafikelskaberne i Danmark og DSB/Arriva Tog A/S, at datoen for ændringer i taksterne i 2009 skal være den 2. søndag i januar, altså fra søndag 11. januar 2009. Denne aftale er indgået på landsplan i Bus & Tog Takstsamarbejdet og Midttrafik skal overholde aftalen på lige fod med andre trafikelskaber. Midttrafiks dato for takstændring er derfor 11. januar 2009.

1-00-4-08

14. Meddelelse: nyt initiativ til rekruttering af buschauffører i Århus

Sagsfremstilling

Busselskabet Århus Sporveje har igennem de seneste år ændret på rekrutteringsformen i bestræbelserne på at kunne rekruttere tilstrækkelig med nye buschauffører. Den primære rekruttering foregår aktuelt gennem målrettede uddannelses tiltag, hvor nye medarbejdere opnår de nødvendige kompetencer – primært kørekort eller sprog (tyske chauffører). Der rekrutteres fortsat på almindelig vis, dvs. ansættelse af chauffører med de fornødne forudsætninger, men annoncering m.v. medfører ikke et tilstrækkelig antal ansøgere.

I forbindelse med de uddannelsesmæssige tiltag, har Busselskabet haft et godt samarbejde med 3F. Derfor er Busselskabet også gået positivt ind i et projekt foreslået af 3F vedrørende uddannelse af ledige avisbude, som efter Nyhedsavisens lukning står uden forsørgelsesgrundlag.

Aktuelt har der for denne gruppe, primært unge mænd fra østeuropæiske lande, været afholdt et informationsmøde, hvor betingelserne for uddannelsesprojektet blev gennemgået, samtidig med, at Busselskabet orienterede om jobbet som chauffør.

Selve projektet er lavet sammen med Teknisk Skole i Århus og 3F. Det er planen, at deltagerne i projektet skal gennem 3 måneders sprogscole, således at dels "bussprog" og dels "hverdagsprog" kommer på et niveau, så man kan fungere som chauffør. I slutningen af de 3 måneder, vil der blive startet de nødvendige aktiviteter, således at deltagerne forhåbentlig i løbet af yderligere 8 uger kan erhverve kørekort til bus. Undervejs i sprogdelen gennemføres en "stopprøve" for at sikre, at deltagerne når det nødvendige sproglige niveau.

Busselskabet står for rekrutteringen til projektet, hvilket betyder, at deltagerne skal igennem en normal ansættelsessamtale, hvor de personlige kvalifikationer bedømmes. Der forventes 20 deltagere i projektet, og alle vil blive ansat af Busselskabet fra projektets start, og er garanteret fortsat ansættelse, såfremt projektet gennemføres tilfredsstillende. Det er aftalt med 3F, at deltagerne i projektet aflønnes med AMU-godtgørelse i uddannelsesperioden.

Selve uddannelsesforløbet forventes at starte 15. november 2008. Forløber alt planmæssigt skulle deltagerne 5 måneder senere kunne starte på den normale interne uddannelse ved Busselskabet.

1-00-2-08

15. Eventuelt