



midttrafik

**Åben dagsorden
til
mødet i Bestyrelsen i Midttrafik
den 20. april 2007 kl. 13:00
på Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Orientering om den foreløbige plan for køreplanprojekter planlagt til gennemførelse i 2008 og herefter	1
2	Ændrede køre/hviletidsbestemmelser for buschauffører	3
3	Harmonisering af administration af og regler for variabel kørsel	5
4	Udbud af buskørsel i Silkeborg Kommune	8
5	Udmøntning af etableringspuljen	12
6	Økonomirapportering	14
7	Henvendelse fra Trafikforeningen Djursland	16
8	Meddelelse: Udvendig bemaling af busser i kontrakt med Midttrafik	17
9	Eventuelt	18

1-34-75-1-21-07

1. Orientering om den foreløbige plan for køreplanprojekter planlagt til gennemførelse i 2008 og herefter

Resumé

Midttrafik har udarbejdet et foreløbigt katalog over de køreplanprojekter, der på nuværende tidspunkt planlægges/overvejes gennemført i 2008 og herefter. Kataloget sendes til kommunerne og Regionen til gennemgang og supplerings.

Sagsfremstilling

Midttrafik har udarbejdet et foreløbigt katalog over de køreplanprojekter, der på nuværende tidspunkt planlægges/overvejes gennemført i 2008 og herefter. Kataloget består dels af projekter, som er meldt ind i de løbende drøftelser, der har været med kommunerne og regionen, og dels af Midttrafiks egne forslag til projekter. Kataloget eftersendes til bestyrelsen.

Projektkataloget er, samtidig med at det fremsendes til bestyrelsen, udsendt til kommunerne og regionen. Det er fremover hensigten at udsende det foreløbige projektkatalog til kommunerne og Regionen i april måned hvert år.

Kommunerne og Region Midtjylland anmodes om at gennemgå materialet og supplere med eventuelle andre projekter, som de ønsker, at Midttrafik skal arbejde med i 2008 og herefter. Ligeledes anmodes kommunerne og Region Midtjylland om at oplyse, om der er projekter i det foreløbige projektkatalog, der enten ønskes udsat til et senere tidspunkt eller helt skal udgå. Midttrafik opfordrer til, at større ændringer i kørslen så vidt muligt tilrettelægges gennemført samtidig med, at ruterne skal i udbud.

Det er vigtigt, at Midttrafik får overblik over bestillernes ønsker til projekter, således alle projekter kan indgå i den prioritering, som efterfølgende eventuelt må foretages i samråd med kommunerne/Regionen. Kommunerne har fået en svarfrist til den 7. maj 2007.

Midttrafiks bestyrelse behandler det reviderede projektkatalog på mødet den 25. maj 2007 og tager stilling til Midttrafiks arbejdsprogram for trafikplanlægning for 2008.

Herefter skønnes de budgetmæssige konsekvenser for de projekter, som indgår i Midttrafiks arbejdsprogram for 2008, således at evt. konsekvenser for de berørte kommuner og regionen kan indarbejdes i budgetforslaget for 2008. Dette budgetforslag behandles i bestyrelsen den 22. juni 2007. Umiddelbart herefter sendes budgetforslaget til høring i kommunerne og hos Region Midtjylland.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-00-2-07

2. Ændrede køre/hviletidsbestemmelser for buschauffører

Resumé

Fra den 11. april 2007 gælder der nye køre/hviletidsbestemmelser for busruter på 50 km og derover. Det får konsekvenser for busselskabernes tilrettelæggelse af vagtplaner og for trafikselskabernes køreplanlægning.

Sagsfremstilling

EU's bestemmelser for køre- og hviletider gælder for busruter på 50 km. og derover. Efter bestemmelserne skal chaufføren efter 4½ times kørsel holde pause på 45 min. Med "pause" forstås et reelt arbejdsfrit ophold, der ikke må anvendes til andet arbejde og heller ikke til spisepause. De 45 min. kan dog undervejs deles i indtil tre pauser à minimum 15 minutters varighed. Det nye er, at pausen på de 45 minutter fremover kun må deles i to pauser, hvor den første skal være på 15 minutter og den anden på 30 minutter.

./. Reglerne er nærmere beskrevet i bilaget.

Udover nye pauseregler indføres der nye kontrolregler, og for Midttrafik vil konsekvenserne i korte træk være følgende:

1. Køre/hviletiderne skal nu dokumenteres ved de faktiske tider og ikke længere ved de planlagte tider. På flere ruter kører chaufførerne tæt på 4 ½ time før der holdes "EU-pause". Optræder der en forsinkelse fx på grund af et færdselsuheld, kan chaufføren være tvunget til at holde en ikke planlagt pause undervejs på ruten på op til 45 min. i stedet for som nu at køre turen til ende, således at kunderne kan nå frem uden yderligere forsinkelse.
2. De køreplaner, der gælder indtil sommeren 2007 hhv. sommeren 2008, vil i flere tilfælde kun kunne køres ved en omlægning af vagtplanerne. F. eks. udføres en dags kørsel typisk af to chauffører pr. bus. Det kan nu blive nødvendigt at dele kørslen ud over tre chauffører med deraf følgende øgede omkostninger.
3. Både punkt 1 og punkt 2 kan medføre udgåede ture. Under punkt 1 som følge af, at en forsinkelse kan blive øget af, at der skal afholdes større – ikke planlagte – pauser. Under punkt 2, såfremt det ikke er muligt at indlægge en ekstra chaufførvagt.
4. Køreplanerne for alle ruter på 50 km. eller derover skal gennemgås sammen med vognmændene, så det sikres, at de fra næste køreplansskift kan køres under overholdelse af de nye køre/hviletidsbestemmelser.

Som nævnt under "1" vil kunderne i tilfælde af forsinkelse kunne opleve at blive yderligere forsinket undervejs, fordi chaufføren skal holde pause midt på ruten.

Det er i forordningen bestemt, at bestillere af kørslen skal sikre, "at kontraktmæssige køreplaner er i overensstemmelse med forordningen." Trafikselskabet er altså i

forbindelse med køreplanlægningen medansvarlig for, at køre/hviletidsbestemmelserne kan overholdes.

Hos Midttrafik findes – udover 11 X bus ruter – omkring 20 regionale ruter, der er omfattet af EU' s bestemmelser for køre/hviletider.

For at kunne overholde de nye bestemmelser har det indtil nu været nødvendigt at foretage enkelte ændringer i den eksisterende kørsel. F. eks. kan en morgenafgang på rute 952 X, Århus – Ringkøbing, ikke køres indenfor de nye bestemmelser. Det har derfor været nødvendigt at indsætte en ekstra bus. På rute 926 X, Vejle – Thisted, skal et ophold i Vejle om søndagen øges med 6 min., hvorfor afgang fra Vejle bliver 6 min. forsinket på hele turen til Viborg. De korresponderende ruter er derfor bedt om, at afvente den forsinkede bus.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- baggrund for nye køre-hviletidsbestemmelser

1-00-2-07

3. Harmonisering af administration af og regler for variabel kørsel

Resumé

Midttrafiks variable kørsel består af "skal-opgaverne" handicapkørsel og telebetjening samt "kan-opgaverne" patientkørsel for Regionen og kommunal kørsel for Århus, Viborg, Skive og Lemvig kommuner. I 2007 administreres kørslerne efter overgangsordninger, som i store træk er en videreførelse af administrationsformerne i 2006 i de afgivende organisationer. Det foreslås, at der i 2008 skal ske en harmonisering, hvor både kommuner, region, handicaporganisationer og entreprenører skal høres, inden der træffes beslutning.

Sagsfremstilling

Handicapkørsel

I 2007 administreres handicapkørslen i Midttrafik på 4 måder:

1. For interne rejser i Århus Kommune koordinerer Midttrafik kørslerne via IT-systemet Pass
2. For eksterne rejser for Århus Kommune samt rejser for kunderne i det tidligere Århus Amt og det tidligere VAFT (syd) koordinerer Midttrafik kørslerne via IT-systemet Planet.
3. For det tidligere Ringkøbing Amt koordinerer Regionens Sundhedsområde i Holstebro kørslerne via IT-systemet Mobyssoft efter aftale.
4. For Horsens og Hedensted kommune udføres kørslen som "kupon-kørsel", hvor kunderne fra Midttrafik får tilsendt kørselskuponer, som entreprenørerne efterfølgende indsender til afregning hos Midttrafik.

De første måneder hos Midttrafik er for "Planetkørselens" vedkommende præget af opstartsvanskeligheder med hensyn til telefoner og IT-systemer samt fastholdelse af medarbejdere. Der er ansat foreløbigt 2 nye medarbejdere, som er under oplæring. Alt i alt har dette medført større ventetider på telefonerne end ønsket. Samtidigt er der gennemført fælles udbud af kørslen i det tidligere Århus Amt og VAFT(syd), med virkning fra 1. marts 2007, hvor der er sket inddragelse af nye vognmænd. I alt ca. 90 entreprenører med op til 500 vogne til rådighed udfører variabel kørsel i det tidligere Århus Amt og VAFT (syd). I forening har ovenstående medført flere forsinkelser og udeblevne vogne i starten af 2007.

Bl.a. som følge af de forskellige administrationsmåder er der ikke sket en fuldstændig harmonisering af reglerne for handicapkørslen pr. 1. januar 2007.

Administrationen har nedsat en arbejdsgruppe, der skal udarbejde forslag til harmonisering af reglerne for handicapkørsel. Det drejer sig især om:

- Takster. På nuværende tidspunkt bruges de tidligere kommuner som takstzoner, men et mere enkelt, og dermed letforståeligt system kunne bygge på km-baserede takster.

- Rejsegaranti. Der er rejsegaranti i det tidligere Århus Amt, mens der i de øvrige områder er en mere uformel rejsegaranti pr. kulance. Der skal opstilles forslag til en harmoniseret rejsegaranti.
- Lange rejser. Det skal besluttes, hvor langt kunderne kan køre direkte i mindre vogn, og hvornår der anvendes handicapegnet bus/tog til en del af rejsen. Hertil kommer regler for rejser i besøgsregionen – fx i København. Også her bruges de hidtidige kommuner som zoner, og der er ikke sket harmonisering fuldt ud.

Forslaget til regelharmonisering vil blive fremlagt for bestyrelsen på næste møde den 25. maj 2007, og vil forudgående blive fremlagt for kommuner, som finansierer handicapkørslen, samt for DSI, der har udpeget en kontaktgruppe.

Telebetjening.

Der findes pt. telekørsel i 13 af de 19 kommuner samt for Region Midtjylland – efter forskellige koncepter. Videncenter Videbæk udarbejder oversigt over ordningerne, herunder kontraktforhold, bestillingsform, takster og serviceniveau, og fremlægger til næste møde i bestyrelsen den 25. maj 2007 forslag til harmoniseringer, således at Midttrafik kan tilbyde kommunerne et antal forskellige løsningstyper.

IT-plattform

Anvendelse af et IT-system som koordineringsværktøj betyder, at dels Midttrafiks "skal" kørsler handicapkørsel og telebetjening, og dels "kan" kørsler kan udbydes, koordineres, driftsovervåges og afregnes sammen. En IT-plattform giver yderligere mulighed for at inddrage og tilbyde forskellige former for behovsstyret kørsel – såvel fladedækkende som de nuværende VAFTtur og PLUStur, som pt. udføres for 7 af kommunerne, samt teleruter, som betjener en strækning. Volumen af kørslerne er i sagens natur af stor betydning for koordineringsgevinsten, udbudsresultater mv. Jo mere volumen, jo større koordineringspotentiale.

På nuværende tidspunkt anvendes der som tidligere nævnt i Midttrafik 3 IT-systemer til optimering af de individuelle, behovsstyrede kørsler. Administrationen forventer snarest et udspil fra Region Midtjylland, Sundhedsområdet, som er indtrådt i Planet-samarbejdet i Bektra, sammen med Midttrafik, NT og Movia.

Administrationen er endvidere i dialog med Århus Kommune om muligheder for samarbejde om kørselskoordinering. På nuværende tidspunkt koordinerer og afregner Midttrafik skåne- og jobtilskuds-kørsel samt fysioterapi-kørsel for Århus Kommune med handicapkørsel for Århus Kommunes handicapkunders rejser internt i Århus Kommune i IT-systemet Pass. Evt. yderligere kørselsopgaver for Århus Kommune vil enten kunne inddrages i Pass eller i Planet – afhængigt af kørselstype mv.

Al erfaring viser, at "små sikre skridt" er den bedste mulighed for at indføre koordineret kørsel. Afhængigt af ovenstående udarbejdes forslag til anvendelse af IT-systemer i 2008. Den umiddelbare forventning er, at 2 af de nuværende IT-systemer bør videreføres i 2008, og at de evt. nye kørselsopgaver inddrages heri.

Handicapkørslen og evt. telebetjening i Horsens og Hedensted kommuner foreslås inddraget i koordineringen i Planet efter forudgående dialog med de involverede kommuner. Forslag om koordinering af handicapkørsel mv. for det tidligere Ringkøbing Amt vil afhænge af Region Midtjyllands udspil.

Økonomi

Økonomisk overslag vil blive udarbejdet med alternativer for turantal og kørselstyper til næste bestyrelsesmøde d. 25. maj 2007, således at forslaget kan indgå i det budgetforslag, der skal fremlægges for bestyrelsen på det efterfølgende møde i juni.

Direktøren indstiller,

- at** forslagene sideløbende fremlægges for kommuner, region, DSI og kontaktgruppe for entreprenørerne.
- at** der til bestyrelsesmødet 25. maj 2007 fremlægges forslag til:
- Regelharmonisering for handicapkørslen
 - Harmonisering af telebetjening
 - Hvilke kørsler, der foreslås koordineret i hvilket IT-system
 - Økonomisk overslag for handicapkørsel i 2008

1-23-4-201-2-07

4. Udbud af buskørsel i Silkeborg Kommune

Resumé

Den nuværende kontrakt om buskørslen i Silkeborg udløber den 1. december 2007. Der skal tages stilling til vilkårene i udbudet.

Sagsfremstilling

Den nuværende kontrakt med Arriva om buskørsel i Silkeborg blev i begyndelsen af 2007 forlænget frem til den 1. december 2007.

Udbudsmateriale for perioden efter den 1. december 2007 er under udarbejdelse. Silkeborg kommune har været inddraget i arbejdet og har tilsluttet sig hovedtrækkene i udbudet. Fra udbudsmaterialet skal følgende fremhæves:

Udbudets omfang

Kontrakten omfatter kørsel i Silkeborg by med 18 busser samt kørsel med 7 busser i oplandet i den tidligere Silkeborg Kommune. Det årlige timetal udgør ca. 83.000 køreplantimer. Kørselsomfanget er - efter ønske fra Silkeborg Kommune - reduceret med ca. 2.000 køreplantimer pr. år i forhold til nuværende køreplan. Den årlige betaling til busselskabet andrager nu ca. 35. mio. kr.

Kontraktform

Udbud gennemføres med udgangspunkt i A-kontrakten udarbejdet af den tidligere Amdsrådsforening.

Pakkeopdeling

Kørslen udbydes således:

- Pakke 1 med 18 busser der alene kører i selve byen.
- Pakke 2 med 7 busser der kører både i byen og i oplandet.

Herudover er der mulighed for, at give kombinationstilbud på begge pakker.

Kontraktlængde

6½ år fra december 2007 til sommerkøreplansskiftet i 2014 og med mulighed for forlængelse. Det er en normal kontraktlængde. Midttrafik kan ensidigt forlænge kontrakten med 1 år. Efter aftale mellem parterne kan kontrakten forlænges med yderligere 1 år.

Krav til busalder.

I den nuværende kontrakt er bybussernes maksimalt tilladte alder 12 år. Dette krav skærpes til 10 år for busserne i pakke 1, og det er i pakke 1 et krav, at der ved busudskiftning indsættes fabriksnye busser. For reservebusserne i pakke 1 skærpes

alderskravene tilsvarende fra 14 til 12 år. Baggrunden for skærpelsen er, at bybusserne i Silkeborg kører meget pr. bus og derfor også slides meget.

For busserne i pakke 2 er den maksimalt tilladte alder uændret 12 år.

Busovertagelse.

Det er et vilkår i den nuværende kontrakt, at de nuværende busser skal overtages af vindende vognmand. Samme bestemmelse anføres i det nye udbud.

Bussernes farve.

Busserne er nu gule med hvid front og en hvid trekant forrest på siderne.

I udbudsmaterialet anføres, at overtagne busser kan køre videre med nuværende farve. Hvis det senere besluttes, at fremskynde ændringen til gult på hele bussen, kan Midttrafik kræve det mod betaling af omkostningerne hertil.

Ved busudskiftning skal den indsatte bus været malet i Midttrafiks bybusgule farve. Dette gælder både for busserne i pakke 1 og pakke 2.

Emissioner

Det forventes, at lovgivningen fra den 1. oktober 2009 kræver, at nye busser opfylder Euro V kravene. Der er allerede nu nye busser på markedet som kan opfylde disse krav. I pakke 1, hvor der kræves fabriksnye busser ved busudskiftning, kræves EURO V derfor overholdt fra kontraktstart. I pakke 2 kræves Euro IV kravene opfyldt for indskiftede busser.

Incitamenter

Der indgår ikke særlige incitamentsbestemmelser i dette udbud.

I Silkeborg har der tidligere været en incitamentskontrakt, således at vognmanden fik 15% af den i Silkeborg Kommune bogførte billetindtægt. Denne kontrakt blev ændret til en ikke-incitamentskontrakt fra 1. januar 2007, idet indtægterne i Silkeborg Kommune nu også omfatter indtægter fra buskørsel i de øvrige sammenlagte kommuner. Ved indførelse af incitament skal der være stor sikkerhed om beregningsgrundlaget og med historiske data således, at vognmanden ved tilbudsgivningen ved, hvad han kan lægge til grund. Ellers er der risiko for, at vognmanden vil tillægge en risikopræmie og dermed fordyre tilbudet. Det er i øvrigt vurderingen, at den tidligere incitamentsordning i Silkeborg ikke helt har haft de ønskede effekter.

Administrationen vil fortsat undersøge muligheden for særlige incitamentsbestemmelser ved fremtidige udbud.

Tildelingskriterier

Midttrafik vil vælge den økonomisk mest fordelagtige kombination af tilbud på de to pakker og på kombinationspakken. I dette valg vil der blive lagt vægt på

- Pris
- Kvalitet af drift
- Kvalitet af busmateriel

De præcise tildelingskriterier er under udarbejdelse. Her anføres eksempler på forhold, som kan indgå:

Ved kvalitet af drift lægges vægt på:

- Vognmandens tidligere leverede kvalitet
- Vognmandens arbejdsmiljø
- Vognmandens vedligeholdelse af busserne
- Vognmandens uddannelse af buschauffører
- Vognmandens miljøhensyn (bortset fra busemissioner)

Ved kvalitet af busmateriel lægges vægt på:

- Alder af buspark
- Antal siddepladser, indretning, design og komfort
- Bussernes emissioner
- Reservekapacitet

Den præcise vægtning af de forskellige kriterier vil blive fastlagt i forbindelse med færdiggørelse af udbudsmaterialet. Der vil blive lagt størst vægt på pris.

De nævnte tildelingskriterier er kendte i branchen og har bl.a. været anvendt ved de seneste udbud i NT. Det bemærkes, at der i det tidligere Århus Amts 4. udbud, som Midttrafiks bestyrelse tog stilling til i januar 2007, alene blev lagt vægt på pris, hvis kontraktkravene i øvrigt var overholdt.

Tidsplan:

- Udbudsmateriale offentliggøres ultimo april 2007
- Tilbudsfrist den 21. juni 2007
- Midttrafiks bestyrelse orienteres om valg af vognmand på bestyrelsesmødet den 17. august 2007
- Kørselsstart søndag den 2. december 2007

Fra tildeling af kørsel har vognmanden et omfattende arbejde med forberedelse af kørslen. Der skal etableres faciliteter for personale og busser samt værksted, personale skal overdrages/ ansættes, busser skal overdrages/købes m.m.m.

Der afholdes ikke bestyrelsesmøde i juli 2007. Derfor foreslås det, at formandsskabet bemyndiges til at træffe beslutning om valg af tilbudsgiver straks efter, at de modtagne tilbud er evalueret i henhold til tildelingskriterierne.

Direktøren indstiller,

at kørslen udbydes som anført i dagsordenen

at formandskabet bemyndiges til at træffe beslutning om tildeling af kørsel

1-00-2-07

5. Udmøntning af etableringspuljen

Resumé

Midttrafiks budget for 2007 indeholder en etableringspulje på 10 mio. kr. til dækning af særlige omkostninger i forbindelse med etableringen af Midttrafik. Det foreslås nu, at hele puljen på 10 mio. kr. udmøntes til dette formål.

Sagsfremstilling

På mødet 26. august 2006 i den foreløbige bestyrelse blev der truffet beslutning om at reducere Midttrafiks administrationsbudget for 2007 med 10% svarende til ca. 10 mio. kr., som dog blev tilbageført som en etableringspulje. Puljen skulle dække særlige omkostninger forbundet med etablering af Midttrafik, herunder fx anskaffelse og implementering af IT-systemer, ekstra tællinger i forbindelse med indtægtsfordelingsmodel, konsulenthjælp og særlig informations- og markedsføringsindsats i opstartsperioden.

På mødet blev der desuden truffet beslutning om, at Midttrafiks administration i løbet af 1. kvartal 2007 skulle fremsætte forslag til udmøntning af etableringspuljen. På bestyrelsesmødet 26. januar 2007 blev der truffet beslutning om at udmønte 4 mio. kr. af de 10 mio. til udgifter til særligt konsolidering af IT-systemer, der skal understøtte Midttrafiks opgavevaretagelse.

Administrationen kan ikke på nuværende tidspunkt give en præcis vurdering af, til hvilket formål resten af etableringspulje evt. skal anvendes. Det vurderes, at omkostninger relateret til etableringsformål i 2007 vil beløbe sig til ca. 10 mio. kr. Herved forstås omkostninger, som skyldes etableringen af den nye organisation, og som ikke vil komme igen i efterfølgende år. Udgifter til harmonisering og nødvendig fornyelse af de oprindelige organisationers IT-systemer, vil komme til at lægge beslag på en stor del af den samlede etableringspulje. Andre etableringsudgifter vil være ekstraordinære udgifter til indtægtsdeling og passagertællinger, udgifter til information og udgifter til harmonisering af takst- og billetsystemerne.

På bestyrelsesmødet 22. juni 2007 vil der blive fremlagt forslag til budget for 2008. I den forbindelse vil der igen skulle tages stilling til etableringspuljen, idet det i beslutningen i den foreløbige bestyrelse 26. august 2006 indgår, at der i forbindelse med budgetlægningen for 2008 skal tages stilling til hvordan etableringspuljen udfases.

Direktøren indstiller,

- at** administrationen bemyndiges til at anvende etableringspuljen på 10 mio. kr. i løbet af 2007.
- at** der efter 2007 fremlægges regnskab for etableringspuljens anvendelse
- at** der i forbindelse med budgetforslag for 2008 fremlægges forslag til udfasning af etableringspuljen.

1-00-2-07

6. Økonomirapportering

Resumé

På baggrund af den foreløbige bestyrelses møde den 26. oktober 2006 er der udarbejdet vedlagte forslag til en skabelon for den fremtidige, periodiske økonomiafreportering for Midttrafik.

I sagsfremstillingen er der desuden nogle forslag til det fremtidige indhold af afreporteringen, som bestyrelsen anmodes om at forholde sig til.

Sagsfremstilling

./. Som led i bestyrelsens varetagelse af den overordnede opfølgning på økonomi og aktivitet i Midttrafik, er der vedlagt et forslag til en skabelon for en kvartårlig afreportering.

Det her vedlagte udkast til en afreporteringsskabelon er således primært tænkt som et forslag til, hvad afreporteringen fremover skal indeholde af oplysninger, herunder detaljeringsgraden, frem for indholdsmæssig afreportering pr. 1. kvartal 2007.

Den foreslåede afreportering vil for 2007's vedkommende være koncentreret om økonomisiden med supplerende oplysninger omkring aktiviteten, i det omfang det giver mening og er muligt med en kvartårlig afreportering på aktivitetssiden.

Fra 2008 vil afreporteringen blive suppleret med en løbende opfølgning på servicemål. Her foreslås mål vedrørende rettidighed, udgåede ture, kundehenvendelser m.v.

Skabelonen er opbygget således, at der på forsiden anføres hovedtal og nøgletal for økonomien og aktiviteten for Midttrafik under ét.

Herefter vises de økonomiske hovedposter fordelt på Midttrafiks primære opgaver, så som bustrafik, togtrafik, handicapkørsel samt administration og fællesaktiviteter.

Disse enkeltområder gennemgås dernæst mere detaljeret og kommenteret.

Det er hensigten, at afreporteringen - uden yderligere behov for kommentarer m.v. - kan give bestyrelsen et indtryk af status for Midttrafiks økonomi og aktivitet. Heri ligger, at specielle problemområder eller andre emner af væsentlig betydning for økonomien, vil blive beskrevet i selve afreporteringen.

I den vedlagte skabelon til afreportering er der primært angivet data for økonomisiden, mens der på overskriftsniveau er angivet forslag til kommende aktivitetstal m.v.

Det skal desuden foreslås, at afrapporteringen – foruden den viste standardafrapportering - fremover lejlighedsvis også vil kunne indeholde mindre analyser af udvalgte emner af relevans for aktivitets- og økonomistyringen i Midttrafik.

Det kan for eksempel være opfølgning på overenskomstforhandlinger, sammenlignende statistik mellem de enkelte trafikskaber, særlig fokus på selvfinansierungsgraden på enkeltruter, ny lovgivning omkring f.eks. dieselafgifter, nye leasingregler m.v.

Herudover foreslås standardskabelonen suppleret med en kort oversigt over væsentlige begivenheder i Midttrafik siden sidste kvartalsrapport. Det kan f.eks. være resultatet af større udbudprojekter m.v.

Det er tidligere besluttet, at økonomiafrapporteringen skal foretages kvartalsvist. I den forbindelse vil der være en tidsmæssig forskydning på 1½ til 2 måneder. Det skyldes en kombination af dels bogføringstidspunkterne for (primært) indtægterne, dels de aftalte tidspunkter for bestyrelsesmøderne.

For at tage højde herfor, skal det foreslås, at afrapporteringen for 1. kvartal 2007 forelægges bestyrelsen på dennes møde i maj; afrapportering for 2. kvartal forelægges på bestyrelsesmødet i august og for 3. kvartal på bestyrelsesmødet i november.

Afrapporteringen for 4. kvartal vil tidsmæssigt være sammenfaldende med den endelige regnskabsaflæggelse.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen godkender skabelonen for afrapporteringen med de skitserede foreslåede udvidelser
- at** afrapporteringen udarbejdes kvartalsvis og drøftes på de foreslåede bestyrelsesmøder.

Bilag

- status på økonomi og aktivitet pr. 1. kvartal 2007

1-00-2-07

7. Henvendelse fra Trafikforeningen Djursland

Resumé

Midttrafik har modtaget en henvendelse fra Trafikforeningen Djursland. Trafikforeningen ønsker et møde med bestyrelsen.

Sagsfremstilling

./. Midttrafik har modtaget vedlagte henvendelse fra Trafikforeningen Djursland. I henvendelsen henviser Trafikforeningen Djursland til et tidligere fremsendt brev til Midttrafik. Administrationen kan konstatere, at den ikke har modtaget det tidligere fremsendte brev. Administrationen har derfor kontaktet Trafikforeningen Djursland og bedt om at få sendt det omtalte materiale med Trafikforeningens visioner.

Administrationen vil behandle henvendelsen og visionerne med henblik på senere fremlæggelse for bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Trafikforeningen Djursland - henvendelse til bestyrelsen

1-00-2-07

8. Meddelelse: Udvendig bemaling af busser i kontrakt med Midttrafik.

Midttrafiks bestyrelse har truffet beslutning om, at bybusserne fremover skal være gule over hele bussen og at øvrige busser skal være blå over hele bussen.

Det er ikke noget, der skal ske på en gang, men i takt med at der sker udskiftning af busser.

I nye udbud vil det normale blive, at busser, der overtages ved kontraktstart, kan bibeholde den hidtidige farve, og at øvrige busser fra kontraktstart skal være malet i Midttrafiks farve. Dette gælder uanset om de øvrige busser er fabriksnye eller brugte.

De nuværende kontrakter er meget forskellige, og Midttrafik vil selvsagt respektere de gældende kontraktvilkår.

I en del af de nuværende kontrakter er det vognmanden, der bestemmer busfarven. Dette gælder til kontraktens udløb. Midttrafik skal dog henstille, at nye busser og busser, der af andre grunde skal males, bliver malet i Midttrafiks farver. Midttrafik forudsætter, at det ikke medfører merudgifter.

I andre kontrakter er det Midttrafik, der fastlægger busfarven. Her erstattes det nuværende krav til farve af Midttrafiks nye farver. Også her forudsætter Midttrafik, at dette ikke medfører merudgifter.

I nogle kontrakter er reglen, at alle busser skal være malet i samme farve og at vognmanden bestemmer hvilken farve. I denne situation accepterer Midttrafik selvsagt, at der er i en periode, er busser med den hidtidige farve og busser med Midttrafiks farve.

Midttrafik vil hurtigst muligt lave specifikationer med farvekoder og logoplacering m.m.

Der kan i enkelte tilfælde være tvivl om en bus skal males gul som bybus eller blå.

1-00-2-07

9. Eventuelt.