



midttrafik

Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

21. december 2007 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet	1
2	Status for gennemgangen af det regionale rutenet med henblik på besparelser og effektiviseringer	8
3	Økonomirapportering 3. kvartal 2007	10
4	Opdateret driftsbudget 2008	12
5	Kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik	14
6	Høring af forslag til standard-samarbejdsaftale mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland	15
7	Evaluering af bestyrelsesarbejdet i Midttrafik	17
8	Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed	18
9	Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik i Region Midtjylland.	20
10	Harmonisering af forholdene omkring buskort til skoleelever	22
11	Udbud af billetmaskiner i bybusserne i Århus Kommune.	24
12	Meddelelse: Omorganisering af privatbanerne under Midttrafik	25
13	Meddelelse: Samdrift af Odderbanen og Grenaabanen	26
14	Eventuelt	27

1-25-5-07

1. Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet

Resumé

Midttrafik har udarbejdet en business case, som belyser en række forhold ved Midttrafiks mulige fulde tilslutning til rejsekortprojektet. Særligt de økonomiske konsekvenser er nærmere belyst. Der er i det følgende givet et kortere resume af business casen. Der er endvidere skitseret en strategiplan for Midttrafiks tilslutning til rejsekortet.

Sagsfremstilling

Midttrafiks Bestyrelse har på møderne i juni og september 2007 drøftet Midttrafiks mulige tilslutning til rejsekortprojektet.

Midttrafiks Repræsentantskab har endvidere haft en temadrøftelse om spørgsmålet på - mødet i oktober 2007.

- ./ Midttrafik har, i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, udarbejdet en business case, som beskriver særligt de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Business casen vedr. fuldt tilslutning til rejsekortprojektet vedlægges.

Der er nedenfor givet et resume af de centrale elementer i business casen og et forslag til en strategiplan for Midttrafiks tilslutning til rejsekortet.

Baggrund for business casen.

Investering i rejsekortprojektet skal for Midttrafik betragtes som et reinvesteringsprojekt.

Baggrunden er, at det eksisterende udstyr er gammelt, utidssvarende, nedslidt og vedligeholdelseskrævende. Der er endvidere konstateret begyndende problemer med at skaffe reservedele. Et problem er endvidere, at der er uens udstyr rundt omkring i Midttrafik, hvilket blandt andet er problematisk i forhold til den prioriterede harmonisering mellem Midttrafiks takstområder. Hertil kommer, at det eksisterende mekanisk baserede udstyr ikke kan honorere tidssvarende krav til eksempelvis kundevenlighed og dataopsamling.

Midttrafik har allerede aktier i rejsekortprojektet på grund af overtagne aktier fra VAT. Midttrafiks nuværende engagement omfatter den del af Vejle Amt, som er optaget i Region Midtjylland, svarende til 40 % af Vejle Amts Trafikselskabs område.

I december 2007 er der i alt indbetalt ca. 7 mio. kr. til Rejsekort A/S som konsekvens af de forpligtigelser, som knytter sig til Midttrafiks andel af VAT.

Der udestår en beslutning for bestyrelsen om, hvorvidt Midttrafik skal foretage en tilslutning til Rejsekortprojektet gældende for hele Midttrafiks område.

Trafikselskaberne uden for Sjælland skal efter de gældende tidsterminer give melding om mulig fuld tilslutning til Rejsekortprojektet inden 1. marts 2008. I givet fald kan der undgås en merudgift på 20 % vedrørende indkøb af hardware til Rejsekortet, svarende til ca. 20 mio. kr.

Rejsekortet – store fordele for passager og trafikselskaber:

Rejsekortet er en elektronisk billet (plastickort), som potentielt kan anvendes i den samlede kollektive trafik i Danmark. Det er et grundlæggende princip, at der skal betales en pris beregnet fra punkt til punkt, men i en længere overgangsperiode vil prisberegningen til stadighed være baseret på zoneprincippet af hensyn til stabiliteten for både kundepri- ser og trafikselskaberne provenu.

Kortet er et kontaktløst elektronisk kort, hvor den rejsende checker ind ved første på- stigning af bus eller tog og checker ud ved sidste udstigning. Rejsekortet beregner selv prisen for rejsen, som trækkes fra et tidligere indbetalt beløb på passagerens kort. Kun- den behøver ikke selv at have kendskab til indviklede takst- og zonesystemer, og kortet vil altid være klar til brug. Kortet kan bruges uden videre på tværs af trafikselskabs- grænser, men kun såfremt selskaberne på begge sider af grænsen er tilsluttet.

Der indgår et kontantbilletløsning i rejsekortprojektet. Kontantbilletsystemet er tiltænkt enkeltrejser, for passagerer, der ikke har Rejsekort. I en overgangsperiode forventes det, at kontantbilletløsningen er baseret på det nuværende regionale takstsystem. På sigt vil der blive indført et nyt landsdækkende takstsystem for kontantbilletter parallelt med rejsekortet.

Med rejsekortet vil de nuværende billet- og korttyper forsvinde i takt med, at Rejsekor- tet introduceres. Det skal i Midttrafik nærmere overvejes, hvilke produkter som evt. skal bibeholdes i første omgang - eksempelvis skolekort - og i hvilken takt udfasningen skal foregå. Der er også behov for en nærmere diskussion og afklaring af hvilke og hvor mange busser, der skal installeres rejsekortudstyr i.

Rejsekortet indebærer en række meget væsentlige fordele for trafikselskabet, som angivet herunder:

- en mulig omsætningseffekt på mellem 0 og 3 % af den del af omsætningen der forventes at gå over på rejsekortet. Årsagen er en mulig passagertilvækst som følge af, at den kollektive trafik generelt opleves som mere tilgængelig.
- en minimering af snyd med rejsehjemler
- mindre billetteringstid som i nogen grad kan betyde mindre samlet køretid (For bybusserne i Århus, hvor der aktuelt ikke er billettering ved indstigning, er der omvendt behov for at afklare, hvordan brugen af rejsekortet i mindst muligt omfang vil indebære forsinkelser i forhold til i dag).
- kendskabet til datagrundlaget for bussernes kørsel (planlægningsgrundlag), rej- semønstre, kundetyper og lignende vil blive stærkt forbedret
- en øget selvbetjening i busserne
- færre penge hos chaufførerne
- vedligehold og udvikling af systemet sker centralt
- indtægtsfordelingen sker fra centralt back-office systemer
- bedre markedsføringsmuligheder på baggrund af mere detaljerede passagerop- lysninger
- Bevarelse af Bus & Tog takst- og billetsamarbejdet

Der er i business casen undersøgt funktionalitet og pris for et alternativt kortbaseret system (konkret Sydtrafiks eksisterende kort-system). Konklusionen er, at selv om et sådant alternativt system umiddelbart vil være væsentlig billigere for Midttrafik på driftssiden - og lidt billigere på investeringssiden – kan et sådant system ikke anbefales. Det skyldes – ud over særlige projektsikkerheder ved alternativet – at dette har en række meget kritiske mangler i forhold til rejsekortprojektet. Forhold vedrørende økonomi, tidshorisont, projektsikkerhed, kundehensyn m.v. peger entydigt i retning af, at ved forudsat investering i et moderne elektronisk kortbaseret kort-system, så er der reelt intet alternativ til Rejsekortet.

Fra statslig side er der et klart ønske om at fremme rejsekortprojektet, hvilket eksempelvis kommer til udtryk i lov om trafikkselskaber samt i regeringsgrundlaget fra februar 2005.

Rejsekort A/S

Rejsekortprojektet er organisatorisk forankret i Rejsekort A/S, som ejes af følgende aktionærer (dec. 2007): Movia (32,8 pct.), DSB (49,6 pct.), ØSS (8,7 pct.), Midttrafik (1,4 pct.), Sydtrafik (2,1) og NT (5,5 pct.). Aktieposternes størrelse afspejler trafikkselskabers størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal. Den lille aktiepost for Midttrafik og Sydtrafik skyldes, at Midttrafik og Sydtrafik indtil videre kun indgår med andele svarende til det gamle Vejle Amts Trafikkselskab.

Der er i business casen nærmere redegjort for det relevante aftalegrundlag for rejsekort A/S, både for så vidt angår rettigheder og forpligtigelser aktionærerne imellem som forholdet mellem Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet (East-West).

Økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Det er i business casen forudsat at der skal installeres rejsekortudstyr i alle kontraktbusser, undtagen for de i alt 248 ruter, der er defineret som rabatruiter. På dette grundlag er det beregningsmæssigt forudsat, at der skal installeres fast udstyr i 1.010 busser i Midttrafik, inklusiv reservebusser. I skønnet indgår 294 bybusser, 469 regionale busser og 146 lokale busser samt et tillæg på ca. 10 pct. vedrørende reservebusser. Hertil kommer udstyr til lokalbanerne, udstyr til garageanlæg og til kontrolpersonalet, samt salgsudstyr.

Der er i business casen opregnet de forskellige typer af relevante udgifter og indtægter, som Midttrafiks fulde tilslutning til Rejsekortprojektet skønnes at indebære.

I nedenstående tabel 1 er vist en oversigt over de samlede udgifter og indtægter, fordelt på udgifts- og indtægtstyper. Overslaget er inklusiv de økonomiske forpligtigelser, som Midttrafik har overtaget fra VAT.

Tabel 1. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet – fuld kontantbetaling. (mio. kr.)

(2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	Årligt efter 2012
Aktiekapital (6.1.1)	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lånekapital (6.1.2)	0,0	51,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Køb af rejsekortudstyr (6.1.3)	20,1	77,6	0,0	5,2	0,0	0,0
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter (6.1.4)	0,0	2,6	16,7	28,4	29,3	29,3
Distributionsafgifter og distributionshonorarer (6.1.5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Omsætningseffekter (6.1.6)	0,0	0,0	0- -10,1	0- -12,1	0- -14,1	0- -15,1
Øvrige udgifter og indtægter (6.1.7)	5,0	15,1	10,5	-5,3	-10,8	-13,3
I alt	58,5	146,9	17,2- 27,2	16,3- 28,3	4,4- 18,5	0,9- 16,0

Note: Parenteser i første kolonne henviser til afsnitsnumre i selve business casen * svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2012.

Der henvises nærmere til selve business casen for en forklaring af de enkelte punkter/udgiftstyper. De angivne beløb svarer til den samlede likviditetsbelastning, som vil være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant. På grund af den store likviditetsbelastning særligt i 2008 og 2009 forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer en del af rejsekortudgiften.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet tilsagn om at, at trafikelskaberne har mulighed for at optage lån i forbindelse med deres deltagelse i Rejsekort A/S.

I tabel 2 er vist de faktiske årlige udgifter til kontantbetaling samt ydelsesbetaling på optagne lån til udgifter vedrørende aktiekapital, lånekapital, køb af rejsekortudstyr og den del af "øvrige udgifter og indtægter" som falder i perioden til og med 2010. Der forudsættes beregningsmæssigt en lånefinansiering, hvor Midttrafik vælger et lån med afdragsfrihed frem til medio 2012, og hvor lånet efterfølgende tilbagebetales over 15 år.

I tabellen er endvidere indregnet effekten af, at Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen med påløbne renter fra medio 2012 samt en forudsætning om, at Midttrafiks erhvervede aktier i Rejsekort A/S fra og med 2017 giver et årligt afkast på 5 pct.

Tabel 2. Årsfordelt samlet likviditetsbehov ved tilslutning til rejsekortprojektet – delvis lånefinansiering. (mio. kr.).

(2007-priser)	2008	2009	2010	2011	2012	I alt efter 2012*
	0,0	2,6	6,7- 16,7	11,1- 23,1	10,7- 24,8	181,8- 377,9

*Beregningen omfatter perioden til og med 2025.

Som det fremgår af tabel 2 indebærer rejsekortprojektet meget betydelige udgifter for Midttrafik, og som konsekvens heraf også for Midttrafiks bestillere. Den væsentlige udgift bør dog vurderes på baggrund af det meget betydelige investeringsefterslæb på området som følger af mangelfulde investeringer over en længere årrække.

I business casen er anført et foreløbigt skøn over de relative likviditetsmæssige konsekvenser, som rejsekortet vil indebære for Midttrafiks enkelte bestillere (jf. tabel 10 i business casen).

Selvom Rejsekortet koster mange penge for det enkelte trafikselskab vil det også indebære et tigerspring i forhold til mulig kundeservice, trafikselskabssamarbejde, planlægning og økonomistyring m.v.

Endelig skal det nævnes, at Rejsekortet allerede har en så væsentlig tilslutning bag sig i aktionærkredsen og en så klar placering i den statslige trafikpolitik, at det er endog meget vanskeligt at se hvilket alternativ Midttrafik har til at investere i Rejsekortet.

Sat på spidsen kan det siges, at Rejsekortet vil blive de facto standarden for større danske trafikselskaber, som ønsker et moderne elektronisk billetteringssystem.

Af de angivne grunde anbefales det, at Midttrafiks bestyrelse træffer beslutning om fuld deltagelse i rejsekortprojektet i henhold til nedenstående tidsplan.

Strategiplan for Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

Det er vigtigt, at der foreligger en klar strategi for inddragelse af kommunerne og Regionen,

som skal finansiere Midttrafiks mulige deltagelse i Rejsekortet.

Administrationen foreslår følgende tidsplan og indhold for det videre forløb:

- Den endelige business case præsenteres i Midttrafiks bestyrelse 21. december 2007
- Herefter udsendes business casen til høring blandt kommunerne og i regionen. Høringsfristen er den 10. februar 2008.
- Midttrafiks direktør præsenterer rejsekortet for kommunaldirektørerne på et møde medio januar 2008. Midttrafiks bestyrelsesformand præsenterer i februar 2008 rejsekortet overfor KKR, dvs. for borgmestrene og regionsrådsformanden.

Bestyrelsen i Midttrafik

21. december 2007

- Forud for kommunernes høringsfrist inviteres kommunerne administrative medarbejdere til spørge- og debatmøder med Midttrafik og med repræsentanter for Rejsekort A/S
- Midttrafiks bestyrelse træffer beslutning 29. februar 2008, om hvor vidt der skal foretages fuld tilslutning til rejsekortet

Midttrafiks administration står igennem hele processen til rådighed med den supplerende information m.v., som måtte være ønskelig.

Det bemærkes, at der aktuelt er en tilbagemeldingsfrist fra Midttrafik til Rejsekort A/S pr. 1. marts 2008. Rejsekort A/S arbejder dog aktuelt på at få skubbet denne frist nogle måneder frem i tiden.

Den angivne tidsplan afviger fra det, der blev orienteret om på Repræsentantskabsmødet 26. oktober 2007, idet Midttrafik ikke har kunnet få endeligt tilsagn fra Rejsekortet A/S om, at vi kan vente med tilmelding til 2. kvartal 2008.

Hvis det lykkes for Rejsekortet at få fremrykket tilbagemeldingsfristen, tilpasses tidsplanen, så høringsfristen for kommunerne og bestyrelsens efterfølgende behandling udskydes.

Det er væsentligt, at bestyrelsen træffer sin endelige beslutning inden for tidsfristen. Det skyldes, at Midttrafik hermed kan undgå en merudgift på ca. 20 pct. af den del af den samlede rejsekortudgift som vedrører selve rejsekortudstyret i busser m.v., svarende til ca. 20 mio. Kr.

Såfremt Midttrafiks bestyrelse træffer beslutning om deltagelse i Rejsekortet, skal Midttrafik og Rejsekort A/S nærmere aftale tidsplanen for den faktiske ibrugtagning af Rejsekortet i Midttrafiks busser og tog, herunder nærmere aftale udstyrstyper og udstyrmængder. Den officielle tidsplan forudsætter, at dette kan ske i 2. halvdel af 2008. Der vurderes at være behov for en revision af den eksisterende tidsplan, herunder det forudsatte tidspunkt for udrulning og ibrugtagning, som efter den gældende plan ligger i 2. halvår af 2009. Det skønnes endvidere, at en sådan revision antagelig vil indebære, at udrulning og ibrugtagning i Jylland udskydes til 2010. Det skyldes dels at den eksisterende tidsplan for Jylland - uden hele Sydtrafik og Midttrafik - allerede er under et vist pres, samt at dette pres kun vil blive større hvis udrulningen i Jylland også skal omfatte Midttrafik og Sydtrafik.

- ./. Afslutningsvis bemærkes, at der på repræsentantskabsmødet i oktober 2007 er rejst nogle spørgsmål vedrørende rejsekortprojektet, som efterfølgende er afklaret af Midttrafiks administration i samarbejde med Rejsekort A/S. Det kan i relation hertil kort anføres, at 1) dankort og andre eksisterende kort ikke kan bruges af tekniske og kontraktmæssige årsager, at 2) scannerne købes på en kontrakt om funktionen, så det er leverandørens ansvar, at det til en given tid er teknisk tidssvarende, samt 3) at Rejsekort A/S er et aktieselskab, der er dannet for at sikre kompetent udbud og kontraktadministration, det indbyrdes forhold mellem aktionærene styres med en aktionæroverenskomst og kontraktformen overholder alle EU-regler. Der er udarbejdet et selvstændigt notat med uddybende svar på Repræsentantskabets spørgsmål vedr. Rejsekortet, som vedlægges som bilag.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen drøfter rejsekortprojektet, herunder business casen
- at** Midttrafik sender den vedlagte business case i høring hos kommunerne og regionen med en opfordring til tilslutning. Kommunerne og Regionen bedes melde tilbage senest 10. februar 2008. Kommunerne og Regionen bedes som en del af høringen vurdere behovet for rejsekortudstyrede busser i deres eget område.
- at** Midttrafik på møder med bestillerne informerer om og drøfter Rejsekortprojektet som angivet i aktivitetsplanen

Bilag

- Business casen vedr. fuldtilslutning til rejsekortprojektet
- notat med uddybende svar på Repræsentantskabets spørgsmål vedr. Rejsekortet

1-30-75-24-07

2. Status for gennemgangen af det regionale rutenet med henblik på besparelser og effektiviseringer

Resumé

Region Midtjylland har bedt Midttrafik om at gennemgå det regionale rutenet med henblik på at finde besparelser og effektiviseringer i 2008.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på mødet 26. oktober 2007 orienteret om, at Region Midtjylland ifølge budgetforliget skal finde besparelser på det kollektive trafikrutenet for ca. 7 mio kr. i 2008.

De konkrete årsager til besparelsen er bl.a. den kommende manglende kompensation for omlægning af energiafgifterne, som gør at regionen her vil mangle ca. 16 mio. kr. På nuværende tidspunkt vurderer Danske Regioner dog, at merudgifterne hertil først vil slå igennem i 2009. Hertil kommer ikke-budgetterede ekstra udgifter til bus/tog samarbejdet på ca. 6-8 mio. kr. pr. år.

Midttrafik har ud fra det præsenterede idékatalog udarbejdet en anbefaling af konkrete forslag til effektiviseringer i forhold til budget 2008, der tog udgangspunkt i en faglig vurdering med tre valgmuligheder:

- Muligheden for at overdrage ruter til kommuner, fordi de stort set kun løser lokale transportbehov.
- At spare på enkelte ruter med færrest kunder.
- At koordinere ressourcerne. Dvs. se på den samlede kapacitet imellem bybusser og rutebiler.

Midttrafik og regionen har haft møder med en række kommuner og den enslydende administrative melding har været, at det ikke er muligt, efter at budgettet er vedtaget, at se på muligheden for at kommunerne overtager evt. ruter fra regionen. Der har også været principielle meldinger fra kommunerne om, at man fandt, at tidspunktet for en overdragelse falder for hurtigt efter delingsaftalen, og at der ved en overdragelse af ruter bør følge kompensation med.

- ./.
- Midttrafik har modtaget brev af 6. december 2007 fra Favrskov Kommune, som ikke finder fremgangsmåden hensigtsmæssig og som desuden konkret henviser til et forslag vedr. rute 111. Til det sidste skal det bemærkes, at forslaget vedr. rute 111 er et forslag om at koordinere visse forbindelser bedre og ikke et spørgsmål om nedlæggelse. Der er i øvrigt aftalt møde med parterne (Favrskov Kommune, Århus Kommune og Region Midtjylland) den 18. december.

-
- ./ Midttrafik har modtaget kopi af et brev af 12. december 2007 fra Kommunernes Kontaktråd til Region Midtjylland, hvor de bl.a. opfordrer Regionen til forhandling med kommunerne inden ændring af rutenettet.
- ./ Region Midtjyllands midlertidige udvalg vedr. den regionale kollektive trafik og infrastruktur blev på sit møde 5. december 2007 præsenteret for de konkrete forslag samt de kommunale synspunkter. Resultatet af drøftelsen var her, at der arbejdes videre med de konkrete forslag til effektivisering, men ikke med en overdragelse af ruter til kommuner i 2008.

Dette betyder for regionen, at besparelserne i 2008 nok bliver mindre end først ønsket og dette skal godkendes i Region Midtjyllands Forretningsudvalg og senere i Regionsrådet. Formentlig vil Regionen meget hurtigt efter en godkendelse bede Midttrafik om at begynde arbejdet med at finde yderligere besparelser til 2009 - også i form af omlægelse af regionale ruter, som kommunerne eventuelt skal overtage.

Det videre arbejde, vedr. besparelser i 2009, vil derudover bl.a. bestå i at identificere flere svagt benyttede ruter, stæknings og effektivisering i form af koordinationsprojekter. For at få et klarere billede af pendlerstrømme, passagertal, ruteføringer udarbejder Midttrafik en klassifikation af regionale ruter. Desuden vil der for de konkrete forslag være en høringsfase, hvor borgere, institutioner m.m. kan give deres mening til kende. Analysen vil være et værktøj til at komme med gennearbejdede forslag til den videre proces, så det kan indgå i budgetlægningen for 2009 i kommunerne og Regionen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- brev af 6. december 2007 fra Favrskov Kommune
- brev af 12. december 2007 fra Kommunernes Kontaktråd til Region Midtjylland
- konkrete forslag til effektivisering

1-21-2-07

3. Økonomirapportering 3. kvartal 2007

Resumé

Som led i Bestyrelsens varetagelse af den overordnede opfølgning på økonomi og aktivitet i Midttrafik har administrationen udarbejdet en opfølgning pr. 3. kvartal 2007 vedrørende økonomien i 2007. Det forventede regnskab er ikke gennemgået, idet de foreliggende data ikke egner sig til en egentlig prognose. Administrationen foreslår, at der på trafikskabets budget til fællesaktiviteter overføres forventede, uforbrugte midler på i alt ca. 4,5 mio. kr. fra 2007 til 2008, da det drejer sig om iværksatte projekter, hvor udgiften først afholdes i 2008.

Sagsfremstilling

- ./ Administrationen har udarbejdet vedlagte opfølgning på økonomi pr. 3. kvartal 2007, hvor der er en beskrivelse af den økonomiske situation Midttrafik, udarbejdet på baggrund af oplysninger pr. 30. november 2007.

Det forventede regnskab er her ikke gennemgået via en talmæssig belysning, idet de foreliggende data – af grunde nævnt i notatet – ikke egner sig til en egentlig prognose. Ved vurderingen af det forventede regnskab er der taget udgangspunkt i det registrerede forbrug ultimo november måned, hvortil der er lagt de ændringer og justeringer, der allerede er aftalt, eller forventes nærmere aftalt med de respektive bestillere.

Herudover er der foretaget en revurdering af specielt indtægterne på busområdet. Busdriften undergår for tiden større omlægninger, ligesom der mangler registreringer på en række områder. Dette er der nærmere redegjort for i notatet.

Konsekvensen heraf er, at der ikke på grundlag af de foreliggende data kan gives et solidt skøn over busdriften. Dette vil først foreligge i forbindelse med den endelige regnskabsaflæggelse for 2007 i februar måned 2008.

På de øvrige forretningsområder samt for trafikskabets budget til fællesaktiviteter vedkommende er prognoserne ajourført i notatet.

Med hensyn til trafikskabet budget til fællesaktiviteter, forventes der mindreudgifter på i alt ca. 6 mio. kr. i 2007. Den væsentligste årsag hertil er, at en række initiativer ikke er nået gennemført i 2007. Det skal derfor foreslås, at mindreudgifter på 4,5 mio. kr. på trafikskabets budget til fællesaktiviteter overføres fra 2007 til 2008. I notatet er de konkrete projekter/initiativer beskrevet nærmere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning

Bilag

- opfølgning på økonomi pr. 3. kvartal 2007

1-21-3-07

4. Opdateret driftsbudget 2008

Resumé

Efter afslutningen af høringsrunden af budgetforslaget hos bestillerne, og Bestyrelsens behandling af budgetforslaget for Midttrafik 17. september 2007, er der opstået nogle yderligere forhold af betydning for driftsbudgettet for Midttrafik for 2008.

I hovedtræk drejer det sig om følgende :

- *Effekten af sparekravet, der blev vedtaget i forbindelse med den endelige budgetbehandling i Region Midtjylland*
- *Effekten af merudgifter til bus/tog-samarbejdet for Regionen.*
- *Hedensted Kommunes beslutning om ikke at indføre koordineret handicapkørsel.*
- *Justering af den forventede effekt af bortfald af dieselaafgiften for 2008.*

Disse justeringer foreslås indarbejdet i midttrafiks samlede driftsbudget for 2008.

Sagsfremstilling

Sparekrav fra Region Midtjylland

I forbindelse med den endelige budgetlægning for regionen har det været nødvendigt at justere budgettet til den kollektive trafik. I henhold til oplysninger fra regionen, er der tale om en samlet budgetmæssig manko med en helårseffekt på ca. 7-10 mio. kr.

På den baggrund er Region Midtjylland og Midttrafik i gang med at gennemgå mulige besparelser indenfor det regionale rutenet samt på administrationen.

Da det endelige besparelsesomfang ikke forventes afklaret fuldt ud inden årsskiftet, indarbejdes en negativ ramme for udgifterne til busdrift for Regionens ruter i Midttrafiks budgetforslag. Den negative ramme vil blive udmøntet hhv. konkretiseret primo 2008.

Besparelsesrammen er opgjort til ca. 4,6 mio. kr. i 2008.

Merudgifter til bus- og togsamarbejdet

Nettoeffekten i kroner af bus- togsamarbejdet opgøres efter regnskabsafslutningen, idet der foretages en afregning mellem DSB/Arriva på den ene side, og bustransporten på den anden side. Til dette formål beregnes der en afregningssats.

Cowi har foretaget denne beregning for året 2006, og det må konstateres, at den hidtidige betaling fra Midttrafik til DSB og Arriva – som også ligger til grund for budgettet for 2007 og 2008 – har været for lav. Bus & Tog samarbejdet indebærer, at DSB og Arrivas passagerer rejser på Midttrafik billetter, når de rejser inden for et af Midttrafiks prisområder. Når DSB og Arriva sælger Midttrafiks billetter på stationerne modtager Midttrafik i første omgang det fulde beløb (bortset fra salgsprovision), men tilbagebetaler et beløb til DSB og Arriva svarende til passagerens brug af Midttrafiks billetter i togene. Som følge

af COWI's beregninger kan det konstateres, at brugen af Midttrafiks billetter i togene tidligere har været undervurderet.

Dette betyder, at der i 2007 kommer en efterregning på 6-8 mio. kr., og at der i budgettet for 2008 og overslagsårene er en tilsvarende, årlig manko.

Merudgifter til DSB og Arriva vedrører hovedsageligt Regionerne. Det foreslås derfor, at den del af mankoen, der vedrører bus-togsamarbejdet, indarbejdes som en merudgift i budgettet for 2008, således at merudgiften vil belaste Region Midtjyllands bestillerbidrag.

Konkret betyder dette, at der indarbejdes en merudgiftsramme på ca. 14 mio. kr. i 2008 (den forventede merudgift i 2008 samt den forventede efterregulering for 2007) og herefter en merudgiftsramme på ca. 7 mio. kr. pr. år i overslagsårene.

Handicapkørsel

Hedensted og Horsens kommuner blev i forbindelse med høringen af Midttrafiks budgetforslag anmodet om en tilkendegivelse vedrørende afvikling af handicapkørslen.

Horsens Kommune valgte at overgå til koordineret kørsel på handicapområdet, mens byrådet i Hedensted Kommune valgte at fortsætte kuponkørslen.

Dette betyder, at 'alternativ 2' jf. det tidligere fremsendte budgetoplæg på handicapområdet vil blive indarbejdet i Midttrafiks samlede budgetforslag for 2008 for så vidt angår Hedensted Kommune.

Samlet set betyder dette et større bidrag til Hedensted Kommune, men stort set uændret bidrag fra de øvrige bestillere.

Bortfald af fritagelse for dieselaflagift

I budgetforslaget fremlagt for Bestyrelsen 17. september 2007 var det forudsat, at den budgetmæssige effekt af bortfaldet af fritagelse for dieselaflagift ville få fuld effekt allerede i 2008. På grund af folketingsvalg holder denne forudsætning ikke, og det foreslås, at der i Midttrafiks driftsbudget for 2008 arbejdes med en antagelse om, at bortfaldet af fritagelse for dieselaflagiften kun – og højst – vil få effekt i 9 måneder i 2008.

Dette betyder, at udgiftsbudgettet vedr. busdrift nedjusteres samlet med ca. 27 mio. kr. i forhold til budgetforslaget behandlet af Bestyrelsen 17. september 2007. De 27 mio. kr. fordeles på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at førnævnte budgetjusteringer indarbejdes i Midttrafiks driftsbudget for 2008

1-20-2-07

5. Kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik

Resumé

Administrationen har udarbejdet forslag til kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik til Bestyrelsens godkendelse. Forslaget har været til høring ved revisionen, som ingen bemærkninger havde.

Sagsfremstilling

- ./ I henhold til de gældende regler, skal der udarbejdes et kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik indeholdende de væsentligste regler og retningslinier for håndtering af økonomien - herunder også ansvarsfordeling og regler for tildeling af rettigheder. Forslag til kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik vedlægges.

Regulativet gælder ikke for de 2 privatbaner, der har egne bestyrelser, og ikke for Busselskabet Århus Sporveje, hvor der opereres med et selvstændigt regulativ.

Kasse- og regnskabsregulativet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter besluttes af Bestyrelsen for Midttrafik.

Regulativet er udarbejdet med baggrund i tilsvarende regulativer gældende for kommuner og regioner, dog tilpasset vilkårene for Midttrafik.

- ./ Regulativet har løbende været diskuteret med Midttrafiks revision, og er i nuværende form godkendt af revisionen, jf. den vedlagte skrivelse med revisionens bemærkninger til forslaget til kasse- og regnskabsregulativ. For en god ordens skyld skal det bemærkes, at den vedlagte version af kasse-regnskabsregulativet svarer til den version af 13. august 2007, som revisionen omtaler i sit brev.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender forslaget til kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik

Bilag

- forslag til kasse-regnskabsregulativ for Midttrafik
- revisionens bemærkninger til forslaget til kasse- og regnskabsregulativ

1-15-1-75-2-07

6. Høring af forslag til standard-samarbejdsaftale mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland

Resumé

Forslag til standard-samarbejdsaftale mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland har været i to høringsrunder i kommunerne og Regionen i perioden 1. maj til 26. oktober. En revideret og endelig standard-samarbejdsaftale mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland indstilles nu til Bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

Formålet med aftalen er at skabe en platform for et effektivt samarbejde mellem kommuner, Regionen og Midttrafik angående kollektiv trafik.

./ Forslaget til standard-samarbejdsaftalen har været sendt i høring første gang 1. maj 2007 med frist for svar 1. juni 2007. Midtvejs i høringsperioden, 11. maj 2007, havde Midttrafik et møde med medarbejdere fra kommunerne og Regionen.

Ved fristens udløb 1. juni 2007 havde Midttrafik modtaget svar fra 13 kommuner samt Regionen.

De primære kommentarer var knyttet til arbejdsfordelingen mellem Midttrafik og kommunerne vedr. rabatruterne.

En drøftelse af samarbejdsaftalen fandt desuden sted på et møde i Fagligt Forum 24. august 2007, som er et organ for de medarbejdere i kommunerne og Regionen, som arbejder med kollektiv trafik i det daglige.

Ønskede ændringer fra kommunerne berørte især afsnit vedr. rabatruter og infrastruktur.

De indkomne svar og kommentarer gav anledning til en revision af forslaget til samarbejdsaftale.

På den baggrund sendte Midttrafik et nyt forslag i høring hos bestillerne 20. september 2007 med svarfrist 26. oktober 2007. Det blev besluttet, samtidig med høringen, også at spørge bestillerne om eventuelle ønsker til indholdet af de individuelle tillæg til standard samarbejdsaftalen.

Efter fristens udløb var der indkommet svar fra 11 kommuner samt regionen. Af disse 12 havde fem bemærkninger til deres individuelle tillæg til standard samarbejdsaftalen.

Høringssvarene har også i denne høringsrunde primært omhandlet arbejdsfordelingen mellem Midttrafik og bestillerne vedr. rabatruterne, men også spørgsmål om Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel og time/sagsstyring blev rejst.

Bemærkningerne vedr. Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel og time/sagsstyring er blevet noteret og som det også fremgik af mødet med Midttrafiks Repræsentantskab 26. oktober 2007, er der allerede indført time/sagsstyring for personalet i Midttrafik. Den vil blive brugt i byrdefordelingen for budget 2009.

Midttrafik har på baggrund af Repræsentantskabets drøftelser på mødet 26. oktober 2007 af et notat om de åbne skolebusruter nu tilrettet standard-samarbejdsaftalen, således der nu ikke er nogen tvivl om, at Midttrafik har faglig kompetence til at afgøre, hvilke ruter der er rabatruter dvs. åbne skoleruter og hvad arbejdsdelingen er mellem Midttrafik og kommunerne, så man får en ensartet praksis i alle kommuner. Rabatruterne får 50 % rabat i bidrag til Midttrafiks budget for fællesaktiviteterne, til gengæld for at udføre en del af opgaverne.

I forbindelse med den seneste høring blev der også fra flere kommuners side gjort opmærksom på en problematik vedr. de skolekort, som Midttrafik har udstedt. Der orienteres om emnet særskilt i dagsordenens punkt 10.

Efter den politiske godkendelse af nærværende standard-samarbejdsaftale vil Midttrafik tage kontakt til den enkelte bestiller med henblik på at udforme individuelle tillæg til standard-samarbejdsaftalen.

Samarbejdsaftalen vil blive evalueret efter et år.

Direktøren indstiller,

- at** forslag til standard-samarbejdsaftale mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland godkendes
- at** Midttrafik sammen med bestillerne påbegynder arbejdet med at udforme de individuelle tillæg i samarbejdsaftalen

Bilag

- Forslaget til standard-samarbejdsaftalen

1-00-2-07

7. Evaluering af bestyrelsesarbejdet i Midttrafik

Resumé

Midttrafiks bestyrelse blev dannet som et midlertidigt underudvalg under Regionen med første møde 3. april 2006. På et møde 5. januar 2007 blev Bestyrelsen formelt valgt af Repræsentantskabet og konstitueret. Som et led i den fortsatte udvikling af Midttrafik evalueres det hidtidige bestyrelsesarbejde.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse blev dannet som et midlertidigt underudvalg under Regionen med første møde 3. april 2006. Der blev afholdt 9 møder i 2006.

På et møde 5. januar 2007 blev Bestyrelsen formelt valgt af Repræsentantskabet og konstitueret. Inklusiv mødet 5. januar 2007 og mødet 21. december 2007 har der været afholdt 10 bestyrelsesmøder og 3 repræsentantskabsmøder i 2007.

- ./. Bestyrelsen har vedtaget Midttrafiks mission, visioner, mål og værdier, som vedlægges. En af visionerne er at blive Danmarks bedste trafikselvskab. Som et led i den fortsatte udvikling af Midttrafik mod denne vision, ønskes en evaluering af det hidtidige bestyrelsesarbejde.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes

Bilag

- Midttrafiks mission, visioner, mål og værdier

1-13-3-3-07

8. Handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed

Resumé

To meget voldsomme episoder mod en buschauffør og en billetkontrollør har resulteret i stor utryghed blandt buschauffører og kontrollører i bybustrafikken i Århus Kommune. Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje har lavet en handleplan med henblik på at øge sikkerheden og trygheden for buschauffører og billetkontrollører.

Sagsfremstilling

To meget voldsomme episoder i slutningen af november og starten af december 2007 mod en buschauffør og en billetkontrollør har resulteret i stor utryghed blandt buschauffører og kontrollører i bybustrafikken i Århus Kommune. I begge tilfælde har gerningsmændene opsøgt personalet uden for bussen, i det ene tilfælde ved et opholdsrum, hvor chaufføren holdt pause; i det andet tilfælde ved billetkontrollørens private hjem efter en nattevagt. Begge tilfælde var meget voldsomme, og i det ene tilfælde blev der brugt kniv.

Det forhold, at volden er foregået uden for bussen, er en skærpende omstændighed, som får hændelserne til at virke planlagte. Dette har medført stor utryghed blandt chauffører og billetkontrollører, som er uddannet i at håndtere konflikter i bussen og ikke tidligere har oplevet, at uheldige hændelser fortsætter, når man holder pause eller holder fri.

Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje holdt møde med FOA, 3F og repræsentanter for chaufførerne og billetkontrollørerne 10. december 2007. Alle parter gav udtryk for, at der ønskes hurtige og kraftige signaler om, at den slags adfærd ikke kan accepteres, samt at der blev iværksat både kort- og langsigtede tiltag for at sikre chaufførernes og billetkontrollørernes sikkerhed og tryghed på arbejdet fremover.

- ./ Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje har lavet vedlagte handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed. Handleplanen er sendt til de faglige organisationer og vil indgå i en drøftelse mellem Midttrafik, Århus Kommune og politiet 14. december 2007.

Det er vigtigt for Midttrafik og Busselskabet at få skabt sikkerhed og tryghed for chaufførerne og billetkontrollørerne meget hurtigt, hvorfor der allerede 13. december 2007 har været vagter fra et privat vagtfirma i nogle af bybusserne i Århus.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- handleplan til sikring af buschaufførers og billetkontrollørers sikkerhed og tryghed

1-47-70-2-07

9. Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik i Region Midtjylland.

Resumé

Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik har været gennemført med tilbudsfrist tirsdag 20. november 2007.

Sagsfremstilling

Midttrafiks 2. udbud af koordineret kollektiv trafik har været gennemført med tilbudsfrist tirsdag 20. november 2007 kl. 13.00. Udbuddet gælder handicapkørsel, patientkørsel samt øvrig koordineret kørsel i de kommuner, hvor Midttrafik har kommunal kørsel. Udbuddet dækker kørsel, der forventes at udgøre ca. 80 mio. kr. i 2008.

Der blev udbudt følgende aftaleformer med kontraktstart 1. januar 2008:

Aftaleform A, variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget

Aftaleform B, variabel kørsel med garanti.

- ./ På aftaleform A, modtog Midttrafik samlet 440 tilbud fra 97 bydere. Disse er geografisk spredt over hele Region Midtjylland. Prismæssigt er der også ganske stor spredning. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at sige noget præcist om hvordan prisniveauet er i forhold til Midttrafiks 1. udbud, men en forsigtig vurdering er, at det ligger på omtrent samme niveau. Der indgås kontrakt med alle, der har afgivet konditionsmæssigt korrekte tilbud og alle 440 var korrekte og indgivet i tide, så derfor indgås der kontrakt med alle. Der vedlægges liste med oversigt over indkomne tilbud på aftaleform A.
- ./ På aftaleform B, modtog Midttrafik ca. 100 tilbud på de 17 garantivogne, der blev udbudt. Der er fundet vindere af disse 17 kontrakter, der indebærer 8 timers garanteret betaling på alle hverdage. Priserne i disse aftaler er omtrent på samme niveau som de nuværende kontrakter. Der vedlægges liste med oversigt over vindende tilbud på aftaleform B.

Alt i alt kan Midttrafik være godt tilfredse med de tilbud, der er modtaget. Det er lykkedes vognmænd og foreninger i de geografiske områder, Midttrafik ikke før har haft med i denne type udbud, at give korrekte tilbud, og der er løbende en god dialog.

Midttrafiks administration arbejder nu på, at der kan være en rolig og sikker opstart på de nye kontrakter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- liste med oversigt over vindende tilbud på aftaleform B
- liste med oversigt over indkomne tilbud på aftaleform A

1-25-05-2-07

10. Harmonisering af forholdene omkring buskort til skoleelever

Resumé

Elever i folkeskolen har i nogle tilfælde krav på, at kommunen tilbyder transport mellem hjem og skole. Mange steder i Midtjylland foregår det ved hjælp af den kollektive trafik, hvorfor befordringsberettigede skolebørn får tildelt et buskort finansieret af kommunen. Der er vidt forskellig praksis for regler og administration af disse kort. Desuden har Midttrafik fået en konkret henvendelse, der tilkendegiver, at nuværende praksis visse steder kan være i uoverensstemmelse med kommunalfuldmagten. Midttrafik har derfor iværksat en undersøgelse af status og startet drøftelse med kommunerne om emnet med henblik på at finde en ensartet løsning.

Sagsfremstilling

Elever i folkeskolen har i nogle tilfælde krav på, at kommunen tilbyder transport mellem hjem og skole. Det fremgår af Folkeskolelovens § 26, hvilke elever der er befordringsberettigede.

Nogle steder løser kommunerne opgaven med at bringe børnene i skole ved hjælp af egentlige skolebusser, der kun kører børn til og fra skole. Disse løsninger er ikke kollektiv trafik og vedrører derfor ikke Midttrafik.

Mange steder i Midtjylland foregår transporten af skoleelever ved hjælp af den kollektive trafik, hvorfor befordringsberettigede skolebørn får tildelt et buskort finansieret af kommunen. Der er vidt forskellig praksis for regler og administration af disse kort. Midttrafik har ved opstarten lagt en linje, så kommunerne selv må udstede kort efter egne regler til børn, der alene bruger de lokale ruter. Hvis et barn skal bruge en regional rute, skal Midttrafik udstede kortet af hensyn til indtægtsfordelingen mellem kommunen og Regionen.

Midttrafik har spurgt kommunerne om nuværende praksis og fået svar fra 17 ud af 19 kommuner ved dagsordenens udarbejdelse. Midttrafik udsteder alle kort til 10 kommuner, dog således at der er gratiskørsel og dermed ingen buskort på lokale skolebusruter i nogle kommuner. I 5 andre kommuner udsteder kommunen selv kort til lokale ruter, mens Midttrafik udsteder til de regionale ruter. Desuden udsteder Ringkøbing-Skjern Kommune selv alle kort, idet en forsøgsordning fordeler indtægterne mellem kommune og Regionen ved tællinger. Århus Kommune udsteder også selv kort, hvor kommunen selv har særligt udstyr, så de kan udstede kort, der indgår i Midttrafiks opgørelse af salg og dermed indgår i indtægtsfordelingsmodellen mellem kommune og Regionen. I nogle kommuner udsteder Midttrafik også kortene til de lokale ruter.

- ./. Midttrafik fået en konkret henvendelse fra Horsens Kommune, der har fået en vejledende udtalelse fra Statsforvaltningen, hvori det tilkendegives, at kommunerne alene må tilbyde kørsel til og fra skole til de befordringsberettigede børn, og ikke i tilknytning til

dette give dem kørsel i weekender, ferier osv. Udtalelsen kommer på baggrund af, at Horsens Kommune selv kan udstede kort til lokale ruter med den tidsbegrænsning, Statsforvaltningen kræver. Midttrafik har ikke et kort i sit sortiment, der har tidsbegrænsning, og Horsens Kommune kan derfor ikke i øjeblikket købe et sådant kort af Midttrafik. Midttrafik udsteder kun almindelige børneabonnementskort, der kan bruges alle ugens dage. Statsforvaltningen udtaler derfor, at kommunen selv skal udstede kortene for at sikre, at børnene kun får kørsel til og fra skole. Horsens Kommune ønsker, at Midttrafik tilføjer et kort med begrænsning til sit produktsortiment.

Midttrafik har forespurgt KL i sagen. KL mener ikke, at en kommune kan pålægge Midttrafik at tilføje et nyt produkt i sit sortiment. Men KL opfordrer til at finde en løsning, der sikrer overholdelse af reglerne og peger i den sammenhæng på, at kommunerne har flertal i Midttrafiks bestyrelse.

I forbindelse med ovenstående undersøgelse af status er det kommet frem, at der i 13 kommuner i øjeblikket alene udstedes kort, der gælder fuld tid. Det drejer sig om Favrskov, Hedensted, Horsens, Ikast-Brande, Lemvig, Norddjurs, Odder, Ringkøbing-Skjern, Samsø, Skanderborg, Skive, Struer og Århus kommuner. I nogle af disse kommuner udstedes der ikke kort til lokale, åbne skolebusruter, idet der er gratis kørsel på disse. I Randers, Silkeborg og Viborg kommuner udstedes der kort til den lokale trafik, hvor gyldigheden er begrænset til skoletiden. Herning, Holstebro og Syddjurs kommuner har ikke svaret på dette spørgsmål.

Midttrafik ønsker at harmonisere såvel reglerne som administrationen af buskort til skoleelever, da det vil give et tilbud til skolebørnene, der er lettere for forældre, kommuner, buschauffører og alle andre interessenter at forstå, ligesom det er nemmere at administrere, når det gøres ens over hele Midtjylland.

Midttrafik har 10. december 2007 afholdt et møde, hvor alle kommuners kontaktpersoner vedr. buskort til skolebørn var inviteret. Status for de nuværende regler og administration blev drøftet. På mødet blev det tilkendegivet, at man administrativt de fleste steder ønsker et regelgrundlag, hvor der bliver lavet kort, der kun kan bruges til og fra skole. Ringkøbing-Skjern Kommune har bevidst valgt sine nuværende løsninger for at give skolebørnene incitament til at vænne sig til at bruge den kollektive trafik. Århus Kommune har i sin tid valgt fuldtidskort, da det var billigere på det tidspunkt.

Midttrafiks administration udarbejder et konkret forslag til fremtidige regler og administration, som forelægges Bestyrelsen i februar 2008 og med efterfølgende høring ved kommunerne med henblik på beslutning i Bestyrelsen i foråret 2008 og med virkning fra skoleåret 2008/2009's begyndelse.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- henvendelse fra Horsens Kommune

1-23-3-1-07

11. Udbud af billetmaskiner i bybusserne i Århus Kommune.

Resumé

Midttrafik har foretaget udbud af billetmaskinerne i bybusserne i Århus Kommune. Der pågår forhandlinger og valget af leverandør vil finde sted i januar 2008.

Sagsfremstilling

Det er besluttet, at billetautomaterne i bybusserne i Århus Kommune skal udskiftes pga. nedslidning. Midttrafik har foretaget et udbud. Udbuddet kører som udbud efter forhandling.

Midttrafik har modtaget 4 tilbud og har afholdt den første runde forhandlinger med tilbudsgiverne. I arbejdet deltager Midttrafik og Århus Kommune. Århus Kommune betaler de fulde omkostninger til anskaffelsen af de nye billetautomater.

Der er en række forhold i tilbuddene, der skal tages stilling til, idet tilbudsgiverne i tilbuddene har givet pris på en række optioner – fx i forhold til antallet anvendelige mønttyper og valutaer, mulighed bruge sedler og kreditkort, mulighed for at sælge klippekort osv. Priserne i tilbuddene ligger inden for det forventede.

Midttrafik og Århus Kommune forhandler anden gang med tilbudsgiverne inden nytår. På baggrund heraf vil administrationen i samarbejde med Århus Kommune udpege en vinder og indgå kontrakt. Bestyrelsen orienteres om udfaldet. I forbindelse med indgåelse af kontrakt skal der tages stilling til, om vedligeholdelsen af maskinerne skal foregå i Midttrafik, hos vognmanden eller hos en ekstern leverandør. Såfremt administrationen og Århus Kommune vurderer, at vedligeholdelsen skal foretages internt i Midttrafik, vil bestyrelsen få forelagt indstilling herom, idet dette vil medføre en overskridelse af normeringsloftet

Tidsplan for projektet derefter er:

- Midttrafik godkender leverandørens detailprojekt: 29. februar 2008
- Midttrafik godkender fabrikstesten: 27. juni 2008
- Midttrafik godkender installation, dokumentation og afprøvning godkendt: 29. august 2008
- Midttrafik godkender driftsprøve: 15 oktober 2008.

De sidste 2 datoer er bodsbelagt.

Endvidere er det i projektet forudsat, at Midttrafik anviser, i hvilken rækkefølge busserne skal have installeret billetmaskinerne, så det sikres, at maskinerne bliver installeret først i de busser der skal overdrages i forbindelse med udbud af bybuskørslen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-2-1-07

12. Meddelelse: Omorganisering af privatbanerne under Midttrafik

Sagsfremstilling

- ./ Midttrafik har 6. december 2007 udsendt vedlagte pressemeddelelse om omorganisering af privatbanerne under Midttrafik.

Bilag

- pressemeddelelse om omorganisering af privatbanerne under Midttrafik

1-30-75-2-1-07

13. Meddelelse: Samdrift af Odderbanen og Grenaabanen

Sagsfremstilling

./ Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorenzen har forespurgt Transportministeriet om samdrift af Odderbanen og Grenaabanen. Midttrafik har modtaget vedlagte svar fra Transportministeriet vedr. samdrift af de to privatbaner.

Bilag

- Transportministeriet vedr. samdrift af de to privatbaner.

1-00-2-07

14. Eventuelt