



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen i Midttrafik

20. marts 2009 kl. 13:00

Parolesalen, Rødevej 3,

8800 Viborg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Målsætninger i Strategiplan 2009-2011	1
2	Konsekvenser for Midttrafik af den indgåede aftale om en grøn transport-politik.	3
3	Betjeningsmuligheder med Midttur og telekørsel	6
4	Emner til repræsentantskabsmødet 17. april 2009	9
5	Orientering om foreløbigt regnskab 2008	10
6	Orientering om regulering af vognmandsbetalinger.	12
7	Orientering om ny rute mellem Hammel og Århus Nord, der tegner til at blive en succes	13
8	Orientering om kritik af Solaris-lavgulvsbusserne i Århus	16
9	Orientering om muligheder for miljøforbedringer ved udbud: incitaments-model, mindre busser og brændstoføkonomiske busser.	18
10	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	21
11	Eventuelt	26

1-31-70-14-08

1. Målsætninger i Strategiplan 2009-2011

Resumé

Bestyrelsen har tidligere godkendt Strategiplan 2009-2011. Administrationen fremlægger forslag til konkrete mål og målepunkter inden for strategiplanen.

Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen godkendte på sit møde 28. november 2008 forslag til Strategiplan 2009-2011, og på Bestyrelsens møde 16. januar 2009 blev det vedtaget, at administrationen skulle udarbejde et balanceret forslag til konkrete mål for hovedindsatsområderne. Strategiplanen indeholder fem overordnede hovedindsatsområder samt nogle forudsætninger. Det er inden for disse, administrationen har udarbejdet forslag til konkrete mål og målepunkter. Der vedlægges notat med forslag til målsætninger i Strategiplan 2009.

De konkrete mål og målepunkter er udformet med henblik på at skabe en balance mellem de forskellige elementer, der sikrer god kvalitet i Midttrafiks ydelser. Midttrafik har som ramme for dette valgt at bruge EFQM-modellen, der er en internationalt anerkendt kvalitetsstyringsmodel. Modellen sikrer, at der er balanceret fokus på nøgleresultater, kunder, samfund, medarbejdere, processer, strategier, ressourcer, partnerskaber og ledelse.

Målene og målepunkterne vil efter behandlingen i Bestyrelsen blive konkretiseret yderligere til delmål, som de enkelte ledere og afdelinger i Midttrafik måles på, og målopfølgningen vil være et løbende værktøj i Direktionens styring og ledelse af organisationen. Med forslaget til konkrete mål, vil Bestyrelsen fastlægge rammerne og sigtet for Midttrafiks arbejde. På baggrund af målene vil en række initiativer blive taget; disse er ikke nævnt i notatet, men vil blive indstillet til Bestyrelsen løbende i det omfang, at de har væsentlig betydning for kunderne, leverandørerne eller bestillerne.

Målene er fastsat under forudsætning af, at der er de nuværende kendte økonomiske rammer for at planlægge og udføre kollektiv trafik. Opfølgning på de overordnede mål vil indgå i den løbende rapportering til Bestyrelsen.

Overordnede mål

Administrationen foreslår, at der er et overordnet mål for hver af de fem overordnede indsatsområder:

1. Flere tilfredse og loyale kunder : Kundetilfredsheden skal forbedres, så kunderne rejser mere og forbliver kunder længere tid i den kollektive trafik. Ved kundeundersøgelsen i efteråret 2008 var 82 % tilfredse eller meget tilfredse, og målet er en tilfredshed på 85 % i 2010.

2. Mere tilfredse leverandører: leverandørernes tilfredshed og motivation for at yde god service for kunderne skal forbedres. Leverandørtilfredsheden var ved undersøgelsen i 2008 generelt på ca. 3 på en skala fra 1 til 4, og målet er en tilfredshed på 3,3 i 2010.
3. Mere tilfredse bestillere : Midttrafik skal give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Der er ikke hidtil gennemført en bestillertilfredshedsundersøgelse, men det vil blive gjort i 2009. Målet er, at bestillertilfredsheden skal være forbedret med minimum 10 % i 2011. Det konkrete mål forelægges Bestyrelsen, når resultatet af den første måling kendes.
4. Et sammenhængende rutenet: Midttrafik gennemfører i 2010 konkret planlægning, der skaber bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter i forbindelse med regionens effektiviseringer og i forbindelse med områdeplanlægning i Århus, Randers, Viborg og Herning. Dette vil give mere kollektiv trafik for pengene. Der måles bl.a. ved, at antallet af påstigere pr. køreplantime pr. driftskrone skal stige med årligt 5 %.
5. Midttrafik gavner miljøet: Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere. Der laves et miljøprogram i 2009, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.

I bilaget er nævnt en række konkrete mål under hvert hovedmål, administrationen vil arbejde for at opfylde. Disse ønskes drøftet i Bestyrelsen. Midttrafiks strategiplan ligger på www.midttrafik.dk under punktet "Om Midttrafik", "Virksomhedsgrundlag".

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafiks overordnede mål for at få flere tilfredse og loyale kunder er, at kundetilfredsheden i 2010 skal være på 85 %.
- at** Midttrafiks overordnede mål for at få mere tilfredse leverandører er, at leverandørtilfredsheden i 2010 skal være på 3,3.
- at** Midttrafiks overordnede mål for at få mere tilfredse bestillere er, at der gennemføres en bestillertilfredshedsundersøgelse i 2009, og tilfredsheden skal være steget med 10 % i 2011.
- at** Midttrafiks overordnede mål for at få et sammenhængende rutenet er, at gennemføre konkret planlægning, der koordinerer lokale og regionale ruter bedre, og om lægger kørslen, så der fås mere kollektiv trafik for pengene.
- at** Midttrafiks overordnede mål for at gavne miljøet er, at der laves et miljøprogram i 2009, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.
- at** Bestyrelsen drøfter de konkrete mål, der er foreslået under hvert hovedmål.

Bilag

- notat med forslag til målsætninger i Strategiplan 2009

1-10-70-1-09

2. Konsekvenser for Midttrafik af den indgåede aftale om en grøn transportpolitik.

Resumé

Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance indgik 29. januar 2009 et forlig om en grøn transportpolitik.

Forliget indeholder en række muligheder for forbedring af den kollektive trafik i Midtjylland – både i forbindelse med letbane og busdrift.

Sagsfremstilling

Det indgåede trafikforlig indeholder flere forskellige muligheder, som det er op til Midttrafik – i samarbejde med kommuner og region – at gøre brug af, med det formål at styrke den kollektive trafik i Midtjylland.

Først og fremmest skal det nævnes, at trafikforliget indebærer, at der reserveres 500 mio. kr. til etape 1 af en letbaneløsning i og omkring Århus. Der er indkaldt til møde i den politiske følgegruppe 20. april 2009 til drøftelse af strategi for det videre arbejde.

Samtidig oprettes et antal puljer, hvor Midttrafik har mulighed for at søge midler til udviklingsinitiativer. Disse omhandler:

En pulje til bedre fremkommelighed for busser.

Der er afsat en pulje på 200 mio. kr. om året i 5 år til særlige initiativer til at forbedre bussernes fremkommelighed. Der forudsættes 50 % lokal medfinansiering.

Det tidligere Århus Amt gennemførte sammen med Århus Kommune en række tiltag, der forbedrede fremkommeligheden for busserne i Århus. Nyttевærdien af disse tiltag for den kollektive trafik har været stor. Bedre busfremkommelighed er ikke blot med til at sikre at de busrejsende kommer hurtigere frem. Først og fremmest sikrer det at busserne kan overholde køreplanerne, så den kollektive trafik fremstår som et troværdigt alternativ til bilen.

I Midttrafiks nye strategiplan er det konkret foreslået, at der skal arbejdes med at forbedre bussernes rettidighed. Det er administrationens vurdering, at mulighederne for at forbedre bussernes fremkommelighed i Midtjylland langt fra er udtømt. Dels er der stadig muligheder for forbedringer i Århus-området. Dette indgår bl.a. i arbejdet med en samlet områdeplan for den kollektive trafik i Århus. Men også i de øvrige større byer, er der stedvist problemer med bussernes fremkommelighed, som ville kunne begrænses med tiltag, der kan forbedre bussens muligheder for at komme frem i trafikken. Området indgår som et konkret tema i forbindelse med udarbejdelse af områdeplan for Randers, og Midttrafik vil tage initiativ til drøftelser i de øvrige større bybusbyer, med det formål at udarbejde projektforslag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne.

En pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer.

Der er afsat en pulje på 100 mio. kr. om året i 3 år til dette formål. Denne pulje er bredere funderet end fremkommelighedspuljen.

Midttrafik vil undersøge om der er muligheder for at søge midler fra denne pulje. Af mulige projekter kan nævnes, at Midttrafik gennem de senere år har haft succes med at tilbyde hurtige forbindelser til større uddannelses- og erhvervsområder fra omegnsbyerne uden at kunderne først skal skifte bus undervejs. Dette kunne være et koncept, der kunne udvikles – måske også i form af et mere højklasset produkt end det vi kender i dag – fx ud fra de erfaringer Midttrafik gør med forsøget på rute 118, hvor der arbejdes med at undersøge, hvad det egentlig er, der kan gøre kunderne mere tilfredse. En anden mulighed indenfor denne pulje, kunne være forslag om indførelse af incitamentskontrakter med vognmænd, baseret på betaling afhængig af udviklingen i passagertallet. Midttrafik arbejder pt. med denne mulighed i forbindelse med udbud af bybuskørslen i Randers.

En pulje til forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger

Der er afsat en pulje på 200 mio. kr. til forsøgsprojekter med henblik på at afprøve mulighederne for mere energieffektive løsninger indenfor bl.a. den offentlige trafik og busser på alternative drivmidler.

Midttrafik er i den forbindelse langt fremme med en model for at styrke incitamentet til at køre energieffektivt i Randers. Det kan ske enten ved at vælge mere energieffektive busser til driften, eller det kan fx ske ved at det bliver muligt at anvende mindre busser aften og weekend. Også forslag til busser med alternative drivmidler kan komme på tale. Eksempelvis har Herning Kommune forespurgt på mulighederne for at køre med brint-busser.

En pulje til bedre adgang til den kollektive trafik.

Endelig skal nævnes at der er afsat midler til at skabe bedre forhold ved stationer, herunder "parkér og rejs"-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Dette er som udgangspunkt udenfor Midttrafiks ansvarsområde, men det kan ikke afvises at der vil være kommuner, der kan søge om midler til ombygning af stationsområder – fx i samarbejde med DSB – der kan sikre bedre integration mellem bus og tog. Midttrafik indgår i den forbindelse gerne i drøftelser for at sikre så optimale forhold for buspassagererne som muligt, og for at sikre gode skifteforhold mellem bus og tog.

Samlet set vurderer administrationen, at det nye forlig giver flere muligheder for at styrke den kollektive trafik i Midtjylland. Midttrafik bør være aktiv i arbejdet med at udvikle projekter og forslag der kan nyde fremme fra de forskellige puljer, og vil inddrage kommuner og region i dette arbejde. For god ordens skyld, skal det nævnes at der er tale om puljer til udviklingsinitiativer. Puljerne kan således fx ikke anvendes til at begrænse effekten af regionens forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet.

- ./.
- På mødet i bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark blev det besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe om udmøntningen af puljerne beskrevet i trafikforliget, som skal lave fælles koncepter for, hvad der virker og tænke initiativer sammen, ligesom i Helsingborg, hvor investeringer i fremkommelighed giver bedre driftsøkonomi, som igen frigiver penge til andre initiativer. Arbejdsgruppen skal samle ideer til et katalog. Arbejdsgruppen har udsendt vedlagte status vedrørende puljer i trafikforliget, hvor der redegøres for

de foreløbige forventninger på baggrund af møder med Transportministeriet og Trafikstyrelsen.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes.

Bilag

- status vedrørende puljer i trafikforliget

1-34-75-7-1-07

3. Betjeningsmuligheder med Midttur og telekørsel

Resumé

Midttrafik tilbyder kommuner og region betjening med Midttur og telekørsel. Den vigtigste forskel mellem de to kørselstyper er takstniveauet, hvor taksterne for telekørsel tilstræbes harmoniseret med bustakster, mens kunden betaler en højere takst for Midttur. Telekørsel udføres enten som koordineret eller ikke-koordineret kørsel, hvor den vigtigste forskel er, at ikke-koordineret kørsel gennemføres for den enkelte kunde, uden at kørslen tilrettelægges efter andre kunders behov. Der fremlægges forslag til forbedringer og harmonisering af ordningerne.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på mødet 16. januar 2009, at administrationen skulle lave en redegørelse for kundernes og bestillerens muligheder med Midttur og telekørsel, som begge er alternativer til almindelig rutekørsel med bus i de geografiske områder og på de tidspunkter, hvor der ikke er kundeunderlag for buskørsel.

Midttur

Midttrafik giver kommunerne mulighed for at tilbyde borgerne støttet Midttur, hvor taksten er 7 kr. pr. km, dog minimum 35 kr. Der er rabat, hvis 2 eller flere personer rejser sammen. Indtil videre har Viborg, Skive, Randers, Lemvig, Ikast-Brande og Struer kommuner besluttet at tilbyde støttet Midttur. Taksten for Midttur uden kommunestøtte er 14 kr. pr. km, minimum 70 kr. Brugeren betaler kontant i vognen, og der kan ikke benyttes buskort.

Fra februar 2009 kan kommunerne tilbyde støttet Midttur i et afgrænset område. Århus Kommune har fra 9. februar 2009 tilbudt støttet Midttur i et område omkring Lyngby og Labing, hvor der efter en køreplanændring i januar 2009 ikke længere er busbetjening. Hvis den enkelte kommune ønsker det, kan der tilbydes kørsel til/fra stoppesteder uden for det afgrænsede område - fx til nærmeste station eller bybusterminal.

Midttur kan benyttes kl. 06.00 - kl. 24.00. Bestilling skal ske senest 2 timer før mellem kl. 08.00 og kl. 20.00. Kunden skal acceptere, at kørselstidspunktet kan skubbes med op til 45 minutter i forhold til det ønskede, og at der kan forekomme omvejskørsel, så turen kan tage op til 100 % længere tid end den direkte vej. I gennemsnit har Midttrafiks kunder i den variabel kørsel i 2008 30 % forøget rejsetid pga. fx omvejskørsel og tid til at få andre kunder og evt. kørestole ind og ud af bilen.

Benyttelsen af støttet Midttur har været meget lav, og nogle kommuner har foreslået en variant af Midttur, der er billigere for kunderne. Det foreslås på denne baggrund, at kommunerne får mulighed for at tilbyde Midttur i afgrænsede områder og i afgrænsede tidsperioder til lav takst: 3 kr. pr. km og minimum 18 kr. Dermed vil egenbetalingstaksten pr. km. være som i handicapkørsel og minimumsprisen svare til en 2 zoners kontantbillet, men kunderne vil stadig ikke kunne bruge buskort.

./ Der vedlægges notat om oversigt over Midttur og telekørsel.

Ved at have flere valgmuligheder vil det kunne afprøves, hvor stor betydning takstniveauet har for benyttelsen. Med en sådan ordning vil der være tre forskellige varianter af Midttur: uden kommunal støtte, halv takst og lavere takst. Det vil være teknisk muligt at lave yderligere varianter, men administrationen kan ikke anbefale dette, da det vil blive vanskeligt at kommunikere til kunder og chauffører.

Telekørsel

Midttrafik har i dag telebetjening i 12 kommuner. Der er dels koordineret telekørsel, som bestilles ved Midttrafik; dels ikke-koordineret telekørsel, som bestilles hos den enkelte vognmand.

Taksterne i den koordinerede telekørsel svarer til at køre bus: 18 kr. for kørsel i 2 zoner og mulighed for at benytte buskort med billedlegitimation. Kørsel med kontantbillet giver ikke ret til omstigning til/fra bus. Taksterne i den ikke-koordinerede telekørsel er i nogen omfang lokal-takst. Administrationen vil sørge for harmonisering af taksterne også i ikke-koordineret telekørsel.

Koordineret telekørsel skal bestilles senest 2 timer før afhentning, mellem kl. 08.00 og kl. 20.00. I et nyt telekørselstilbud fra Viborg til Karup Lufthavn, som etableres 29. marts 2009, er bestillingsfristen 1 time. Ud fra erfaringerne med denne rute evalueres den generelle bestillingsfrist. Der er forskellige bestillingsfrister for ikke-koordineret telekørsel afhængig af den enkelte kontrakt.

Koordineret telekørsel tilbydes enten som områdebetjening eller rutebetjening.

Ved områdebetjening følger kørslen ikke en rute men dækker et område, der er afgrænset efter kommunens ønsker. I områdebetjeningen udvælger kommunen hvilken tidsperiode, der skal kunne bestilles kørsel - fx mellem kl. 9.00 og 13.00 på hverdage, kl. 13.00-18.00 på lørdage eller mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 14.00 og 17.00 på ikke-skoledage. Ved områdebetjeningen koordineres kørslen, og kunden skal derfor acceptere, at det ønskede rejsetidspunkt kan skubbes med op til 45 minutter af hensyn til øvrige kunder, og der kan forekomme omvejskørsel og dermed længere køretid end den direkte vej.

I rutebetjening vælger kommunen, hvilke afgange i en buskøreplan, som kun bliver udført, hvis kørslen er bestilt på forhånd. Opsamling og afsætning kan foregå ved stoppesteder på en bestemt rute, og kunden skal ved bestilling angive, hvor på ruten, de vil med. På landet er der dog mulighed for at blive hentet ved en adresse ved ruten. Hvis kommunen har ønsket, at kørslen koordineres, kan der forekomme flytning af kørselstidspunktet ift. kundens ønske og omvejskørsel. Dog tages der hensyn til kundens eventuelle behov for at nå en bus eller tog.

Midttur eller telekørsel?

Det er bestillerne, som vælger betjeningsform. For kunderne er bus i rute den foretrukne betjeningsform. Erfaringsmæssigt vil der være et frafald af kunder, hvis kunderne skal ringe efter en telekørsel eller Midttur. Kunderne vil som alternativ til busbetjening foretrække telekørsel pga. takstniveauet og muligheden for at bruge buskort - og en ikke-koordineret telekørsel vil give kunden en individuel service, hvor der køres på det ønskede tidspunkt og direkte efter kundens behov, hvilket kunden vil foretrække i forhold til

koordineret telekørsel. Telekørsel er for kommunen en økonomisk attraktiv løsning, hvis der køres forholdsvis få ture; hvis mange kunder bruger løsningen, vil det være billigere at etablere en busbetjent rute.

Midttur har et takstniveau, som vil medføre, at efterspørgslen falder yderligere. Derfor er Midttur en for kommunerne økonomisk overkommelig betjeningsmulighed. For kunderne svarer taksterne i den nuværende støttede Midttur ca. til halv taxatakst. Det foreslås derfor, at Midttur suppleres med en mulighed for at en kommune kan vælge at støtte ordningen yderligere, så kunden betaler 3 kr. pr. km, mindst 18 kr. pr. tur, som er tættere på bustakst, men hvor alle kunder skal betale kontant for turen.

Harmonisering af telekørsel på sigt

Harmonisering af telekørslen, så alle bestillinger af telekørsel foretages ved Midttrafik vil lette Midttrafiks administration med udbud, afregning, statistik og der fås et ensartet kontraktgrundlag. Yderligere forenkles information til kunder og vognmænd/chauffører. I det omfang bestillerne vælger et serviceniveau for telekørslen, hvor den kan koordineres med øvrig variabel kørsel, er der mulighed for at udnytte vognene bedre.

Midttrafik udførte i 2008 376.619 ture i den koordinerede, variable kørsel, hvor handicapkørsel og patientkørsel er de største kørselstyper. Fra oktober 2009 forventes ca. 500.000 tur på årsplan. Mulighederne for at kommunal kørsel kan få fordele ved koordinering med andre kørselstyper stiger derfor fortsat. Koordineret telekørsel har udgjort 542 ture i 2008.

Ikke-koordineret telekørsel udføres efter aftaler indgået af afgivende myndighed med taxaselskaber. Skal kørslerne fortsætte, skal Midttrafik udbyde denne kørsel, idet den samlet set har et omfang, så den ifølge EU-reglerne skal udbydes.

Administrationen anbefaler, at der fortsat vil være betjeningsformer, hvor kunden ringer direkte til vognmanden, når særlige forhold taler for det. Det vil være gældende, hvor hvor kørslen foretages med en bus, der på visse afgangene kun kører ved bestilling, eller hvis bestilleren ikke ønsker koordinering og evt. har ønsket andre services, fx som i Holstebro, hvor taxa kører til stoppestederne i byen på bestemte tidspunkter for at se, om nogen kunder skal køres ud af byen. I så fald kan kundens bestilling mere effektivt ske direkte til vognmanden.

Administrationen foreslår, at kommunerne som et led i Midttrafiks harmonisering af produkter opfordres til at lade telekørsel udføre ved bestilling gennem Midttrafik, medmindre særlige forhold taler mod det. Kommunerne får samtidig mulighed for at vælge, om Midttrafik skal koordinere telekørslen.

Direktøren indstiller,

- at** kommuner og region tilbydes også at kunne tilbyde Midttur til lav takst, 3 kr. pr. km og minimum 18 kr.
- at** der sigtes mod en harmonisering af telekørsel, så kørslen fortrinsvist bestilles gennem Midttrafik.

Bilag

- oversigt over Midttur og telekørsel

1-00-2-09

4. Emner til repræsentantskabsmødet 17. april 2009

Resumé

Midttrafik afholder repræsentantskabsmøde 17. april 2009. Bestyrelsen forelægges hermed de emner, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.

Sagsfremstilling

Midttrafik afholder 2 repræsentantskabsmøder om året. I foråret afholdes et møde med godkendelse af regnskab og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år, og i efteråret afholdes et møde med drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget.

Administrationen vil foreslå, at emnerne på repræsentantskabsmødet 17. april 2009 bliver:

- formandens beretning for 2008
- præsentation af Strategiplan 2009-2011
- den statslige trafikaftale (En Grøn Transportpolitik) og de muligheder, den giver Midttrafik
- status for regionens besparelser
- status for beslutning om rejsekortet
- drøftelse af temaer for budgetlægning 2010

Ifølge forretningsordenen for Midttrafiks repræsentantskab, skal formanden for Bestyrelsen sørge for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Indkaldelse til mødet 17. april 2009 skal derfor foretages senest 20. marts 2009. Administrationen sender en sådan indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender, umiddelbart efter bestyrelsesmødet.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabsmødet 17. april 2009 afholdes med den foreslåede dagsorden.

1-22-1-09

5. Orientering om foreløbigt regnskab 2008

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 12. marts 2009, er der udarbejdet et foreløbigt regnskab for 2008.

Sagsfremstilling

./.. På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 12. marts 2009, er der udarbejdet vedlagte foreløbigt regnskab for 2008 .

Busdrift

På busdriften udviser regnskabsresultatet en merudgift vedrørende busdriften på i alt ca. 9,2 mio. kr. Hovedforklaringen er, at fritagelse for betaling af dieselafgift betød merudgifter på ca. 9 mio. kr. mere i 2008, idet loven fik virkning fra 1. september 2008, og ikke som budgetteret pr. 1. oktober 2008.

På indtægtssiden er der tale om merindtægter på ca. 2,4 mio. kr. i forhold til det budgetterede.

Det samlede nettoresultat på busdriften er en manko på 6,8 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner

Driftsudgifterne vedrørende Midttrafik's mellemværende med Midtjyske Jernbaner svarer overordnet til de budgetterede driftsudgifter. Indtægterne i 2008 er dog knap 1,3 mio. kr. mindre end budgetteret. De ordinære anlægsudgifter var i 2008 på knap 9,9 mio. kroner, mod budgetterede 13,8 mio. kr.

Samlet set er der en netto mindreudgift på 2,6 mio. kr.

Handicapkørsel

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter (skal-kørsel) tale om et samlet, nettomindreforbrug på 0,2 mio. kr. i 2008.

Trafikselskabets budget

På Trafikselskabets område, der omfatter såvel driftsudgifter som rene administrationsudgifter, er der et samlet mindreforbrug på 1,2 mio. kroner. Afvigelsen er sammensat af en mindreindtægt på kontrolafgifter i Århus Kommune på ca. 4,4 mio. kr., som mere end modsvares af et mindreforbrug på de områder, Midttrafik selv har en direkte indflydelse på.

Baggrunden for indtægtsnedgangen er en ændring i proceduren for inddrivelse af kontrolafgifterne, som i hovedtræk er beskrevet nedenfor.

Midttrafik overtog ultimo 2006 et budget indeholdende indtægter i forbindelse med kontrolafgifter på 8,4 mio. kroner fra Århus Kommune. Budgettet var oprindeligt et brutto-

budget, og eventuelle afskrivninger af tilgodehavender blev særskilt modregnet i bruttoindtægten.

Selve opgaven med inddrivelse af tilgodehavenderne lå fuldt ud ved Midttrafik.

Håndteringen af inddrivelse af kontrolafgifter har gennem 2008 været drøftet indgående mellem Midttrafik og Århus Kommune.

Der er nu indgået en aftale med Århus Kommune om, at Midttrafik foretager alle de indledende tiltag i forbindelse med rykning for indbetalinger m.v. I det omfang dette ikke har ført til en indbetaling til Midttrafik, overføres de resterende udestående herefter til Århus Kommune, som så selv varetager den endelige inddrivelse af de udestående kontrolafgifter.

Det betyder, at de samlede indtægter, som Midttrafik har registreret i forbindelse med kontrolafgifter i 2008, nedskrives med ca. 4,4 mio. kr., svarende til den del af kontrolafgifterne, der er overført til Århus kommune.

Hermed opstår der i forhold til budgettet en tilsvarende manko.

Den nye procedure betyder, at der skal foretages en justering af budgettet for kontrolafgifter fra og med budget 2009, idet indtægterne skal nedskrives med den forventede andel af kontrolafgifter, der overføres fra Midttrafik til Århus Kommune.

Direktøren indstiller,

- at** det foreløbige regnskab for 2008 tages til efterretning.
- at** bestyrelsen på mødet den 17. april 2009 forelægges det endelige regnskab for 2008 til godkendelse.
- at** der foretages en budgettilpasning vedr. indtægter fra kontrolafgifter, som modsvarer den indgåede aftale med Århus Kommune om endelig inddrivelse af udestående kontrolafgifter.

Bilag

- foreløbigt regnskab for 2008

1-21-1-08

6. Orientering om regulering af vognmandsbetalinger.

Resumé

Administrationen orienterer om, hvordan forskellige reguleringer i det seneste år har påvirket kontraktbetalingen til vognmændene.

Sagsfremstilling

Det seneste års tid har der været en del forskelligartede reguleringer i forbindelse med kontraktbetaling til vognmændene.

For det første, blev det i 2008 vedtaget, at vognmændene ikke længere skulle fritages for betaling af dieselaflgift til staten. Denne regulering slår budgetmæssigt fuldt igennem på kontraktbetalingerne. Der er her tale om en opskrivning af udgifterne på 9,8 %, som er begrundet i en ændring af lovgivningen, og som ikke har noget med den generelle prisudvikling at gøre direkte.

Sammen med en opskrivning af kontraktbetalingerne som følge af bortfald af fradragsmuligheden for dieselaflgift, blev der fra Trafikselskaberne i Danmark i juli 2008 udmeldt en generel prisfremskrivning af kontrakterne på 9,5 %. Denne fremskrivning fra 2008 til 2009 skal lægges oven i den førnævnte opskrivning af udgifterne vedr. dieselaflgiften.

I december 2008 meldte Trafikselskaberne i Danmark ud, at stigningen i kontraktbetalingerne fra 2008 til 2009 forventes at blive 5,4 % i stedet for den oprindelige fremskrivning på 9,5 %. Dette skøn forventes nu nedsat yderligere til mellem 4,0 og 4,5 %. Samtidig forventes et *fald* i kontraktbetalingerne på 1,0 til 1,5 % fra 2009 til 2010. Årsagen til faldet i kontraktbetalingerne er et fald i renteniveauet, og især i oliepriserne siden medio 2008. Disse fald slår igennem i kontraktssatserne i 2009 og 2010.

I Midttrafiks budget for 2009 var der indarbejdet en forudsætning om en prisfremskrivning på 9,5 %. På baggrund af den nye prisfremskrivning reduceres denne fremskrivning nu til 5,4 % i overensstemmelse med udmeldingerne fra Trafikselskaberne i Danmark. Det betyder alt andet lige mindre udgifter til vognmandsbetalinger i forhold til de budgetterede udgifter, og dermed mindre udgifter for bestillerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-01-10-09

7. Orientering om ny rute mellem Hammel og Århus Nord, der tegner til at blive en succes

Resumé

Midttrafik sigter efter at skabe flere og mere tilfredse kunder. Det har været formålet med at starte den nye rute 124 Hammel – Århus Nord – Hammel, som startede 12. januar 2009.

Sagsfremstilling

Rute 124 Hammel-Foldby-Søften-Skejby Sygehus-Aarhus Universitet startede 12. januar 2009. Ruten er en decideret pendlerrute, som kører mandag-fredag med timedrift fra kl. 5.00 til kl. 20.00. Målgruppen er kunder, som skal til eller fra arbejde/uddannelse samt fx besøgende og ambulante patienter til Skejby Sygehus.

I uge 3 og 4 benyttede over 500 kunder sig af muligheden for at køre en gratis prøvetur med rute 124. De første tællinger fra uge 6 viste, at ca. 110 kunder rejser fra Hammel mod Århus Nord hver dag. Det indikerer, at det er realistisk at nå Midttrafiks første delmål om, at rute 124 i alt kører med 30.000 passagerer fra januar til udgangen af juni 2009.

Succesen skyldes dels en attraktiv køreplan og rute, dels at det nye tilbud er markedsført målrettet over for de potentielle kunder. Disse erfaringer vil blive brugt i fremtidige lanceringer af forbedrede tilbud til kunderne.

Køreplanen

En ny forbedret køreplan, som trådte i kraft den 9. marts 2009, giver ekstra stoppesteder ved Hinnerup centrum og på Randersvej i Århus. Forbedringen er sket efter ønske fra kunder, chauffører, busselskabet De Grønne Busser og Favrskov Kommune. Midttrafik aftalte derfor med Region Midtjylland, at ruten skulle lægges om, da omlægningen kunne ske uden at forlænge køretiden.

Ruteomlægningen og de nye stoppesteder giver en række fordele:

- Favrskov Kommune bindes sammen på tværs med timedrift mellem Hammel, Foldby, Korsholm, Noring og Hinnerup.
- Borgere i Hinnerup får nu en helt ny mulighed for at benytte rute 124 til/fra Århus Nord – herunder Skejby Sygehus.
- Flere stoppesteder i det nordlige Århus giver en bedre service for kunder, der rejser mod Hinnerup/Hammel.

Markedsføringen

I forbindelse med opstarten af rute 124 har administrationen vurderet, at en ny rute får de bedste vilkår for at blive en succes, hvis den bliver bakket op af en målrettet og koordineret markedsføring.

Markedsføringen er passet ind efter, at 90 % af kunderne formodes at pendle mod Århus Nord og kun ca. 10 % formodes at pendle fra Århus Nord mod Hammel.

Markedsføringen bestod af 5 elementer:

1. Avisannonce (helside) i Favrskov Avisen og Favrskov Posten

Annoncen blev indrykket ugen op til ruten startede. Begge aviser bliver gratis husomdelt, og alle potentielle kunder kunne dermed nås.

Annoncen bestod af køreplanen og en gratis billet. Køreplanen kunne klippes ud og hænges op. På den måde kunne potentielle kunder med det samme se, om ruten passer til deres behov uden at skulle fx gå på Midttrafiks hjemmeside.

Billetten kunne ligeledes klippes ud og afleveres til chaufføren. Billetten gav mulighed for at prøve rute 124 gratis én gang. Da annoncen blev indrykket i 2 aviser, kunne læseren samle billetter fra flere aviser og evt. samle billetter ved naboer m.m. til flere ture i de to uger. Indsamling blandt naboer osv. har i sig selv været med til at skabe opmærksomhed på den nye rute.

Formålet med annonce og gratis prøvetur er at lokke 2 typer kunder ind i busserne:

- kunder, som i forvejen benytter andre ruter, men som med rute 124 kunne få et bedre og mere effektivt alternativ til deres eksisterende bustur. Dette kan føre til mere tilfredse/loyale kunder.
- kunder, som plejer at tage bilen, men som med denne rute får et godt alternativ til bilen og som fremover vil bruge bussen til og fra arbejde. Det kan føre til flere kunder.

Forventningerne var 100 prøveture i alt i løbet af de 2 uger. Optællingen viser, at der blev foretaget 594 gratis prøveture!

Fremover kunne det være hensigtsmæssigt at bede kunden om at udfylde nogle spørgsmål på billetten, som skal klippes ud og afleveres til chaufføren. Det kan fx være om kunden i forvejen kører med bus, men på andre ruter (og hvilke) eller om han normalt kører i bil. Derved kan Midttrafik bedre vurdere, hvilke kunder der kan flyttes med forbedrede tilbud og målrettet markedsføring.

2. E-mail med køreplaner sendt til relevante virksomheder og uddannelsesinstitutioner på ruten

Da kun 10 % af kunderne på rute 124 formodes at rejse fra Århus mod Hammel, vil avisannoncering i fx Århus Onsdag eller Århus Stiftstidende ramme alt for bredt. Derfor har administrationen valgt at lave målrettet markedsføring mod virksomheder og uddannelsesinstitutioner på ruten. Der blev sendt et brev med oplysninger om ruten samt køreplaner ud til virksomheder og uddannelsesinstitutioner langs ruten både i Århus Nord området og i Hammel området. Potentielle kunder blev derfor informeret om ruten via deres arbejdsplads eller uddannelse.

I samme brev blev Midttrafiks tilbud om Erhvervskort omtalt.

3. Hjemmesiden

Nyheden om rute 124 blev lagt på forsiden af hjemmesiden. Nyheden linker videre til mere information, kort, køreplan, billetpriser og Midttrafik Erhvervskort. Midttrafik satte i den første periode mere fokus på den nye busrute ved at lægge et banner på forsiden af hjemmesiden. Banneret linker ligeledes ind til undersiden med mere information.

4. Pressemeddelelse

Pressemeddelelse med nyheden om den nye rute blev sendt ud til pressen i Østjylland.

5. Hængeskilte

Hængeskilt med nyheden om ruten blev hængt op i busserne på alternativ ruterne til 124 – rute 111 og 114.

Omkostninger til markedsføringen

Annoncer, hængeskilte, porto til udsendelse af breve mv. beløb sig til ca. kr. 20.000 ekskl. moms.

I forbindelse med, at busruten pr. 9. marts er udvidet med 3 ekstra stoppesteder i Hinnerup er der udsendt pressemeddelelse til de Østjyske medier samt nye køreplaner til busserne (ruterne 111, 114, 115 og 124), hvor baggrundsinformation og kort også fremgår. Pressemeddelelsen har været bragt i Favrskov Avisen, Favrskov Posten og Århus Stiftstidende.

Positiv spiral

Midttrafik hjælper virksomheder – og omvendt. Et eksempel er, at Storcenter Nord har henvendt sig og vil markedsføre rute 124 i deres egne annoncer i lokalaviserne i Favrskov for at hente flere kunder fra Favrskov kommune.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-3-09

8. Orientering om kritik af Solaris-lavgulvsbusserne i Århus

Resumé

Busselskabet Århus Sporveje har 64 Solaris-lavgulvsbusser og bestilt yderligere 29. Denne type opfylder kravene i Midttrafiks udbudsmateriale, som er udarbejdet i overensstemmelse med Århus Kommunes ønsker om at gøre det lettere og sikrere for passagererne at komme ind i, ud af og rundt i busserne. Busselskabet har oplyst, at der har vist sig store økonomiske fordele ved at anskaffe Solaris-busserne. Til gengæld har busserne været udsat for kritik i såvel medierne som fra passagererne. Efter møde med ældrerådet i Århus har Busselskabet foreslået en ændring af bl.a. adgangsforholdene for busserne, hvilket Midttrafik har accepteret. Samtidig vil Midttrafik sammen med Århus Kommune gennemgå de gældende krav vedrørende indretning og udstyr af busser. I denne forbindelse vil kritikken af Solaris-busserne blive søgt imødekommet.

Sagsfremstilling

Busselskabet Århus Sporveje har i 2007 og 2008 anskaffet 64 nye busser. Alle af mærket Solaris.

29 af de 37 nye busser, som Busselskabet har bestilt til levering i 2009, er også Solaris-busser. De resterende 8 er af mærket MAN.

Busselskabets valg af leverandør er sket efter udbud af busindkøbene. Solaris' tilbud på 12 meter og 18 meter busser blev valgt som værende økonomisk mest fordelagtigt. Derimod blev MAN's tilbud valgt som værende økonomisk mest fordelagtigt, for så vidt angår 13,7 meter busser. Sådanne busser blev ikke tilbudt af Solaris.

Alle de nye busser er af lavgulvstypen. Det vil sige busser uden indvendige trin. Denne type opfylder kravene i Midttrafiks udbudsmateriale, som er udarbejdet i overensstemmelse med Århus Kommunes ønsker om at gøre det lettere for passagererne at komme ind i, at komme ud af og at bevæge sig rundt inde i bussen – uden problemer for den særlige billetteringsmåde i bybusserne i Århus. Busserne opfylder disse formål. Der har endvidere været færre faldulykker i busserne end i højgulvsbusserne.

Busselskabet har oplyst, at der har vist sig store økonomiske fordele ved at anskaffe Solaris-busserne. Blandt andet lavere anskaffelsespris, reparationsudgifter og brændstofudgifter.

Til gengæld har busserne været udsat for kritik i såvel medierne som fra passagererne.

Klagerne kan opdeles således:

- Ikke noget at holde ved, når man stiger ind/ud eller står op i bussen
- Problem med sæder der vender modsat kørselsretningen
- Meget larm fra motor
- Svært for ældre at komme op til nogle af sæderne

Det er karakteristisk for lavgulvsbusserne (uanset fabrikat), at hjulene på grund af det lavere gulv, fylder mere end i en højgulvsbus. Det får bl.a. konsekvenser for sædernes placering, og for det generelle visuelle indtryk af bussen indvendig.

Af ca. 800 klager i 2008 vedrørte 25 Solaris-busserne, svarende til 3 %. Også i 2007 omhandlede 3 % af kundeforhøret klager over bussernes komfort.

Busselskabet har efter et møde med Ældrerådet i Århus foreslået at ændre flowet i lavgulvsbusserne. Det skal ske ved at ændre adgangsreglerne således, at passagererne kan gå ind og gå ud ad såvel midterdørene som bagdørene i lavgulvsbusserne. Samtidig reserveres henholdsvis 6 (12 meter lavgulv) og 11 (18 meter lavgulv) siddepladser i gulvhøjde til ældre passagerer. Gangvejen for de ældre reduceres herved betydeligt, og sæderne er alle i gulvniveau. I begge bustyper er klippekortautomaten i umiddelbar nærhed. Midttrafik har accepteret disse forslag.

Efterfølgende har Busselskabet 11. marts 2009 gennemgået det nye koncept sammen med sikkerhedsrepræsentanter for buschaufførerne. Det er muligt, at finde en løsning ved 12 meter lavgulv i henhold til det beskrevne. Med 18 meter bussen er der imidlertid det problem, at buslommerne ofte ikke har plads til ledbussen i fuld udstrækning. Det betyder, at bussen som oftest er "knækket" i leddet, hvorfor chaufføren ikke kan overvåge den bagerste dør via spejlene. Det kan give et sikkerhedsrisiko, som Busselskabet ikke kan anbefale. På den baggrund anbefaler Busselskabet, at flowet alene ændres i 12 meter busserne. Udover disse aktiviteter undersøger Busselskabet pt. i Europa, hvordan flowet er i lignende busser her. Det forventes at denne undersøgelse er gennemført inden medio april.

Midttrafik vil sammen med Århus Kommune gennemgå de gældende krav vedrørende indretning og udstyr af busser. I denne forbindelse vil kritikken af Solaris-busserne blive søgt imødekommet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-205-8-08

9. Orientering om muligheder for miljøforbedringer ved udbud: incitamentsmodel, mindre busser og brændstoføkonomiske busser.

Resumé

Midttrafik arbejder for bedre miljø. Der orienteres om overvejelser om at inddrage miljøforhold i det forestående udbud i Randers Kommune. Desuden præsenteres nogle beregninger af mulighederne for at bruge mindre busser samt erfaringerne fra Movia med at give brændstoføkonomiske busser bedre mulighed ved udbud.

Sagsfremstilling

Udbud i Randers Kommune

Efter aftale med Randers Kommune blev det i foråret 2008 besluttet, at kontrakterne på bybusserne og det meste af kørslen på lokalruterne og rabatruiterne i Randers Kommune skulle forlænges til den 30. januar 2010. Hensigten var bl.a. at give tid til at gennemføre en samlet trafikplanlægning for Randers Kommune. Samtidig kunne der inden et udbud af kørslen udarbejdes en incitamentsmodel, for eksempel med henblik på at nedsætte bussernes miljøbelastning.

Udbuddet i Randers Kommune forventes i alt at omfatte ca. 110.000 køreplantimer pr. år med 21 bybusser, 8 busser på lokalruter og 15-20 busser på rabatruiter.

Aktuelt arbejdes der med et forslag til en incitamentsmodel, hvor der udbetales en bonus ved et lavere brændstofforbrug end det, der må forventes ved kørsel med normale 12 m busser. For eksempel en bonus på 5 kr. for hver sparet liter brændstof. Det svarer til ca. 775.000 kr. pr. år, hvis de 21 bybusser i Randers bruger 9 i stedet for 11 liter dieselolie pr. køreplantime. Samtidig vil busselskabet spare ca. 1,1 millioner kr. pr. år i brændstofindkøb. Summen af besparelsen og bonusbeløbet vil svare til ca. 5 % af kontraktbetalingen.

Efter forslaget vil en eventuel bonus blive udbetalt hvert kvartal, hvor busselskabet kan dokumentere et lavere forbrug end forudsat i udbuddet. Dokumentationskravet tænkes fastsat som et krav om en revisorbekræftet opgørelse af brændstofforbruget på de omfattede ruter. Samtidig vil der blive åbnet op for, at byderne kan foreslå alternative dokumentationsmodeller. Midttrafiks administrationsomkostninger ved bonusmodellen forventes at blive minimale.

For at give busselskaberne mulighed for at opnå et lavere brændstofforbrug vil der efter forslaget blive givet tilladelse til anvendelse af mindre busser på tidspunkter, hvor disse er store nok rent kapacitetsmæssigt, og hvis de mindre busser i øvrigt opfylder en række nærmere specificerede krav med hensyn til blandt andet passagerkomfort og billetteringsmuligheder. Samtidig foreslås de generelle krav til busserne fastsat således, at der gives mulighed for at indsætte mere brændstoføkonomiske busser, for eksempel letvægtsbusser, selvom sådanne busser ikke opfylder alle sædvanlige krav til for eksempel

antal døre og under forudsætning af, at de indrettes under hensyntagen til bl.a. ældre og gangbesværede.

Miljøeffekterne ved bonusmodellen forventes at kunne begrunde tilskud fra Statens nye miljøpuljer, jf. særskilt dagsordenspunkt herom.

Administrationen forventer, at en bonusmodel som den skitserede vil medføre, at tilbudspriserne falder. Det hænger sammen med, at busselskaberne får mulighed for og tilskyndes til et lavere brændstofforbrug, og at busselskaberne samtidig kan regne med en bonusudbetaling.

Administrationen forventer at kunne fremlægge et oplæg til udbud af bybuskørslen mv. i Randers Kommune på Bestyrelsens møde 15. maj 2009. Herunder et forslag til incitamentsmodel om reduktion af brændstofforbrug/bedre miljø.

Anvendelse af mindre busser

./ Med hensyn til anvendelse af mindre busser kan det konstateres, at busselskaberne normalt kun vil være tilskyndet til at indsætte sådanne busser, hvis busselskabet kun skal dække en beskedent andel af de faste omkostninger for de mindre busser. En bonusmodel kan dels åbne op for – dels tilskynde til øget anvendelse af mindre busser. I vedlagte notat med regneeksempler vedrørende omkostninger ved kørsel med mindre busser i stedet for normale 12 m busser vises regneeksempler over økonomien i at indsætte mindre busser i stedet for store busser. Efter regneeksemplerne må det forventes, at der kan opnås de største besparelser ved at indsætte mindre busser uden for myldretiden. Det vil sige om aftenen og i weekender.

Brændstoføkonomiske busser

Med hensyn til brændstoføkonomiske store busser kan det oplyses, at Movia i deres seneste udbud af bybuskørsel i bl.a. Helsingør, Slagelse og Holbæk samt på ruter i og omkring Hillerød har givet tilladelse til at indsætte busser, som ikke fuldt ud opfylder Movias normale krav til bybusser. Bl.a. har Movia valgt at acceptere, at busserne ikke har bagdøre og kun en enkelt fordør foruden dobbelte midterdøre. Det er sket for at åbne op for indsættelse af letvægtsbusser, der har samme passagerkapacitet som normale, store busser - men som kun kan leveres med den nævnte dørkombination. Resultatet blev, at Movia fik de mest konkurrencedygtige tilbud med letvægtsbusser.

Movia valgte at tillade letvægtsbusser med den nævnte dørkombination efter et forsøg i Helsingør. Forsøget viste, at færre døre ikke medfører længere køretider, så længe der ikke er tale om tunge bybusruter med meget stor passagerennemstrømning i busserne.

De foreløbige erfaringer viser, at letvægtsbusserne har et brændstofforbrug, der er 10-20 % lavere end normale bybusser.

Et brændstoføkonomisk alternativ til letvægtsbusserne kan være diesel-elektriske hybridbusser. Sådanne busser køres der forsøgskørsel med i bl.a. Göteborg. Forsøgene viser brændstofbesparelser på 10-30 % i forhold til normale, dieseldrevne bybusser.

Med hensyn til miljøbelastningen viser erfaringerne, at emissionerne af CO₂ og andre skadelige stoffer reduceres i mindst samme omfang som reduktionen af brændstofforbruget. Forsøget med de diesel-elektriske hybridbusser tyder endog på endnu større re-

duktioner af CO-2. Det skyldes angiveligt, at dieselmotoren kobles helt fra, når bussen holder stille og først kobles til igen, når bussen er oppe i fart.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat med regneeksempler vedrørende omkostninger ved kørsel med mindre busser i stedet for normale 12 m busser

1-00-1-09

10. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser med betydning for Midttrafik siden seneste bestyrelsesmøde.

Sagsfremstilling

Møder

Bestyrelsesformanden havde indlæg på møde i KKR 28. januar 2009

På et møde i KKR 28. januar 2009 fremlagde Midttrafiks bestyrelsesformand de udfordringer, kollektiv trafik står over for, og hvordan Midttrafik har tænkt sig at møde disse. Bestyrelsesformanden gennemgik blandt andet erfaringerne fra studieturen til Sverige, og pegede især på, at fuld politisk opbakning fra alle involverede parter er en forudsætning for at få vendt den negative udvikling. Deltagerne i KKR bakkede op om bestyrelsesformandens indlæg.

Møde for trafiksekskabernes bestyrelser 3. februar 2009

- ./.
- Alle medlemmer af de danske trafiksekskabers bestyrelser var inviteret til fællesmøde i Odense 3. februar 2009. Fra Midttrafik deltog Poul Vesterbæk, Peter Thyssen, Bjarne Schmidt Nielsen og Finn Stengel Petersen. På mødet blev bl.a. økonomiforhandlinger, forsøg med incitamentskontrakter og arbejdet med miljø drøftet. Referat fra møde for trafiksekskabernes bestyrelser 3. februar 2009 vedlægges.

Møde med Transportministeren 16. februar 2009

- ./.
- Transportministeren besøgte 16. februar 2009 Midttrafik. Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab var inviteret til at deltage. Fra bestyrelsen deltog Poul Vesterbæk, Peter Thyssen, Bjarne Schmidt Nielsen og Mogens Nyholm. Fra repræsentantskabet deltog Kirstine Bille, Niels Erik Iversen, Ole Flemming Lyse samt Kurt Andreasen. På mødet blev det drøftet, hvordan Midttrafik møder de nuværende udfordringer med faldende passagertal samt hvordan den netop indgåede trafikaftale kan få betydning i Midtjylland. Desuden fik Transportministeren Midttrafiks bud på, hvordan rammerne for trafiksekskabernes i form af lovgivningen kunne forbedres. Det var et positivt møde, hvor Transportministeren anerkendte Midttrafiks offensive tilgang til at gøre den kollektive trafik bedre. Referat af møde med Transportministeren 16. februar 2009 vedlægges.

Nytårsmatiné for vognmænd 24. februar 2009

Midttrafiks strategiplan indebærer bl.a. et bedre og tættere samarbejde med leverandørerne. Midttrafik inviterede derfor alle bus- og taxavognmænd med kontrakt til nytårsmatiné 24. februar 2009. Bestyrelsesformanden orienterede om strategiplanen samt takkede for den gode, stabile drift i 2009. Ca. 70 vognmænd deltog i arrangementet. Administrationen vurderer, at det var et vellykket arrangement, og at der ved den lejlighed er knyttet lidt tættere bånd mellem administration og leverandører. Dette vil blive fulgt op i det løbende samarbejde.

Konference om kollektiv trafik 27. marts 2009

Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen har taget initiativ til en konference 27. marts 2009 om bustrafikkens situation med særlig fokus på, hvordan man kan få bedre busdrift for de rådige midler. Midttrafik's bestyrelsesformand er inviteret til at holde et indlæg om, hvad kommunerne gør i forhold til den kollektive trafik.

Drift og aktiviteter

Forbedret køreplan for Samsø busser

Der har i nogen tid været dårlig forbindelse mellem Samsø færgerne og busrute 131 (Kolby Kås - Tranebjerg – Nordby). Derfor justeres aftenturene i en midlertidig køreplan, der trådte i kraft søndag 1. marts 2009 – og som gav bedre sammenhæng mellem færge og bus. Den nye midlertidige køreplan for rute 131 er udarbejdet i samarbejde med busselskabet ARRIVA og Samsø Kommune, og har til formål at sikre forbindelser til flest mulige færgeafgange på Samsø. Planen gælder indtil den nye færge sættes ind mellem Jylland og Samsø – formentlig i april - hvor der igen kommer en ny køreplan.

Incitamentsforsøg på rute 118 mellem Århus og Randers

Midttrafik ønsker, at flere skal bruge busserne, og vil derfor vide, hvad der gør kunderne mere tilfredse. I samarbejde med De Grønne Busser er der indledt et forsøg på rute 118 mellem Randers og Århus, hvor chaufførerne afprøver, hvad der påvirker kundernes tilfredshed. Samtidig vil Midttrafik styrke busselskabernes vilje til at forbedre den kollektive trafik. Der vankes en kontant bonus for flere kunder og højere kundetilfredshed.

Fra 12. januar 2009 har kunderne på rute 118 fået ekstra service, bl.a. reflekser, lakridser, regnslag og flere smil fra chaufførerne. Kundernes tilfredshed med rejsen måles før og efter forsøget. Om busselskabet og chaufførerne får udbetalt en bonus på 150.000 kr. afhænger af, om der er fremgang. Pengene skal bruges til at forbedre chaufførernes forhold. Det kan fx være frugt- eller motionsordning, kompetenceudvikling mv.

Nyt billetteringsudstyr

Midttrafik har ved sin etablering overtaget forældet udstyr i en række busser. Det betyder, at chaufførerne ofte kan have problemer med at udstede billetter og validere klippekort, opdatering af takster er unødigt besværligt og der bruges mange kræfter på at holde maskinerne i drift, ikke mindst da der ikke kan købes nyt tilsvarende udstyr. Administrationen anser den situation for utilfredsstillende for vognmænd og chauffører, og der skal sikres en mere stabil drift indtil Rejsekortet evt. indføres i Midtjylland.

Administrationen udskifter derfor i løbet af 2009 ca. 130 billetmaskiner i busserne i de tidligere Vejle og Viborg amter til en samlet skønnet udgift på ca. 1,7 mio. kr. Udgiften finansieres særskilt af de berørte bestillere i lighed med, den udskiftning der fx er ved at blive gennemført i Silkeborg Kommune, så der kan være ens takst i hele kommunen. Endelig vil der blive søgt frigjort udstyr på anden måde i hele Midttrafik for at sikre bedre stabilitet i billetteringsudstyret.

Midttur i Lyngby og Labing

Den regionale rute 116 blev pr. 11. januar 2009 efter regionens ønske rettet ud, så den ikke længere betjener byerne Lyngby og Labing vest for Århus. Kørselsbehovet fra de to byer er af lokal karakter, og Århus Kommune ville ikke umiddelbart forlænge eksisterende ruter til disse byer af hensyn til de øvrige rejsende på disse ruter. Århus Kommune og Midttrafik tilpassede derfor som et forsøg Midttur-konceptet, så der er indført mulighed for at køre Midttur med kommunalt tilskud i et område omkring Lyngby, Labing og Tilst.

Andre kommuner vil kunne lave tilsvarende ordninger, hvor Midttur med tilskud kun gælder for visse dele af kommunen.

Erhvervskortet

Bestyrelsen traf 12. september 2008 beslutning om at tilbyde et erhvervskort, som arbejdsgivere kan tilbyde medarbejderne i en lønpakke. Siden da har en række private virksomheder besluttet at tilbyde dette til deres medarbejdere. Pr. 13. marts 2009 er der indgået aftale om erhvervskort med 22 virksomheder, herunder Herning Kommune. Der er samlet solgt 67 erhvervskort.

Der endvidere sendt aftaleudkast til 21 virksomheder, heraf 3 kommuner (Hedensted, Favrskov og Århus) samt Region Midtjylland. Midttrafik er i dialog med de 3 kommuner og regionen med henblik på at få lavet aftaler om organiseringen af arbejdet med bestilling og udstedelse af erhvervskortene således, at der tages hånd om de konkrete forhold og ønsker fra den enkelte kommune/regionen. For kommunernes vedkommende arbejdes der med en tidshorison for medarbejdernes bestilling af erhvervskortene, der betyder, at der forventes udstedt erhvervskort fra og med 1. august 2009.

Kommunal kørsel i Silkeborg Kommune

På bestyrelsesmødet 16. januar 2009 orienterede administrationen om, at Midttrafik var i dialog med Silkeborg Kommune om samarbejde om kommunal variabel kørsel. Administrationen har nu indgået aftale om administration og udførelse af variabel kørsel for Silkeborg Kommune fra april 2009. Samarbejdet omfatter lægekørsel, genoptræningskørsel, midlertidigt tilskadekomne elever mv.

3. udbud af variabel kørsel

Midttrafik har afholdt 3. udbud af variabel kørsel med kontraktstart 1. marts 2009. Der er udbudt 26 garantivogne og variabel kørsel uden kørselsgaranti. Alle bydere, som opfylder udbudsbetingelserne for variabel kørsel, får kontrakt. I alt 112 bydere bestående af taxa- og busvognmænd har fået kontrakt på kørsel. Antallet dækker over flere vognmænd, i det en del mindre taxa-vognmænd er sammensluttet i Økonomisk Forening bestående af ca. 35 lokale taxa-vognmænd. I alt er der nu ca. 150 vognmænd mod 97 før 1. marts 2009.

Kørslen omfatter variabel kørsel for Midttrafik (handicapkørsel, Midttur og teletaxa), Region Midtjylland (patientkørsel), Skive, Viborg, Silkeborg, Randers, Århus og Lemvig kommuner (forskellige kommunale kørselsordninger). De enkelte kørsler fordeles i forhold til billigste, ledige, egnede vogn i forhold til den enkelte tur. Vindere af garantivogne og priser for variabel kørsel kan ses på Midttrafiks hjemmeside under menupunktet "udbud".

Kørselsmængden forventes at stige fra ca. 315.000 ture i 2008 til ca. 450.000 ture på årsplan fra oktober 2009, hvor patientkørsel med borgere, som ikke anvender kørestol, i det tidligere Århus Amt inddrages.

Administrationen vurderer på baggrund af tilbuddene, at der er stor interesse for kørslen. Generelt tegner det til lidt lavere priser, men den økonomiske betydning vil afhænge af kørselsmønstret i det kommende år.

Det er primært efter indførelse og udbud af koordineret kørsel fra 2004 i Midtjylland, at der er opnået konkurrence om kørslen, da som nævnt både bus- og taxavognmænd

(herunder blandede forretninger) kan udføre denne. De enkelte vogne har enten taxabevilling eller EP-tilladelse fra Færdselsstyrelsen. De to typer har forskellige vilkår, som er fastsat i lovgivningen, fx mulighed for salg af frikørte vogne, krav om vagtdækning, påbud om EU-kørehviletid mv. Midttrafik har de sidste par år ikke registreret nogen udvikling i det forholdsvise antal busvognmænd, som udgør ca. 20% af det samlede antal vognmænd.

Økonomi og rammer

Cross-border-leasing

Pr. 1. januar 2010 afskaffes cross-border-leasing, hvis EU-direktivet gennemføres ved dansk lov. Det vil i så fald være en økonomisk tung sag, der på landsplan vil betyde merudgifter på ca. 300 mio. kr. Der vil ske en DUT-kompensation, og det skal sikres, at resultat af forhandlingerne med vognmændene svarer til DUT-kompensationen, så trafikelskaberne stilles neutralt. I regi af Trafikelskaberne i Danmark er der vedtaget en proces, hvor trafikelskaberne i fællesskab sikrer dette.

Momsfritagelse i kollektiv trafik

Skattekommissionen har i sit forslag til skattereform foreslået, at den kollektive trafiks momsfritagelse fjernes. Trafikelskaberne i Danmark vurderer, at det kunne være et godt tiltag, hvis det blev kompenseret korrekt over for trafikelskaberne. I den aftale om skat, Regeringen indgik 1. marts 2009 (Forårspakke 2.0) indgår der ikke ændringer i momsfritagelsen. Det må formodes, at den kollektive trafik derfor fortsat vil være momsfrigatet.

Effektivisering og modernisering af det regionale rutenet

Arbejdet med "effektivisering og modernisering af det regionale rutenet" fortsætter. En administrativ styregruppe bestående af repræsentanter for Region Midtjylland, KKR og Midttrafik har det overordnede ansvar for processen. Gruppen bad Midttrafik om at afvikle en ny kommunerunde, der skal danne basis for udarbejdelse af et samlet forslag til løsning af opgaven. Denne kommunemøderunde har været afholdt i december og januar. Den administrative styregruppe er nu ved at behandle resultaterne af møderne, og forventer at kunne fremlægge en samlet rapport til videre politisk drøftelse i løbet af april 2009. Rapporten forventes herefter fremlagt for Regionsrådet, KKR og Midttrafiks bestyrelse med henblik på politisk drøftelse i Regionen og kommunerne i løbet af maj/juni 2009.

Lederudvikling i administrationen

God ledelse er en blandt flere forudsætninger for at gennemføre Midttrafiks strategiplan. Der måles på det som et led i EFQM-modellen. For at styrke Midttrafiks ledelseskraft er der i efteråret 2008 iværksat et udviklingsforløb for administrations ledere på alle niveauer. Forløbet har omfattet en evaluering af alle lederne, udarbejdelse af individuel handlingsplan for den enkelte og fælles træningsmoduler med hovedvægten på strategieksekvering, præstationsledelse, prioritering og det personlige lederskab. Forløbet afsluttes i maj 2009.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Referat fra møde for trafiksekskabernes bestyrelser 3. februar 2009
- Referat af møde med Transportministeren 16. februar 2009

1-00-1-09

11. Eventuelt