



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen i Midttrafik

12. februar 2010 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Præsentation af Midttrafiks opgaver, ansvar og udfordringer	1
2	Ansøgning om tilskud til takstforsøg	5
3	Orientering om Trafikstyrelsens puljer til fremme af kollektiv trafik	7
4	Justering af budget 2010	9
5	Orientering om aftale om kompensation for ændrede momsregler ved cross border leasing	10
6	Orientering om høring af kunder i forbindelse med Midttrafiks køreplanlægning	12
7	Orientering om passagertælling 2009	14
8	Orientering om Områdeplan Århus 2011	17
9	Orientering om opfølgning på to regionale ruteudviklingsprojekter – rute 101 og 124	19
10	Orientering om Midttrafiks og Sydtrafiks første samlede udbud af koordineret kørsel	22
11	Orientering om vederlag i Midttrafiks og øvrige trafikskabers bestyrelser	24
12	Orientering om trivselsundersøgelse i administrationen i Midttrafik	26
13	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	28
14	Eventuelt	31

1-00-1-10

1. Præsentation af Midttrafiks opgaver, ansvar og udfordringer

Resumé

Administrationen præsenterer Midttrafiks opgaver, ansvar og udfordringer.

Sagsfremstilling

Midttrafiks overordnede opgaver er:

- Udbud, kontraktstyring, køreplanlægning, markedsføring og udvikling af kollektiv bustrafik, herunder sikring af billetteringsudstyr, informationsmateriale, håndtering af kundehenvendelser, oplysninger om driftsforstyrrelser, opkrævning hos bestillere og afregning med vognmænd.
- Kontrakter med rutebilstationer og salgssteder i Midtjylland, hvor de fleste er privatejede, mens Midttrafik af historiske grunde har ansatte på Viborg og Randers rutebilstationer.
- Salg af buskort til folkeskoleelever, uddannelsessøgende og erhvervskort.
- Udbud, kontraktstyring, bestillingsmodtagelse og koordinering af lovpligtig handicapkørsel.
- Økonomisk og administrativt til med Midtjyske Jernbaner A/S
- Særlig styring af Busselskabet Århus Sporveje, der ejes af Midttrafik og kører bybuskørsel i Århus, hvoraf noget er vundet i udbud og andet køres uden udbud foreløbigt.
- Særlig indsats i Århus med billetkontrol, hvor ca. 25 ansatte kontrollerer kundernes billetter.
- Letbanesekretariat, der på vegne af de østjyske kommuner og regionen forbereder letbanen i Østjylland.
- I sammenhæng med lovpligtig handicapkørsel håndteres en række andre former for koordineret kørsel, fx patientkørsel for regionen og kørselsopgaver for nogle kommuner (fx lægekørsel).

Tilbagevendende opgaver

Budgetvedtagelse

Bestyrelsen har ansvaret for at træffe beslutning om budgetter for Midttrafiks drift og administration. Midttrafiks budgetter vedrører 4 forretningsområder: drift af bustrafik (betales af kommuner og region), drift af privatbaner (betales af regionen), driftsudgifter til handicapkørsel (betales af kommunerne) samt Trafikselskabets budget, hvor udgifter til fælleopgaver (fx markedsføring, rutebilstationer osv.) og administration (fx løn, husleje osv.) afholdes – dette finansieres af kommuner og region efter en fordelingsnøgle baseret på dels konkret brug, dels efter aktivitetsniveau, hvor det ikke er muligt at fastlægge den enkelte bestillers konkrete brug. Ud over disse fire forretningsområder, har

Midttrafik en række øvrige opgaver, der finansieres særskilt – det drejer sig bl.a. om letbanesekretariatet, patientkørsel for regionen og øvrige kommunale kørselsopgaver.

Udgifterne til drift af buskørsel er baseret på de enkelte kommuners og regionens valg af serviceniveau og konkrete bestillinger, hvilket administrationen afklarer med de enkelte bestillere hen over foråret for det kommende budgetår. Inden sommer forelægger administrationen Bestyrelsen forslag til et driftsbudget for det kommende år. Desuden forelægges forslag til at budget for Trafikselskabets Budget; budgettet blev reduceret med 10 % ved Midttrafiks opstart og er siden da blevet prisfremskrevet og justeret for øgede aktiviteter, herunder er der inden for budgettet fundet midler til at gennemføre strategiske tiltag gennem rationalisering og effektivisering, idet bestillerne ikke hidtil har ønsket at etablere en udviklingspulje. Efter Bestyrelsens foreløbige godkendelse sendes budgettet til høring ved bestillerne.

Det endelige budget skal være vedtaget senest 15. september for det efterfølgende år jf. lov om trafikselskaber. Midttrafik og de øvrige trafikselskaber har opfordret Transportministeren til at se på det dilemma, der ligger i, at trafikselskaberne dermed skal vedtage et budget, førend der er indgået budgetforlig i kommunerne og regionen.

Indtægter

En vigtig del af driftsbudgetterne er de forventede indtægter, der dækker omtrent halvdelen af udgifterne til buskørsel i Midttrafik. Administrationen fremlægger i forbindelse med budgetvedtagelse i starten af september forslag til takster gældende fra januar året efter. Takstforslagene følger det overordnede princip om, at Midttrafik fortsat skal tilstræbe at harmonisere takster og rejseregler i hele Midtjylland – og skal holde sig inden for det loft, Staten udmelder hvert år. Der foretages administrativ høring på principper i takstforslaget. Bestyrelsen har kompetencen til at fastsætte takster.

Aktivitetsoversigt

På baggrund af drøftelser med de enkelte bestillere fremlægger administrationen i sensommeren et arbejdsprogram for det kommende år, der i overordnede træk beskriver de projekter med fx nye ruter, væsentligt ændrede køreplaner, gennemgang af enkeltbestilleres samlede kørsel m.m., som bestillerne har udtrykt ønske om, og som administrationen foreslår prioriteret.

Økonomiopfølgning

Efter 2. og 3. kvartal laves økonomirapportering med forventet regnskab. I januar eller februar laves forventet regnskab for det foregående. Midttrafik arbejder med, at udvide rapporteringen om forventet regnskab efter 2. og 3. 4. kvartal med rapportering om nøgletal samt regnskab til revisionsgodkendelse efter 4. kvartal.

Regnskabsaflæggelse

Regnskabet for foregående år forelægges Bestyrelsen til godkendelse, inden det overleveres til revisionen. Når revisionen har gennemgået regnskabet, forelægges revisionens påtegning, bemærkninger m.m. for Bestyrelsen. Hidtil har revisionen deltaget i disse bestyrelsesmøder.

Udbud

Midttrafik har løbende udbud af buskørsel. Udbuddene gennemføres som udgangspunkt ifølge de principper for udbud, Bestyrelsen har godkendt i 2009. Midttrafik udbyder som udgangspunkt udbudsformen "offentligt udbud" (i modsætning til "udbud efter forhand-

ling") og anvender tildelingskriteriet "laveste pris" (i modsætning til "økonomisk mest fordelagtige"). Der gøres dog forsøg med alternativer. Udbudsbetingelserne fastlægges af administrationen sammen med bestillerne, så de svarer til bestillernes ønsker til serviceniveau. Hvis der er særlige forhold i udbuddet – fx særlige incitamentsordninger – forelægges udbudsbetingelserne for Bestyrelsen. Under alle omstændigheder forelægges valg af tilbud efter udbud for Bestyrelsen på en lukket dagsorden, inden der indgås kontrakter.

Udbuddet for variabel kørsel gennemføres hvert år. Det foregår på en måde, at der indgås kontrakt med alle vognmænd, der afgiver konditions-mæssige tilbud. Vognmændene lægges ind i et system, hvor den til enhver tid billigste vognmand vælges til den konkrete tur.

Kampagner og forsøg

Administrationen fremlægger løbende forslag til fx markedsføringskampagner, forsøg med særlig indretning af busser, incitamentstiltag, uddannelse af chauffører osv. Bestyrelsen har hidtil ønsket at drøfte de overordnede linjer i den type tiltag, mens administrationen har sørget for detaljerne i gennemførelsen. Administrationen afrapporterer altid, hvad resultaterne har været af fx kampagner, og der følges op på forsøgsordninger, inden de foreslået gjort permanente.

Repræsentantskabsmøder

Fastlæggelse af emner til kommende repræsentantskabsmøder, idet forårsmødet typisk omhandler budgetlægningstemaer for kommende år, og efterårsmødet omhandler typisk aktivitetsoversigt for det kommende år. Dagsordenen til begge møder suppleres med aktuelle temaer, som Bestyrelsen ønsker at drøfte med Repræsentantskabet om særlige udfordringer for den kollektive trafik.

Ad hoc emner

Administrationen har hidtil løbende løst langt de fleste konkrete problemer, der måtte opstå med bestillere, kunder eller andre. I nogle tilfælde har Bestyrelsesformanden eller formandskabet været inddraget, og i andre tilfælde er Bestyrelsen blevet inddraget. Når negative sager har fået væsentlig medieopmærksomhed, er Bestyrelsen altid blevet orienteret om, hvordan administrationen har håndteret sagen. Bestyrelsesmedlemmerne har også af og til selv rejst sager, som de er blevet gjort opmærksom på af deres administration, borgere eller vognmænd, og Midttrafiks administration har håndteret disse sager i samarbejde med det pågældende bestyrelsesmedlem.

Den hidtidige bestyrelse har beskæftiget sig med de overordnede linjer for udvikling og effektivisering og forventet, at administrationen tager sig af den løbende drift.

Særlige emner, der forventes behandlet i Bestyrelsen de kommende år

Ud over de tilbagevendende emner, der behandles i Bestyrelsen, kan administrationen pege på disse emner, der efter al sandsynlighed skal behandles i Bestyrelsen de kommende år:

- Svigtende indtægter og faldende antal kunder - hvad Midttrafik kan gøre for at vende udviklingen.
- Rammerne for, at Midttrafik kan koordinere 20 bestillers ønsker og skabe et sammenhængende rutenet for borgerne. Der skal fortsat arbejdes med at fastlægge nogle principper for, hvilke rejsebehov regionen ønsker at finansiere, og

hvad kommunerne vil finansiere – og kommunerne vil sandsynligvis have forskellige ønsker til serviceniveau på deres ruter.

- Sikre en stabil udvikling af den kollektive trafik, så kunderne føler sig trygge ved den kollektive trafik og der med fastholdes/tiltrækkes som kunder.
- Aktiv salgs- og informationsstrategi, herunder at få flere midler til markedsføring stillet til rådighed af bestillerne.
- Harmonisering af takster, herunder muligheden for gratiskørsel og særlige rabatter til udvalgte grupper. Nogle bestillere ønsker en revision af den model, hvorefter indtægter fordeles, hvilket vil blive en udfordring at skabe enighed om.
- Indførelse af Rejsekort og sikring af funktionsdygtigt billetteringsudstyr indtil da.
- Udvikling af kontraktformer, så der bliver mere incitament for entreprenørerne, herunder nyt efteruddannelsessystem.
- Forøget fokus på den kollektive trafiks samfundsfordele, herunder miljøfordele.
- Betjening af store rejsestrømme med letbane, hurtige busser m.m., herunder at have fokus på at udvikle den kollektive trafik dér, hvor der er mange mennesker.
- Udvikling af fleksible kørselsformer tilpasset kundernes behov, fx telekørsel, Midt-tur og anvendelse af mindre busser.
- Stabil drift og god kundeservice i både buskørsel og handicapkørsel.
- Forbedret samarbejde med kommunerne for at fremme den kollektive trafiks vilkår, herunder fx vejindretning og kundefaciliteter.
- Udviklingsprojekter med enkelte bestillere for at effektivisere den kollektive trafik i fx udvalgte områder eller forskellige typer. Midttrafik skal koordinere bestillernes ønsker i geografiske områder, og i den forbindelse også sikre god kommunikation til kunderne, når de måtte opleve væsentlige ændringer i deres muligheder for at benytte den kollektive trafik, som det fx bliver tilfældet i Århus-området de kommende år.
- Omdømmekampagner og produktmarkedsføring.

Når det bliver aktuelt, vil administrationen til hvert af disse punkter udarbejder en sagsfremstilling, der præsenterer fakta og alternativer, som Bestyrelsen skal træffe beslutning om. Bestyrelsen kan til enhver tid bede administrationen om at belyse andre emner, den ønsker drøftet.

Til det konstituerende møde 15. januar 2010 fik Bestyrelsen udleveret:

- Præsentationsfolderen "Midttrafik kører med mennesker, skaber muligheder og bidrager til et sundere miljø", der fortæller om de overordnede opgaver, Midttrafik løser.
- Årsberetning 2008, der fortæller om de konkrete aktiviteter og overordnede økonomiske resultater for 2008.
- Midttrafiks strategiplan, der beskriver de fem hovedmål og nogle eksempler på de konkrete aktiviteter, der skal til for at opnå målene.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter Midttrafiks opgaver, ansvar og udfordringer.

1-30-78-3-1-09

2. Ansøgning om tilskud til takstforsøg

Resumé

Administrationen fremlægger et projektforslag til tre forsøg med takster, som kan søge støtte fra Trafikstyrelsens passagerpulje, der har til formål at støtte forslag og ideer, der kan tiltrække flere passagerer i den kollektive trafik.

De 3 forslag omhandler et tilbud om billigere rejser til de unge der køber et særligt kort – svarende til DSB's WildCard. Dels omhandler det et forslag med afsætning af en pulje til "slagtilbud" til Midttrafiks kunder. Det kan f.eks. være rabat på periodekort en givet måned, og kan anvendes når der er behov for at tiltrække sig særlig opmærksomhed ved udvalgt kørsel. Endelig foreslås et forsøg med 2 regelændringer i weekenden hvor der er ledig kapacitet i busserne. Det drejer sig om at kunne medtage op til 5 personer, hvis man køber en Midttrafik Dagbillet – og det drejer sig om et forslag om, at kunder, der er i besiddelse af et periodekort, kan "tage en ven med gratis" på kortet i weekenden.

Sagsfremstilling

Unge, der overgår fra delvist statsfinansierede uddannelses- og SU-kort, oplever en stor takststigning, når de skal til at rejse på ikke-subsidierede kort. Midttrafik har ofte mødt kritik af denne takststigning, og har en formodning om, at det kan være en af de faktorer, der medvirker til at de unge mennesker køber deres første bil, i stedet for at bruge kollektiv trafik i et vist omfang.

Derfor foreslås det, at der søges puljemidler i Trafikministeriets passagerpulje, til at etablere et særligt kort, der giver adgang til at rejse på børnebillet – altså til halv takst – for unge mellem 16 og 25 år. Kortet foreslås i første omgang at give adgang til at købe billetter til halv pris ved længere rejser – altså over 4 zoner. Ligesom i forbindelse med DSB's wildcard, skal der udstedes et særligt partoutkort, der kan vises til chaufføren, og giver adgang til køb af børnebillet, selv om man er "for gammel". Partoutkortet forventes at koste det samme som DSB's Wildcard, nemlig 180 kr. om året.

Forslaget vil umiddelbart medføre et indtægtstab. Omfanget er vanskeligt at opgøre, men forudsættes det fx at der udstedes 2.000 kort om året – at hver kortbruger rejser 15 gange om året – og at den gennemsnitlige rabat pr. tur er 20 kr., vil det årlige indtægtstab udgøre ca. 600.000 kr. Det skal bemærkes at det med reglen om at kortet kun gælder til lange rejser, at der i praksis næsten udelukkende vil være indtægtstab på de regionale rejser. Det skal også bemærkes at antallet af årlige rejser er sat lavt. De kunder, der rejser mere, vil i dag som regel anvende periodekort eller klippekort, og i forhold til disse rejsehjemler er der ikke noget indtægtstab.

Ud over at søge tilskud til indtægtstabet, vil der ligeledes blive søgt midler til markedsføring og evaluering. Evalueringen vil bl.a. skulle dokumentere indtægtstabet, og danne baggrund for overvejelser om at fortsætte og evt. udvide forsøget til kortere rejser.

Ligeledes vil det skulle drøftes med ARRIVA og DSB, om kortet også skal være gyldige i tog. Endelig skal forslaget drøftes nærmere med regionen, som er den bestiller, hvis økonomi påvirkes.

Samtidig foreslås det, at der ansøges om midler til at etablere en pulje til slagtilbud i Midttrafik. Der er i dag ikke tradition i trafikskaberne for at give rabat eller lave slagtilbud. Det hænger bl.a. sammen med at det er meget vanskeligt at lave tilbud af den art, som kan sælges på Midttrafiks billetteringsudstyr. Men med etablering af Midttrafiks web-shop er der nu bedre muligheder for at lave slagtilbud – fx i form af at sælge periodekort på udvalgte strækninger med rabat. Det kan fx være rabat ved introduktion af nye køreplaner, det kan være rabat, hvis der i en periode har været driftsmæssige problemer og man ønsker at vinde kunderne tilbage eller det kan være rabat, hvor man ønsker en bedre udnyttelse af kapaciteten på udvalgte strækninger.

Det foreslås, at der afsættes en pulje til sådanne slagtilbud i størrelsesorden 1 mio. kr. Dette beløb er ikke nødvendigvis identisk med indtægtstabet, da tilbuddet jo gerne skulle medføre, at der kommer nye kunder til Midttrafik. Trafikstyrelsens puljemidler vil blive ansøgt i forhold til at dække en del af indtægtstabet, ligesom der vil blive ansøgt om midler til markedsføring og til evaluering af forsøget – herunder i særlig grad evaluering af, om tilbuddene tiltrækker nye kunder – eller man blot giver rabat til de kunder, man har i forvejen.

Også dette initiativ vil blive drøftet med berørte bestillere.

Endelig foreslås det at der indføres nogle nye tilbud i weekenden, hvor der som regel er betydelig ledig kapacitet i busserne. Dels foreslås det, at der gives adgang til, at man kan bruge Midttrafiks dagsbillet som gruppebillet til op til 5 personer – og dels foreslås det, at de kunder, der i forvejen har et periodekort til Midttrafik busser gratis kan "tage en ven med" på kortet.

En dagsbillet giver i dag adgang til alle Midttrafiks busser i 24 timer, og koster 145 kr. for en voksen og 100 kr. for et barn/pensionist. Derfor bliver tilbuddet også mest relevant på længere rejser.

Det vurderes at indtægtstabet fra disse 2 ordninger vil være meget begrænset, men at de til gengæld vil have stor markedsføringsmæssig værdi. Inden indførelse af tilbuddet om "gratis ven" på periodekortet, bør dette dog drøftes med de største bestillere, da det kan have indtægtsmæssige konsekvenser f.eks. i Århus Kommune.

Det er tanken at søge Trafikstyrelsen om midler til hjælp til markedsføring og evaluering af disse tilbud.

- ./. I vedlagte projektbeskrivelse om takstforsøg er der nærmere redegjort for de enkelte forslag.

Direktøren indstiller,

at der ansøges om midler til takstforsøg fra Trafikstyrelsens pulje.

Bilag

- projektbeskrivelse om takstforsøg

1-30-78-3-1-09

3. Orientering om Trafikstyrelsens puljer til fremme af kollektiv trafik

Resumé

Administrationen orienterer om resultatet fra 2. ansøgningsrunde vedr. Trafikstyrelsens puljer til fremme af kollektiv trafik samt om planerne for ansøgninger til 3. runde med ansøgningsfrist 1. marts 2010.

Sagsfremstilling

Som led i Regeringens aftale om Grøn Transportpolitik 29. januar 2009 er der etableret 2 statslige puljer til fremme af den kollektive trafik. Det drejer sig dels om en pulje til fremkommelighedsprojekter og dels om en pulje til fremme af ordninger og projekter, der kan øge antallet af buspassagerer (passagerpuljen). Til fremkommelighedspuljen er der afsat 200 mio. kr. årligt i perioden 2009 – 2013. Til passagerpuljen er der afsat 100 mio. kr. årligt i perioden 2009 – 2011.

Ansøgningsrunde 1. oktober 2009

Der kan søges puljemidler 2 gange årligt. Seneste ansøgningsrunde var 1. oktober 2009 og Trafikstyrelsen har 15. januar 2010 truffet beslutning om tildeling af midler.

- Herning Kommune har modtaget tilsagn på ca. 2,4 mio. kr. til forbedring af signalregulerede kryds med busprioritering, udarbejdelse af handlingsplan for fremkommelighed for busser i Herning samt etablering af handicapvenligt stoppested ved DGI-Parken i Herning.
- Skive Kommune har modtaget tilsagn på 10,5 mio. kr. til ny kompakt trafikterminal i Skive.
- Viborg Kommune har modtaget tilsagn på 3,4 mio. kr. til udvidelse og forbedring af busholdeplads i Bjerringbro.
- Århus Kommune har modtaget tilsagn på 2,3 mio. kr. til busprioritering Halmstadgade – Hasle Ringvej og til forprojekt vedr. busprioritering i området omkring Viby Torv.

2 ansøgere, hvor Midttrafik indgår som medejer, har ligeledes fået tilskud til projekter:

- Trafikselskabernes IT-samarbejde har modtaget tilsagn om godt 1 mio. kr. til udvikling af en landsdækkende Erhvervskortportal
- Rejseplanen A/S – det til daglig driver hjemmesiden www.rejseplanen.dk – har modtaget tilsagn på knap 7,9 mio. kr. til et projekt om at udbrede trafikinformation fra Rejseplanen til det offentlige rum. Dette projekt vil bl.a. omhandle muligheden for adgang til Rejseplanens oplysninger på busterminaler, store stoppesteder m.m.

Ansøgningsrunde 1. marts 2010

Næste ansøgningsrunde er 1. marts 2010. Midttrafik arbejder på flere ansøgninger til den runde.

Der arbejdes med ansøgning om tilskud til etablering af en ny pendlerrute fra Silkeborg til Århus N. Der er med tilskud fra Trafikstyrelsen gennemført et forprojekt, der har sandsynliggjort, at der er et kundemæssigt grundlag for at etablere en direkte pendlerforbindelse på strækningen.

Midttrafik arbejder sammen med ARRIVA-tog på at fremsende en ansøgning med henblik på at forbedre forholdene for de kunder der skal skifte mellem bus og tog på stationer, der betjenes af ARRIVA. Projektet skal primært sikre så god information som muligt til de "skiftende" kunder.

Der forventes også fremsendt ansøgning til puljemidlerne angående udbredelse af det forsøg Midttrafik tidligere gennemførte på rute 118 (Århus – Randers) omkring incitamenter til vognmænd og chauffører. Forsøget viste, at det med en målrettet indsats og effektiv chaufføruddannelse var muligt at forbedre kundernes oplevelse af rutens kvalitet i løbet af kort tid. Midttrafik ønsker at udbrede erfaringerne fra dette forsøg til mange busselskaber, som alle er positive. Der vil blive søgt om midler i Trafikstyrelsen hertil.

Med udgangspunkt i Midttrafiks forsøg med stillezoner forventes ligeledes fremsendt en ansøgning om forsøg med alternativ busindretning. Ideen er at undersøge kundernes holdning til konkrete forsøg med ændret indretning i busserne. Det kan være stillezoner – men også elementer som ændret bordopstilling, informationsskærme ved hvert enkelt sæde og andre tiltag der kan forbedre rejsens komfort indgår i ansøgningen.

Endelig forventer Midttrafik at fremsende en ansøgning angående takstforsøg. Dette forsøg er beskrevet i anden sag på dagsordenen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-21-1-09

4. Justering af budget 2010

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til justering af budget 2010 på baggrund af ønsker fra bestillerne.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der kan opstå behov for justeringer af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling af bestillerne egne budgetter til kollektiv trafik.

./ På baggrund af drøftelser med bestillerne er der i det vedlagte justeret budget 2010 indarbejdet nogle konkrete ændringer, som har betydning for busdriften, den variable kørsel og for administrationen og fællesudgifterne.

I budget 2010 fra september 2009 var der afsat en budgetpost til dækning af de forventede udgifter i forbindelse med ændrede regler for cross border leasing.

For at give bestillerne så retvisende budgetter som muligt, valgte administrationen i første omgang at lave en fordeling af udgiftsposten ud på de enkelte bestillere, baseret på DUT-kompensationen fra staten.

På baggrund af møde mellem Danske Busvognmænd, Dansk Kollektiv Trafik samt Trafikselskaberne i Danmark, lægges der nu op til en differentieret model på området, hvilket fremgår af særskilt dagsordenspunkt til bestyrelsesmødet i Midttrafik 12. februar 2010. I værste fald vil modellen indebære, at der i gennemsnit sker en udgiftsførøgelse svarende til 5,6 %. For at give et billede af denne – i gennemsnit – værste situation, er der til budgetnotatet vedlagt en oversigt over dels den gældende DUT-kompensation, dels effekten af en udgiftsstigning på 5,6 %.

Den endelige udgiftsstigning for hver enkelt bestiller fastlægges først hen mod sommeren 2010, når busselskaberne over for Midttrafik har dokumenteret deres faktiske merudgifter vedrørende den nye lov. Det foreslås derfor, at der først foretages en justering af området når den endelige aftale foreligger.

Det skal bemærkes, at Midttrafiks 15. udbud i Herning ikke er medtaget i dette justerede budget, idet sagen først behandles af Bestyrelsen 12. februar 2010.

Direktøren indstiller,

at det justerede budget for 2010 godkendes.

Bilag

- justeret budget 2010

1-21-1-09

5. Orientering om aftale om kompensation for ændrede momsregler ved cross border leasing

Resumé

Muligheden for at få refunderet momsen ved cross border leasing af busser blev afskaffet pr. 1. januar 2010. Nu skal der betales dansk moms ved leasing af busser i for eksempel Tyskland, og busselskaberne kan ikke som hidtil få momsen refunderet hos skattemyndighederne. Lovændringen medfører øgede udgifter for de busselskaber, der har finansieret deres busser i udlandet. Medmindre der er taget forbehold herom, kan busselskaberne imidlertid kræve kompensation for deres merudgifter efter den "løfteparagraf", der er i de fleste kørselskontrakter med trafikelskaberne m.fl. Busselskaberne kan kræve at blive stillet, som om lovændringen ikke var gennemført. 29. januar 2010 blev en aftale om en sådan kompensationsordning indgået mellem Trafikelskaberne i Danmark og de to busvognmandsorganisationer, Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik. Merudgifterne for kommunerne og regionerne dækkes gennem DUT-ordningen ved en regulering af bloktilskuddene fra 2010.

Sagsfremstilling

Ved leasing af rutebusser i Danmark er der ikke mulighed for at afløfte eller få refunderet momsen på leasingydelsen. Det skyldes, at der ikke er moms på billetter og kort i den kollektive trafik i Danmark. Ved leasing af busser i udlandet, typisk Tyskland, kunne busselskaberne derimod indtil 31. december 2009 få refunderet momsen på leasingydelsen. Det fik busselskaberne til i stigende grad at finansiere deres busser i udlandet.

På baggrund af et EU-direktiv vedtog Folketinget 3. december 2009 et lovforslag, hvorefter muligheden for at få refunderet momsen ved leasing af bl.a. busser i udlandet blev afskaffet fra 1. januar 2010. Denne lovændring vil medføre øgede udgifter for i første omgang de busselskaber, der har finansieret deres busser ved cross border leasing, og i anden omgang for trafikelskaberne og andre kontraktgivere. Det skyldes, at busselskaberne kan kræve kompensation for deres merudgifter efter den såkaldte "løfteparagraf", der er i de fleste kontrakter med trafikelskaberne m.fl. Medmindre der er taget forbehold herom, kan busselskaberne efter denne paragraf kræve at blive stillet, som om lovændringen ikke var gennemført.

Merudgifterne for kommunerne og regionerne dækkes gennem DUT-ordningen ved en regulering af bloktilskuddene på årligt ca. 320 millioner kr. fra 2010 - heraf ca. 70 mio. kr. for kommuner og region i Midtjylland.

- ./.
29. januar 2010 blev en aftale om en sådan kompensationsordning indgået mellem Trafikelskaberne i Danmark og de to busvognmandsorganisationer, Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik. Ordningen tilrettelægges således, at den tilnærmelsesvist giver hver enkelt busselskab fuld kompensation. Samtidig er der lagt vægt på, at ordningen skal være rimeligt nemt at administrere for såvel busselskaberne som trafikelskaberne. Der vedlægges mødereferat og aftale om cross border leasing af 29. januar

2010 om kompensation for ændring i momsloven vedrørende cross border leasing af busser.

De enkelte busselskaber skal rette deres krav om kompensation til trafikselskabet eller anden kontraktgiver, som skal udbetale kompensationen i takt med den almindelige kontraktbetaling. De nærmere procedurer, krav til dokumentation mv. søges dog harmoniseret og standardiseret mest muligt gennem Trafikselskaberne i Danmark og sammen med de to busvognmandsorganisationer. Midttrafik forventer at få et præcist overblik over disse merudgifter i foråret, hvorefter de kan fordeles nøjagtigt på bestillerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om de ændrede regler ved cross border leasing af busser og en aftale om kompensation herfor tages til efterretning.

Bilag

- mødereferat og aftale om cross border leasing af 29. januar 2010 om kompensation for ændring i momsloven vedrørende cross border leasing af busser

1-30-75-20-09

6. Orientering om høring af kunder i forbindelse med Midttrafiks køreplanlægning

Resumé

Administrationen orienterer om procedurer for inddragelse af kunder i forbindelse med Midttrafiks køreplanlægning.

Sagsfremstilling

Midttrafik får hvert år nye køreplaner i slutningen af juni måned.

- ./.
- Forud for dette ligger et arbejde med inddragelse af kunder, vognmænd og bestillere, der er indarbejdet i vedlagte tidsplan for Midttrafiks køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2010.

I processens startfase udarbejder Midttrafiks køreplanlæggere bl.a. på baggrund af et af Bestyrelsen godkendt arbejdsprogram og ønsker fra kommuner og Region en række forslag til ændringer i Midttrafiks køreplaner. Disse forslag udarbejdes med udgangspunkt i Midttrafiks faktuelle viden om passagertal på alle ture, en række statistiske oplysninger om pendling i Midttrafiks område, kundeforhold samt kendskab til bolig-, institutions- og erhvervsudvikling i de forskellige kommuner.

Forslaget udarbejdes i tæt samarbejde med Midttrafiks vognmænd. Der afholdes i denne fase altid møder med vognmænd og chauffører, der har mulighed for at komme med input til køreplanlægningen – og kommentere de overvejelser Midttrafik gør sig. Kommuner og Region er også inddraget i denne fase, for at sikre at der er overensstemmelse mellem Midttrafiks planlægning og ønskerne hos kommuner/Region. Ved større planlægningsprojekter – som bl.a. det sidste år er gennemført i Viborg og Herning – inddrages nuværende og potentielle kunder også. Dette sker typisk via spørgeskemaer på Midttrafiks og berørt kommunes hjemmeside. Kunderne orienteres om mulighederne for at give deres ønsker til kende via skiltning i bussen, pressemeddelelser og øvrig lokal markedsføring.

Denne proces forløber typisk indtil ca. 1. november. På det tidspunkt fremsender Midttrafik forslag til nye køreplaner til bestillerne til godkendelse. Herefter har bestillerne ca. 1 måned til at godkende, at de udarbejdede forslag sendes i offentlig høring.

Den offentlige høring foregår i løbet af januar måned. Forslag til nye køreplaner offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside. Kunderne orienteres om høringen via hængeskilte i bussen og gennem pressemeddelelser. Det er Midttrafiks vurdering at det er en meget effektiv høringsform, og Midttrafik oplever en stigende interesse fra kunderne for at tilkendegive deres mening om de nye køreplaner ad denne vej. I forbindelse med høringen i januar 2010 er der således indkommet i alt 550 høringssvar - fordelt på 15 breve, 50 mails og 485 svar via hjemmesiden.

På baggrund af de modtagne høringssvar reviderer Midttrafik forslagene til køreplaner, som herefter fremsendes til bestillerne – kommuner og Region – sammen med de henvendelser Midttrafik har modtaget i høringsrunden. Ud fra det tager kommuner og Region stilling til de enkelte forslag. Denne proces forløber indtil medio marts måned.

Endelige køreplaner skal i henhold til Midttrafiks kontrakter med vognmændene fremsendes 3 måneder før køreplansskift – dvs. vognmændene skal modtage de nye endelige køreplaner ultimo marts måned.

For så vidt angår de såkaldte "Rabatruter" – som er skolebusruter som kommunerne selv administrerer – er det kommunerne selv der har ansvaret for udarbejdelse af køreplaner samt gennemførelse af høring hos kunder, skoler, institutioner m.m.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- tidsplan for Midttrafiks køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2010.

1-27-1-09

7. Orientering om passagertælling 2009

Resumé

Der er gennemført tælling af passagerne i uge 40 i bybusser samt på lokale og regionale ruter. Tællingerne viser en tilbagegang på 1,8 % for de regionale busser og 6,7 % for de lokale busser. Det samlede passagertal i bybusserne er derimod stagneret i forhold til 2008. Tallene dækker dog over store forskelle.

Sagsfremstilling

./ Midttrafik gennemførte i uge 40 den årlige passagertælling. Der er tale om en på- og afstigningstælling, som foretages af chaufførerne, eget personale eller med ekstern hjælp. Sådanne tællinger vil altid rumme unøjagtigheder, men hovedtendenserne er fagligt valide. Resultaterne af tællingen er sammenfattet i vedlagte rapport med hovedresultater for Midttrafiks passagertælling 2009.

Tællingerne viser et samlet passagertal på 73,6 mio. på årsbasis, fordelt med 39,4 mio. bybusserne i Århus (ikke tal for 2008), 12,4 mio. i bybusser i andre byer (12,4 mio. passagerer i 2008), 18,3 mio. i de regionale ruter (18,7 mio. passagerer i 2008) og 3,7 mio. på lokale ruter (3,9 mio. passagerer i 2008). Der foreligger ikke tællinger for 2008 for Århus bybusser.

De regionale busruter og x busser

	Passagerer 2008	Passagerer 2009	Ændring	Køreplantimer/ uge 2008	Køreplantimer/ uge 2009	Ændring
Område Vest	2.093.289	1.962.691	- 6,5 %	2.210	2.136	- 3,4 %
Område Midt	2.520.544	2.418.468	- 4,0 %	2.207	2.199	- 0,4 %
Område Øst	10.572.848	10.542.532	- 0,3 %	8.481	8.474	- 0,1 %
Område Syd	2.631.984	2.565.972	- 2,4 %	2.444	2.381	- 2,6 %
X bus	864.600	845.312	- 2,7 %	1.164	1.197	+ 2,9 %
I alt	18.683.265	18.334.975	-1,8 %	16.506	16.387	- 0,1 %

På de regionale ruter er der en samlet tilbagegang på 1,8 % Det dækker over store geografiske forskelle. Tilbagegangen er markant på x busserne til trods for en udvidelse af kørselsomfang samt i Vest, Midt og Syd, hvorimod der er tale om stagnation i Østjylland, hvor kørselsomfanget og kundeantallet er langt størst. En del af tilbagegangen kan forklares med reduktion i kørsel, men skyldes også den landsdækkende tendens til at færre bruger bussen.

Bybusserne uden for Århus

Kommune	Passagerer 2008	Passagerer 2009	Ændring	Køreplantimer/ uge 2008	Køreplanti- mer/ uge 2009	Ændring
Herning	1.762.598	1.739.196	-1,2 %	985	975	- 1,2 %
Holstebro	799.536	669.448	- 17,6 %	462	412	- 10,8 %
Ikast-Brande	41.220	13.770	- 66,6 %	52	49	- 6,5 %
Ringkøbing-Skjern	-	1.126	-	-	20	-
Skive	534.872	-	-	279	279	0,0 %
Struer	62.140	61.048	- 1,8 %	41	42	+ 1,5 %
Viborg	1.430.867	1.358.905	- 4,9 %	764	763	-0,1 %
Randers	3.730.566	4.142.828	+ 11,0 %	1.684	1.746	+ 3,7 %
Silkeborg	2.209.773	1.850.909	- 16,2 %	1.206	1.146	- 5,0 %
Horsens	2.132.634	2.059.668	- 3,4 %	1.257	1.167	- 7,5 %
Skanderborg	250.380	244.868	- 2,2 %	202	186	- 7,9 %
Norddjurs	53.768	53.924	+ 0,3 %	48	47	-2,7 %
Odder	-	34.424	-	37	29	- 21,2 %
I alt	12.432.262	12.450.794	+ 0,1 %	6.965	6808	- 2,5 %

Note: Sammentællingerne omfatter kun sammenlignelige tal fra skemaet.

Passagertallet for bybusserne er samlet set stagneret, men der er en generel tilbagegang i passagertallet i bybusserne med undtagelse af busserne i Randers Kommune. I de store bybuskommuner Holstebro og Silkeborg viser der sig den største nedgang i antallet af passagerer på henholdsvis 17,6 % og 16,2 %. Også her er der sket en reduktion i køreplantimerne specielt i Holstebro med en reduktion på 10,8 %. Tallene fra Horsens, Viborg og Herning bybusser viser en mindre nedgang, mens der som tidligere nævnt er en markant passagerfremgang i bybusserne i Randers. Det skal bemærkes, at der ikke var bybusser i Ringkøbing i 2008 og der er foretaget store omlægninger i bybusserne i Ikast-Brande Kommune, hvorfor passagertallet fra 2009 ikke kan sammenlignes med tallet fra 2008. Tallene fra Skive Kommune i 2009 kan ikke sammenholdes med tallene fra 2008 grundet omfattende vejarbejder i bl.a. tælleperioden. Endelig blev der ikke foretaget passagertælling i Odder i 2008.

De lokale ruter

Kommune	Passagerer 2008	Passagerer 2009	Ændring	Køreplanti- mer/ uge 2008	Køreplantimer/ uge 2009	Ændring
Herning	156.501	127.986	- 18,8 %	209	202	- 3,7 %
Holstebro	238.765	191.740	- 20,5 %	265	255	- 3,8 %
Ikast-Brande	146.501	151.618	+ 3,5 %	306	206	- 32,7 %
Ringkøbing-Skjern	439.629	353.103	- 19,7 %	426	316	- 25,8 %
Skive	621.229	567.809	- 8,6 %	530	518	- 2,3 %
Struer	145.080	159.068	+ 9,6 %	169	170	+ 0,7 %
Lemvig	124.176	111.332	- 10,3 %	153	135	- 12,2 %
Viborg	280.815	260.526	- 7,6 %	235	234	- 0,5 %
Randers	240.760	320.008	+ 32,9 %	277	281	+ 1,4 %
Silkeborg	699.687	648.478	- 7,6 %	653	632	- 3,1 %
Horsens	152.854	136.801	- 10,6 %	162	154	- 4,9 %
Skanderborg	67.184	84.396	+ 25,6 %	69	77	+ 12,8 %
Hedensted	9.933	8.471	- 14,7 %	40	26	- 35,5 %
Favrskov	110.188	134.888	+ 22,4 %	95	95	0 %
Syddjurs	373.568	389.896	+ 4,0 %	246	247	+ 0,5 %
Samsø	103.272	81.588	- 21,0%	171	137	- 19,8 %
Norrdjurs	-	-	-	-	-	-
Odder	-	-	-	-	-	-
I alt	3.910.142	3.646.120	- 6,7 %	3.966	3.659	- 7,7 %

Note: Sammentællingerne omfatter kun sammenlignelige tal fra skemaet.

Der er en forholdsvis stor passagernedgang på de lokale ruter, samlet set 6,7 %. Her er der samtidig også sket en reduktion i antallet af køreplantimer, hvilket kan forklare en del af passagerfrafaldet. I de lokale busser er der store udsving på tallene fra kommune til kommune. Det er både i negativ retning de fleste steder, hvor den største tilbagegang skal findes i Herning, Holstebro og Horsens kommuner. Der er også positive tendenser enkelte steder – Struer, Skanderborg og Favrskov kommuner. Endelig er der en markant fremgang i passagertallet i de lokale ruter i Randers Kommune.

Det videre arbejde

Midttrafik er i gang med en nærmere analyse af resultatet på de enkelte ruter, som indgår i den fremadrettede planlægning. Midttrafik bruger tallene sammen med andre input til en mere effektiv planlægning af kørslen, som præsenteres for bestillerne, så det kan indgå i deres bestilling fremover.

Direktøren indstiller,

at rapporten tages til efterretning.

Bilag

- Tællingsrapport 2009 til dobbeltudskrivning

1-30-75-202-2-09

8. Orientering om Områdeplan Århus 2011

Resumé

Administrationen orienterer om status på Områdeplan Århus og det videre forløb.

Sagsfremstilling

Områdeplan Århus 2011

Midttrafik forventer at modtage det endelige forslag til en kollektiv trafikplan for Århus fra 2011 i løbet af kort tid. Det endelige forslag er i forhold til det foreløbige forslag fra april 2009 udarbejdet på et mere detaljeret datagrundlag, som er tilvejebragt via en omfattende passagertælling på stoppestedsniveau i Århusområdet i efteråret 2009.

Forslaget vil blive fremsendt elektronisk til medlemmerne af Århus Byråd og til medlemmerne af Regionsrådet 11. februar 2010 med henblik på trafikplanens vedtagelse, videre proces og implementering af trafikplanen. Midttrafiks bestyrelse vil få udleveret forslaget til trafikplanen på bestyrelsesmødet 12. februar 2010.

Det ventes, at Midttrafik kan sende trafikplanens forslag til ruteføringer og køreplanfrekvens i høring i løbet af marts 2010 efter politisk behandling i Århus Kommune og Region Midtjylland.

Den offentlige høring skal bl.a. danne grundlag for, at der kan træffes beslutning om den endelige trafikplans udformning. Det ventes, at en sådan beslutning vil kunne træffes politisk i Århus Kommune og Region Midtjylland inden sommerferien 2010.

Om forslag til ny Trafikplan for Århus Området

Forslaget betyder gennemgribende ændringer i bybusnettet og på enkelte regionalruter til/fra Århus:

A-linjer

Stort set hele bybusnettet revideres, så størstedelen af kunderne tilbydes et nyt højklassemet net (kaldet A-linjer som kendes fra København), som kører højfrekvent og direkte ad de større veje via Århus centrum – suppleret af to såkaldte A-ringlinjer, som vil køre med høj frekvens på Ringvejen og Ringgaden.

Supplerende bybusser

Som supplement til A-linjerne vil der på de mindre veje og til dækning af de mindre rejsestrømme blive etableret et supplerende bybusnet, som er kendetegnet ved lavere frekvens. Disse bybuslinjer kører også via Århus C.

Ændringer i regionale ruter

Allerede fra sommeren 2010 ventes de regionalruter, som kører på Oddervej og Grenåvej ændret, så de koordineres bedre og får et mere ensartet ruteforløb og frekvens.

Fra 2011 sker der tilpasninger på Skanderborgvej og mod Hinnerup, hvor der etableres A-linjer til erstatning/delvis erstatning for de nuværende regionalruter.

Ændringer af regionale ruter som ikke er omfattet af områdeplanen

Der udestår en ændring af de regionalruter, som kører på Viborgvej og Silkeborgvej. Disse ruter er ikke omfattet af trafikplanen. Det drejer sig om rute 114 Århus-Hammel-Viborg, rute 914X Århus-Hammel-Viborg, rute 113 Århus-Galten-Silkeborg og rute 913X/952X mellem Århus og Silkeborg.

Hammel-Århus

Midttrafik ser et potentiale i udviklingen af rute 114 Hammel-Århus – både i relation til Århus C og Århus N, fordi pendlingen fra Hammel til Århus er ret stor, og fordi Midttrafik vurderer, at Hammel ikke har den regionale kollektive busbetjening som byens størrelse og pendlingen "berettiger". En løsning kunne være, at øge frekvensen i myldretiden på rute 114 fra halvtimesdrift til 20-minutters drift mellem Hammel og Århus C. Iflg. trafikplanen vil det være muligt, at skifte til en ny ringvejslinje, som kører til Århus Nord hvert 5. minut. Rejsen fra Hammel til Århus Nord vil være ligeså hurtig, som rute 124 Hammel-Århus Nord, som iflg. trafikplanen ventes nedlagt. Med etableringen af en ny højfrekvent ringlinje, og med en øget frekvens på rute 114, kan ventes flere kunder til den kollektive trafik. På baggrund af at rute 124 iflg. trafikplanen formentlig bliver nedlagt, vurderes det, at der kan etableres 20-minutters drift ml. Hammel og Århus med samme ressourcer, som anvendes i dag.

Samtidigt bør rute 114s ruteforløb i Mundelstrup overvejes. Rute 114 er en stor pendler-rute, og betjeningen af Mundelstrup opleves for hovedparten af kunderne som omvejskørsel. Mundelstrup vil uden rute 114 fortsat have mindst halvtimedrift hele dagen ma-fr (med rute 111, 112 og 116).

Silkeborg-Galten-Skovby-Harlev-Århus

Området Galten-Skovby-Harlev i relation til Århus er med sine store boligkoncentrationer yderst attraktiv for den kollektive trafik – ligesom relationen Århus-Silkeborg er det. Potentialet udnyttes ikke godt nok med de nuværende busruter.

Ruterne trænger til en større ændring, da kørslen er meget uens planlagt – bl.a. med 2 forskellige x bus ruter, som er svære at koordinere samt diverse lynbuskørsler og standsende ture på rute 113 mellem Århus og Silkeborg.

I relation til Århus Nord vil kunder på rute 113 også nyde godt af den nye Ringlinje 6A, som på Ringvejen vil køre med 5 minutters drift til/fra Århus Nord. 20-minutters drift fra Galten-området til Århus C i myldretiden bør overvejes – men kræver nærmere analyse.

X bus

Hele x busnettet og x buskonceptet i regionen vil blive gennemgået med henblik på at sikre større entydighed og kvalitet.

Fra januar 2011 ventes indsat en ny x bus (901X) Silkeborg-Galten-Skovby-Harlev-Århus Nord-Universitetet. Ruten vil formentlig skulle køre med timedrift morgen og eftermiddag ma-fr, og således udelukkende være pendlerrelevant. Ruten betjener store dele af Silkeborg by, og betjener Galten, Skovby og Harlev med stop v. landevejen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-201-32-10

9. Orientering om opfølgning på to regionale ruteudviklingsprojekter – rute 101 og 124

Resumé

Administrationen fremlægger hermed en evaluering af to relativt nyetablerede regionale busruter. Rute 101 kører Skanderborg-Viby-Skejby-Vejlby-Hornslet og rute 124 kører Hammel-Hinnerup-Skejby-Universitetet.

Sagsfremstilling

Både rute 101 og rute 124 repræsenterer på mange måder et nyt koncept for regional buskørsel i Århus-området. Ruterne kører i modsætning til andre regionale busruter, ikke ind omkring Århus centrum. Begge ruter kører via Århus Nord og Skejby Sygehus.

Rute 101 Skanderborg-Viby-Skejby-Vejlby-Hornslet

Rute 101 blev etableret 3. december 2007 for at forbedre mulighederne for, at kunder fra de to største indfaldsveje kunne rejse direkte til Århus Nord og til områder langs Ringvejen, hvor der har været en kraftig udvikling i antallet af arbejdspladser. Endvidere skulle ruten betjene regionens største sygehus i Skejby.

De eksisterende muligheder i 2007 for at kunne rejse direkte til Århus Nord fra Skanderborgvej og Grenåvej var dengang ret dårlige. I forhold til de gennemførte passagertællinger i uge 40 2009, viser rute 101 fortsat fremgang. Passagertallet er siden tællingen i 2008 steget fra 365.000 til 385.000 svarende til en stigning på ca. 5,5 procent. Det er tilfredsstillende og bekræfter at kørsel til/fra Århus Nord er en god idé.

Rute 124 Hammel-Hinnerup-Skejby-Universitetet

Rute 124 blev etableret 12. januar 2009 i forbindelse med en række tilpasninger og effektiviseringer af den kollektive trafik vest for Århus - primært omkring Galten, Lyngby, Sabro og Foldby (og dels Hinnerup).

Rute 111 Hinnerup-Sabro-Århus samt rute 116 Galten-Sabro-Århus blev ændret og Favrskov Kommune og Region Midtjylland indgik aftale om, at finansieringen af rute 117 Langå-Hadsten overgik til Favrskov Kommune, da etableringen af rute 124, ville betyde, at Favrskov Kommune fik en lokalbetjening på tværs i Kommunen fra Hammel via Foldby til Hinnerup.

Rute 124 har nu kørt i et år. Målgruppen er primært kunder, som skal til eller fra arbejde/uddannelse i Århus Nord samt besøgende og ambulante patienter til Skejby Sygehus. Ruten kører med timedrift alle hverdage via Foldby, Hinnerup, Søften, Skejby Sygehus, Olof Palmes Allé, Paludan Müllersvej/Storcenter Nord, Ringgaden til Århus Universitet - og retur til Hammel.

Forventningerne til ruten var store, fordi pendlingen fra Hammel til Århus er ret stor, og fordi Midttrafik vurderede, at Hammel ikke har den regionale kollektive busbetjening som byens størrelse og pendlingen "berettiger".

I forhold til de gennemførte passagertællinger i uge 40 2009, viser rute 124 stagnation i forhold til tidligere stikprøvetællinger. Det bemærkes dog, at ruten frem til uge 40 kun har kørt i ca. 10 måneder. Det årlige passagertal er nu på knap 50.000 passagerer – og burde have været på omkring 75-85.000, hvis ruten skulle opfylde de succeskriterier, som tidligere har været opstillet.

Tre hovedforklaringer på de svage passagertal

Der er formentlig tre hovedforklaringer på, at det ikke er gået som forventet. For det første er ruten ikke et tilstrækkeligt godt og differentieret tilbud, da den kun kører med timedrift. For det andet henvender den sig til et ret snævert segment – nemlig bolig- arbejdsstedsrejsende og uddannelsessøgende. Tredje årsag til rutens manglende succes er formentlig, at konkurrencen fra rute 114 Århus-Hammel og 115 Århus-Hinnerup (og dels rute 111 Århus Sabro-Hinnerup) er ret stor.

Det har overrasket, at hverken kunder i Søften, hvor rute 124 betjener den "nye" ringvej eller kunder i Hinnerup, hvor ruten betjener Århusvej synes, at ruten er særlig attraktiv (I hvert fald benytter ganske få kunder her rute 124). Det skyldes formentlig, at rute 115 Hinnerup-Søften-Århus C, som er højfrekvent rute foretrakkes, selv om det betyder længere gangafstand og måske et buskifte i Århus Nord.

Rute 114 Århus C - Hammel kører også med højere frekvens end rute 124 og kan også anvendes til/fra Århus Nord med buskifte.

Rejsemønstret på rute 124 viser, at kun ca. 80 procent af de som ankommer til Århus Nord benytter ruten fra Århus Nord. Så det er helt tydeligt, at kunder som vælger rute 124 om morgenen til job/uddannelse, benytter andre busser/transportmidler, når de skal hjem til Hammel, Hinnerup og Foldby. Tesen er, at disse kunder vælger at rejse via Århus C, når de skal hjem - enten som en "fritidsrejse" eller som en "indkøbsrejse" – og at de herefter vælger at rejse hjem med rute 114 Århus-Hammel eller rute 115 Århus-Hinnerup.

For at øge attraktiviteten yderligere på rute 124, flyttes ruten til køreplansskiftet fra Århusvej ved Hinnerup ind omkring selve Hinnerup by, og vil i stedet køre ad Ådalsvej. Dette sker fra juni 2010.

Rute 101 og 124 nedlægges formentlig i 2011 i forbindelse med en ny trafikplan

I forbindelse med forslaget til en ny Kollektiv Trafikplan for Århus i 2011 foreslås både rute 101 og rute 124 nedlagt. I forslaget til trafikplanen lægges bl.a. op til, at rute 101, 107, 109, 115 og 124 erstattes helt eller delvist af nye såkaldte A-linjer, som bl.a. vil betjene Århus C og Århus Nord. Midttrafik har foreslået regionen og Skanderborg Kommune, at der etableres en lokalbetjening af strækningen Galten-Hørning, hvis 109 nedlægges. Det bemærkes, at trafikplanen ikke er endelig politisk vedtaget.

Fra Skanderborgsiden foreslås det i trafikplanen, at rute 101, 107 og 109 og erstattes af en ny linje 1A, som kører fra Skanderborg via Århus C (hvert 10. minut) og derfra videre til Skejby Sygehus med forgrening til/fra Hinnerup. Fra Viby Torv opnår linje 1A forbindelse til en ny ringlinje 6A, som med 5 minutters drift betjener Ringvejen og Århus Nord.

Fra Hinnerupsiden skaber linje 1As forgrening forbindelse fra til Skejby Sygehus og Århus C. Dette overflødiggor iflg. trafikplanen dele af rute 115, som pga. A-buskørslen derfor vil få sin kørsel reduceret.

Fra Hornsletsiden foreslås det i trafikplanen, at rute 101 nedlægges, da der ved Vejlby Centervej opnås forbindelse fra alle ruter på Grenåvej til/fra linje 6A, som med 5 minutters drift betjener Ringvejen og Århus Nord.

Iflg. trafikplanen overflødiggøres rute 124 fuldstændigt i relationen Hinnerup-Århus Nord pga. etableringen af linje 1A Hinnerup-Skejby/Århus C. Rute 124 overflødiggøres i relationen Hammel-Århus Nord, da det vil blive ligeså hurtigt, at benytte rute 114 i kombination med linje 6A med buskifte ved Ringvejen.

Hvis trafikplanen gennemføres som foreslået, udestår en problematik omkring lokalbetjeningen internt i Favrskov Kommune af Hammel-Foldby-Hinnerup, som vil bortfalde ved nedlæggelsen af regionalrute 124. Denne problemstilling vil Midttrafik drøfte med regionen og Favrskov Kommune.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-804-5-09

10. Orientering om Midttrafiks og Sydtrafiks første samlede udbud af koordineret kørsel

Resumé

Midttrafik og Sydtrafik har gennemført første samlede udbud af koordineret kørsel. Det er samtidigt første udbud hos Midttrafik, som er gennemført elektronisk. Der er modtaget gyldige tilbud fra i alt 122 vognmænd med ca. 1.800 vogne, der forventes at skulle køre ca. 800.000 ture det kommende år. Priserne vurderes til at være på niveau med nuværende priser.

Sagsfremstilling

Midttrafik og Sydtrafik har indgået en samarbejdsaftale om koordineret kørsel, hvorved der gennemføres fælles udbud af koordineret kørsel. Samarbejdsaftalen indebærer, at Midttrafik efter aftale med Sydtrafik foretager trafikstyring (kontakt til vognmændene om driftsproblemer), afregning og øvrig kontraktadministration for den samlede kørsel. Sydtrafik tager selv mod bestillinger af handicapkørsel og Sydtur mv. Kontrakterne træder i kraft 1. marts 2010.

Omfang

Udbuddet omfatter i alt ca. 800.000 ture pr. år til en skønnet kontraktbetaling på 200 mio. kr. pr. år. Kørselstyperne er handicapkørsel, patientkørsel, kommunal kørsel og Midttur/teletaxa kørsel i Midttrafiks område og handicapkørsel, kommunal kørsel og Sydtur/teletaxa i Sydtrafiks område. Handicapkørslen inden for Århus Kommunes grænser er ikke omfattet af udbuddet, da denne kørsel af Århus Kommune i 2006 blev udbudt på 6 års kontrakter, som udløber 28. februar 2012.

Al handicapkørsel foretages i Midttrafiks om koordineret kørsel fra 1. januar 2010, hvor Hedensted Kommunes brugere også overgår til denne ordning. Sydtrafiks handicapkørsel foretages indtil 1. marts 2010 som "kupon-kørsel", hvilket administreres af Sydtrafik.

Kørslen i udbuddet indeholder bl.a. 34 garantivogne, som er garanteret kørsel 10 timer/hverdag, og kørsel uden garanti for omfang, men også uden kørselsforpligtelse for vognmanden. Garantivognene er med til at sikre, at der er vogne til rådighed i myldretiden, hvor taxa og busvognænd ofte er optaget til anden side. Vinderne af de 34 garantibiler er fordelt på såvel taxa- som busvognmænd. Både udbudsmateriale og vinderlister findes på www.midttrafik.dk.

Størsteparten af kørslen varetages af vogne, der har givet tilbud på en timepris. Hvis tilbuddet lever op til betingelserne, lægges prisen ind i systemet, og den enkelte vognmands vogne bliver valgt, hvis det samlet set giver den billigste løsning, når flere ønsker om kørsel bliver koordineret, og vognmandens fremkørsel og timepriser regnes sammen.

Midtrafik/Sydtrafik har modtaget og godkendt tilbud fra 122 vognmænd, som kører med op til 808 enkeltvogne (typisk landtaxa og busvognmænd), samt 32 vognmænd i form af

vogngrupper (typisk bytaxa), som kører med op til 987 vogne. En af byderne med enkeltvogne er Økonomisk Forening, som har ca. 30 landtaxavognmænd (og Struer Taxa) som medlemmer.

Det har været nødvendigt at afvise tilbud fra 14 vognmænd, dels pga. manglende tro- og love erklæring vedlagt tilbuddet eller manglende priser og underskrift af tilbud. Der er indhentet advokatbistand for at sikre, at der kun afvises de tilbud, som Midttrafik/Sydtrafik ikke har mulighed for at godkende inden for lovens rammer.

Kontrakterne er 1-årige med mulighed for forlængelse. Kørslen forventes genudbudt ultimo 2010 med ny kontraktstart 1. marts 2011.

Det er ikke muligt at beregne effekten for priserne på kørslen ved det nye udbud, idet det afhænger af kørselsmønstret i den kommende periode. Effekten vil kunne ses, når der ultimo april afregnes for marts måneds kørsel. Et skøn vil være, at priserne i Midttrafiks område svarer til hidtidige priser reguleret for almindelig prisudvikling. I Sydtrafiks område er priserne lidt højere. Det er erfaringen, at priserne vil falde, når vognmændene har fået erfaring med at udføre koordineret kørsel.

Som noget nyt er der i udbuddet krav om GPS-positioner fra alle vogne hvert minut. I dag modtager Midttrafik skønsmæssigt positioner fra 90% af bilerne hvert minut, inkl. vogne fra taxacentraler, når de udfører kørsel for Midttrafik. Dette er med til at sikre kvaliteten af kørslerne.

Midttrafik har et mål om, at 95 % af afleveringerne sker til tiden. Dette mål overholdes i 2009, og gennemsnittet af forsinkelserne på øvrige ture er på ca. 10 minutter. En tilfredshedsundersøgelse hos handicapkunderne i foråret 2009 viste, at 92 % af kunderne er tilfredse eller meget tilfredse med kørslen. Fra 1. marts 2010 har Midttrafik i alt ca. 40 vogne med trappetjener. Midttrafik har hermed mulighed for at tilbyde de kommuner, som ønsker det, mulighed for at visitere handicapkunder til brug af trappetjener.

Elektronisk udbud

Udbuddet er for første gang gennemført som elektronisk udbud. Movia har gennemført flere udbud elektronisk, og det er Movias udbudsportal, som Midttrafik/Sydtrafik har anvendt i en videreudviklet udgave. Der har været afholdt flere orienteringsmøder for vognmændene, ligesom vognmændene har haft mulighed for at få undervisning enkeltvis hos Midttrafik, hvilket en del har benyttet sig af.

På sigt forventer Midttrafik/Sydtrafik en forenkling i opgaverne ved anvendelse af elektronisk udbud, idet de enkelte vogne - i dette udbud 1.800 - skal indlæses i et it-system, herunder deres kapacitet, stationering, priser mv., således at it-systemet kan anvende disse oplysninger ved koordineringen af kørsel. Ved elektronisk udbud er det vognmændenes oplysninger som skal indlæses, i stedet for en omfattende manuel indtastning hos Midttrafik med tilhørende fejlmuligheder og administration.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-10

11. Orientering om vederlag i Midttrafiks og øvrige trafiksel-skabers bestyrelser

Resumé

Administrationen orienterer om praksis for vederlag til bestyrelser i danske trafiksel-sker.

Sagsfremstilling

Midttrafik fik i marts 2008 Statsforvaltningens godkendelse af, at Midttrafik kan tilbyde medlemmerne af Bestyrelsen for Midttrafik at få udbetalt vederlag i stedet for diæter og tabt arbejdsfortjeneste med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2007. Forud var gået en længere udveksling af synspunkter mellem Midttrafik og Statsforvaltningen, og tilsvarende ansøgninger fra andre trafikelskaber til de øvrige statsforvaltninger medførte, at der til sidst blev givet accept af Midttrafiks forslag til vederlag.

Vederlagets størrelse er baseret på en forventning om, at bestyrelsesformanden bruger ca. 660 timer årligt på forberedelse og deltagelse i møder samt øvrige opgaver i tilknytning til Midttrafik. For hver af næstformændene er der en forventning om, at de hver bruger 165 timer årligt, hvilket svarer til 25 % af bestyrelsesformandens. De øvrige medlemmer vurderes at bruge 82,5 timer, hvilket svarer til 12,5 % af bestyrelsesformandens. Det vurderede tidsforbrug blev godkendt af Statsforvaltningen efter nærmere redegørelse for opgaverne indhold, og det blev godkendt, at der anvendes en timesats, der svarer til grundvederlaget for folketingsmedlemmer. Vederlaget reguleres med udviklingen i grundvederlaget for folketingsmedlemmer.

Vederlaget for Bestyrelsen i Midttrafik er således pr. 1. oktober 2009:

- Bestyrelsesformanden: 201.201,00 kr. årligt
- Næstformænd: 50.300,25 kr. årligt (25 % af bestyrelsesformandens vederlag).
- Øvrige bestyrelsesmedlemmer: 25.150,13 kr. årligt (12,5 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Medlemmer af Repræsentantskabet får diæter og evt. tabt arbejdsfortjeneste for deltagelse i møder. Suppleanter til Bestyrelsen får ved deres deltagelse i bestyrelsesmøder diæter og evt. tabt arbejdsfortjeneste.

Medlemmer af Bestyrelsen og Repræsentantskabet får kørselsgodtgørelse ved mødeaktivitet efter Statens regler.

Medlemmer af Bestyrelsen og Repræsentantskabet kan ved deltagelse i seminarer, studieture m.m. over 24 timer modtage rejsediæter efter Statens regler.

Øvrige trafikskaber

Størrelsen af vederlag varierer med omfanget af aktiviteter og antallet af bestillere i de enkelte trafikskaber. Midttrafik har fået oplyst følgende vederlag i de danske trafikskaber:

Movia

Bestyrelsesformand: 260.050 kr. årligt.

Næstformand: 104.020 kr. årligt (40 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Øvrige bestyrelsesmedlemmer: 52.010 kr. årligt (20 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Sydtrafik

Bestyrelsesformand: ca. 153.000 kr. årligt.

Næstformand: Ca. 38.000 kr. årligt (25 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Øvrige bestyrelsesmedlemmer: ca. 19.000 kr. årligt (12,5 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Nordjyllands Trafikskab

Bestyrelsesformand: 62.656 kr. årligt.

Næstformand: 41.771 kr. årligt (67 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Øvrige bestyrelsesmedlemmer: 31.328 kr. årligt (50 % af bestyrelsesformandens vederlag).

Fynbus

Bestyrelsesformand: 100.765 kr. årligt.

Næstformanden: 35.268 kr. årligt (35 % af bestyrelsesformandens vederlag)

Øvrige bestyrelsesmedlemmer: diæter.

Fynbus har oplyst, at man vil forsøge at få Statsforvaltningens godkendelse af en ordning svarende til Sydtrafiks, så øvrige medlemmer også kan få vederlag.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-35-77-1-09

12. Orientering om trivselsundersøgelse i administrationen i Midttrafik

Resumé

Der er i december 2009 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration. Undersøgelsen er et redskab til at arbejde med forbedringer i trivslen og vil i løbet af foråret 2010 kunne anvendes til sammenligning med andre offentlige arbejdspladser.

Sagsfremstilling

Medarbejdertrivsel er en af forudsætningerne for at Midttrafik kan nå sine målsætninger. Medarbejdertrivsel har derfor været et løbende indsatsområde i Midttrafik.

I sommeren 2007, det vil sige et halvt år efter Midttrafik blev etableret, gennemførte Midttrafik en trivselsundersøgelse blandt administrationens medarbejdere. Formålet var at skabe dokumentation for forhold, der kunne forbedres for derved at få igangsat arbejdet med forbedring i trivslen blandt medarbejderne. Undersøgelsen viste en række områder med relativt lav tilfredshed bl.a. i forhold til information, mål, retning og rammer, ledelse og organisation og it-systemer. I forlængelse af undersøgelsen blev der udarbejdet en handlingsplan og iværksat en række tiltag for at forbedre trivslen.

Der er i december 2009 gennemført en ny trivselsundersøgelse. Der er denne gang valgt et koncept, der muliggør sammenligning med andre offentlige arbejdspladser. Det forventes, at resultaterne fra en sådan sammenligning vil foreligge i løbet af foråret 2010.

Da undersøgelsen er lavet ud fra et andet koncept end 2007-undersøgelsen, kan de ikke umiddelbart sammenlignes. Dog er den samlede medarbejdertilfredshed markant højere i 2009 end i 2007.

Trivselsundersøgelsen er i 2009 opbygget om ni temaer med en række underspørgsmål. Svarene på de enkelte spørgsmål fordeler sig på en skala fra 1 (lav trivsel) til 7 (høj trivsel).

Den gennemsnitlige samlede score for de 9 temaer er 5,14. Spørgsmålene vigtighed er ikke vægtet.

Den gennemsnitlige score for de enkelte temaer er følgende:

- Job og organisering (5,38)
- Indflydelse (5,24)
- Ledelse (5,12)
- Samarbejde (5,75)
- Læring og udvikling (5,29)
- Krav i arbejdet (2,62)
- Motivation (5,97)
- Engagement (5,67)
- Tilfredshed (5,20).

Hertil kommer en række supplerende spørgsmål, som kan variere fra år til år.

Der har i 2009 været en samlet svarprocent på 82,6. I undersøgelsen i 2007 var svarprocenten 76,0.

Resultatet fra trivselsundersøgelsen viser markante forskelle mellem afdelingerne. Den mest tilfredse afdeling har opnået en samlet tilfredshed på 5,77 (hvor den højeste mulige tilfredshed er 7) mens den mindst tilfredse afdeling har en gennemsnitlig tilfredshed på 4,69. De enkelte afdelinger i administrationen er i færd med at drøfte resultaterne og udarbejde handlingsplaner på baggrund heraf.

Herudover er det besluttet at iværksætte en række tværgående initiativer på baggrund af undersøgelsens resultater:

- Trivselsundersøgelsen afslører en relativt lav tilfredshed med løndannelsen, der af nogle medarbejdere ikke opleves som retfærdig og gennemskuelig. På den baggrund er der iværksat initiativer til at synliggøre og forbedre kommunikationen omkring lønpolitikken.
- Trivselsundersøgelsen viser også lav tilfredshed med it og telefoni. Der er nu iværksat en brugerundersøgelse af telefonien og it-systemerne for præcist at afdekke, hvad utilfredsheden dækker over. På baggrund af undersøgelsen vil der blive udarbejdet en handlingsplan for forbedringer.
- Der sættes øget fokus på målrettet kompetenceudvikling, så Midttrafiks kompetenceudviklingspolitik bliver bedre forankret i organisationen, og såvel ledere som medarbejdere bliver rustet til at arbejde med målrettet kompetenceudvikling i overensstemmelse med organisationens behov.
- Ledelsesudvikling har hidtil været et stort fokusområde og den samlede ledergruppe har siden sommeren 2008 deltaget i et større lederudviklingsprojekt. Trivselsundersøgelsen viser, at fokus på ledelse fortsat skal være et fokusområde i organisationen specielt i forhold til tydelighed, feedback og kommunikation.
- Endelig vil der være fortsat stor opmærksomhed på den oplevede belastning i arbejdet. Trivselsundersøgelsen viser, at medarbejderne oplever at der bliver stillet store krav i arbejdet, hvilket dog ikke i sig selv er negativt.

Der vil fremover blive gennemført en trivselsundersøgelse i administrationen hvert andet år efter samme koncept, sådan at det bliver muligt at følge op på udviklingen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-10

13. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 18. december 2009.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Stig på bussen for klimaets skyld

Bestyrelsen traf på mødet 6. november 2009 beslutning om, at Midttrafik skulle markere klimatomødet i København i perioden 7. til 18. december 2009 ved at sætte særligt fokus på den kollektive trafiks miljøfordele.

På Midttrafiks hjemmeside gennemførtes derfor en klimakonkurrence, hvor deltagerne, som svarede rigtigt på spørgsmålet om, hvorvidt man sparer CO2 ved at tage bussen frem for bilen, kunne vinde et særligt klimaklippekort med 2 klip. I alt deltog 477 personer i quizzen. Heraf svarede 456 rigtigt på spørgsmålet!

Klippekortene bar budskabet: Stig på bussen for klimaets skyld. Midttrafik opfordrede de vindere, som ikke selv havde mulighed for at benytte klippekortet, til at forære klippekortet til en nabo eller anden, som ellers foretrækker bilen frem for bussen.

Markeringen på hjemmesiden indeholdt foruden selve konkurrencen også generelle oplysninger om sammenhængen mellem buskørsel og CO2 udslip samt links til relevante hjemmesider, som understøttede budskabet. Herunder også kampagnehjemmesiden for Midttrafiks egen miljøkampagne Verdensredder.nu

Nytårsmatiné for bus- og taxivognmænd

Midttrafiks strategiplan indebærer bl.a. et bedre og tættere samarbejde med leverandørerne. Midttrafik inviterede derfor alle de bus- og taxivognmænd, Midttrafik har kontrakt med, til nytårsmatiné 28. januar 2010. Bestyrelsesformanden holdt en tale, hvor han bl.a. påskønnede det store arbejde, vognmændene gør for at få mere tilfredse kunder. Ca. 55 vognmænd deltog i arrangementet. Et lignende arrangement blev holdt i 2009. Administrationen vurderer, at sådanne arrangementer er med til at knytte tættere bånd mellem administration og leverandører. Dette vil blive fulgt op i det løbende samarbejde.

Køreplan ved Egå Gymnasium

Midttrafik er via pressen blevet gjort bekendt med, at der i forbindelse med Midttrafiks høring af ændringer til næste års køreplan har vist sig et problem i forhold til mødetid på Egå Gymnasium. Det drejer sig om få gymnasieelever, som bor mellem Ørsted og Hornslet. Eleverne skal efter sommerferien skifte bus i Hornslet fra rute 319 til rute 100 el. 101, da rute 119 nedlægges. Det forslag Midttrafik har lavet betyder, at eleverne for at kunne møde rettidigt til kl. 8.15, skal med en bus 1 time tidligere end i dag. Fredag 29. januar holdt Midttrafik møde med linjerepræsentanten hos busselskabet Arriva, med henblik på at finde en løsning. Løsningen bliver, at afgang fra Ørsted på rute 319 læg-

ges lidt tidligere, så der opnås korrespondance i Hornslet til rute 100, som er ved gymnasiet i Egå i passende tid før ringetid. Eleverne bliver kontaktet via Gymnasiet, så de kan få en tilbagemelding.

Økonomi og rammer

Konstituering i Midtjyske Jernbaner A/S og Midtjyske Jernbaner Drift A/S

Midtjyske Jernbaner A/S og Midtjyske Jernbaner Drift A/S afholdt konstituerende bestyrelsesmøder 25. januar 2010. Bestyrelserne består af Bjarne Schmidt Nielsen og Arne Lægaard repræsenterende Midttrafik, Erik Flyvholm repræsenterende Lemvig Kommune, Poul Erik Sig repræsenterende Holstebro Kommune samt Jacob Isøe Klærke og Vagn Larsen repræsenterende Region Midtjylland. Bestyrelserne konstituerede sig med Bjarne Schmidt Nielsen som bestyrelsesformand og Arne Lægaard som næstformand. Den nye bestyrelse bliver endeligt konfirmeret på den kommende ordinære generalforsamling i 2010.

Møde i den politiske følgegruppe for Letbanen i Østjylland

Århus Kommune godkendte 16. december 2009 forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM for letbanens 1. etape. Offentlighedsfasen blev påbegyndt 3. februar 2010 med udsendelse af kommuneplantillæg og den løber frem til 7. april 2007. Det 56 siders tore kommuneplantillæg kan bl.a. ses på hjemmesiden www.midttrafik.dk/letbane som en nyhed 3. februar 2010.

3. februar 2010 blev der afholdt møde i Letbanesamarbejdets nyvalgte følgegruppe med henblik på at orientere om status for arbejdet.

Ud over status for VVM, blev der orienteret om:

- Øvrig fremdrift i etableringen af etape 1. Efter et møde med Transportminister Lars Barfoed 29. oktober 2009, hvor ministeren tilkendegav, at staten er parat til at deltage i anlægsorganisationen, er der etableret en styregruppe for etape 1 anlægget. I styregruppen er Transportministeriet, Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik repræsenteret. Den primære opgave for etape 1 styregruppen er færdiggørelse af endeligt beslutningsgrundlag for etablering af letbanens etape 1. Der blev under punktet orienteret om udestående spørgsmål vedrørende karakteren af anlægsorganisationen og udestående spørgsmål om risikodeling i etape 1 anlægget.
- Orientering om arbejdet med udbygningsetaper. Der er tidligere udarbejdet en rapport om driftsøkonomi i en række udbygningsetaper. Der blev ikke i 2009 truffet beslutning om, hvordan arbejdet med disse etaper skal fortsættes. På baggrund af, at Regeringen i løbet efteråret 2009 har tilkendegivet, at den hilser lokale initiativer til etablering af letbaner velkommen, og vil overveje efter hvilke modeller samfundsøkonomisk rentable projekter kan fremmes, drøftedes den videre strategi for udbygningsetaperne.

Møde med teknisk udvalg i Herning Kommune

Midttrafik og bestillerne har en fælles interesse i at forbedre den gensidige forståelse og derigennem optimere samarbejdet. På repræsentantskabsmødet 6. november 2009 blev det foreslået, at Midttrafik tilbyder de relevante fagudvalg hos hver enkelt bestiller, at man mødes for at drøfte opgaver og udfordringer i forbindelse med den kollektive trafik. Midttrafiks direktions har kontakt til flere kommuner, der har ønsket at mødes med Midttrafik. Det første møde afholdes med Herning Kommunes tekniske udvalg 22. februar

2010, hvor Midttrafiks administration vil give udvalget et indblik i økonomi, aktiviteter, udfordringer og muligheder for den kollektive trafik i Herning Kommune. Administrationen forventer, at der afholdes tilsvarende møder med flere kommuner i løbet af 2010.

Landtaxis vilkår

./.

Hen over efteråret 2009 har der været en kraftig debat i medierne med indlæg fra taxi om taxiens rolle i samfundet fremover. Der har været afholdt stormøder, hvor embedsmænd og politikere har været indbudt til drøftelser med branchen. Den centrale problemstilling er, at taxi - specielt uden for de store byer - har fået vanskeligere vilkår, hvilket bl.a. bekræftes af en stigning i antallet af ledige bevillinger. Taxi har især problemer med kravet om tilslutning til bestillingscentraler, højere miljøkrav til taxi end til busser og mulighed for busvognmænd med EP-tilladelser for at byde på offentlige opgaver, der hidtil har været kørt af taxi. Trafikselskaberne varetager i stigende grad udbud og planlægning af kommunernes og regionernes behovsstyrede kørsler, og emnet har derfor også betydning for trafikselskabernes forsyningssikkerhed og ønske om fortsat konkurrence ved udbud af kørsel. Trafikselskaberne i Danmark sendte derfor 26. november 2009 en henvendelse til Folketingets Trafikudvalg og Transportministeren. 7. januar 2010 har Trafikselskaberne i Danmark modtaget vedlagte svar fra Transportministeren vedrørende taxier, EP-tilladelser og behovsstyret trafik. Transportministeren tilkendegiver i svaret, at en igangværende undersøgelse af taximarkedet udvides til også at omfatte EP-tilladelsers virkning på taximarkedet og konkurrencevilkårene. Desuden vil trafikselskabernes administration af behovsstyret kørsel blive undersøgt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- svar fra Transportministeren vedrørende taxier, EP-tilladelser og behovsstyret trafik

1-00-1-10

14. Eventuelt