



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
2. november 2012 kl. 09.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Besparelser i Midttrafiks organisation	1
2	DSB's driftsovertagelse af Odderbanen og etablering af samdrift	3
3	Ændring af takster for Flextur	7
4	Midttrafiks strategi for udbud og kontrakter om buskørsel	10
5	Reviderede bodsbestemmelser i kontrakterne	12
6	Udbudsbetingelser ved Midttrafiks 34. udbud af buskørsel – regionale ruter i Østjylland	15
7	Udbudsbetingelser ved Midttrafiks udbud af rute 912X – lufthavnsruten Aarhus-Billund	18
8	Revideret forslag til takstnedsættelse i Midttrafik på grund af statsligt tilskud	21
9	Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2012–2027	23
10	Forventet regnskab 3. kvartal 2012	25
11	Midttrafik og Aarhus Letbane	27
12	Orientering om sammenligning af trafikselskabernes udgifter til administration og fællesudgifter	31
13	Orientering om besparelser i det regionale bidrag til kollektiv trafik og Midttrafik	32
14	Orientering om henvendelse fra Transportministeren vedr. takster for individuel handicapkørsel	34
15	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	36
16	Eventuelt	38

1-21-1-11

1. Besparelser i Midttrafiks organisation

Resumé

Bestyrelsen har bedt om en nærmere redegørelse for gennemførte og planlagte besparelser i administrationen.

Sagsfremstilling

I 2011 besluttede Bestyrelsen, at direktionen skulle gennemføre besparelser i administrationen over 3 år på 5 mio. kr. Beslutningen skal ses i sammenhæng med ønsket om, at Midttrafik fortsat skal være landets administrativt billigste selskab, og der skal være sammenhæng mellem reduceret kørsel til borgerne og de bagvedliggende aktiviteter.

Beslutningen er gennemført ved ikke at besætte alle stillinger (både på leder- og medarbejder-niveau), der er blevet ledige, outsourcet nogle opgaver samt gennemført lukning af salg på visse rutebilstationer.

Administrationen har forberedt besparelser den dag, Midttrafik måtte tilslutte sig rejsekortet. Af business-casen fremgår det, at der kan gennemføres varige besparelser på 10 mio. kr., når rejsekortet er fuldt indfaset. 3 stillinger, der er knyttet til administration og distribution af klippekort og vedligehold af eksisterende billetteringsudstyr, kan nedlægges. Der bliver færre udgifter til trykning af klippe- og periodekort, provision til nuværende klippekortforhandlere bortfalder, og der bliver færre udgifter til tællinger.

Endelig kan rationalisering af informations- og salgsstrukturen ved lukning af salg på 6 rutebilstationer, der er besluttet, indgå i denne pulje

Som et led i revisionen af business-casen har administrationen kritisk vurderet forslag til projektudgifter i forbindelse med indførelse af rejsekortet – 38 mio. kr. over 4 år. Direktionen mener, at de kan reduceres med ca. 19 mio. kr.

Rejsekortsekretariatet reduceres ved, at flere opgaver skal løses med nuværende ressourcer af den eksisterende organisation.

Udgifter til frikøb af busser til installation af udstyr kan begrænses, fordi der i flere udbud er krav om, at busselskaberne skal stille busserne vederlagsfrit til rådighed. Udgifter til uddannelse af chauffører og markedsføring kan begrænses.

Og der kan nedlægges et antal stillinger i administrationen ved omlægning af arbejds-gange, prioritering af opgaver og ressourcer

For at det skal komme bestillerne til gode, skal det være stillinger, der har at gøre med styring og administration af kollektiv bustrafik, ikke flextrafik og billetkontrol, der har andre finansieringskilder.

Det er helt centralt, at Midttrafik fortsat løser andre opgaver end rejsekortet med høj kvalitet. Derfor vil nogle ledige stillinger blive genbesat, andre vil ikke. Det fleksible ansættelsesstop vil blive fastholdt.

Endelig vil det være en forudsætning, at andre besparelser, der måtte ønskes af enkelte bestillere, ikke skal finansieres af Midttrafiks administration, jfr. andet dagsordenspunkt om regionens effektiviseringer. Besparelser kan ikke bruges flere gange til forskellige formål.

Personalet er orienteret om de økonomiske udfordringer, ligesom der har været en drøftelse i LokalMED-Udvalg af principper for personalereduktioner.

Direktøren indstiller,

at kravene til besparelser i administrationen drøftes.

1-30-75-2-1-11

2. DSB's driftsovertagelse af Odderbanen og etablering af samdrift

Resumé

Med udmøntningen af trafikforliget 12. juni 2012 ændredes forudsætningerne for samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. Staten stiller fra 2014 og frem til åbningen af Letbanen vederlagsfrit 4 togsæt til rådighed for Region Midtjylland for samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen.

Region Midtjylland og DSB har 24. august 2012 indgået aftale om vilkår for DSB's overtagelse af togdriften på Odderbanen og etablering af samdrift mellem banerne. Regionsrådet har på mødet 26. september 2012 godkendt aftalen mellem DSB og Region Midtjylland. DSB leverer togtrafikken som underleverandør til Midtjyske Jernbaner.

Der skal indgås en operatørkontrakt mellem DSB og Midtjyske Jernbaner/Midttrafik, hvorefter DSB som togoperatør får ansvaret for togdrift på Odderbanen.

Operatørkontrakten skal godkendes af Bestyrelsen for Midttrafik og af Midtjyske Jernbaners bestyrelse.

Sagsfremstilling

./ Region Midtjylland og DSB har på et møde 24. august 2012 endeligt aftalt vilkårene for DSB's driftsovertagelse af togkørslen på Odderbanen. Til orientering vedlægges aftaleindhold fra 24. august 2012 mellem DSB og Region Midtjylland. Midttrafiks administrati-on deltog ikke i disse forhandlinger.

Hovedpunkterne i aftalen er:

- DSB bliver underleverandør af driftsydelsen til Midtjyske Jernbaner.
- DSB har operatøransvaret for driften.
- DSB indsætter Desiro tog på Odderbanen.
- DSB udformer samdriftskøreplan mellem Grenaabanen og Odderbanen.
- DSB overtager personale tilknyttet driftsafdelingen i Odder.
- Midtjyske Jernbaner vil fortsat være infrastrukturejer for Odderbanen.
- DSB betaler en infrastrukturafgift til Midtjyske Jernbaner og for leje af værksted.
- DSB forestår og finansierer værkstedsombygning i Odder.
- Midtjyske Jernbaner afholder samtlige udgifter til husleje og drift af lokaler på Odder station.

Samdriftskøreplan

Som grundlag for aftalen mellem DSB og Regionen er der af DSB udarbejdet en samdriftskøreplan med udvidet kørsel i forhold til den nuværende køreplan på Odderbanen.

Samdriftskøreplanen er lavet i et samarbejde mellem DSB og Midtjyske Jernbaner uden deltagelse af Midttrafik.

- ./.
- Midttrafik har ved gennemgang af samdriftskøreplanen konstateret, at den indeholder en forøgelse af rejsetiderne for kunderne på både Grenaabanen og på Odderbanen, og at en række bus-tog korrespondancer er udfordret. Midttrafik er i dialog med DSB. Til Bestyrelsens orientering vedlægges DSB's redegørelse for køreplanforhold ved samdriften.

Administrationen vil forelægge løsninger på kort og langt sigt på bestyrelsesmødet 7. december 2012 vedrørende bus-tog korrespondancer.

Nye tog

Aftalen mellem DSB og Region Midtjylland forudsætter, at der udformes et aftalekompleks mellem Region Midtjylland, DSB og Midtjyske Jernbaner/Midttrafik.

Regeringens beslutning om at stille 4 Desiro tog til rådighed for Region Midtjylland og regionens overdragelse af disse tog til DSB, forventes reguleret i et aftalegrundlag mellem DSB, Region Midtjylland og Transportministeriet.

Midttrafik bliver ikke part i dette aftalegrundlag.

Det fremgår af trafikaftalen fra 12. juni 2012, at 4 Desiro tog tidligst vil være til rådighed fra 2014. Fra samdriftsstart 9. december 2012 anvender DSB egne/lejede Desiro tog.

Operatørkontrakt

Der skal indgås en operatørkontrakt mellem DSB og Midtjyske Jernbaner/Midttrafik for DSB's overtagelse af togdriften på Odderbanen. Udformningen af operatørkontrakten må nødvendigvis være i overensstemmelse med det økonomiske aftalegrundlag, der er forhandlet mellem DSB og regionen. Ved udformning af kontrakten kan Midttrafik ikke stille fornyede krav eller indhold, som ligger ud over det, der allerede er aftalt. Midttrafiks normale procedurer for indkøb af offentlig passagertrafik (buskørsel), som baseres på et udbud med en dertil hørende entreprenørkontrakt, kan derfor ikke benyttes i dette tilfælde.

DSB, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik har under kontraktudarbejdelsen drøftet indhold og form og herunder, hvem der skal stå for selve kontraktudarbejdelsen. Af hensyn til den meget korte tidsfrist og indarbejdelsen af aftalevilkårene mellem DSB og Region Midtjylland (dateret 24. august 2012), er det er aftalt, at DSB i dette helt særlige tilfælde udformer kontrakten. Det sker i et tæt samarbejde med Midtjyske Jernbaner og Midttrafik. Operatørkontrakten eftersendes til Bestyrelsen, så snart den er modtaget.

Rejseregler, billetkontrol m.m.

I kontraktsammenhæng bliver DSB underentreprenør til Midtjyske Jernbaner. Det er aftalt, at Midttrafik også er part i kontrakten med DSB, fordi der er indhold i kontrakten, der vedrører forhold mellem Midttrafik og DSB. Det drejer sig om rejsebestemmelser, billetindtægter, billetteringsforhold m.m.

Kontrakten indeholder i stor udstrækning de forhold og vilkår, Bestyrelsen tidligere har truffet beslutninger om. Det drejer sig om rejseregler for kunderne, billetprodukter, m.m. som er sager, der har været præsenteret i Bestyrelsen i 2011.

På et punkt er der ikke opnået enighed med DSB. Midttrafik ønsker at fastholde nuværende administration og regelsæt for udstedelse af kontrolafgifter på Odderbanen, hvilket svarer til regelsættet for alle busrejser i Midttrafik. DSB ønsker at anvende eget regelsæt, som svarer til øvrige DSB strækninger i Danmark, dog ikke S-tog i Hovedstadsområdet.

Det er administrationens vurdering, at Midttrafik bør fastholde nuværende regelsæt, fordi der kører parallelle busruter på strækningen, og kunderne skal behandles ens. Trafiksekskaberne har på landsplan aftalt en fælles pris for kontrolafgifter på 750 kr.

Desuden vurderer administrationen, at DSB's regelsæt vil give et fald i billetindtægterne med en mere lempelig kontrolpolitik. DSB's kontrolpolitik egner sig til lange togrejser, hvor der er meget kontrolpersonale, men ikke til mange korte rejser, hvor der ikke er kontrolpersonale i alle tog. Det er også årsagen til, at DSB S-tog anvender samme model som busrejser med 750 kr. i kontrolafgift.

Endeligt fordi der inden for en kort årrække vil blive letbanekørsel på strækningen, hvor Midttrafik vil fastsætte reglerne for rejsebestemmelserne m.m. i forbindelse med udbudet og ikke operatøren. Midttrafik vil ikke betale DSB for merudgifter til at administrere efter Midttrafiks regler.

- ./.
- Til orientering vedlægges mailsvar af 18. oktober 2012 fra DSB om uenigheden om kontrolafgifter.

Gratis kørsel på Odderbanen 8. og 9. december 2012

Region Midtjylland og DSB har i aftalevilkårene for DSB's driftsovertagelse af Odderbanen aftalt, at opstarten på samdriften markeres med et fælles arrangement mellem Midtjyske Jernbaner, DSB, Region Midtjylland og Midttrafik.

DSB og Region Midtjylland deler udgifterne til dette arrangement med 50 % til hver.

En fælles arbejdsgruppe med deltagere fra Midtjyske Jernbaner, DSB, Region Midtjylland og Midttrafik har foreslået, at der tilbydes gratis kørsel på Odderbanen og Grenaa-banen lørdag 8. og søndag 9. december 2012. Region Midtjylland har administrativt godkendt gratis kørsel på Odderbanen disse dage.

Direktionen i Midttrafik har godkendt ønsket om gratis kørsel på Odderbanen jf. Bestyrelsens tidligere bemyndigelse til Direktionen om at godkende gratis kørsel.

Det overvejes også at tilbyde gratis kørsel på banerne i weekenden 15.-16. december og 22.-23. december 2012. DSB har ikke taget endelig stilling endnu. Hvis DSB godkender gratis kørsel i begge weekender, er Region Midtjylland også indstillet på, at der tilbydes gratis kørsel.

Direktøren indstiller,

- at** forslaget til operatørkontrakt godkendes.
- at** Midttrafiks regler for kontrolafgifter på Odderbanen fastholdes.
- at** kontrakten underskrives af Midttrafiks bestyrelsesformand.
- at** Formandskabet bemyndiges til at færdiggøre operatørkontrakten med DSB, måtte der være udeståender mellem DSB og Midttrafik.

Bilag

- aftaleindhold fra 24. august 2012 mellem DSB og Region Midtjylland
- DSB's redegørelse for køreplanforhold ved samdriften
- mailsvar af 18. oktober 2012 fra DSB om uenigheden om kontrolafgifter

1-30-75-7-810-1-12

3. Ændring af takster for Flextur

Resumé

Bestyrelsen behandlede på mødet 17. august 2012 taksterne for Flextur og besluttede at sende tre ændringsforslag i høring ved kommunerne. Administrationen præsenterer høringssvarene med henblik på endelig beslutning.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen behandlede på sit møde 17. august 2012 taksterne (kundens egenbetaling) for Flextur. Baggrunden var, at erfaringen bl.a. fra Nordjylland er, at for lave takster giver for stort behov for kommunalt tilskud og dermed udhuler kommunens økonomi på området.

Midttrafik udbyder Flextur i alle 19 kommuner. Flextur er et individuelt produkt, som tilbyder borgerne kørsel fra dør-til-dør ligesom taxa. Flextur adskiller sig fra taxa, ved at kørslen koordineres med Midttrafiks øvrige kørselsformer, og dermed kan der være andre kunder i bilen, og der kan derfor køres en mindre omvej. Kunden betaler dog altid for den direkte vej. Flextur køres alle dage kl. 6.00-24.00 (dog ikke 24. og 31. december).

Der er i øjeblikket 3 takster for egen betaling 3 kr., 7 kr. eller 14 kr. pr. kilometer (minimum 20, 35 og 70 kr. pr. tur). Ved 14 kr. pr. km dækker brugerens betaling omtrent omkostningerne. 3 kr. pr. km svarer omtrent til en kontantbillet i almindelig kollektiv trafik. Hver enkelt kommune kan vælge, om man ønsker at give tilskud og sætte taksten til enten 3 eller 7 kr. pr. km. Kommunen betaler i så fald for forskellen til den faktiske driftsudgift til turen inkl. administration. Hvis der er flere kunder med på samme tur (samme start- og slutadresse) betaler kunden i øjeblikket fuld takst, og kun 10 % for de medrejsende kunder.

Til sammenligning betaler kunden i handicapkørsel 3 kr. pr. km, minimum 30 kr. Kommunen kan visitere kunden i handicapkørsel til at have en ledsager med gratis.

Bestyrelsen besluttede at arbejde videre med en ændring af taksterne for Flextur på flg. måde:

1. Hæve den laveste takst fra 3 til 4 kr. pr. km.
2. Fjerne ledsagerrabatten.
3. Ændre minimumsbetalingen til en opstartsbetaling.

./ Bestyrelsen ønskede at tage endelig stilling til taksten for Flextur efter en høring blandt kommunerne. Høringen er gennemført med høringsfrist 19. oktober 2012. 18 ud af 19 kommuner har afgivet høringssvar. Der vedlægges notat vedr. høringssvar fra kommuner om ændring af takster for Flextur.

Det er vigtigt af hensyn til kommunikation til kunder og chauffører, at der også fremover er få forskellige takster og ensartede regler i øvrigt for Flextur, så administrationen an-

befaler, at Bestyrelsen træffer beslutning om fortsat højst tre forskellige takstniveauer, ensartede regler i hele Midttrafik for ledsagerrabat og ensartede regler og niveauer for minimumsbetaling eller opstartsbetaling.

Hæve den laveste takst fra 3 til 4 kr. pr. km

De fleste kommuner tilslutter sig i høringen at hæve taksten fra 3 til 4 kr. pr. km. Dog nævner bl.a. Norddjurs, Favrskov og Ringkøbing-Skjern kommuner, at de for nyligt har tilsluttet sig til den lave takst og gerne så, at man indhøstede erfaringerne med denne takst, inden der træffes beslutning om ændringer. Syddjurs og Aarhus kommuner, der også har 3 kr. pr. km, bakker op om forslaget om at hæve taksten.

Administrationen anbefaler, at Bestyrelsen gennemfører forslaget om at hæve den laveste takst fra 3 til 4 kr. pr. km, så finansieringsudgiften for kommunerne ikke bliver for stor. Serviceniveauet for Flextur er klart bedre end med kollektiv trafik med bl.a. dør-til-dør kørsel og længere driftsdøgn.

Taksterne kan fx ændres 20. januar 2013 ligesom taksterne for buskørsel.

Midttrafik kender ikke effekten af en prisændring på rejseomfanget. I de første 6 måneder af 2012 var der i alt ca. 14.000 Flextur-rejser til taksten 3 kr. pr. km i de tre kommuner (Favrskov, Norddjurs og delvist Aarhus), der tilbød Flextur til denne takst. Nettoomkostningen for de tre kommuner var ca. 1,2 mio. kr., og egenbetalingen var ca. 366.000 kr. Hvis prisen i stedet havde været 4 kr. pr. km, ville de samme ture have indbragt ca. 122.000 kr. (51.000 kr. i Norddjurs, 53.000 kr. i Aarhus og 18.000 kr. i Favrskov) mere i egenbetaling, og nettoudgiften for kommunerne havde været tilsvarende lavere.

Fjerne ledsagerrabatten

Kommunernes høringssvar i forhold til dette forslag er spredte. Nogle bakker op om Bestyrelsens forslag om helt at fjerne ledsagerrabatten, andre ønsker den bibeholdt som hidtil med en rabat på 90 %. Nogle foreslår en mellemløsning med fx 50 % eller 25 % rabat, og nogle foreslår rabatten indrettet som i kollektiv bustrafik.

I den kollektive bustrafik er der to muligheder for rabat, når man rejser flere sammen. Voksne kan tage op til 2 børn med gratis, hvis man stiger på og af bussen samme sted. Desuden kan voksne sammen opnå en rabat ved at købe et klippekort, som man bruger flere klip på – klippekortet er den eneste upersonlige billettype, så flere personer kan bruge det samme:

- Administrationen finder ikke, at rabatten vedr. børn er relevant i Flextur, da Flextur køres i taxi og minibus, hvor der er forholdsvist få pladser og ingen ståpladser; medrejsende børn til meget lav takst (eller gratis) i Flextur vil optage en plads, der kunne have været anvendt til en fuldt betalende voksen, hvilket sjældent vil være tilfældet i en bus. Der er i øvrigt heller ikke særlige børnetakster i Flextur, som der er i buskørsel.
- Ved at anvende klippekort, kan kunden i buskørsel opnå en besparelse på 22-35 % afhængig af antallet af zoner. Det kunne tale for, at der gives en ledsagerrabat på ca. 25 %. Der er dog de samme forbehold for denne løsning, som for børnerabatten, at to eller flere voksne i samme Flextur-vogn i højere grad udtømmer muligheden for koordination og yderligere kunder end tilfældet er i buskørsel.

Administrationen anbefaler, at Bestyrelsen træffer beslutning om en af følgende muligheder for ledsagerrabat:

1. Fjerne ledsagerrabat fuldstændigt.
2. Give 25 % ledsagerrabat til ledsagere i alle kommuner, omtrent svarende til ratbatmuligheden med klippekort i kollektiv bustrafik

Ændre minimumsbetalingen til en opstartsbetaling

10 ud af 18 kommuner godkender forslaget om at ændre minimumsbetalingen på 20 kr. til en fast opstartsbetaling på 20 kr. eller kommenterer ikke på det i sit høringssvar. Forslaget bakkes ikke op af 8 ud af 18 kommuner.

Flere af kommunerne foreslår, at man fastholder en minimumsbetaling, som dog foreslås hævet til fx 30 kr. Med den nuværende laveste takst svarer minimumsbetalingen til ca. 7 km, som kunden som minimum betaler for, og kørsel derudover koster 3 kr. pr. km. Hvis den laveste takst hæves til 4 kr. pr. km, vil det tale for, at en fortsat minimumsbetaling er på 30 kr. i stedet, så det fortsat er betaling for de første 7 km. Da taksterne ikke ændres ved de øvrige takstniveauer, vil minimumsbetalingen fortsat være den samme. 30 kr. som minimumstakst svarer til minimumstaksten i handicapkørsel; ved at vælge samme minimumstakst undgår man risikoen for, at handicapkunder vælger Flextur til helt korte ture, hvor de i dag kan spare 10 kr. ved at vælge Flextur frem for handicapkørsel.

Hvis der indføres en opstartsbetaling på fx 20 kr. for alle Flexture, uanset hvilken takst, der betales, vil det fordyre de korte ture og ture med laveste takst relativt mest. Opstartsgebyret vil give kommunerne en merindtægt på ca. 1,4 mio. ekstra om året, hvis det nuværende niveau med ca. 6.000 ture om måneden opretholdes. Fra dette beløb skal fratrækkes et ikke nærmere bestemt beløb, som i dag er betalt for ikke-udført kørsel, idet ca. 58 % af de udførte Flexture er kortere end det, minimumsprisen dækker.

Administrationen gør opmærksom på, at minimumsbetalingen i kommuner med 7 og 14 kr. pr. km er henholdsvis 35 og 70 kr. Ved indførelse af et opstartsgebyr på 20 kr., må minimumsbetalingen på 35 eller 70 kr. opretholdes, således at kunderne ikke får billigere korte ture end hidtil.

Administrationen anbefaler, at Bestyrelsen beslutter, om minimumsbetalingen skal ændres til en opstartsbetaling, om minimumsbetalingen fastholdes i nuværende niveau, eller om minimumsbetaling hæves til 30 kr. pr. tur.

Direktøren indstiller,

- at** den laveste takst hæves fra 3 til 4 kr. pr. km. pr. 20. januar 2013.
- at** Bestyrelsen træffer beslutning om fremtidig ledsagerrabat.
- at** Bestyrelsen træffer beslutning om fremtidig minimumsbetaling eller opstartsbetaling.

Bilag

- notat vedr. høringssvar fra kommuner om ændring af takster for Flextur

1-23-4-8-11

4. Midttrafiks strategi for udbud og kontrakter om buskørsel

Resumé

Administrationen har udarbejdet udkast til en ændring af Midttrafiks strategi for udbud og til en gradvis overgang til præstationsafhængige bonusmodeller. Disse emner blev også drøftet på seminaret med busselskaberne 5. oktober 2012. En af hovedkonklusionerne på seminaret var, at der er behov for systematiske målinger af kundetilfredsheden og for en systematisk kvalitetsopfølgning i forhold til busselskaberne, hvis busselskaberne skal kunne belønnes ud fra deres evner til at levere høj kvalitet, god service og høj kundetilfredshed. Det anbefales, at udbudsform og tildeling af kontrakter afpasses efter kørselstype. Det anbefales endvidere, at bodsbestemmelserne strammes i nye kontrakter. Endelig anbefales det, at muligheden for at byde med krav om busovertagelse vurderes konkret i kommende udbud.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik har ikke gennemført systematiske målinger af busselskabernes service og af kundetilfredsheden hos de enkelte busselskaber. Midttrafik har heller ikke foretaget en systematisk kvalitetsopfølgning i forhold til busselskaberne. Midttrafik har derfor ikke haft grundlaget for at kunne belønne busselskaberne ud fra deres evner til at levere høj kvalitet, god service og høj passagertilfredshed. Hverken ved at give bonus for høj kundetilfredshed mv. eller ved at lægge vægt på sådanne kriterier ved tildeling af nye kontrakter og ved beslutning om eventuelt at forlænge kontrakterne.

Midttrafik har hidtil foretaget de fleste udbud af buskørsel efter tildelingsprincippet "Laveste pris" og efter udbudsformen "Offentligt udbud", hvor alle busselskaber, der har tilladelse fra Trafikstyrelsen til at udføre rutekørsel, kan deltage. I enkelte tilfælde har Midttrafik anvendt tildelingsprincippet "Økonomisk mest fordelagtige tilbud", hvor der ud over prisen er blevet lagt vægt på andre kriterier. Kun i et tilfælde har Midttrafik brugt udbudsformen "Udbud med forhandling", hvor antallet af busselskaber, der indbydes til at afgive tilbud, kan begrænses. Midttrafik har ligeledes kun få kontrakter med bonusordninger – og disse er først og fremmest udformet for at belønne et lavt brændstofforbrug.

Mulighed for at belønne gode busselskaber

Bestyrelsen traf 17. august 2012 beslutning om at igangsætte et forsøg med bonusordninger, baseret på måling af kundetilfredshed hos forskellige busselskaber. En gradvis overgang til præstationsafhængige bonusordninger var et emne, der blev drøftet på seminaret med busselskaberne 5. oktober 2012.

En af hovedkonklusionerne på seminaret var, at der er behov for systematiske målinger af kundetilfredsheden og for en systematisk kvalitetsopfølgning i forhold til busselskaberne, hvis busselskaberne på en troværdig og gennemskuelig måde skal kunne belønnes ud fra deres evner til at levere høj kvalitet, god service og høj kundetilfredshed.

På seminaret blev det betonet, at en sådan belønning både kan ske i kontraktperioden og ved tildelingen af nye kontrakter. Det blev samtidig fremhævet, at det er vigtigt, at

ordningerne bliver troværdige og gennemskuelige, så busselskaberne tør tage hensyn til dem ved udformningen af deres tilbud.

Belønning i kontraktperioden eller ved tildeling af nye kontrakter

I kontraktperioden kan der ydes bonus for høj kvalitet og høj kundetilfredshed. De busselskaber, der yder god kvalitet og får målt høj kundetilfredshed kan også belønnes ved at få ret til en forlængelse af deres kontrakter. I kontraktperioden kan der også opkræves bod af de busselskaber, der ikke lever op til kravene i kontrakterne. En skærpelse af bodsbestemmelserne vil blive indarbejdet i nye kontrakter.

Ved tildeling af nye kontrakter kan der lægges vægt på, hvor høje kvalitetsmål og kundetilfredsheds mål, de enkelte busselskaber vil garantere i deres tilbud. Denne model har Movia anvendt gennem lang tid.

Såfremt udbudsformen "Udbud med forhandling" anvendes, kan busselskabernes hidtil opnåede resultater også indgå som kriterium ved udvælgelse af de busselskaber, der indbydes til at afgive tilbud. Ved udbud med forhandling kan Midttrafik give de udvalgte busselskaber større indflydelse på kørselstilrettelæggelsen og på udbudsvilkårene i øvrigt.

Administrationen anbefaler

Ud fra en ressourcebetragtning anbefaler administrationen, at der ved tilrettelæggelsen af Midttrafiks kommende udbud af buskørsel skelnes mellem tre typer kørsel:

- Type 1: Åbne skoleruter og anden let lokalkørsel.
- Type 2: Regionale ruter, let bybuskørsel og tung lokalkørsel.
- Type 3: Tung bybuskørsel eller udbud med særlige tiltag.

Det foreslås, at Midttrafik benytter forskellige udbudsformer og tildelingskriterier afhængig af den udbudte kørsel:

- Type 1 kørsel: Offentligt udbud med tildeling efter pris alene som hidtil.
- Type 2 kørsel: Offentligt udbud med tildeling efter pris og andre forhold.
- Type 3 kørsel: Udbud med forhandling med tildeling efter pris og andre forhold.

Administrationen anbefaler endvidere, at erfaringerne fra det netop igangsatte forsøg med måling af kundetilfredshed og tilknyttede bonusordninger senere indarbejdes i udbuddene.

Endelig anbefaler administrationen, at der foretages en opstramning af bodsbestemmelserne i nye kontrakter. Der henvises til særskilt dagsordenspunkt herom.

Busovertagelse

På seminaret 5. oktober 2012 blev det også drøftet, om busselskaberne skulle have mulighed for at byde med krav om, at deres busser overtages, såfremt de ikke genvinder kontrakten ved genudbud af kørslen. Administrationen foreslår, at denne mulighed vurderes konkret ved kommende udbud af type 2 og 3, og at der tages hensyn til et sådant krav ved at lade det indgå i tildelingsmodellen.

Direktøren indstiller,

at administrationens forslag til en ændring af Midttrafiks strategi for udbud og kontrakter godkendes.

1-23-4-8-11

5. Reviderede bodsbestemmelser i kontrakterne

Resumé

Midttrafiks administration har arbejdet på at skærpe opfølgningen overfor busselskaber, der ikke overholder deres kontraktlige aftaler om kvalitet. I sammenhæng med ny udbuds- og kontraktstruktur i Midttrafik har administrationen derfor udarbejdet et oplæg til reviderede bodsbestemmelser, som fremadrettet skal indføres i buskontrakterne. Revisionen skal have en præventiv effekt overfor busselskaberne samt sikre en nemmere sagsbehandling.

Sagsfremstilling

Baggrund

I Midttrafiks nuværende kontrakter kan busselskaberne pålægges en økonomisk bod på 600 kr. i forbindelse med kvalitetsbrist konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

De nuværende bodsbestemmelser fungerer dog kun delvist, hvilket primært skyldes to forhold:

- De nævnte situationer dækker ikke i tilstrækkeligt omfang de hyppigste kvalitetsbrister. For eksempel kan det diskuteres, hvorvidt busselskabet kan modregnes for punkterede vinduer, skader på bussen eller huller i sæderne.
- Beløbet på 600 kr. står ikke altid mål med kvalitetsbrists betydning for kundens oplevelse, eller den indirekte fortjeneste busselskabet kan opnå ved at undlade at udbedre kvalitetsbristen.

./ Administration har på den baggrund udarbejdet vedlagte oplæg til reviderede bodsbestemmelser.

Gennemgang af situationer

I den nuværende kontrakt er opstillet en række situationer, hvor Midttrafik kan sanktionere med en bod på 600 kr. Disse situationer er blevet suppleret ud fra en vurdering af de hyppigst opståede kvalitetsbrister, samt hvilke kvalitetsbrister der har stor negativ indflydelse for kunden eller for Midttrafik, hvorfor disse er hensigtsmæssige at kunne sanktionere for.

På den baggrund har administrationen tilføjet nye situationer, hvor Midttrafik fremover kan sanktionere, hvis det skønnes nødvendigt.

Følgende situationer er således blevet tilføjet til bodsbestemmelserne:

- Manglende eller uacceptabel uniformering af chauffør.
- Promovering overfor kunden, uden aftale.
- Manglende nedtagning af uaktuel reklame/informationsmateriale.
- Manglende videresendelse af klager over busselskabet til Midttrafik.
- Manglende indsendelse af dokumentation for uddannelsesforløb for medarbejdere.
- Kørt for tidligt fra endestation.
- Uacceptabel ud- eller indvendig vedligeholdelse af bus.
- Hasarderet og ikke-kundevenlig kørsel.
- Chaufførs benyttelse af håndholdt mobiltelefon.
- Manglende eller for sen afgivelse af redegørelser i sager ved kvalitetsbrister.
- Manglende eller ukorrekt pålogning af Rejsekortudstyr (hvis Rejsekortet indføres i Midttrafik).

Prioritering af situationer

Dernæst er foretaget en prioritering af situationernes vigtighed i forhold til hinanden, hvilket har haft indflydelse på bodsbeløbenes størrelser. Situationerne er prioriteret i forhold til følgende tre kriterier:

1. Situationens betydning for kundes oplevelse og sikkerhed.
2. Busselskabets økonomiske incitament i situationen.
3. Graden af hændelighed contra overlæg.

Alle situationer, beskrevet i bodsbestemmelserne, har rod i kontrakten, og kan således henføres til konkrete paragraffer.

Der er udelukkende givet forslag til en revidering af bodssituationerne samt bodsbeløbene i bestemmelsernes stk. 2. Bestemmelsernes stk. 3-5 er således ikke blevet revideret, idet bestemmelserne vurderes at være fyldestgørende.

Praktisk benyttelse af bodsbestemmelser

Bodsbestemmelserne er et værktøj, som administrationen *kan* bringe i anvendelse, hvis det skønnes nødvendigt. Det er væsentligt at påpege, at selvom en brist er konstateret, kan bristen udbedres, uden at busselskabet sanktioneres økonomisk. Det er hensigten, at brister indledningsvist meddeles busselskabet med krav om umiddelbart udbedring – uden at busselskabet sanktioneres herfor.

Bodsbestemmelserne skal primært benyttes i de tilfælde, hvor busselskabet ikke følger administrationens anvisninger om udbedring, eller hvor bristen er af en alvorlig karakter, som rettelig bør medføre en bod, udover en påtale.

Sanktioner i forbindelse med "Manglende rengøring" og "Ikke-kundevenlig kørsel" kan forekomme på baggrund af subjektive vurderinger. Det er her væsentligt, at der ligger dokumentation for bristen, som understøtter den subjektive vurdering.

Reviderede bodsbestemmelser skal ses i sammenhæng med, at Midttrafik vil følge mere aktivt og systematisk op på kvaliteten – dels ved at gennemføre hyppige kundetilfredshedsundersøgelser, dels øget kvalitetskontrol fra en nedsat task force.

Direktøren indstiller,

at de reviderede bodsbestemmelser indarbejdes i både A- og B-kontrakter.

Bilag

- oplæg til reviderede bodsbestemmelser

1-23-4-201-2-12

6. Udbudsbetingelser ved Midttrafiks 34. udbud af buskørsel – regionale ruter i Østjylland

Resumé

Primo november 2012 offentliggøres Midttrafiks 34. udbud af buskørsel, omfattende ca. 400.000 køreplantimer, primært med Region Midtjylland som bestiller. Udbuddet omfatter knap halvdelen af Region Midtjyllands samlede bestilling.

Sagsfremstilling

./ Midttrafik udbyder i begyndelsen af november en stor del af den regionale buskørsel, primært i Østjylland. I alt udbydes 400.000 køreplantimer udført med cirka 150 busser. Kørslen er fordelt på 19 pakker. Oversigt over udbudt buskørsel i 34. udbud vedlægges.

I forbindelse med udbuddet ønsker Midttrafik at introducere nye tiltag og krav til kontraktholder. Disse beskrives nærmere nedenfor.

Busovertagelse i alle eller udvalgte pakker

Det ønskes at give leverandørerne mulighed for busovertagelse ved kontraktens udløb. Det foreslås konkret, at leverandørerne kan byde både med og uden busovertagelse ved kontraktens udløb.

Der er en række fordele og ulemper ved ret til busovertagelse. De vigtigste er:

- Leverandørernes risiko ved investeringer i busser begrænses, hvilket kan sikre lavere tilbudspriser.
- Omvendt kan en pligt til at overtage brugte busser medføre, at tilbudspriserne i næstkommende tilbud bliver højere. Det gælder især, såfremt overtagelsespriserne er væsentligt højere end markedspriserne for brugte busser.
- Det kan medføre manglende interessere i god vedligeholdelse af busserne.
- Overtagelsesbestemmelser medfører mere administration for såvel leverandørerne som trafikskabet.

Tilbud fra leverandører, der ønsker busovertagelse, kan i forbindelse med tildeling af kontrakt forhøjes med 1 %. Regneeksemplerne viser, at en vægt for busovertagelse på 1 % svarer til, at Midttrafik vil betale ca. 21.000 kr. pr. bus pr. år eller ca. 7 kr. pr. køreplantime ekstra for at undgå busovertagelse. 2 % svarer til ca. det dobbelte.

En vægt på 1 % gør det attraktivt for mindre busselskaber at byde med busovertagelse. 2 % vurderes at kunne fjerne deres interesse i at byde med busovertagelse.

Mulighed for indsættelse af ca. 15 meter busser og 12,8 meter busser

Midttrafik ønsker at begrænse minimumskravene til buskapaciteten. En nedsættelse af kapacitetskravet vil gøre det muligt at byde med henholdsvis 15 meter og 12,8 meter busser til erstatning af 18 meter og 13,7 meter busser.

Som et supplement til dette tiltag vil der gives mulighed for, at perronpladsen kan indtages til siddepladser, når denne ikke bruges til kørestole eller barnevogne.

En reduktion af kapaciteten skal medføre en økonomisk besparelse, da mindre busser er billigere i indkøb, vedligeholdelse og brændstofforbrug.

Sideordnede bud på forskellige kontraktlængder

Hver pakke ønskes udbudt som sideordnet tilbud, hvilket blandt andet blev benyttet i 26. udbud af rute 53, der kører mellem Herning og Viborg. Med sideordnet tilbud menes, at leverandørerne skal afgive tilbud på forskellige kontraktlængder for hver pakke. Fx kan Midttrafik kræve, at der for hver pakke afgives tilbud på kørsel i 4, 6 eller 8 år.

De mulige kontraktlængder er ikke bestemt, idet pakkerne endnu ikke er endelig fastlagt. Der forventes pakker med åremål på mellem 4-8 år, eksklusiv forlængelser.

Formålet med sideordnet tilbud er at holde tilbudspriserne nede ved at lade leverandørerne byde ind på den årrække, som passer bedst til bl.a. deres forventede busindsættelse.

Ulempen ved sideordnet tilbud er, at Midttrafik ikke selv kan bestemme kontraktlængden præcis, men kun udstikke rammerne herfor.

Tegninger og godkendelse af busser før indsættelse

Midttrafik ønsker, at vindende leverandører skal indsende tegninger af de forventet kontraktbusser til godkendelse inden indsættelsen, med en mulighed for at besigtige busserne før indsættelsen.

Administrationen ønsker et redskab til at afklare eventuelle uklarheder og problemer, inden busserne indsættes i drift.

Krav om realtids-data fra kontraktbusser

Midttrafik ønsker tilføjelse af et kontraktbilag vedr. realtidssystem. Systemet skal kunne

- Følge alle busserne i kontrakten via internt busnummer.
- Give opdaterede data hvert minut i driftstiden.
- Give adgang til en måneds historiske driftsdata.

Der er en række fordele ved at kræve ovenstående data fra leverandørerne. Først og fremmest kan data registreres på rejseplanen, hvormed kunderne får realtidsinformationer om bussernes faktiske tider i forhold til køreplanen.

Herudover kan Midttrafik i sin administration benytte data som hjælp til besvarelse af kundeforespørgsler, samt dialog om forsinkelser f.eks. ved fremkommelighedsproblemer. Desuden kan data om bussernes faktiske vognløb benyttes i køreplanlægningen til at optimere køreplanerne. Endelig kan GPS-data benyttes til afregning for udgåede ture og forsinkelser.

Indføjelser af et kontraktbilag vedr. realtidssystem vurderes til at få en mindre betydning for tilbudspriserne. Flere leverandører råder over flådestyringssystemer, der kan tilpasses i forhold til kravene. Andre selskaber vil skulle anskaffe sig udstyret.

Ulempen ved kravet er, at nogle leverandører kan blive utilfredse med, at Midttrafik kræver adgang til selskabets GPS-data, samt at enkelte leverandører kan blive tvunget til at skulle investere i et system.

Forsøg med større biodieselblandning i en udvalgt pakke

Midttrafik har sammen med Innovationsnetværket for Biomasse (INBIOM) arbejdet på et af Region Midtjylland støttet projekt, der skal levere mere overskuelige og anvendelige informationer om brug af biodiesel i den kollektive trafik. Projektet og dets resultater blev beskrevet på seneste bestyrelsesmøde.

Midttrafik ønsker på opfordring fra regionen gennemførelsen af et forsøg med større biodieselblandning i én pakke i 34. udbud. Midttrafik har drøftet en iblandingsprocent med Region Midtjylland på mellem 15-25 %. Regionen er blevet bedt tage stilling til den konkrete iblandingsprocent.

En højere andel af biodiesel kontra konventionel diesel understøtter Midttrafiks miljøstrategi og bidrager til Region Midtjyllands mål om at reducere CO2 udslippet fra den bestilte transport. Desuden skal forsøge indhøste erfaringer med konsekvensen for prisniveauet.

Forsøget ønskes indføjet som en option i pakke 14. Pakke 14 omfatter ruterne 111, 115 og 200. Pakken er på knap 37.000 køreplantimer, der udføres af 14 busser, stationeret i Hinnerup.

Tildelingsmodel

I lighed med 33. udbud tildeles 34. udbud efter princippet "Økonomisk mest fordelagtige" ud fra følgende tildelingsmodel:

- Tilbudspris 94 %
- Fysisk miljø 5 %
 - Heraf euronorm 90 %
 - Heraf miljøcertificering 10 %
- Busovertagelse ved kontraktudløb 1 %

Direktøren indstiller,

at de nævnte betingelser i udbuddet godkendes.

Bilag

- Oversigt over udbudt buskørsel i 34. udbud

1-23-4-201-3-12

7. Udbudsbetingelser ved Midttrafiks udbud af rute 912X – lufthavnsruten Aarhus-Billund

Resumé

Midttrafik har primo oktober offentliggjort udbuddet af rute 912X, lufthavnsruten mellem Aarhus og Billund med Region Midtjylland som bestiller. I den forbindelse anbefaler Midttrafiks administration en kort kontraktlængde, samt tre tiltag vedrørende busovertagelse, ændrede regler for indberetninger om drift og rejsegaranti samt en kortere frist ved varsling af køreplanændringer.

Sagsfremstilling

Baggrund

Rute 912X betjenes i dag af Billund Turistbusser og foregår således uden for Midttrafiks regi. Ruten skulle have været udbudt af Midttrafik i 2010. Udbuddet blev dog annulleret, idet Færdselsstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) mod forventning gav Billund Turistbusser en fornyet tilladelse til kørsel på ruten for en 5 årig periode. Det er nu lykkedes Billund Lufthavn at opsiges kørselsaftalen med virkning fra udgangen af marts 2013. Dette har medført, at Midttrafik har måttet fremrykke udbudsplanerne for rute 912X, der således blev udbudt primo oktober.

I forbindelse med udbuddet af rute 912X anbefaler administrationen en række ændringer i udbudsbetingelserne. De anbefalede ændringer gennemgås nedenfor.

Kontraktlængde på fire år

Billund Lufthavn har oplyst Midttrafik om, at rute 912X i 2011 gav 500.000 kr. i overskud. Midttrafiks administration har vurderet, at overskuddet kan øges via en effektiviseret ruteplanlægning, en mindre omlægning af ruten, forlængelse af nogle ture til Legoland i sommerhalvåret samt billigere timepriser via udbud. Samtidig sænkes de nuværende takster til Midttrafiks takstniveau. Samlet set vurderes et årligt overskud på cirka 1 mio. kr. som en mulighed.

Forudsætningen for et overskud har været hovedårsagen til, at Region Midtjylland har accepteret at overtage bestilleransvaret for ruten. Region Midtjylland forventer således, at rute 912X ikke belaster regionens budget.

Vurderingen om et overskud på 1 mio. kr. er behæftet med en betydelig usikkerhed. En reduktion i antallet af flyselskaber, der benytter Billund Lufthavn, kan påvirke antallet af kunder negativt, hvilket sammen med reducerede takster kan sænke overskudsgraden. Samtidig er køreplanen omskiftlig, idet den udbydes i forhold til flyafgange. Dette kan komplicere udbuddet for busselskaberne, og medføre et ønske om en højere avance som sikkerhed.

På baggrund heraf er ruten indledningsvist kun udbudt i fire år med gensidig option på forlængelse i to år.

Busovertagelse pga. kort kontrakt

En relativt kort kontrakt på fire år kan gøre det risikabelt for busselskabet, som vinder kontrakten, at entrere med nye busser. Afskrivningsperioden på en ny bus er som hovedregel 12 år. Derfor har Midttrafik givet tilbudsgiverne mulighed for at byde med busovertagelse.

I lighed med 33. og 34. udbud tildeles rute 912X efter princippet "Økonomisk mest fordelagtige" ud fra følgende tildelingsmodel:

- Tilbudspris 94 %
- Fysisk miljø 5 %
 - Heraf euronorm 90 %
 - Heraf miljøcertificering 10 %
- Busovertagelse ved kontraktudløb 1 %

Værdien på 1 % af en eventuel ret til busovertagelse er fremkommet på baggrund af flere regneeksempler. Regneeksemplerne viser, at en vægt for busovertagelse på 1 % svarer til, at Midttrafik vil betale ca. 21.000 kr. pr. bus pr. år eller ca. 7 kr. pr. køreplantime ekstra for at undgå busovertagelse. 2 % svarer til ca. det dobbelte.

En vægt på 1 % gør det attraktivt for mindre busselskaber at byde med busovertagelse. 2 % vurderes at kunne fjerne deres interesse i at byde med busovertagelse.

Indberetninger om drift og rejsegaranti

Midttrafik har samtidig ændret i retningslinjerne for indberetninger om drift og rejsegaranti. Her er formålet at pålægge busselskabet et ekstra ansvar for, at kunderne når frem til deres flyafgange. Er dette ikke tilfældet bærer busselskabet erstatningsansvaret.

Midttrafiks rejsegaranti har i nogle tilfælde måtte yde erstatning til kunder på strækningen Aarhus-Tirstrup, idet bussen var så forsinket, at kunderne ikke nåede deres fly. Disse erstatningssager kan være meget bekostelige, hvilket kan undgås ved en ændring i bestemmelserne om rejsegaranti.

Konkret foreslås følgende:

- For kørsel fra Billund til Aarhus vil de sædvanlige bestemmelser være gældende.
- For kørsel fra Aarhus til Billund foreslås følgende ændringer:
 - Ved forsinkelser, som skyldes busselskabets forhold, skal busselskabet sikre, at der maksimalt er 20 minutters forsinkelse. Om nødvendigt skal busselskabet rekvirere en taxi. Udgiften betales af busselskabet. Midttrafik betaler normal driftsudgift.
 - Ved forsinkelser, som skyldes busselskabets forhold, og som medfører, at kunden ikke når frem til sin flyafgang, dækker busselskabet udgiften for eventuel erstatning af flybilletter efter rejsetidsgarantiens bestemmelser.
 - Ved forsinkelser er det chaufførens ansvar at orientere lufthavnen om forsinkede kunder til check in.

-
- Ved forsinkelser som ikke skyldes busselskabets forhold træder Midttrafiks almindelige bestemmelser for rejsegaranti i kraft.
 - Ved kapacitetsproblemer skal busselskabet sikre transport til kunderne via dublering eller taxi. Midttrafik betaler dokumenterede taxiregninger.

Kortere varsel af køreplanændringer

Idet flyselskaberne med jævne mellemrum tilpasser sine flyafgange til og fra Billund Lufthavn, har Midttrafiks administration et større behov for fleksibilitet og tilpasning af køreplanen til ændringer i flyafgange for at tilgodese kundernes varierede behov.

Midttrafiks administration ønsker på baggrund heraf en reduktion i varslingsfristen for køreplanændringer fra tre til en måned.

Direktøren indstiller,

at de nævnte betingelser i udbuddet godkendes.

1-25-2-12

8. Revideret forslag til takstnedsættelse i Midttrafik på grund af statsligt tilskud

Resumé

Regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten har 12. juni 2012 fastlagt rammer for takstnedsættelser i kollektiv trafik. Bestyrelsen besluttede på mødet 17. august 2012, at takstnedsættelsen i Midttrafik gennemføres ved at tilbyde et særligt billigt klippekort til kunderne.

Trafikstyrelsen udmønter ordningen, og Midttrafik har modtaget et udkast til "Aftale om Takstnedsættelse", hvori den konkrete administration af takstnedsættelsen aftales mellem Trafikstyrelsen og Midttrafik.

Sagsfremstilling

I aftalen mellem regeringen og forligspartierne er det besluttet, at takstnedsættelsen skal gives uden for myldretiden. Uden for myldretiden er i aftalen defineret som:

- Mandag – fredag kl. 11.00–13.00 og 18.00–07.00.
- Lørdage og søndage (helligdage).

Trafikstyrelsen havde oprindeligt forudsat, at takstnedsættelsen kun skulle gælde for kunder, som rejser uden for myldretiden, dvs. både start- og sluttidspunkt for rejsen skal være uden for myldretidsperioden. Nu har Trafikstyrelsen efterfølgende ændret forudsætningerne, således at rejsen blot skal være påbegyndt i perioden uden for myldretiden. Det er en ændring, som gør det lettere at forstå og forklare for kunder og salgspersonale. Desuden er den lettere at administrere for chauffører. Administrationen foreslår derfor, at den fastlagte definition også gælder i Midttrafik.

Rejser over takstområdegrænserne

I aftalen mellem regeringen og forligspartierne er det besluttet, at takstnedsættelsen kun skal gælde for rejser i et takstområde. Trafikstyrelsen har tidligere tilkendegivet, at hvis det er muligt inden for rammen på 300 mio. kr. årligt, så kan takstområdekrydsende busrejser også omfattes af ordningen.

Midttrafik er opdelt i 4 takstområder, og der findes mange takstområdekrydsende busruter. Administrationen har overfor Trafikstyrelsen fremført, at kunder på disse busruter også bør være omfattet af ordningen med takstnedsættelse.

Hertil har Trafikstyrelsen svaret, at rejserne ikke vil være omfattet af ordningen i 2013, men kan senere omfattes efter konkret beslutning i forligskredsen, hvis det viser sig muligt inden for den årlige ramme.

Tilskud til udbredelse af Rejsekort.

Der er i trafikaftalen afsat 50 mio. kr. til udbredelse af rejsekortet, svarende til et tilskud på 50 kr. pr. rejsekort. Administrationen har overfor Trafikstyrelsen påpeget, at der ønskes hensat en andel heraf til Midttrafik i forbindelse med eventuelt tilslutning til rejsekortet i Midttrafik.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet,”at der laves en aftale med Rejsekort A/S om, at der kan gives 50 kr. rabat til op til 1 mio. solgte personlige rejsekort startende fra 2013 og frem til udgangen af 2014 eller indtil de 50 mio. kr. er brugt. Det vil være muligt for Midttrafiks kunder at erhverve et gratis rejsekort allerede fra 2013 (relevant pga. rejser hos DSB og Arriva) samt senere i 2013 i hele Midttrafik, hvis Midttrafik tilslutter sig rejsekortet.”

Ændring i foreslåede priser

Bestyrelsen vedtog på mødet 17. august 2012 administrationens forslag til priser på det billige klippekort uden for myldretiden. Administrationen foreslår nu en ændring i de allerede vedtagne priser.

I forslaget fra 17. august 2012 var det forudsat, at der var ens priser for voksenalderen og pensionister på det billige klippekort, og at der anvendes samme priser på klippekortet i alle Midttrafiks prisområder. På den måde blev antallet af klippekortformularer minimeret til fordel for chauffører og salgspersonale. Ulempen ved det forslag er, at rabatten på klippekortet til pensionister ikke svarer til de 20 %, som takstnedsættelsen forudsætter. Desuden er rabatten ikke ens i Midttrafik Vest og Midttrafik Øst, Syd og Midt, fordi de ordinære klippekortpriser er forskellige i disse prisområder.

- ./.
- Administrationen foreslår derfor, at priserne på det billige klippekort til pensionister ændres, ligesom administrationen foreslår, at klippekortpriserne i Midttrafik Vest også ændres. Revideret forslag til takster for klippekort uden for myldretiden vedlægges.

De konkrete priser er afrundet. Derfor bliver rabatten ikke altid 20 %.

Direktøren indstiller,

- at** takstnedsættelsen i Midttrafik gælder for rejser, der påbegyndes i tidsrummet mandag–fredag kl. 11.00–13.00 og kl. 18.00–07.00 samt hele lørdag og søndag (inkl. helligdage).
- at** priserne for klippekortene uden for myldretiden fastsættes som vist i bilaget.

Bilag

- Revideret forslag til takster for klippekort uden for myldretiden

1-30-75-1-9-09

9. Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2012–2027

Resumé

Midttrafik har modtaget Trafikplan for den statslige jernbane 2012–2027 i høring, med høringsfrist 2. december 2012. Midttrafik er – ligesom Region Midtjylland og alle kommunerne i Midttrafiks område – høringspart.

Formålet med planen er primært at skabe en fælles vidensramme for trafikale overvejelser på statsligt, regionalt og lokalt niveau. Planen giver et overblik over allerede besluttede projekter på baneområdet og sandsynlige kundemæssige effekter af dem.

Sagsfremstilling

Den statslige trafikplan er bygget op omkring en overordnet målsætning om at fordoble antallet af personkm, der køres med tog, inden 2030. Der er allerede besluttet en række initiativer, der har til formål at leve op til den målsætning. Disse initiativer skal bl.a. muliggøre starten på det, der omtales som "timemodellen" – altså at strækningerne Odense-København, Aarhus-Odense og Aalborg-Aarhus på sigt kan køres på en time. Strækningen Aarhus-Odense udgør dog i den forbindelse en udfordring.

Planen indeholder konkret forslag til et lyntogssystem indeholdende København-Aalborg, med stop i Odense, Aarhus og Randers – samt et andet lyntog København-Aarhus med stop i Fredericia, Vejle og Horsens.

Samtidig indeholder planen tanker om etablering af en række knudepunktstationer, hvor der kan sikres bedre korrespondance mellem busser og tog.

Planen indeholder ikke forslag til konkrete ændringer af serviceniveau generelt, da sådanne ændringer skal aftales i forbindelse med de trafikkontrakter, der skal indgås i løbet af planperioden. Det fremgår dog af planen, at antal af tog og standsninger på de enkelte strækninger tager udgangspunkt i samfundsøkonomiske hensyn.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet et notat, der gennemgår de vigtigste forhold i planen – og i særlig grad har fokus på de vedtagne initiativer i planperioden, der påvirker togdriften i Midttrafiks område. Notat om høring af trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027 vedlægges.

De konkrete initiativer, der allerede er planlagt i Midttrafiks område er:

- Opgradering af strækningen Langå-Struer.
- Aarhus Letbane – etape 1.
- Ny station i Gødstrup.

- ./.
- Høringsudgaven af kapitel 1 i trafikplanen for den statslige jernbane 2012-2027 er ligeledes vedlagt. Den del indeholder overordnede beskrivelser af mål, visioner og vir-

kemidler. Resten af planen indeholder primært data til at understøtte konklusionerne i kapitel 1. Hele udkastet til trafikplan kan findes på denne webadresse:
<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Kollektiv-Trafik/2012/10/Trafikplan.aspx>

Direktøren indstiller,

at følgende indgår i Midttrafiks hørings svar:

- at Midttrafik konstaterer, at planen udelukkende indeholder initiativer af investeringsmæssig karakter med det formål at få flere rejsende i togene. Midttrafiks erfaring er, at en lang række andre faktorer også spiller en betydelig rolle for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for kunderne – og opfordrer derfor til en mere helhedsorienteret tilgang. Det kan fx være bedre information før og under rejsen, bedre forhold på stationerne og bedre sammenhæng mellem bus og tog.
- at Midttrafik hilser timemodellen og de deraf forbundne forbedringer i fjerntrafikken velkommen, men gør opmærksom på, at en styrkelse af fjerntrafikken mellem de allerstørste byer ikke bør få negative konsekvenser for fjerntrafikken fra de lidt mindre byer – samt for den regionale togtrafik. Midttrafik opfordrer derfor Trafikstyrelsen til at gå i konkret dialog med de regionale trafikselskaber i forhold til sikring af en hensigtsmæssig regional togbetjening, inden de fremtidige kørselskontrakter for tog indgås.
- at Midttrafik grundlæggende er enig i målet om, at udviklingen i togtrafikken bør tage udgangspunkt i de samfundsøkonomiske hensyn. Midttrafik må dog konstatere, at samfundsøkonomien i togdriften er væsentlig bedre i Østjylland end i Vestjylland og opfordrer derfor til, at der udvises særlige hensyn for at bevare togbetjening i yderområderne, hvor toget ofte er en lokal "livsnerve", der fx sikrer mulighed for at alle kan få en ungdomsuddannelse.
- at Midttrafik hilser ideen med knudepunktsstationer velkommen, da det sammen med forbedrede skiftemuligheder til bus kan medvirke til et løft af den kollektive trafik. Midttrafik opfordrer samtidig til konkret dialog om hensigtsmæssige afgangs- og ankomsttidspunkter i god tid inden implementering, ligesom Midttrafik opfordrer til at inddrage lokaler interesser i dialogen. Det kan fx være uddannelsesinstitutioner, evt. med det formål at rykke ringetider, så det passer til den kollektive trafikbetjening. Det bør være ambitionen, at bussen holder klar når toget kommer ind – og at det ringer ind på uddannelsen, når bussen ankommer hertil – og vice versa i modsat retning.

Bilag

- Notat om høring af trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027
- Høringsudgaven af kapitel 1 i trafikplanen for den statslige jernbane 2012-2027

1-22-1-12

10. Forventet regnskab 3. kvartal 2012

Resumé

Administrationen præsenterer den økonomiske situation for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende regnskabsdata pr. 30. september 2012.

Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2012.

- ./.
- Budgetafvigelserne for de enkelte forretningsområder er gennemgået i det vedlagte notat om forventet regnskab efter 3. kvartal 2012, og forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af tabellerne i notatet.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

På busområdet forventes der en netto mindreudgift på 2,1 mio. kr. Mindreudgifterne er sammensat af forventede merindtægter på 10,1 mio. kr. og en forventet merudgift på 8,0 mio. kr.

De samlede udgifter forventes at blive på 1.415,4 mio. kr. Størstedelen af den forventede merudgift på 8,0 mio. kr. vedrører Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Merudgiften i Aarhus Kommune er bl.a. affødt af, at betaling af omstillingsomkostninger i forbindelse med den nye trafikplan ikke var budgetlagt samt merudgifter til billetautomater. Hovedparten af merforbruget i Region Midtjylland skyldes effekten af 29. udbud med højere priser.

Indtægterne forventes at blive på 684,8 mio. kr. Merindtægterne skyldes hovedsagelig øget salg af HyperCard og skolekort, samt en højere kompensation fra Trafikstyrelsen for fritidsrejser med HyperCard.

På handicapområdet forventes der samlet set netto mindreudgifter på 5,0 mio. kr. Mindreforbruget skyldes primært, at turpriserne er faldet som følge af en optimering af planlægningen af kørslen.

"Kan-kørsel" hviler i sig selv, idet de afholdte udgifter afregnes direkte med bestillerne uden om bestillerbidraget til Midttrafik. For fuldstændighedens skyld er området taget med i det forventede regnskab for 2012.

På togdriften forventes mindreudgifter på 11,2 mio. kr. til drift, da samdriften mellem Grenaabanen og Odderbanen først bliver etableret 9. december 2012. I budgettet var det forudsat at samdriften startede 1. december 2011, og der var derfor afsat midler til samdriften samt den forventede udvidelse af kørslen, som samdriften ville medføre i budgettet. Udgifterne til anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner, forventes anvendt i overensstemmelse med anlægsbudgettet.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes at balancere i 2012. Midttrafik har på baggrund af sandsynlig tilslutning til rejsekortet reserveret et beløb til opstartsperioden.

Udgifter til Letbanesekretariat forventes at balancere i 2012. Etablering af Etape 1 er taget ud af Midttrafiks regnskab og overført til anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S.

Udgifterne til Rejsekort forventes at blive 2,7 mio. kr. højere end budgetteret. Merforbruget skyldes ekstra kapitaltilførsel til rejsekortsekretariatet og vil blive finansieret af tidligere års opsparing.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

Bilag

- notat om forventet regnskab efter 3. kvartal 2012

1-7-811-2-12

11. Midttrafik og Aarhus Letbane

Resumé

Administrationen gennemgår Midttrafiks rolle i forbindelse med etableringen af Aarhus Letbane.

Sagsfremstilling

Midttrafiks rolle i forbindelse med etablering af letbanen i Aarhusområdet kan ses i forhold til de forskellige faser i projektet.

- Planlægning.
- Anlæg.
- Drift.

Planlægningsfasen

Det er helt centralt, at etaper af letbanens udbygning er koordineret med den øvrige kollektive trafik i området. I denne fase fastlægges linjeføring oplæg til trafikbetjening placering af stationer og skiftsteder, og der udarbejdes foreløbige oplæg til tilpasninger af bustrafikken.

Det er afgørende for en passagermæssig succes og en effektiv udnyttelse af de økonomiske ressourcer, at der er en samlet planlægning af den kollektive trafik.

Den indledende planlægning af etape 1 blev gennemført af Århus Amt og Aarhus Kommune før dannelsen af Midttrafik. Ved dannelsen af Midttrafik blev det besluttet at placere den videre planlægning af letbanens etape 1 og kommende udbygningsetaper hos Midttrafik, og Letbanesekretariatet blev oprettet til at løse denne opgave.

Selv om det er intentionen i Lov om Trafikselskaber, at trafikselskaberne skal forestå planlægningen af den kollektive trafik i selskabernes områder, er dette en ret unik situation i Danmark. I Hovedstadsområdet har man i princippet 4 uafhængige trafikselskaber, der planlægger for regional og lokal kollektiv trafik, Movia, DSB S-tog, DSB Regionaltog og Metroselskabet.

Anlægsfasen

Planlægningsfasen for letbanens etape 1 er nu tilendebragt. Det vil sige, at linjeføring, betjeningskoncept, stationsplaceringer er fastlagt. Det er dels sket i det kommuneplantillæg og den VVM, der er vedtaget af byrådet i Aarhus Kommune og i lov om Aarhus Letbane. Loven indebærer, at interessenterne etablerer Aarhus Letbane I/S med henblik på at etablere infrastrukturen og indkøbe tog.

Midttrafik ikke er interessant i Aarhus Letbane I/S. Det er Staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, der skyder kapital ind i selskabet, som udgør interessentskabskredsen.

Da det trafikale hovedindhold er fastlagt i planlægningsfasen, er Midttrafiks rolle i denne fase begrænset til at sikre, at anlægget gennemføres under hensyn til, at systemet efterfølgende kan integreres i Midttrafiks kollektive trafiktilbud. Det drejer sig bl.a. om:

- Billetteringskoncept og billetteringsudstyr, rejsekort.
- Realtidsinformation og integration heraf med rejseplanen.
- Skifteforhold til øvrig kollektiv trafik.
- Indretning af tog herunder evt. trafikinformation i letbanetoget om øvrig kollektiv trafik.
- Snitflader i kontrakterne mellem det konsortium, der leverer infrastruktur og tog og den operatør der skal stå for driften efterfølgende.

Koordineringen mellem Midttrafik og Aarhus Letbane I/S er sikret ved, at direktøren for Midttrafik deltager i bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S i henhold til lov om Aarhus Letbane.

Hvis der i forbindelse med anlægsprojektet fremkommer principielle spørgsmål, der har betydning for Midttrafiks senere opgaveløsning vil direktøren sørge for, at Bestyrelsen for Midttrafik er orienteret og evt. træffer beslutning vedr. løsningerne.

Aarhus Letbane I/S opløses, når anlægget af letbanen i Aarhus er færdigt, og selskabets bestyrelse træffer beslutning om, at anlægget overdrages til et drifts- og infrastrukturselskab oprettet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Driftsfasen

Mens Midttrafiks rolle i anlægsfasen er relativt begrænset, bør Midttrafik spille en hovedrolle i driftsfasen med henblik på at letbanen bliver en fuldt integreret del af det kollektive trafiksystem i Østjylland.

§ 14 i lov om Aarhus Letbane indeholder følgende bestemmelse vedr. det ovennævnte drifts- og infrastrukturselskab:

»Stk. 2. Aarhus Kommune og Region Midtjylland opretter et drifts- og infrastrukturselskab, der har til formål at stå for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, dog ikke vedligehold af den del af Aarhus Letbane, der er identisk med Grenaabanen.«

§ 26 i lov om Aarhus Letbane er der en ændringsbestemmelse til § 5 i lov om trafikskaber, idet der indsættes et nyt stk. 6:

»Stk. 6. I Region Midtjylland kan trafikskabet efter aftale med drifts- og infrastrukturselskabet, jf. § 14, stk. 2, i lov om Aarhus Letbane, varetage opgaver vedrørende driften af Aarhus Letbane.«

Formålet med sidstnævnte ændring af lov om trafikskaber er, at Midttrafik kan løse de trafikskabsopgaver, der hører til drift af Aarhus Letbane.

Herved er det muligt at undgå situationen fra Hovedstadsområdet, hvor der - bortset fra fastsættelse af takster, som besluttet af trafikskabet - er forskellige uafhængige trafikskaber, der står for planlægning og indkøb/egenproduktion af kollektiv trafik. Sam-

tidig undgås dublering af en række funktioner i forbindelse med løsning af trafiksel-skabsopgaverne.

Trafikselskabsopgaverne omfatter:

- Planlægning af letbanetrafikken og tilpasning af bustrafikken til letbanen.
- Udbud og kontraktadministration af operatørkontrakt.
- Billetsystemer og billettering.
- Information til brugerne herunder evt. realtidsinformation om driftsforstyrrelser i letbanetog.
- Markedsføring.
- Indtægtsfordeling.
- Kundetilfredshedsundersøgelser og kvalitetsopfølgning.

Midttrafiks varetagelse af disse opgaver svarer til Midttrafiks rolle i forhold til de kom-munale bestillere.

Midttrafik har efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland påbegyndt udar-bejdelse af operatørudbuddet. I takt med færdiggørelse af anlægget vil de øvrige områ-der blive inddraget i forberedelsen af driften af letbanen.

Der skal laves en aftale med drifts- og infrastrukturselskabet eller med Aarhus Kommune og Region Midtjylland og Midttrafik om ansvar og økonomi, dels i forberedelse af trafik-driften, og dels om den løbende trafikdrift. Med hensyn til den løbende trafikdrift efter driftsstart er det hensigten, at administration af letbanedriften bliver en integreret del af Midttrafiks organisation på linie med busdriften.

Drifts- og infrastrukturselskabet vil ud over trafiksel-skabsopgaverne, som løses af Midt-traffic have to andre opgaver:

- Infrastrukturforvaltning.
- Kontraktadministration i forhold til togleverandør, som står for togvedligeholdelse i første operatørperiode.

Håndteringen af disse opgaver er ikke fastlagt. Der vil i de kommende måneder blive udarbejdet forslag til organisering af opgaverne i samarbejde med Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Denne organisering har stor betydning for Midttrafik:

1. Midtjyske Jernbaner ejer i dag Odderbanen og varetager infrastrukturforvalt-ningsopgaven på Odderbanen og på Lemvigbanen. Det skal sikres, at der findes en løsning for infrastrukturforvaltning af både letbanen og Lemvigbanen, der er organisatorisk og økonomisk tilfredsstillende.

Da man i Midtjyske Jernbaner allerede har en sikkerhedsgodkendt infrastruktur-forvalter, vil det være naturligt at tage udgangspunkt i denne organisation og op-bygge en samlet infrastrukturforvaltning af letbanen og Lemvigbanen. To separa-te infrastrukturforvaltninger vil ikke være en acceptabel løsning for Midttrafik.

Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner og Bestyrelsen for Midttrafik vil derfor skulle godkende, hvorledes Odderbanen og Midtjyske Jernbaner kommer til at indgå i den fremtidige letbane.

2. Der vil være en række snitflader og hermed også potentielle konflikter mellem letbaneoperatøren, infrastrukturforvalteren og togleverandøren. Der bør derfor etableres en organisation, der er i stand til effektivt at håndtere sådanne konflikter.

Forslag til organisering vil senere blive forelagt Bestyrelsen for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes.

1-22-1-11

12. Orientering om sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til administration og fællesudgifter

Resumé

Trafikstyrelsen har sendt sin foreløbige rapport med sammenligning af nøgletallene for regnskab 2011 fra trafiksekskaberne i Danmark.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene for de danske trafiksekskaber. Oversigten er baseret på regnskab 2011. Trafikstyrelsen har sendt sin foreløbige rapport, og den endelige rapport skulle have været offentliggjort 15. oktober 2012. Midttrafik har ikke modtaget den endelige rapport endnu.

./ I vedlagte sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til administration og fællesudgifter 2011 præsenteres nøgletallene for trafiksekskaberne.

Nøgletallene for 2011 viser, at Midttrafik også i 2011 bruger den laveste andel af sine samlede udgifter til administration og personale.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- sammenligning af trafiksekskabernes udgifter til administration og fællesudgifter 2011

1-21-1-11

13. Orientering om besparelser i det regionale bidrag til kollektiv trafik og Midttrafik

Resumé

Administrationen orienterer om status for regionens ønsker om besparelser i regionens bidrag til kollektiv trafik og Midttrafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på mødet 14. september 2012 orienteret om, at regionen havde kontaktet Midttrafik med henblik på at få udarbejdet et forslag til reduktion af regionens bidrag til kollektiv trafik og Midttrafik.

Midttrafik har i samarbejde med Region Midtjylland arbejdet videre med at danne sig et overblik over omfanget af afvigelserne mellem de estimerede udgifter til det af regionen valgte serviceniveau, og den økonomiske ramme, regionen opererer med.

Hensigten er dels en afklaring af forudsætningerne bag de estimerede udgifter, dels at få et skøn over den permanente afvigelse mellem serviceniveauet og rammen.

De foreløbige opgørelser viser i hovedtræk følgende:

Der synes ikke at være et budgetmæssigt problem for året 2013, idet forventede merindtægter i bustrafikken sammen med regionens mulighed for at disponere over opsparede midler forventes at kunne dække budgetafvigelsen på ca. 5 mio. kr. i 2013.

For 2014 ser det ud til, at der er behov for en reduktion i serviceniveauet på omkring 6-10 mio. kr. Det er behæftet med stor usikkerhed, bl.a. som følge af manglende viden om udfaldet af det 34. udbud (regional buskørsel i Østjylland), som først kendes til februar 2013. Herudover er der også usikkerhed om den samlede effekt af samdriftsaftalen mellem Midtjyske Jernbaner og DSB.

For årene 2015 og fremefter tegner der sig et problem i samme størrelsesorden som for 2014. Samme usikkerhedsmomenter som nævnt for 2014 gør sig også gældende her, og yderligere er der usikkerhed omkring effekten af en eventuel indførelse af rejsekortet. På længere sigt indgår også Letbanen som en ukendt faktor i den regionale økonomi.

Region Midtjylland og Midttrafik arbejder videre med oplægget til besparelser. Uagtet disse ikke nødvendigvis skal have effekt i 2013, kan det være nødvendigt at gennemføre besparelserne allerede medio 2013 henset til, at eventuelle tilpasninger i serviceniveauet må antages at skulle have helårseffekt allerede fra 2014.

Det er fortsat administrationen i Midttrafiks holdning, at besparelserne primært kun kan finde sted ved en justering af serviceniveauet på bus- og togdriften, idet yderligere be-

sparelser på administrationen og fællesudgifterne ikke kan gennemføres uden betydelige serviceforringelser for alle bestillerne i regionen – jf. andet dagsordenspunkt.

Administrationen i Midttrafik vil informere Bestyrelsen om det igangværende arbejde med tilpasning af serviceniveauet, og vil – i samarbejde med regionen - forelægge et oplæg, så snart de væsentligste usikkerhedsmomenter (primært 34. udbud og samdriftsaftalen med DSB) er nærmere belyst.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning.
- at** Bestyrelsen orienteres om arbejdet med fastlæggelse af nødvendige justeringer i serviceniveauet.

1-47-1-10

14. Orientering om henvendelse fra Transportministeren vedr. takster for individuel handicapkørsel

Resumé

Administrationen orienterer om, at Midttrafik og de øvrige trafikselskaber har modtaget en henvendelse fra Transportministeren om taksterne for individuel handicapkørsel.

Sagsfremstilling

./ Midttrafik og de øvrige trafikselskaber har modtaget vedlagte brev af 4. oktober 2012 fra Transportministeren til trafikselskaberne om takster i individuel handicapkørsel. I brevet konstaterer ministeren, at der har været et fald i merprisen for individuel handicapkørsel i forhold til prisen for almindelige rutekørsel. Ministeren finder dog, at der fortsat er en høj merpris i flere trafikselskaber, særligt på de lange rejser, og han henleder derfor opmærksomheden på, at det fremgår af Lov om Trafikselskaber, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskaberne.

I Midttrafik er der en forskel på taksten for handicapkørsel og buskørsel. Det er dyrere at køre med handicapkørsel end med buskørsel, og merprisen er størst for lange rejser, dog ikke hvis rejsen er så lang (over 100 km), så kunden på det meste af rejsen bruger handicapegnet tog eller bus, da kunden på den del af turen betaler almindelig bus/togtakst. Nogle konkrete eksempler kan nævnes:

- En tur fra Randers til Aalborg koster 174 kr. med bus, og den vil koste 453 kr. med almindelige takster i handicapkørsel, men hvis der bruges tog på størstedelen af rejsen, vil turen koste 181 kr. for kunden.
- En tur fra Randers til Silkeborg koster 156 kr. med handicapkørsel og 78 kr. med buskørsel.
- En tur fra Herning Rådhus til Herning Messecenter koster 30 kr. med handicapkørsel og 20 kr. med bussen.

Prisen for handicapkørsel uden for Aarhus har været holdt i ro i flere år, mens prisen i Aarhus er steget i 2012 pga. harmonisering af takster og serviceniveau, så Aarhus og resten af Midtjylland nu har ens service og takster. Taksterne for buskørsel har udnyttet takststigningsloftet og er steget med samlet ca. 15 % fra 2008 til 2013.

Administrationen mener ikke, at man kan sammenligne taksten for handicapkørsel og buskørsel direkte, da servicen ikke er ens. Generelt er servicen højere i handicapkørsel på en række områder - eksempelvis:

- Kunden køres fra dør til dør, hvorimod buskunder må bevæge sig kortere eller længere afstande til et stoppested.

- Kunderne i handicapkørsel kan benytte servicen i langt flere timer, end buskunder kan de fleste steder. Kunderne kan bruge handicapkørsel kl. 6.00-24.00 alle ugens 7 dage i hele Midttrafiks område. En lignende driftsperiode kan kun tilbydes med busser i de største byer. I store dele af Midtjylland kører der ingen busser om aftenen og i weekenden ude på landet.
- Kunden kan selv vælge, hvilket tidspunkt man ønsker at køre og skal kun acceptere en mindre afvigelse af planlægningsmæssige hensyn (-15/+45 min. i forhold til det ønskede afrejsetidspunkt) – mange steder kører bussen kun hver eller hver anden time.
- Kunden er altid sikret en siddeplads i vognen, mens kunder i fx bybusserne i de større byer må forvente at skulle stå op i myldretiden.
- Kunden må højst have 100 % omvejskørsel i forhold til bilkørsel den direkte vej – der er ikke tilsvarende garantier i buskørslen, hvor kunden kan risikere at skulle køre større omvej, skifte bus og vente på den næste bus.

En eventuel nedsættelse af takster i handicapkørslen vil forøge kommunernes nettoudgifter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- brev af 4. oktober 2012 fra Transportministeren til trafikelskaberne om takster i individuel handicapkørsel

1-00-1-12

15. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 5. oktober 2012.

Sagsfremstilling

Elbus for en dag på Samsø

Samsø Kommune, busselskabet Arriva og Midttrafik arbejder for at lave et 2-årigt forsøg med elbusser på Samsø. Håbet er, at forsøget kan komme i gang fra efteråret 2013. Alle tre parter har et mål om at være med til at nedbringe CO2-udledningen, og Samsø Kommune ønsker at være CO2-neutral. Projektet har fået en del tilskudsmidler, men der mangler fortsat finansiering for at forsøget kan gennemføres.

14. oktober 2012 blev der afholdt energimesse på Samsø, og ved den lejlighed havde Arriva taget en af sine københavnske elbusser med til Samsø.

Justeringer af køreplaner i Viborg

Midttrafik indførte i samarbejde med Viborg Kommune et nyt bybusnet 6. august 2012. En række henvendelser fra kunderne har vist, at der er mulighed for at forbedre tilbudet. Nogle køreplaner og stoppesteder blev derfor ændret derfor 22. oktober 2012. Det gør det bl.a. nemmere for pendlere og uddannelsessøgende fra vestbyen at komme videre til Aarhus, Randers og Silkeborg. Der bliver også bedre betjening mod Houlkær og omkring Vægtørtorvet.

En række ønsker fra kunderne kræver større ændringer og kan ikke indarbejdes på nuværende tidspunkt. De indgår i arbejdet med næste års køreplan.

Møde om kollektiv trafik på Samsø

Midttrafik deltog 24. oktober 2012 i et statusmøde med Samsø Kommune om den kollektive trafik på øen. Fra Samsø Kommune deltog borgmesteren, dele af økonomiudvalget, dele af Busgruppen på Samsø samt embedsmænd.

På mødet blev status for den kollektive trafik gennemgået. Det fremgik bl.a. af gennemgangen, at de indskrænkninger i teletaxa-betjeningen, Samsø Kommune har bedt om fra sommeren 2012 allerede har haft en ønsket effekt, men også at der trods dette, fortsat må forventes et merforbrug til teletaxa i 2012 i forhold til det budgetterede. Det blev aftalt, at Busgruppen på Samsø udarbejder forslag til yderligere reduktion i det nuværende tilbud, som forelægges til politisk behandling i kommunen.

Samtidig blev det aftalt, at der skal gennemføres en samlet analyse af den offentligt betalte trafik på Samsø – en analyse der vil være næsten lige til den, der allerede er gennemført i Syddjurs Kommune, og den analyse der er igangsat i Holstebro og Lemvig Kommuner. Analysen forventes færdig primo 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-12

16. Eventuelt