



midttrafik

Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

den 23. marts 2007 kl. 10:00

i Parolesalen, Viborg Kaserne,

Rødevej 3, 8800 Viborg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Større køreplanændringer 1. juli 2007	1
2	Busfarver i Midttrafik	4
3	Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder – Videbæk	7
4	Initiativ til fastholdelse og rekruttering af chauffører - herunder forbedring af branchens omdømme	9
5	Transport af folkeskoleelever til museumsbesøg	13
6	Orientering om Rejseplanen	15
7	Meddelelse: opfølgning vedr. kampagnetilbud i X Bus	16
8	Meddelelse: ophævelse af undtagelse for afgiftsforhøjelse på motorbrændstof til kollektiv bustrafik	17
9	Eventuelt	18

1-16-5-75-201-2-07

1. Større køreplanændringer 1. juli 2007

Resumé

Bestyrelsen blev på mødet i januar orienteret om større køreplanprojekter, der forventes gennemført i 2007. En del af disse projekter forventes gennemført samtidig med Århus Kommunes køreplanskifte i september måned i 2007.

1. april 2007 er der deadline for et stort antal af de køreplaner, der skal træde i kraft 1. juli 2007. Det er større ændringer i disse køreplaner, der orienteres om i dette dagsordenspunkt. Herudover vil der senere komme ændringer på de lokale ruter, der primært betjener skolerne. Disse ændringer drøftes med kommunerne med henblik på at de kan færdiggøres senest i juni måned 2007.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på mødet i januar orienteret om større køreplanprojekter, der forventes gennemført i 2007. En del af disse projekter forventes først gennemført samtidig med Århus Kommunes køreplanskifte i september måned i 2007.

1. april 2007 er der deadline for et stort antal af de køreplaner, der skal træde i kraft 1. juli 2007. Det er større ændringer i disse køreplaner, der orienteres om i dette dagsordenspunkt.

- ./.
- Forslagene til større køreplanændringer 1. juli 2007 er beskrevet i vedlagte notat af 15. marts 2007. Køreplanprocessen i 2007 har været atypisk. Flere af kommunerne har først meget sent fået afklaret ønsker til køreplanlægningen i 2007, og der er stadig ændringer/projekter, der mangler en endelig godkendelse hos bestillerne. Der er derfor enkelte større køreplanændringer, som Midttrafiks bestyrelse ikke tidligere er blevet orienteret om.

Midttrafik har udarbejdet forslagene efter drøftelse og i samarbejde med de enkelte bestillere.

I to af forslagene nedlægges kørsel på regionale ruter. Rute 22, Holstebro - Ikast, som har kørt i et treårigt forsøg, foreslås nedlagt. Ligeledes foreslås kørsel mellem Randers Busterminal og Randers Station på to ruter fra Djursland nedlagt. Der er tale om relativt store besparelser og lave passagertal. Langt hovedparten af kunderne har i begge tilfælde alternative muligheder. Forslaget om nedlæggelse af denne kørsel skal bl.a. ses i lyset af Region Midtjyllands ønsker om besparelser på budgettet for kollektiv trafik. Regionens budget for 2007 overskrider de midler, som regionen har fået stillet til rådighed begrundet i kollektiv trafik.

Silkeborg Kommune har endvidere valgt at opnå en ønsket besparelse ved reduktion af halvtimesdrift om lørdagen til timedrift.

Det er administrationens opfattelse, at der med de øvrige større køreplanændringer er tale om forbedringer for langt hovedparten af passagererne eller en udvidelse af serviceniveauet.

Region Midtjyllands Udvalg vedr. den regionale kollektive trafik og infrastruktur orienteres den 21. marts 2007 om de køreplanændringer, der er aftalt med Regional Udvikling, som varetager regionens bestillerfunktion administrativt.

1. **Rute 22 Holstebro-Ikast foreslås nedlagt**

Kontrakterne på kørslen på rute 22 Holstebro-Ikast udløber den 29. juni 2007. Ruten har til den tid kørt som et forsøg i 3 år. På grund af ringe benyttelse af ruten foreslås den nedlagt. Størstedelen af kunderne kan benytte alternative ruter med et skift.

2. **Kollektiv trafik i Ikast-Brande Kommune**

Ikast-Brande Kommune har ønsket en udbygning af den kollektive trafik i kommunen. Der er nedsat en administrativ arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra Ikast-Brande Kommune, ungdomsuddannelserne i Ikast og Midttrafik. Der foreligger nu køreplanudkast for den ønskede betjening. Forslaget til betjeningen er godkendt af Teknik- og Miljøudvalget i Ikast-Brande Kommune den 12. marts.

3. **Nedlæggelse af ture på hverdage til stationen i Randers på rute 214 Grenaa – Randers og rute 212 Ebeltoft – Randers.**

Rute 214 og 212 betjener Randers Station på en del af turene på hverdage og alle ture i weekenderne. Det betyder, at busserne på disse ture skal gennem det stærkt trafikbelastede område ved Randers Bro to gange. Antallet af kunder fra Grenå og Ebeltoft, der benytter turene, er meget begrænset. Der er på hverdage en god direkte bybusforbindelse i kvartersdrift mellem Randers Busterminal og Randers Station. Kørslen mellem Randers Busterminal og Randers Station foreslås derfor nedlagt på hverdage.

4. **Erstatning af betjeningen af Stenvad på rute 352 Ryomgård – Glesborg – Bønnerup – Grenaa med lokal betjening m.h.p. bedre korrespondancer med Grenaabanen i Ryomgård.**

Midttrafikks bestyrelse blev orienteret om dette projekt på bestyrelsesmødet i januar 2007. Betjeningen på Grenaabanen blev i 2004 udvidet til timedrift mellem Hornslet og Ryomgård, således at togene på Grenaabanen nu krydser en gang i timen i Ryomgård. Rute 352 har ud over korrespondancen til Grenåbanen en vigtig korrespondance i Glesborg til rute 213 Randers – Fjellerup – Grenaa. På grund af køretiden mellem Glesborg og Ryomgård er det ikke muligt at opretholde gode korrespondancer begge steder. Der kan opnås god korrespondance både i Ryomgård og i Glesborg, såfremt betjening af Stenvad på rute 352 erstattes af lokal betjening på hverdage. Størstedelen af den tidligere Nørredjurs Kommune vil herved få en væsentligt forbedret forbindelse til Århus.

5. **Omlægning af rute 234 Mariager – Hobro og rute 235 Mariager – Randers**

Midttrafikks bestyrelse blev orienteret om dette projekt på bestyrelsesmødet i januar 2007.

Mariager Fjordkommune har besluttet, at rute 234 som i dag kører mellem Mariager og Hobro udvides til kørsel Hadsund-Mariager-Hobro. NT ønsker derfor rute 235's kørsel mellem Hadsund og Mariager reduceret fra 1. juli 2007, hvor ændringerne på rute 234 træder i kraft. Rute 235 skal køre uændret i weekenden, hvor rute 234 ikke kører.

6. **Ny lokalrute i Hedensted Kommune**

Efter ønske fra Hedensted Kommune indsættes en ny rute med 5/6 ture mellem Hedensted og Tørring.

7. **Udvidelse af betjeningen på lokalrute 314 Hammel – Hadsten i Favrskov Kommune.**

Efter ønske fra Favrskov Kommune indsættes nye ture sidst på eftermiddagen på rute 314 Hammel – Hadsten.

8. **Reduktion af betjeningen i Silkeborg Bybusser lørdage**

Silkeborg Kommune ønsker at gennemføre en besparelse ved at køreplantimetallet reduceres således, at der kun køres timedrift om lørdagen. I den nuværende køreplan køres der halvtimesdrift i tidsrummet ca. kl. 8 – 15.

Direktøren indstiller,

at de nævnte projekter gennemføres i samarbejde med kommunerne og regionen

Bilag

- Notat om større køreplanændringer 1. juli 2007

1-00-2-07

2. Busfarver i Midttrafik

Resumé

Bestyrelsen har bedt administrationen om ideer til farver på busser og tog i Midttrafik. Busselskaberne leverer nye busser i forbindelse med udbud. Blandt andet derfor skal der nu tages stilling til, hvilke busfarver der skal anvendes inden for Midttrafiks område. I den forbindelse skal der tages stilling til, i hvilke farver nye busser skal males.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har godkendt logo og strategiske designprincipper for Midttrafik. På grund af en stram tidsplan besluttede bestyrelsen, at administrationen i første omgang skulle producere en visuel identitet, der var uafhængig af valg af farve på busser, tog mv. På bestyrelsesmøde 26. januar besluttede bestyrelsen, at Midttrafiks logo skal på busser og tog i Midttrafik, og at administrationen udarbejder oplæg til, hvilke farver busserne skal have på sigt.

Administrationen udskifter i øjeblikket logoer på alle busser – tidligere trafikskabers, kommuners og amters logoer erstattes med Midttrafiks logo. Dette arbejde forventes færdigt inden for et par måneder.

Busstandarder

Kontrakten mellem trafikskabet og busselskaberne beskriver, hvilke standarder der gælder for kontraktbusser. Standarden inden for busser følger i langt de fleste tilfælde den tidligere Amtsrådsforenings forskrifter, som indeholder trafikikkerhedsmæssige, arbejdsmiljømæssige og tekniske forhold. Forskrifterne beskriver ikke farvevalg. Ligesom der ikke findes regler eller love for valg af busfarver.

Trafikskaberne i Danmark har ingen standarder for valg af busfarve. På bybussiden ses dog et flertal af busser i gule nuancer. Det gælder f.eks. i Århus Kommune, Randers Kommune, Skanderborg Kommune, Ålborg Kommune og København Kommune. Inden for regionale busser/rutebiler og lokalbusser findes ingen standarder. Alene i Midttrafiks område ses busser og tog i 10-15 forskellige farver/farvestillinger.

I de fleste trafikskaber skelnes mellem bybussers og regionalbussers farve. Blandt andet på grund af forskellige standsningsmønstre, skal det være let for kunderne at se forskel. Et synspunkt som bestyrelsen bakkede op om den 26. januar.

Busfarver i Midttrafik

Ens farver inden for Midttrafik og dermed en vis standardisering kan sikre, at det er billigere og mere fleksibelt i forbindelse med for eksempel køreplanændringer, busudskiftning og genudbud.

Endvidere kan kunderne let identificere, at en bus kører for Midttrafik. Det giver mulighed for at skelne fra f.eks. turistbusser. Ens busfarve kan ligeledes være med til at synliggøre Midttrafik, og gør det let for kunderne at vide, hvor de skal henvende sig. De fleste trafikskaber i Danmark (f.eks. Movia og Nordjyllands Trafikskab) bruger ens busfarver som en del af trafikskabets visuelle identitet. Også i Sverige, Norge og Tyskland bruger langt de fleste trafikskaber ens farver inden for busser og tog.

Nogle busselskaber ønsker, at kontrakten mellem trafikskab og busselskab giver mulighed for at bevare egne farver og dermed egen profilering. Afhængigt af antallet af busselskaber, som har kontrakt med Midttrafik, ville det betyde en del forskellige farver inden for Midttrafiks dækningsområde. I øjeblikket kunne der være tale om 50-100 forskellige farver.

Andre busselskaber (blandt andet Arriva) mener, at det af hensyn til både kunder og planlægning er vigtigt med en vis ensartethed i busfarverne.

Administrationen har ikke kendskab til kundeundersøgelser inden for busfarver, og det er derfor usikkert, hvad kunderne foretrækker.

Valg af farver i Midttrafik

Bybusser

Administrationen anbefaler, at bybusser i Midttrafik er gule.

Flest bybusser er allerede gule. Det er derfor også den billigste model for Midttrafik.

Regionale busser

På de regionale busser kan der være flere modeller for valg af farve.

Busfarven kan tage udgangspunkt i Midttrafiks allerede besluttede visuelle identitet. For eksempel kan bestyrelsen vælge en grå nuance som i Midttrafiks logo. Der vedlægges eksempler på grå busfarver.

./.

Hvis udgangspunktet er et økonomisk perspektiv, kunne bestyrelsen vælge den blå farve, som flest regionale busser er malet i i dag.

Lokalbusser

Lokalbusser kunne opdeles efter formål. Kører lokalbussen primært som bybus, følges designmanualen for bybusser. Kører lokalbussen primært som regional bus, følges designmanualen for regionale busser. Farver på lokalbusser vil dog kræve en løbende vurdering.

Tidsplan for farveændring

Model 1:

Bestyrelsen kan vælge, at busser udskiftes i forbindelse med udbud. Der vil gå 5-8 år, inden alle busser fremstår i samme farve, fordi nogle kontrakter tidligst skal fornyes om 5-8 år.

Model 2:

Bestyrelsen kan vælge, at farverne udskiftes over en kortere årrække. Afhængigt af valg af farve forventes det, at 400-500 busser skal ommales (en del busser skiftes i forbindelse med udbud). Der må forventes en udgift på ca. kr. 20.000 pr. bus til ommaling – eller anslået kr. 1.000.000,- kr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen vælger farver på busser og tidsplan for farveskift

Bilag

- Illustration af grå busfarve

1-00-2-07

3. Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder – Videbæk

Resumé

Videnscenter Videbæk blev oprettet i forbindelse med det nye trafikselskab, Midttrafik. Formålet er at skaffe sig viden om betjening af tyndt befolkede områder med kollektiv trafik og omsætte det i effektive løsninger.

Sagsfremstilling

Videnscentret har til formål at udvikle alternative løsningsforslag til kørsel af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Videnscentret består af tre medarbejdere, en økonom, en HD'er og en antropolog. Videnscenter Videbæk har udarbejdet forslag til mål og visioner for en vidensbank og for en praksisdel –jf bilag.

Videnscentrets opgaver består af to dele, at opbygge en Vidensbank og at gennemføre en praksisdel.

I Vidensbanken indsamles der viden om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i ind- og udland. Indsamlingen foregår bl.a. via deltagelse på konferencer/workshops, litteraturstudier og i samarbejde med eksperter og institutioner på feltet. Vidensbanken består også af opsamling af viden fra hidtidige erfaringer i Danmark, viden hos kommuner, borgere og leverandører.

I Vidensbanken har vi indtil nu indsamlet forskelligt litteratur og rapporter, skabt kontakter til eksperter på Ålborg Universitet og DTU, indgået aftale om fremtidig samarbejde med Ålborg Universitet om konferencen "Trafik Dage", samt udarbejdet forslag til kommende deltagelse i udvalgte workshops og konferencer. Der er desuden etableret kontakt til finske samarbejdspartnere vedr. EU-projekter.

I praksisdelen indgår Videnscenter Videbæk i opsøgende arbejde bl.a. i forbindelse med udbud af ruter og den løbende dialog med kommunerne. En anden del af det praktiske arbejde går ud på at udarbejde en "Vejledning til succes", som indeholder forskellige kriterier for at udarbejde et optimalt løsningsforslag til kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Vejledningen indeholder bl.a. afsnit om behovsundersøgelse, dataindsamling, inddragelse af borgere, leverandører og kommuner, målgruppe identifikation, anvendelse af IT systemer, kontraktforhold og implementering. Midttrafiks øvrige afdelinger vil indgå i tæt samarbejde med Videnscentret i forbindelse med det praktiske arbejde.

I praksisdelen har Videnscentret deltaget i kommunerunder og præsenteret videnscentrets ekspertise i forhold til løsningsforslag i forbindelse med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Der er igangsat konkrete projekter med Ikast-Brande Kommune, Lemvig Kommune, Struer Kommune og Norddjurs Kommune, som bestyrelsen vil få forelagt på et senere tidspunkt.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes

Bilag

- Bilag - Videncenter for kollektiv trafik

1-00-2-07

4. Initiativ til fastholdelse og rekruttering af chauffører - herunder forbedring af branchens omdømme

Resumé

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet 26. januar 2007, at Midttrafik i samarbejde med busselskaberne skal iværksætte en række initiativer, der kan styrke fastholdelse og rekruttering af chauffører. Det kan for eksempel være støtte til efteruddannelse, forbedring af branchens omdømme, information og medindflydelse på arbejdsforhold.

Sagsfremstilling

Midttrafiks vision er at få flere kunder i busserne. Administrationen fremlægger et forslag til, hvordan Midttrafik kan hjælpe busselskaberne til nemmere rekruttering og fastholdelse af deres medarbejdere. Midttrafik og busselskaberne har en fælles interesse i at sikre, at busserne kører til tiden med dygtige og motiverede chauffører bag rattet.

Vilkår som kan påvirke busselskabernes evne til at opfylde kontrakten med Midttrafik
En række vilkår kan give udslag i, at busselskaberne har eller kan få svært ved at overholde kontraktvilkårene med Midttrafik.

Flere busselskaber i Midttrafiks område giver udtryk for, at de har svært ved at rekruttere og fastholde chauffører. Ledelsen i Århus Sporveje Busselskabet angiver mandskabsmangel som direkte årsag til, at nogle ture ikke kan køres. Andre busselskaber giver udtryk for, at de i rekrutteringen må slække på kvalifikationskravene for at få et tilstrækkeligt antal chauffører til at dække køreplanvagterne. På sigt kan mandskabsmangel eller slækkede kvalifikationskrav resultere i, at busselskaberne har svært ved at overholde Midttrafiks kontraktkrav.

Den lave ledighed betyder, at især busselskaber i og omkring storbyerne oplever, at de har svært ved at rekruttere og fastholde chauffører. Endvidere er gennemsnitsalderen blandt buschauffører høj, hvilket kan betyde, at rekrutteringsbehovet øges de kommende år.

Undersøgelser viser, at jobbet som buschauffør har et dårligt image. Det dårlige image er i særlig grad knyttet til et job med mange arbejdsmiljømæssige risici, skæve arbejdstider, relativ lav løn, og at det er (for) let at blive chauffør. Det kan ikke udelukkes, at chaufførjobbets dårlige image have en effekt på, hvordan borgerne betragter den kollektive trafik.

En chaufførportal

Administrationen foreslår, at der oprettes en chaufførportal, hvor formålet er:

- At præsentere chaufførjobbet
Give omverdenen et realistisk billede af chaufførjobbet - for eksempel ved at chaufførerne selv fortæller om deres job, jobbets alsidighed mv. Denne del af

chaufførportalen skal støtte chaufførjobbets faglige identitet og være et input til et forbedret image.

- At give busselskaberne mulighed for nemmere rekruttering af medarbejdere
Administrationen får jævnligt henvendelser fra borgere, som ønsker at vide mere om chaufførjobbet. I dag er det ikke muligt at henvise til ét sted, hvor busselskaber kan møde jobsøgere og omvendt. Portalen skal give mulighed for, at interesserede borgere let kan finde information om ledige job og henvisninger til hvordan man bliver chauffør.
- At give busselskaberne mulighed for at præsentere deres virksomheder
Flere busselskaber især de mindre busselskaber har ikke ressourcer til at oprette og vedligeholde en hjemmeside. Portalen skal give mulighed for, at busselskaberne præsenterer deres virksomhed – med fokus på muligheder for job, hvordan det er at være chauffør i pågældende virksomhed mv.
- At skabe mulighed for dialog mellem potentielle chauffører og chauffører
- At Midttrafik får mulighed for at præsentere trafikelskabets krav og ønsker til busselskaber og chauffører.
Portalen skal faktisk fortælle om f.eks. bestiller/udfører modellen, trafikelskabets ønsker og krav, muligheden for indflydelse f.eks. gennem samarbejdsudvalg, køreplanprocessen mv.

Portalen kan krydres med konkurrencer og andre indslag, der kan medvirke til at give chaufførjobbet (og branchen et bedre image). For eksempel vind en tur med en rigtig chauffør (praktikant for en halv dag), vind en frokost med en rigtig chauffør (så du kan høre, hvad det handler om), gæt 10 rigtige om chaufførjobbet, vind billetter til den kollektive trafik (prøv det i virkeligheden) og prøv selv kræfter med en bus (på køreteknisk anlæg).

Portalen kan også indeholde undersøgelser om chaufførjobbet, hvad kunderne mener om chaufførerne f.eks. fra kundeundersøgelser, links til relevante organisationer f.eks. de faglige organisationer, arbejdsformidling, køreskoler mv.

Nytteværdi af og mål med en chaufførportal

Formålet med portalen er at sætte fokus på chaufførfaget. Gennem faktisk oplysning og de positive sider i chaufførjobbet skal portalen medvirke til at udvikle en faglig identitet og dermed bidrage til at buschauffører får et bedre image.

Busselskabernes ledere og medarbejdere efterlyser mere realistiske beskrivelser af buschaufførernes arbejde – på godt og ondt. Mere positive fortællinger om chaufførernes job kan anvendes som input i markedsføringen af jobbet.

Midttrafiks interesse

Flere trafikelskaber undersøger løbende, hvad kunderne finder er vigtigt i forbindelse med rejsen. Vigtighedsundersøgelser gennemføres ved at den enkelte kunde angiver, hvor vigtig hun finder en række målepunkter, som trafikelskaberne på forhånd har formuleret.

Undersøgelserne viser, at chaufførens service og chaufførens kørsel er med i top 5 over de vigtigste forhold i forbindelse med rejsen. Chaufførens service vægtes altså højere end andre områder i forbindelse med rejsen for eksempel: Rejsens samlede varighed, antallet af stop på rejsen, venteforhold og prisen for at rejse.

Midttrafik mener, at veluddannede chauffører leverer god kvalitet og kundeservice, og at veluddannede og motiverede chauffører på det lange sigt betyder højere kundetilfredshed.

Portalen kan give erfaringer i at indgå partnerskaber med busselskaber, og andre der vil være med til at støtte den kollektive trafik.
Busselskabernes interesse

Et bedre image for chaufførjobbet kan på længere sigt lette rekrutteringen og mindske personaleomsætningen.

En online jobportal gør det let for busselskaberne at komme i kontakt med interesserede jobsøgere/borgere.

Kundeservice er, blandt andet på grund af trafikelskabernes kontraktkrav, rykket højere op på busselskabernes dagsorden. Konsulentfirmaet Kubix har gennemført en undersøgelse, der viser, at busselskaberne prioriterer service som den vigtigste kompetence. Busselskaberne er interesserede i at vise, at chaufførjobbet er meget mere end at være ratholder.

Organisering og finansiering

Portalen skal være et samarbejde mellem busselskaber, chauffører og Midttrafik. Inden portalen iværksættes, er det nødvendigt at høre busselskabers og chaufførers input til, hvad en portal bør indeholde. Selvom portalen oprettes af Midttrafik vil det være relevant, at vedligeholdelsesarbejdet omkring portalen udføres i et tæt samarbejde mellem Midttrafiks administration, busselskaber og chauffører. Det vil også være naturligt, at der indgås samarbejde med relevante faglige organisationer. Oplægget er, at det skal være gratis for busselskaber og jobsøgere at bruge portalen.

Mål og ambitionsniveau skal yderligere beskrives, inden det er muligt at opstille et realistisk budget. Et forsigtigt skøn er, at portalen kan oprettes for kr. 200-300.000,- Foruden udgifter til oprettelse skal der påregnes udgifter til markedsføring og vedligeholdelse.

En del af udgifterne kan forsøges finansieret gennem midler fra offentlige og private puljer – resten vil blive fundet inden for det vedtagne budget.

Valg af medie

Internet giver mulighed for anderledes præsentationer med levende billeder, lyd mv. Ligesom der er tale om dynamisk information, som kan ændres fra dag til dag.

Tal fra Danmarks Statistik viser, at 95 % af de 20-59-årige har adgang til internet. Tallene viser også, at det kan være svært at få kontakt med de 20-40-årige via traditionelle jobsøgningsmedier f.eks. avisannoncer – de er i højere grad orienterede mod elektroniske medier som for eksempel internet og mobiltelefoni.

I en startfase skal portalen markedsføres, for eksempel via markedsføring på andre hjemmesider (microsites eller links), radiospots og presse.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter, om der skal oprettes en chaufførportal, hvor interesserede borgere og potentielle chauffører kan få information om chaufførjobbet og den kollektive trafik generelt.

1-00-2-07

5. Transport af folkeskoleelever til museumsbesøg

Resumé

Midtjyske Museers Udviklingsråd (Museumsråd Midtjylland) søger om en transportordning for folkeskoleelever til museumsbesøg - i lighed med den ordning som eksisterer i det gamle Århus Amt., hvor folkeskoleelever transporteres til og fra teatret med rutebil til en fordelagtig pris.

Midtjyske Museers Udviklingsråd (Museumsråd Midtjylland) er en sammenslutning af de statsanerkendte museer i Region Midtjylland. Rådets formål er at varetage interesserne for de statsanerkendte museer i Region Midtjylland i forhold til regionen og regionens kommuner.

Sammenslutningen tæller 36 museer for eksempel Kulturhistoriske Museum Randers, Viborg Stiftsmuseum, Kvindemuseet, Skjern Industrimuseet, Naturhistorisk Museum Århus, Silkeborg Kunstmuseum mfl.

Sagsfremstilling

Museumsloven foreskriver, at statsanerkendte museer skal give gratis adgang til skoleelever, som besøger museerne som led i undervisningen. En del af museerne i Region Midtjylland har oprettet deciderede skoletjenester, der tilbyder både undervisningsmateriale og undervisning/omvisninger i museerne, og stort set alle museer har en eller anden form for tilbud til skoleklasser.

Det er museernes oplevelse, at udgiften til transport til museerne, som typisk ligger i de større byer, udgør en væsentlig barriere for at tage på museumsbesøg med skoleklasserne.

Det er administrationens vurdering, at grundidéen i samarbejdet er god. Ledig buskapacitet bliver udnyttet, og børnene får en god oplevelse, der er koblet sammen med Midttrafiks busser.

Der har været afholdt møde mellem Midtjyske Museers Udviklingsråd, Regional Udvikling og Midttrafik. I forbindelse med udmøntningen og den praktiske gennemførelse af transportordningen, er der behov for endnu en dialog med Region Udvikling, Midtjyske Museers Udviklingsråd og Midttrafik.

Ordnningen vil være i tråd med Region Midtjyllands udviklingsplan, hvor formålet er at skabe sammenhæng og synergieffekter mellem de kommunale, regionale og nationale initiativer, der tages i regionen. Transportordningen kan medvirke til at forbedre sammenhængskraften i regionen.

Kriterier for samarbejdet

Administrationen foreslår en transportordning med transport af folkeskoleelever til museer og andre museer/oplevelsescentre med skoletjeneste (f.eks. Randers Regnskov og Fregatten Jylland).

Busloven skal overholdes. Det betyder, at der kun køres på de tidspunkter, der er anført i køreplanen og ad ordinær linjeføring. Busselskaberne kan dog sætte ekstra busser ind, hvis der er behov på de ordinære tidspunkter.

Transporten gælder busser og tog i Midttrafiks område. Ordningen gælder ikke i DSB og Arriva tog. Transporten skal finde sted uden for myldretid det vil sige i tidsrummet mellem kl. 9.00 og kl. 14 og efter kl. 16.30, hvor busser og tog har ledig kapacitet.

Administrationen foreslår, at prisen fastsættes til 25,- kr. pr. person for en returrejse, uanset rejsens længde. I det tidligere Århus Amt var prisen 20,- kr. pr. person. Prisstigningen er begrundet i en forventning om længere rejser, dels den almindelige udvikling i øvrige takster.

Transporten må ikke give underskud. I det tidligere Århus Amt var ordningen udgiftsneutral ved en pris pr. person på kr. 20,- Et eventuelt overskud deles mellem bestillerne.

Administrationen foreslår en to års prøveperiode, dels for at måle interessen for transportordningen, dels for at sikre, at transporten ikke giver underskud.

Administrationen foreslår endvidere, at det er en forudsætning for samarbejdet, at administrationen af ordningen foregår på de enkelte museer, herunder information og aftaler med skolerne og opkrævning af billetindtægter til Midttrafik.

Hvis ordningen vedtages, må der i en overgangsperiode forventes udgifter til markedsføring.

Direktøren indstiller,

- at** transport af folkeskoleelever til museer og andre museer med skoletjeneste i Region Midtjylland starter som forsøg i sæsonen 2007/2008
- at** transporten skal foregå uden for myldretiden til en pris på 25 kr. pr. person
- at** museerne varetager administrationen af transportordningen

1-00-2-07

6. Orientering om Rejseplanen

Resumé

Rejseplanen er et samarbejde mellem trafikselskaber, DSB, Arriva m.fl. om via internet at stille rejserelaterede informationer om kollektiv trafik til rådighed for offentligheden. Der gives her en status for selskabets aktiviteter og planer.

Sagsfremstilling

Rejseplanen er en af de mest benyttede hjemmesider i Danmark, ca. 186.000 besøgende om dagen. Den giver oplysning om rejsemuligheder med bus og tog fra adresse til adresse i Danmark. Fra ca. 01.08.07 skal de kommuner i Midttrafik, der ikke har været tilgængelige, også være med – Lemvig, Struer, Ikast-Brande og Ringkøbing-Skjern.

Bag Rejseplanen står trafikselskaberne, DSB, Arriva mv. som led i bus-togsam-arbejdet. Rejseplanen startede i 1998. Samarbejdet er organiseret i et aktieselskab med én administrativ bestyrelse, bestående af de deltagende parter.

Budgettet udgør årligt ca. 23,4 mio.kr., der fordeler sig med 11,7 mio.kr. til drift hos ekstern udbyder, 3,1 mio.kr. til udviklingsaktiviteter, 4,5 mio.kr. til afskrivning, 0,8 mio.kr. til markedsføring og resten til personaleadministration mv. Midttrafik betaler ca. 2,3 mio.kr. årligt for deltagelse i samarbejdet – og er dermed den 3. største bidrager. Rejseplanen er under konstant udvikling for at forbedre kommunikationen med kunderne – f.eks. taletjeneste, der giver rejsemuligheder via telefon, beskeder via mobiltelefon, samarbejde med rejsekort og Vejdirektoratet.

- ./ Der vedlægges notat om visioner og udviklingsplan for Rejseplanen i 2007. Administrationen vurderer, at samarbejdet omkring rejseplan bør understøttes aktivt fra Midttrafiks side.

På et senere tidspunkt vil administrationen forelægge en samlet strategi for information og kommunikation, hvor rejseplanen vil indgå som et af virkemidlerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Rejseplanens mission

1-8-7-07

7. Meddelelse: Opfølgning vedr. kampagnetilbud i X Bus

Til mødet i Midttrafiks bestyrelse 23. februar 2007 blev det indstillet, at der laves kampagnetilbud for X Bus. Indstillingen blev godkendt, men bestyrelsen bad om uddybning af nogle forhold:

- forsøget tænkes at forløbe over et år og vil løbende blive evalueret, så der undervejs i forløbet vil kunne tages stilling til fremtiden.
- succesmålet er, at passagertallene på de pågældende strækninger vil være de samme som i dag, således at ruterne ikke mister kunder på grund prisstigningerne 21. januar 2007.
- en direkte sammenligning mellem disse ruter og andre ruter i regionen er ikke mulig, da alle de berørte relationer krydser regionsgrænserne, og prisniveauerne varierer fra region til region. Med de nuværende priser, er det dyrere at rejse den samme afstand på tværs af regionsgrænser end inden for regionsgrænsen. Man kan fx sammenligne Århus - Ringkøbing og Thisted - Silkeborg med afstande på hhv. 123 og 117 km. Her er prisen i øjeblikket 1,09 kr. pr. km. fra Århus til Ringkøbing, men 1,27 kr. mellem Thisted og Silkeborg (før 21. januar 2007: 0,87 kr.); med forslaget til kampagnetilbud vil prisen blive 1,01 kr. pr. km. Med kampagnetilbuddet er prisen for en rejse på tværs af regionsgrænsen på niveau med rejser inden for regionen.

1-00-2-07

8. Meddelelse: ophævelse af undtagelse for afgiftsforhøjelse på motorbrændstof til kollektiv bustrafik

Transportministeriet har oplyst, at Danmark fra 01.01.07 ikke får forlænget sin undtagelse for afgiftsforhøjelse på motorbrændstof til kollektiv bustrafik. Ophævelse af undtagelsen gælder ikke privatbanerne.

Merudgiften i Midttrafik skønnes at blive ca. 75 mio.kr. årligt.

Staten har oplyst, at den vil kompensere regionen og kommunerne for merudgifterne. Der foregår endvidere forhandlinger om "momspakken", hvor staten har til hensigt at ændre beskatningssted for grænseoverskridende salg af tjenesteydelser fra oprindelsesland til forbrugsland.

I dag anvender mange busselskaber leasing af materiel og betaler ikke moms. Det skal de i givet fald fremover, hvorfor udgifterne til buskørsel vil stige. Også på dette område har staten erklæret, at den vil kompensere for merudgifterne.

./. Der vedlægges et notat om disse forhold.

Direktøren indstiller,

Bilag

- Dieselaftgifter og moms på kollektiv trafik

1-00-2-07

9. Eventuelt