



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

4. marts 2011 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang	1
2	Håndtering af tjenestemandspension	2
3	Evaluering af forsøg med bonusordninger	4
4	Orientering om Fly High uddannelse og bonusrunde	8
5	Orientering om indtægter i busdrift - regnskab 2010	10
6	Orientering om status vedrørende høring til køreplan 2011/12	12
7	Orientering om billettering i Aarhus	14
8	Orientering om puljeansøgninger i februar 2011	15
9	Orientering om call-center og korrespondancegaranti i Mixtur	17
10	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	19
11	Eventuelt	22

1-20-1-11

1. Fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang

Resumé

Administrationen fremlægger et forslag til en præcisering af Midttrafiks bevillingsniveau samt forslag til mulighed for at overføre et mer- eller mindreforbrug på udvalgte områder fra ét år til det følgende år.

Sagsfremstilling

./.

For at præcisere den bevillingsmæssige binding, Midttrafik har overfor bestillerne, er der i vedlagte forslag til fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang foretaget en afgrænsning af de enkelte områders bevillingsniveau. Bevillingsniveauet for driftsområderne er uændret i forhold til gældende praksis, og det foreslås at Trafikselskabet fremover betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, indenfor hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomflytninger, uden dette skal forelægges Bestyrelsen. Bevillingsniveauet udgør en samlet økonomisk ramme, som Midttrafik skal holde sig indenfor.

Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet foreslås også, at der for visse områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der foreslås omfattet af overførselsretten, er Letbanen, Rejsekortet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område.

Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område.

Modellen for fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsret mellem årene er nærmere beskrevet i vedlagte notat.

Det skal bemærkes, at forslag til fastlæggelse af bevillingsniveau samt overførselsadgang mellem årene er drøftet med revisionen, som ikke har bemærkninger til den foreslåede model.

Direktøren indstiller,

at den i notatet beskrevne model for fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang anvendes fra og med regnskab 2010

Bilag

- forslag til fastlæggelse af bevillingsniveau og overførselsadgang

1-20-2-11

2. Håndtering af tjenestemandspension

Resumé

Administrationen orienterer om, at der ikke er afsat tilstrækkelige midler til forpligtelserne vedr. tjenestemandspension. Der fremlægges forslag til håndtering af tjenestemandspensionerne for tjenestemænd ansat ved Midttrafik.

Sagsfremstilling

Ved dannelsen af Midttrafik blev der overført personale fra de afgivende myndigheder, hvoraf de 24 personer var tjenestemænd. Samtidig overførtes selve pensionsforpligtelsen, som den blev opgjort på overdragelsestidspunktet.

Pensionsforpligtelsen omfatter personer, der nu er ansat i administrationen, idet de tjenstemandsansatte billetkontrollørers pension forblev i Aarhus Kommune.

Midttrafik har efterfølgende ikke ansat tjenestemænd, og agter ikke at gøre det fremover.

I henhold til anbefalinger fra revisionen, har Midttrafik årligt afsat 20,3 % af den relevante lønsum til pensionsforpligtelsen. Dette har vist sig at være betydeligt under det niveau, der burde være hensat i henhold til den gennemførte aktuarberegning. Det betyder, at der er oparbejdet en manko på 11,7 mio. kroner i perioden frem til 31. december 2010, selvom Midttrafik har fulgt reglerne på området.

Denne manko skal udlignes.

Midttrafik har hidtil hensat midler til tjenestemandspension via Midttrafiks egenkapital. Det betyder at egenkapitalen på sigt vil blive negativ, hvilket er u hensigtsmæssigt.

- ./.
- Midttrafik har anmodet revisionsfirmaet KPMG om at se på mulige løsningsmodeller. På baggrund af vedlagte notat fra KPMG om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse indstiller administrationen i Midttrafik, at der peges på model 2 i KPMG's notat. Denne model er kort beskrevet i det vedlagte notat fra Midttrafik om pensionsforpligtelsen.

Løsningsforslaget indebærer, at Midttrafik kun udgiftsfører udgifter til tjenestemandspension, når disse forfalder – hvilket hænger sammen med at Midttrafiks afregning med bestillerne foretages efter det udgiftsbaserede princip.

For at undgå en negativ egenkapital, bogføres den forventede samlede udgift til tjenestemandspension løbende over statuskonti. Det betyder, at Midttrafik får et tilgodehavende ved bestillerne, som modsat oparbejder en gæld til Midttrafik. Gælden kommer først til udbetaling i det øjeblik pensionsforpligtelsen falder til udbetaling, hvilket i muligt omfang indarbejdes i budgetlægningen for det pågældende år.

Fremover vil administrationen - for at undgå større uoverensstemmelser mellem den beregnede og den faktiske pensionsforpligtelse - få udarbejdet en aktuarberegning årligt, frem for hvert 5. år, som ellers er retningslinjerne for aktuarberegninger.

Direktøren indstiller,

- at** den i notatet beskrevne model for håndtering af tjenestemandspensionsforpligtelser anvendes.
- at** der foretages en justering af bestillernes gæld desangående baseret på aktuarberegningen pr. 31. december 2010.

Bilag

- notat fra KPMG om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse
- notat fra Midttrafik om pensionsforpligtelsen

1-23-4-2-08

3. Evaluering af forsøg med bonusordninger

Resumé

Midttrafiks strategiplan for 2009-2011 fastslår, at Midttrafik skal arbejde med indførelse af incitamenter i kontrakterne med busselskaberne. Derfor er der ved udbud af bybuskørsel i Randers, Herning og Skive indført bonusordninger for mindre brændstofforbrug, færre udledninger af miljøskadelige stoffer samt flere passager. De første erfaringer fremlægges her.

Sagsfremstilling

Bonus for sparet brændstof

Modellen er indført i kontrakterne vedr. Randers, Herning og Skive bybusser, og indgår i igangværende udbud af bybusserne i Horsens og Skanderborg.

Princippet er, at busselskabet får et ekstra incitament til at spare på brændstoffet, og dermed nedbringe CO2 udslippet.

Busselskabet får udbetalt en bonus for hver liter brændstof, som det sparer i forhold til en på forhånd fastsat norm for forbrug pr. køreplantage.

Fordele:

- Metoden er enkel og direkte på den ønskede målsætning.
- Ordningen kræver et minimum af administrativ indsats i form af kontrol og afregning.

Ulemper:

- Midttrafik råder ikke på nuværende tidspunkt over valide målinger af brændstofforbrug. Det forventes, at der vil være valide data i årene fremad.
- Midttrafik råder ikke på nuværende tidspunkt over valide angivelser af kørte kilometer på den enkelte rute og i den enkelte kontrakt. Det forventes at der vil være valide data i årene fremad.
- Indtil der er gjort større erfaringer på området vil der være en usikkerhed i budgetlægningen vedrørende den pågældende kontrakt.

For at imødekomme usikkerheden vedr. budgetlægning er der i de igangværende udbud sat et loft på brændstofbonusen, som maksimalt må udgøre 2 % af kontraktbetalingen.

Selve indberetningen og kontrollen af indberetningerne har medført nogle begyndervanskeligheder. Administrationen har derfor besluttet at lade en uafhængig revisor udarbejde en metode, som sikrer faste procedurer for nuværende og fremtidige indberetninger vedr. brændstofbonus.

Ordningerne har kun været i kraft i et kortere tidsrum: Følgelig kan der kun laves forsigtige konklusioner. Bonusbeløbene i de tre kontrakter ligger mellem 1,3 % og 2,8 % af den årlige kontraktsum. Det er væsentlig mere end forventet. I alle tre byer bruges der mindre brændstof pr. køreplantage end i Midttrafiks bybusser generelt. Igen må det understreges, at der er en del usikkerheder ved sammenligningerne.

Administrationen formoder, at brændstofbonus har været en medvirkende årsag til selskaberne i alle tre byer har indsat nye eller relativt nye busser med et lavere brændstofforbrug end ældre modeller. Arriva har i Herning indsat to letvægtsbusser, som kører mere end 1½ gang mere på literen end deres øvrige standardbusser. Samtidig har de gjort brug af muligheden for at indsætte 4 minibusser, hvor kapacitetsbehovet opfyldes. Disse små busser kører omtrentlig det samme antal kilometer som de øvrige busser i gennemsnit, og kører omkring 3 gange længere på literen.

Det er endnu for tidligt at vurdere virkningen af bonusordningerne på brændstof, men det er administrationens forventning, at der på længere sigt kan aflæses forskelle på kontrakter med og uden bonusordninger. Det vil være muligt at lave disse sammenligninger i løbet af et par år. I mellemtiden er det administrationens forventning at indbygge bonusordninger i kommende udbud af bybusser. Aarhus Kommune har dog ikke ønsket en bonusordning i det kommende udbud i Aarhus, idet bussernes brændstofforbrug indgår som et tildelingskriterium.

Bonus for indsættelse af busser med mindre udledning

Modellen er indført i kontrakterne i Randers, Herning og Skive. Hensigten er at tilskynde selskaberne til at indsætte busser med en lavere udledning af sundhedsskadelige stoffer. Det måles ved den såkaldte "euronorm", der sætter standarder for maksimale udledninger for en bus produceret efter en given dato. I dette tilfælde gives en månedlig bonus for hver bus, som opfylder euronorm 5 eller højere, der gælder for busser med 1. indregistrering efter okt. 2009.

Fordele:

- De samme som i modellen ovenfor. Bortset fra at det er udledninger som er i fokus.

Ulemper:

- Sidst i kontraktens løbetid er der risiko for, at Midttrafik giver bonus for en "lav" euronorm, hvis EU har indført højere normer i mellemtiden.
- Efter en årrække i kontrakten vil det næsten være selvfølgelig at nye kontraktbusser opfylder kravet, og derfor er det muligvis for nemt at opnå en bonus på dette felt. De forventede bonusbeløb må dog formodes at være fratrukket i bus-selskabernes tilbudskalkulation.

Siden disse ordninger blev indført, har Midttrafik vedtaget en ny miljøstrategi, hvor der bl.a. sættes minimumskrav for udledninger afhængig af hvor mange mennesker som bor i området bussen kører i. Denne miljøstrategi overflødiggør bonusordningen. Det er administrationens vurdering, at den ønskede effekt på dette område bedre indhentes ved at stille præcise krav til minimumsudledninger. Administrationen anbefaler derfor ikke at arbejde videre med denne model.

Bonus for flere kunder

Modellen er indført i kontrakterne vedr. Randers og Herning bybusser, og indgår som option i igangværende udbud af bybusserne i Horsens og Skanderborg.

Ordningen fungerer på den måde, at busselskabet får udbetalt en bonus for hver ekstra passager, som sidder i bussen i forhold til et på forhånd fastsat passagerantal. Bonussatsen fastsættes indtil videre som ca. 50 % af indtægten pr. passager.

Fordele:

- Metoden er enkel og direkte på den ønskede målsætning.

Ulemper:

- Midttrafik råder ikke på nuværende tidspunkt over andre passagertællinger end den årlige tælling i en uge i oktober, hvormed det statistiske materiale er meget småt. I 2010 blev tællingen udskudt i til foråret 2011.
- Indtil der er gjort større erfaringer på området, vil der være en usikkerhed i budgetlægningen.

Der er i skrivende stund ingen af ordningerne, som er trådt i kraft endnu. Der har vist sig visse praktiske problemer med at få ordningerne sat i gang. Midttrafik råder som udgangspunkt kun over den årlige tælling i det enkelte område. Dette er et for beskedent grundlag at udregne bonus på.

I Randers er der gennemført kvartalstællinger på busterterminalen, som skal bruges til at beregne udviklingen fra kvartal til kvartal. Denne løsning giver et bedre materiale, men er rent statistik stadig beskedent. Samtidig er det administrationens opfattelse, at denne løsning er relativt dyr, og ikke står mål med den gevinst som der kan forventes ved bonusordningen. I Herning er der samme problemstilling.

Problemstillingen var kendt før udbuddet i Horsens og Skanderborg, og derfor iværksættes kun passagerbonus, hvis Midttrafik gør brug af deres optionstilbud på egne tællebusser, eller Midttrafik selv får indsat tælleudstyr i busserne.

Generelt er det administrationens opfattelse, er Midttrafik ikke bør indføre passagerbonus medmindre der er, eller bliver, indsat automatisk tælleudstyr i busserne. Den årlige tælling giver et for beskedent og usikkert billede af passagerudviklingen, og yderligere manuelle tællinger er for dyre at gennemføre. Det skal bemærkes at Midttrafik arbejder på at udføre automatiske tællinger i bybusserne i Aarhus. Når dette system fungerer, vil der være mulighed for at udbrede det til andre byer.

Administrationens samlede vurdering af bonusordninger

Det er administrationens opfattelse at bonusordninger brugt på den rigtige måde, er et godt værktøj til at stimulere den ønskede adfærd hos busselskaberne. Samtidig vurderes det også, at den generelle signalværdi i forhold til offentligheden og andre busselskaber er høj. Det må dog påpeges, at der hurtigt kan vise sig praktiske problemer med gennemførelse, indberetning og kontrol af den enkelte ordning. I dette lys, er det vigtigt, at Midttrafik hele tiden overvejer, om gevinsten ved den enkelte ordning står mål med besværet.

Midttrafiks erfaringer med de omtalte bonusordninger er fortsat beskedne. Først når ordningerne har fungeret i en årrække, kan der sammenlignes med de foregående år, og på tværs af kontrakterne.

Administrationen anbefaler, at ordningen med bonus for færre udledninger ikke tilbydes i kommende kontrakter, da formålet vurderes at kunne sikres på anden og bedre måde.

Administrationen anbefaler, at ordningerne med brændstof- og passagerbonus fortsat udbydes, hvor det skønnes relevant, og hvor der kan leveres de ønskede data uden for voldsomme omkostninger.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik arbejder videre med bonusmodellen for brændstofbesparelser i kommende relevante udbud
- at** Midttrafik arbejder videre med bonusmodeller for udvikling i passagertal i kommende relevante udbud, når der er fundet en hensigtsmæssig måde at udføre passagertællinger på.
- at** Midttrafiks model for bonus ved indsættelse af busser med mindre udledning, erstattes af konkrete krav i udbuddene.

1-15-0-75-13-09

4. Orientering om Fly High uddannelse og bonusrunde

Resumé

Siden august 2010 har Midttrafik tilbudt chauffører og ledere undervisning i kundeservice og personlig udvikling i kombination med en bonusordning. Administrationen orienterer om status på uddannelsen af chaufførerne, og at bonusrunden nu starter.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen fik i november 2010 en orientering om Fly High, der siden august 2010 har tilbudt chauffører og ledere undervisning i kundeservice og personlig udvikling i kombination med en bonusordning.

Nu starter Fly High bonusrunden

Fælles mål og mulighed for bonus øger motivationen til at yde noget ekstra, både for busselskabet og for chaufførerne. Fly High indeholder derfor også en bonusrunde, som busselskaberne kan melde sig til, når størstedelen af chaufførerne på en rute har bestået Fly High kurset.

7 busselskaber har pt. tilmeldt sig bonusrunden. Det er Thykjær, Busselskabet Aarhus Sporveje, Mallings Turistbusser, De grønne Busser, Nett Buss, Nobina og Pan Bus.

I bonusrunden skal kundetilfredsheden forbedres på tre punkter, hvor chaufføren har indflydelse. Det er chaufførens venlighed, hans kørsel og hans evne til at give god information. Tilfredsheden skal stige med mindst 3 %, når en før- og eftermåling sammenlignes efter bonusperiodens 12 uger. Når holdene når målene får de små præmier. De alderdygtigste har muligheden for at blive kåret som Midttrafiks bedste rute.

- ./.
- Fly High bonusrunden markedsføres som godtur.nu overfor kunder og chauffører. Markedsføringen til chaufførerne skal motivere dem til at prøve det, de har lært i uddannelsen. Overfor kunderne lægger markedsføringen op til, at kunderne inddrages. Vi vil bede dem om at fortælle gode historier om service, ligesom de kan være med til at udpege Midttrafiks bedste chauffør/rute. Der vedlægges eksempler på markedsføring af God Tur over for kunderne.

Status på uddannelse for chauffører

- ./.
- 972 chauffører er pt. tilmeldt eller har gennemført chaufføruddannelsen under Fly High - ca. 800 har allerede gennemført. Chaufførerne er meget tilfredse med kurset. Af evalueringerne fremgår det, at 98 % er tilfredse eller meget tilfredse med det generelle indhold, mens instruktørerne scorer 100 % tilfredshed og kursets indhold 99 % tilfredshed. Chaufførerne har efter hvert kursus mulighed for at komme med uddybende bemærkninger til uddannelsen, hvilket mange vælger at gøre. I vedlagte bilag vises bemærkninger til uddannelsen fra nogle af de deltagende chauffører.

Kursus for ledere i busselskaberne

Midttrafik har udbudt to lederkurser under Fly High. Lederkurset skal klæde de lokale ledelser på til at holde chaufførerne fast på, det de har lært på kurset. Første lederkursus er løbet af stablen med en tilfredshed på 100 %.

Motivationen skal fastholdes

På www.midttrafik.dk/flyhigh markedsfører Midttrafik øvrige initiativer under Fly High. Der afvikles for eksempel løbende konkurrencer og begivenheder for at fastholde chaufførernes interesse for projektet. Der har blandt været afholdt foredrag, hvor 50 chauffører fik inspiration til, hvordan man bliver bedre til at nå sine mål. Der er også planlagt virksomhedsbesøg på Danmarks Radio, som chaufførerne har et tæt samarbejde med om driftsførstyrrelser.

Resultater

Det langsigtede mål med Fly High er, at busrejsen får en serviceopgradering, og at branchen får et bedre omdømme. Men allerede nu er der opnået resultater, idet busselskaberne fortæller om færre kundeklager og mere tilfredse chauffører. Midttrafik vil løbende orientere Bestyrelsen om de konkrete resultater af Fly High projektet.

Flextrafik også med i Fly High

Vognmændene inden for variabel kørsel og Midttrafik har indgået en aftale, der sikrer, at de chauffører, der kører mest for Midttrafik, også deltager i uddannelsesdelen på Fly High. Også her vil kurset især fokusere på service og personlige kompetencer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- eksempler på markedsføring af God Tur over for kunderne
- bemærkninger til uddannelsen fra nogle af de deltagende chauffører

1-22-1-10

5. Orientering om indtægter i busdrift - regnskab 2010

Resumé

Midttrafiks regnskab 2010 for busdrift viser, at de samlede indtægter ligger godt 9 % over budgettet for 2010. Stigningen svarer til merindtægter på ekstra 59 mio. kr. Fremgangen er hovedsageligt i bybusområderne og på de store regionale ruter i Midttrafik.

Sagsfremstilling

Det afsluttende regnskab for 2010 viser en markant stigning i indtægterne ved busdrift. I forhold til regnskabet for 2009, er de samlede merindtægter ca. 53,7 mio. kr.

Omsætningen fra kundernes køb af billetter/kort og salget af klippekort og periodekort, er betydeligt højere end forventet. Der er en stigning i kundernes køb af billet/kort på 4,8 % i forhold til budgettet. Ved sammenligning med indtægterne fra 2009, er der en stigning på 7,8 % og ca. 35 mio. kr.

Der er også en fremgang i salget af skolekort og uddannelseskort, og fremgang i øvrige indtægtskategorier i forhold til 2009. Midttrafiks indtægter i 2010 fra tog-omstigningsrejser, indeholder efterreguleringer med DSB og Arriva Tog A/S fra 2009. Det er en del af baggrunden for den store stigning ift. budgettet.

Merindtægterne skal fordeles til kommuner og region. Det afsluttende regnskab for 2010, som fremlægges i april, vil vise hvor meget de enkelte kommuner og Region Midtjylland skal have tilbageført.

Det skal bemærkes, at i januar 2010 steg taksterne med gennemsnitligt 3,1 %.

	Regnskab 2010	Budget 2010	Pct. ændring	Regnskab 2009
<u>Indtægter</u>				
Passagerindtægter - bus	495.620.705	472.812.000	4,8 %	459.740.003
Erhvervskort	3.482.925	-		2.811.282
Uddannelseskort	73.826.168	60.800.000	21,4 %	65.813.058
Skolekort	34.559.846	29.070.000	18,9 %	34.572.799
Kompensation, Trafikstyrelsen	33.276.000	31.530.000	5,5 %	32.654.160
Fragt, gods, post m.m.	1.506.072	1.800.000	-16,3 %	1.648.450
Fribefordring, værnepligtige	2.184.952	2.100.000	4,0 %	2.304.796
Andre indtægter (div. kørsel m.m.)	314.171	-		330.903
Telebus/teletaxa	235.614	-		-
Kontrolafgifter (ekskl. Aarhus)	202.457	-		-
Billetindtægter – togrejser (DSB og Arriva)	104.418.004	103.000.000	1,4 %	101.337.405
Billetindtægter - omstigningsrejser (DSB og Arriva)	28.408.411	18.000.000	57,8 %	20.700.000
Samlede passagerindtægter	778.035.324	719.112.000	8,2 %	721.912.856
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	102.956.874	103.000.000	0,0 %	100.520.396
Passagerindtægter total	675.078.450	616.112.000	9,6 %	621.392.460

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-804-38-10

6. Orientering om status vedrørende høring til køreplan 2011/12

Resumé

Forslag til køreplaner for køreplanåret 2011-2012 har været i høring via Midttrafiks hjemmeside. Høringen blev afsluttet 30. januar 2011.

Forslaget indeholder en række store ændringer i forhold til den nuværende kørsel. Det drejer sig dels om ændringer i Aarhus som følge af gennemførelse af Trafikplan Aarhus, og så drejer det sig om ændringer som konsekvens af Region Midtjyllands ønske om besparelser på den kollektive trafik.

Derfor er der også kommet mange høringssvar, i alt 2.504. Heraf vedrører 918 henvendelser de nye køreplaner i Aarhus, mens de resterende 1.586 henvendelser primært vedrører konsekvenserne af de regionale besparelser.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune har selv varetaget behandlingen af de 918 høringssvar vedrørende den nye trafikplan i Aarhus. Aarhus Kommune har besluttet at fastholde rutenet og grundprincipper som det fremgår af høringsmaterialet, men henvendelserne har alligevel givet anledning til et antal konkrete ændringer i køreplanerne. Nogle busser i den nordlige del af kommunen vil således blive tilpasset bedre til ringetider på Hårup Skole. På Trøjborg rettes nogle tider til, så de 2 busruter der primært betjener kvarteret samlet set giver kvartersdrift på hverdage i dagtimer, og det overvejes at sætte noget ekstra betjening ind tidligt om morgenen til Skejby Sygehus.

Henvendelser, der vedrører de regionale besparelser, er behandlet af Midttrafik. Beslutninger om evt. ændringer træffes dog af Region Midtjylland. Midttrafik har således for hver rute samlet de modtagne høringssvar, og vurderet hvilke muligheder, der måtte være for ændringer i forhold til en lang række af de modtagne henvendelser.

Samtidig er Midttrafik – set i lyset af høringssvarene, og set i lyset af den positive udvikling, der har været i indtægterne i 2010 - fremkommet med en række konkrete forslag til ændringer i de foreslåede besparelser. Måtte Region Midtjylland ønske at justere i besparelsesforslagene udgør oversigten et katalog baseret på Midttrafiks faglige vurdering. Denne vurdering er sket ud fra de modtagne høringssvar, forslagernes økonomi og en generel vurdering af forslagernes konsekvenser for kunderne.

- ./.
- En oversigt over de konkrete forslag til ændringer i regionens besparelser er vedlagt. Forslagene er ikke prioriteret.

Det skal bemærkes, at den korte tidsfrist fra høringens afslutning, til der skal træffes endelig beslutning, har betydet, at det ikke har været muligt at inddrage kommunerne i de udarbejdede forslag.

Det samlede behandlede høringsmateriale inklusive Midttrafiks bemærkninger er sendt til Region Midtjylland 22. februar 2011.

Forslag til endelige køreplaner skal drøftes i Regionens forretningsudvalg 15. marts 2011, og efterfølgende i Regionsrådet 23. marts 2011.

Midttrafik er kontraktligt forpligtet til at levere endelige køreplaner til busselskaberne senest 25. marts 2011, nemlig 3 måneder før køreplanens ikrafttræden

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigt over de konkrete forslag til ændringer i regionens besparelser

1-25-02-1-11

7. Orientering om billettering i Aarhus

Resumé

Midttrafik og Aarhus Kommune har i fællesskab igangsat en analyse af 2 forskellige billetteringsformer i Aarhus. Undersøgelsen skal afdække både fordele og ulemper ved henholdsvis selvbillettering og chaufførbillettering. Selvbillettering anvendes i bybusserne i Aarhus, hvor kunderne selv køber billetter i automater i busserne. I Midttrafiks øvrige busser anvendes chaufførbillettering, hvor kunden køber billet hos chaufføren.

Sagsfremstilling

Midttrafik og Aarhus Kommune har igangsat en undersøgelse af fordele og ulemper ved henholdsvis selvbillettering og chaufførbillettering.

Undersøgelsen skal kortlægge alle fordele hhv. ulemper ved de 2 billetteringsformer.

Det vil bl.a. sige at betjeningstider i busser skal måles – både i busser hvor der anvendes selvbillettering og i busser hvor der anvendes chaufførbillettering. Resultaterne fra Aarhus vil blive sammenholdt med tilsvarende målinger i København og Odense.

Desuden vil undersøgelsen indeholde en analyse af det nødvendige kontrolsystem, når der anvendes selvbillettering. Det gælder både udgifter til selve kontrollen, udgifter til administration af kontrolafgifter, indtægter i forbindelse med kontrolafgifter samt manglende indtægter som følge er kontrolafgifter, der ikke indbetales.

Udgifter til billetteringsudstyr i de 2 forskellige former vil blive beskrevet. Herunder også udgifter til drift og vedligehold af billetmaskiner til selvbillettering i forhold til udstyr der betjenes af chaufføren.

Undersøgelsen vil også indeholde en beskrivelse af udgifter til nødvendigt salgsnet under de 2 billetteringsformer. Når der er selvbillettering er det nødvendigt med et salgsnet til f.eks. at sælge klippekort. I busser med chaufførbillettering kan dette salg varetages af chaufføren.

Endelig vil sikkerhedsmæssige overvejelser indgå i analysen. Det gælder både sikkerhed i forhold til håndtering af penge i bussen, samt sikkerhed i forhold til efterfølgende pengehåndtering.

Det er tanken, at undersøgelsen skal beskrive alle relevante forhold i forbindelse med stillingtagen til den ene og den anden billetteringsform. Undersøgelsen finansieres med 50 % af Aarhus Kommune og 50 % af Midttrafik, og med forventet afrapportering omkring 1. april 2011.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-78-3-1-09

8. Orientering om puljeansøgninger i februar 2011

Resumé

15. februar 2011 var der frist for ansøgninger til Trafikstyrelsens passagerpulje og fremkommelighedspulje. Passagerpuljen har til formål at støtte projekter, der sikrer flere kunder i den kollektive trafik. Fremkommelighedspuljen har til formål at støtte projekter, der forbedrer bussernes fremkommelighed.

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune og Region Midtjylland søgt om midler til implementering af den nye trafikplan i Aarhus. Randers Kommune har med Midttrafik som medansøger søgt midler til styrkelse af den kollektive trafik i Randers – og herunder opbygning af et system med realtidsinformation på Randers Busterminal. X-Bus har søgt om midler til et projekt med dynamisk rejse- og kortinformation i X-busser. Aarhus Kommune har – med Midttrafik som medansøger – søgt midler til flere fremkommelighedsprojekter. Viborg Kommune har søgt om midler til et forprojekt om IT-løsninger i forbindelse med den kollektive trafik i kommunen.

Sagsfremstilling

Midttrafik og kommunerne i Midttrafik har i en række tilfælde modtaget puljemidler fra Trafikstyrelsens passagerpulje og fremkommelighedspulje.

15. februar 2011 var der en ny ansøgningsrunde til begge puljer.

Midttrafik har i denne ansøgningsrunde i samarbejde med Aarhus Kommune og Region Midtjylland søgt om midler til implementering af Trafikplan Aarhus. Der er således søgt om midler til en række tiltag i forbindelse med markedsføring og implementering af den nye plan, der træder i kraft 8. august 2011. Samtidig er der søgt om midler til medfinansiering af det nye automatiske tællesystem i bybusserne i Aarhus, der bl.a. har til formål at måle effekten af den nye trafikplan. Samlet er der søgt om tilskud på 5,1 mio. kr. – og med en egenfinansiering på 1,7 mio. kr. Egenandelen finansieres primært af Aarhus Kommune, mens Region Midtjylland bidrager med en andel til markedsføringstiltag.

Randers Kommune har med Midttrafik og Nobina som medansøger søgt om godt 16 mio. kr. i passagerpuljen. Ansøgningens bærende element er etablering af realtidsinformationssystem på Randers Busterminal. Busterminalen kan i dag være vanskelig for kunderne at finde rundt på. Med baggrund i den indgåede partnerskabsaftale mellem Midttrafik, Randers Kommune og Nobina er der ligeledes søgt om midler, der generelt kan styrke den kollektive trafik i Randers. Det drejer sig om tiltag til markedsføring og information, markedsundersøgelser og generel produktudvikling.

X-bus har på vegne af Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik søgt om knap 1 mio. kr. i tilskud til et system, der skal sikre X-buskunder en god rejseoplevelse, ved at forsyne dem med relevant og dynamisk rejse- og kortinformation i bussen og via mobiltelefoner. Ved hjælp af de opstillede skærme i busserne vil kunderne blive orienteret om, hvordan busserne holder på de terminaler, der betjenes undervejs. Dette kort kan "bestilles" til egen mobiltelefon, så man kan tage det med, når man står af for evt. at skifte

bus. Endelig kan man også til sin mobiltelefon hente en samlet rejseguide med realtidsoplysninger og kortnavigation.

Aarhus Kommune har – med Midttrafik som medansøger – søgt om midler til flere fremkommelighedstiltag. Det drejer sig dels om tiltag, som er nødvendiggjort af den nye trafikplan og dels af et konkret fremkommelighedsprojekt ved Filtenborgs Plads.

Endelig har Viborg Kommune søgt om midler til et forprojekt om udvikling af en it-løsning for den kollektive trafik i Viborg Kommune med henblik på, at denne kan implementeres samtidig med overgangen til en ny kollektiv trafikplan i år 2012.

Trafikstyrelsen har i en pressemeddelelse oplyst, at man har modtaget i alt 40 ansøgninger til de 2 puljer 15. februar 2011. Der er ansøgt om et samlet beløb på ca. 137 mio. kr. Trafikstyrelsen oplyser, at man kan forvente at modtage besked om evt. tilsagn inden for 4 måneder.

Næste ansøgningsrunde er 15. august 2011. Det forventes at blive den sidste ansøgningsrunde for passagerpuljen, mens fremkommelighedspuljen fortsætter indtil 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-78-3-1-09

9. Orientering om call-center og korrespondancegaranti i Mixtur

Resumé

Administrationen orienterer om de aktuelle tiltag, der giver kunderne bedre service i forbindelse med Mixtur-projektet, som Midttrafik gennemfører med Arriva Tog.

Sagsfremstilling

Midttrafik har sammen med Arriva Tog projekt Mixtur, der har fået 20 mio. kr. i støtte fra Trafikstyrelsens puljemidler. Projektets formål er at skabe bedre sammenhæng på rejser mellem bus og tog især i Herning og Silkeborg.

I den kommende tid medfører projektet, at kunderne får forbedret servicen på to områder.

Fælles callcenter åbner 1. marts 2011

Fra 1. marts 2011 kan kunderne ringe alle ugens dage kl. 7.00-23.00 til 70 210 320, hvis de har spørgsmål til deres MixTur-rejse. Tidligere har kunderne været henvist til at ringe 2 steder, hvis de havde spørgsmål til både bus og tog.

Callcentret betjenes af medarbejdere fra Arriva Bybusser, Arriva Tog og BUS-info på rutebilstationen i Aarhus. Medarbejderne får uddannelse i rejseregler, service mv. Uddannelsen finansieres af puljemidler.

Korrespondancegaranti pr. 1.april 2011

Fra 1. april 2011 vil MixTur love kunderne, at de kan nå frem til den tid, som www.rejseplanen.dk oplyser for kombinerede bus- og togrejser.

Bliver kunden mere end 30 minutter forsinket til bestemmelsesstedet, vil kunden få en ny rejse i form af en billet til den samme strækning – billetten er upersonlig og kan gives til andre.

Bliver kunden mere end 60 minutter forsinket til bestemmelsesstedet, vil kunden i stedet kunne tage en taxa eller egen bil for at indhente noget af forsinkelsen. Der bliver kompenseret for op til 50 km kørsel. Kunden kan ikke få både kørsel og en ny rejse.

Garantien administreres af Arriva og Midttrafik i fællesskab efter nærmere aftalte procedurer.

Erstatningsrejserne forventes at være udgiftsneutrale.

Refusion af kørsel budgetteres til 100.000 kr. årligt. Udgiften deles af Arriva og Midttrafik.

Midttrafik og Arriva har fortsat nuværende rejsegaranti for busrejser hhv. togrejser.

Første magasin fra Mixtur er på gaden

./.
Første udgave af Mixtur-projektets magasin Mixturen kom på gaden 3. februar 2011.
Magasinet vedlægges.

I magasinet fortælles blandt andet om et konsulentfirmas arbejde med stationsanalyserne og arbejdet i salgs- og informationsgruppen.

Mixturen er en månedlig udgivelse, der omdeles internt i Arriva og Midttrafik, samt gøres tilgængelig for besøgende på mixtur.dk.

Bladet følger projektets arbejde på tværs af grupperne og fortæller om kommende tiltag.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Første udgave af Mixtur-projektets magasin Mixturen

1-00-1-11

10. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 28. januar 2011.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Endnu et forsøg med hybridbus i Aarhus

Fra 16. februar til 11. marts 2011 afprøver Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje en 12 m Volvo-hybridbus i Aarhus på linje 24 for at teste hvor meget brændstof, der kan spares ved at bruge en kombination af diesel- og elmotor. Midttrafik og Busselskabet vil høste erfaringer både med den ny busteknologis miljøvenlighed og med driftssikkerheden.

Kunderne har mulighed for at få en gratis tur med hybridbussen. Kunderne kan skrive sin mening pr. sms om bussen. Bussen er en demonstrationsmodel, og der er derfor ikke kendte services som stoppestedsannoncering i bussen.

Tidligere på året afprøvede Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje en hybridbus fra Solaris.

Hybridbusser kører både på batterier og på diesel, og bussen skifter automatisk til diesel, når der ikke er nok strøm til at drive den frem. Når bussen bremses ved lyskryds eller busstoppesteder, lagres bremseenergien i batterierne, og når den sætter i gang, driver batterierne bussen op i fart, før dieselmotoren tager over. Den energi, de hyppige nedbremsninger skaber, genbruges og bussen kører derfor ca. 35 % længere på literen end tilsvarende dieselbusser. I praksis betyder teknologien, at der ikke bruges diesel (eller udledes partikler) ved stoppesteder, hvor folk færdes. Bussen støjer desuden mindre; når den kører på batteri, slukker dieselmotoren automatisk, f.eks. hvis bussen holder for rødt. På den måde er hybriden både miljøvenlig og til gavn for bymiljøet.

Hybriderne udleder også færre skadelige luftforurenende partikler og er meget støjsvage. Til gengæld koster de ca. 40 % mere i indkøb end standard diesel busser. Ifølge producenterne tjenes differencen dog ind på mindre forbrug af diesel i bussens levetid. Hybridbusser kører allerede over hele Europa, også i København og Aalborg.

Erfaringerne fra bl.a. Aarhus vil Midttrafik bruge til at vurdere, om man i fremtidige udbud af busruter kan belønne vognmænd og busselskaber for at handle endnu mere miljørigtigt.

Nye køreplaner i Herning 27. februar 2011

Køreplanerne for Herning bybusser ændres på baggrund af kritiske henvendelser til Midttrafik, siden det nye bybusnet trådte i kraft 27. juni 2010. De mange henvendelser tyder

på, at det nuværende bybusnet generer rigtig mange kunder, og at der ikke kun er tale om en tilvænning.

Midttrafik har derfor sammen med Arriva og Herning Kommune udarbejdet et nyt bybusnet, der imødekommer de mange kritikpunkter.

Tiderne i det nye bybusnet er så vidt muligt koordineret med togene til/fra Vejle, Holstebro, Silkeborg og Aarhus. Man som regel ikke skal vente mere end 15 minutter ved skift mellem busser og tog.

Mellem bybuslinjerne er hovedreglen, at det en gang i timen er muligt at skifte til en anden bybuslinje inden for højst 15 minutter. De tre servicebuslinjer hænger sammen på den måde, at kunder, som ønsker at komme fra et område til et andet, kan blive i bussen. En omgang på alle 3 servicebuslinjer tager 2 timer.

Ændringerne i bybusnettet medfører, at der skal oprettes, nedlægges og flyttes stoppesteder. Herning Kommune er i gang med arbejdet, og mens det pågår, kan der være dage, hvor oplysningerne i kassetten på stoppestedet måske ikke er rigtige.

Økonomi og rammer

Anlægsselskab for den østjyske letbane

Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten har indgået aftale med Midttrafik om, at det kommende anlægsselskab for letbanen bliver midlertidigt placeret i forbindelse med Midttrafiks hovedsæde i Aarhus, så det faglige miljø og nære samarbejde med letbanesekretariatet og den øvrige kollektive trafik kan fortsætte. Anlægsselskabet forventes at få ca. 5 ansatte ud over det nuværende letbanesekretariat. Anlægsselskabet forventes etableret i de kommende måneder.

Spørgsmål til ministeren omkring tilslutning til rejsekort

Transportminister Hans Christian Schmidt har 31. januar 2011 modtaget tre spørgsmål (nr. 630-632) fra Trafikudvalget vedrørende konsekvenser for lokalbanerejser og årsager til manglende tilslutning til det elektroniske rejsekort i Midttrafik, Fynbus og Bornholm (BAT).

Rejsekort A/S og de berørte trafikkselskaber har medvirket med oplysninger til besvarelsen, og hvor der er gjort rede for følgende: Odderbanen og Lemvigbanen ligger i Midttrafik, som ikke er tilsluttet rejsekort, hvormed der ikke er aftalt udrulning her. Midttrafik skal dog tage stilling til, om det skal være muligt at benytte rejsekort på Odderbanen fra starten af 2012 i forbindelse med samdrift med Grenaabanen.

Hvis Midttrafik, Fynbus og BAT tilslutter sig efter 1. juni 2011 kan det eventuelt aftales, at kunder med rejsekort kan benytte bus i omstigningsområdet omkring en station, svarende til dagens Bus & Tog samarbejde. Hvis Midttrafik, Fynbus og BAT ikke tilslutter sig vil det betyde, at kunder i disse områder, der bruger både bus og tog skal have både et rejsekort og lokale rejsehjemler, hvis de skal have rabat på rejsen. Det vil være muligt at rejse på enkeltbillet med bus og tog som hidtil.

Vedrørende årsagen til manglende tilslutning, har Midttrafik, Fynbus og BAT oplyst, at de ønsker at afvente med en endelig stillingstagen, til rejsekortet er udviklet og har vist at det virker i praksis.

Vejledning om alternativer til almindelige rutebusser

I forbindelse med regionens besparelser, Midttrafiks miljøpolitik og ønsker om effektiviseringer af den kollektive trafik, forventer administrationen, at der vil ske en stigning i efterspørgslen af alternativer til almindelige rutebusser i de kommende år.

Administrationen har derfor udarbejdet en folder "Vejledning til alternativer til almindelige rutebusser", der er sendt til alle bestillere. I vejledningen beskrives støttet Midttur, Teletaxa og minibusser, fordele og ulemper ved de tre muligheder præsenteres og der gives anbefalinger af, hvornår der anvendes hhv. støttet Midttur, teletaxa og Minibusser. Midttrafiks køreplanlæggere kan vejlede bestillerne i mere specifikke aspekter af alternativerne.

Indlæg på regionens temadrøftelse om infrastruktur og kollektiv trafik

Region Midtjyllands Udvalg vedr. Regional Udvikling holdt 2. februar 2011 en temadrøftelse om infrastruktur og kollektiv trafik. Temadrøftelsen indgår i den videre proces i idéfasen i forbindelse med revisionen af den regionale udviklingsplan for Region Midtjylland. Der var bl.a. indlæg ved Bestyrelsesformand Arne Lægaard under overskriften "Hvordan vil Midttrafik takle de udfordringer, den kollektive trafik står overfor?"

Direktøren indstiller,

At orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

11. Eventuelt