



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
7. oktober 2011 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Besøg fra Rejsekort A/S	1
2	Billetautomater i bybusserne i Aarhus	2
3	Fejl i prisen for 4-zones klippekort til pensionister	4
4	Program for workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder	5
5	Passagertælling 2011 og strategi for fremtidige bybustællinger	8
6	Tegningsberettigede i Midttrafik	10
7	Rammer for godkendelse af gratis kørsel	11
8	Emner til repræsentantskabsmødet 4. november 2011	13
9	Nye billetautomater på Odderbanen	15
10	Orientering om opgaveløsning ved samdrift mellem Odderbanen og Grenåbanen	18
11	Orientering om udviklingen i passagerindtægterne	21
12	Orientering om udbud af buskørsel i Samsø Kommune	23
13	Orientering om status for omlægningen af bybuskørsel i Aarhus, Silkeborg og Horsens	25
14	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	27
15	Eventuelt	30

1-25-01-1-08

1. Besøg fra Rejsekort A/S

Resumé

Bestyrelsesformand og administrerende direktør for Rejsekort A/S deltager i møde med Bestyrelsen for Midttrafik for at drøfte spørgsmål omkring rejsekortet.

Sagsfremstilling

På mødet 17. juni 2011 behandlede Bestyrelsen en dagsorden om kapitaltilførsel til Rejsekort A/S. Indstillingen blev godkendt, men behandlingen gav samtidig anledning til en generel drøftelse af rejsekortet, hvor der blev udtrykt en skepsis omkring projektet. Bestyrelsen besluttede derfor også, at Formandskabet skulle tage kontakt til Folketingets Trafikudvalg med henblik på at uddybe Midttrafiks skepsis over for rejsekortet, eventuelt ved foretræde for Trafikudvalget. Administrationen blev ligeledes bedt om at komme med en yderligere afklaring af Midttrafiks holdning til rejsekortet og alternative billetteringsformer.

24. juni 2011 modtog Midttrafik en henvendelse fra den administrerende direktør for Rejsekort A/S, der på vegne af Rejsekortselskabet og en kreds af ejere bag selskabet, bad om foretræde for Bestyrelsen for Midttrafik for at drøfte Midttrafiks skepsis i forhold til rejsekortet inden et møde mellem Midttrafik og Folketingets Trafikudvalg.

Bestyrelsen besluttede på mødet 19. august 2011 at efterkomme ønsket om foretræde.

./. Invitation til Rejsekort A/S med spørgsmål, som ønskes belyst under mødet vedlægges.

Fra Rejsekort A/S deltager bestyrelsesformand Peder Ø. Andreasen og administrerende direktør for Rejsekort A/S Bjørn Wahlsten.

Direktøren indstiller,

at rejsekortet drøftes med Rejsekort A/S' bestyrelsesformand og direktør med udgangspunkt i de foreslåede spørgsmål

Bilag

- Invitation til Rejsekort A/S med spørgsmål, som ønskes belyst under mødet

1-25-11-3-10

2. Billetautomater i bybusserne i Aarhus

Resumé

I 2008 blev billetautomaterne i bybusserne i Aarhus udskiftet med nye automater til salg af kontantbilletter. Der har været en del indkøringsvanskeligheder med automaterne, og der er fortsat problemer, der skal løses.

Administrationen orienterer om status for billetautomaterne og indstiller en ændring i servicen, så fejlrisikoen bliver mindre.

Sagsfremstilling

Der er oprindeligt installeret 210 billetautomater i bybusserne i Aarhus. Automaterne bruges af kunderne til selv at købe kontantbilletter. Betjeningen foregår via en trykfølsom skærm, og der kan betales med mønter eller betalingskort. Betalingskortene er enten Dankort, VisaDankort, MasterCard eller Visa. MasterCard og Visa kan være enten debet- eller kreditkort.

Automaterne har givet anledning til en række problemer. Status er, at nu er alle fejlkilder identificeret og de fleste problemer løst. Der arbejdes med at optimere driften og vedligeholdet af maskiner, så der fx altid er tilgængelige reservedele. Tilsvarende arbejdes der med at optimere efterbehandling af data, betalinger m.m. for at sikre et konstant overblik over automaternes status.

Midttrafik har valgt at anvende eksterne parter til at sikre stabil drift. Reparation, service og vedligeholdelse varetages af et eksternt firma, Tokheim Scandinavia, som har stor erfaring med billet- og betalingsautomater. Værdihåndteringen varetages af værdihåndteringsfirmaet Loomis Danmark.

Kortbetaling

Det største tilbageværende problemområde er anvendelse af kortbetaling. Nogle kunder oplever det som en god service, at der kan betales med fx Dankort i busserne. Automaterne kræver mobil dataforbindelse for at kunne håndtere betalingskort. Aftalen med Nets (tidligere PBS) kræver, at automaterne laver online tjek af debetkort for at godkende betaling, hvorimod betaling med kreditkort kan gennemføres uden et direkte tjek

I Aarhus-området er der flere steder med "sorte huller" i mobildækningen, så kortbetalingsfunktionen ikke kan være online, eller forbindelsen er så dårlig, at det giver lang ekspeditionstid. Den til tider lange ekspeditionstid for de kort, der kræver onlineforbindelse, medfører også lang ekspeditionstid for de kunder, der venter på at betale med mønter eller Dankort.

Det medfører utilfredse kunder, der havde forventet at betale med betalingskort. Kunderne kan i sådanne tilfælde orientere chaufføren og derefter rejse uden billet, men det kan alligevel give anledning til konflikt mellem kunder og billetkontrollører, hvis der ved efterfølgende billetkontrol konstateres, at betalingskortfunktionen virker.

Da det kun er debetkort, der kræver online-forbindelse, er det især disse kort, der giver anledning til problemer. MasterCard og Visa består som nævnt af såvel debet- som kreditkort, som p.t. ikke kan adskilles, så automaten fx kun kan modtage kreditkort.

Der kræves ikke PIN-kode i forbindelse med brug af betalingskort i billetautomaterne, da det ville være svært for den enkelte kunde at beskytte sin kode i en bus med mange passagerer. I henhold til regler fra Nets, kan man derfor ikke adskille debet- og kreditkort.

Det hidtidige salg i 2011 på automaterne er fordelt således, at ca. 82 % betales kontant med mønter, 16 % med Dankort (eller VisaDankort) og resten med MasterCard og Visa (debet og kredit).

Med henblik på at sikre hurtigere ekspedition for kunder med Dankort og mønter, reducere risiko for fastholdte kort, øge driftssikkerhed samt reducere risiko for konflikter i kontrolsituationer, anbefaler administrationen, at automaterne fremadrettet kun skal kunne modtage betaling med mønt og/eller Dankort, således at "sorte huller" ikke fremover udgør et problem for billetteringen. Administrationen anbefaler, at dette sker fra 1. november 2011.

Midttrafik har drøftet spørgsmålet med administrationen i Aarhus Kommune, der er enig i at fjerne muligheden for at betale med MasterCard og Visa for at sikre bedre service for kunder med Dankort (herunder VisaDankort) samt mønter.

Direktøren indstiller,

at billetautomaterne i bybusserne i Aarhus fra 1. november 2011 ikke modtager betaling med MasterCard eller Visa men kun med Dankort og mønter.

1-25-1-11

3. Fejl i prisen for 4-zones klippekort til pensionister

Resumé

Administrationen har opdaget en fejl i de takster, der blev vedtaget 9. september 2011, som skal ændres.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog på mødet 9. september 2011 nye takster i busdrift fra 2012. Administrationen har efterfølgende opdaget en fejl.

Prisen i takstområderne Midt, Syd og Øst på et klippekort til pensionister i 4 zoner var angivet til 225 kr. Den korrekte pris skal være 230 kr.

Baggrunden er, at der skal være samme priser på klippekort til voksne og pensionister i 1-4 zoner, af hensyn til salg af fortrykte klippekort i Århus og andre byer med bybusser.

Direktøren indstiller,

at taksten for et 4-zoners pensionistklippekort i takstområderne Midt, Syd og Øst ved takstændringen i 2012 fastsættes til 230 kr.

1-34-75-3-1-11

4. Program for workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

Resumé

Bestyrelsen har tidligere besluttet at afholde workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011. Administrationen fremlægger forslag til program og invitation.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på sit møde 17. juni 2011 at afholde workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i efteråret 2011. På bestyrelsesmødet 19. august 2011 blev det foreløbige program for en workshop 21. november 2011 godkendt, og i forlængelse af bestyrelsesmødet 9. september 2011 blev en foreløbig invitation sendt til alle kommuner og regionen.

Indhold

Formålet med workshoppen er, at politikere, vognmænd, borgere og andre interessenter drøfter og får inspiration til bedre løsninger for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Debatten om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder har hidtil vist, at det oftest er en udfordring for unge i ungdomsuddannelser samt ældre, der benytter kollektiv trafik til indkøb, lægebesøg, familiebesøg osv. Administrationen foreslår derfor, at disse to kundegrupperes udfordringer især vil være i fokus på workshoppen.

Administrationen foreslår flg. program:

kl. 15.30

Velkomst ved Arne Lægaard og ordstyrerne

kl. 15.40

Indlæg af ca. 10 minutter ved:

- Preben Vilhof, konsulent ved COWI med stort kendskab til forskellige former for kollektiv trafik.
- Elever fra en ungdomsuddannelse om udfordringerne ved at bruge kollektiv trafik til uddannelse.
- Jytte von Seelen fra Holstebro Ældreråd om ældres behov for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.
- Repræsentantskabsmedlem og formand for Skanderborg Kommunes Miljø- og Planudvalg Claus Leick om kommunens gennemførte omlægning af den kollektive trafik, så også de tyndt befolkede områder af kommunen får betjening med tele-taxa og lignende.
- Udviklingskonsulent Thomas Frank, Hedensted Kommune, om mulighederne for at se kollektiv trafik som en del af kommunens samlede transportløsninger.

Kl. 16.40

I mindre grupper fordelt efter geografisk tilhørsforhold drøftes udfordringerne og mulighederne for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Gruppedrøftelserne ledes af et medlem af Repræsentantskabet eller Bestyrelsen for Midttrafik. Der vil være vejledende spørgsmål, som sikrer, at grupperne får inspiration til, hvilke emner der kan drøftes.

I løbet af gruppearbejdet vil konsulenterne gå mellem bordene og sikre, at drøftelserne inden afslutningen bliver omsat til konkrete forslag, der kan arbejdes videre med.

Kl. 18.45

Opsamling på arbejdet i grupperne ved konsulenterne samt afslutning ved direktør Jens Erik Sørensen.

Konsulenter

Administrationen har valgt at forberede og gennemføre workshoppen med to konsulenter, der dels vil være ordstyrere under indlæggene, dels sætte rammerne for en god og konstruktiv debat ved bordene. De to konsulenter er Susanne Willumsen fra Proceszhuset i Randers og Lars Fridberg fra Innovationsdesign i Holstebro.

Materiale

Administrationen vil inden workshoppen udarbejde et kort skriftligt materiale til deltagerne, hvor indlægsholderne og emnerne for dagen præsenteres. Materialet vil være i et journalistisk snit og give deltagerne baggrundsviden.

Efter workshoppen vil administrationen udarbejde en rapport over de forslag, der blev drøftet ved bordene under workshoppen. Rapporten vil desuden indeholde Midttrafiks anbefalinger af, hvilke forslag der arbejdes videre med. Det tilstræbes, at denne rapport med de umiddelbare anbefalinger kan forelægges Bestyrelsen på mødet 9. december 2011. En egentlig handlingsplan kan forelægges Bestyrelsen på mødet 27. januar 2012.

Deltagere

Deltagerantallet er begrænset til 100 personer. Administrationen foreslår, at flg. inviteres:

- Byråds- og regionspolitikere i Midtjylland.
- Medlemmer af Midttrafiks entreprenørudvalg for busvognmænd.
- Brancherepræsentanter for taxavognmænd.
- Elever på udvalgte ungdomsuddannelser i Viborg, Skive, Ringkøbing-Skjern og Norddjurs kommuner.
- De fem midtjyske medlemmer af bestyrelsen for Danske Ældreråd fra hhv. Holstebro, Skive, Viby J, Allingåbro og Juelsminde.
- Interesseorganisationer som fx Landdistrikternes Fællesråd.
- Kommunale og regionale embedsmænd.

Tid og sted

Det er tidligere besluttet, at workshoppen afholdes 21. november 2011 kl. 15.30-19.00 på Hotel Westergaard i Videbæk.

Invitation

./ Administrationen har udarbejdet vedlagte forslag til invitation til workshoppen 21. november 2011.

Det foreslås, at tilmeldingsfristen er 9. november 2011, idet der har været møde i Repræsentantskabet inden da.

Direktøren indstiller,

- at** det foreslåede program for workshoppen godkendes.
- at** den foreslåede deltagersammensætning godkendes.
- at** forslaget til invitation godkendes.

Bilag

- forslag til invitation til workshoppen 21. november 2011

1-27-1-10

5. Passagertælling 2011 og strategi for fremtidige bybustællinger

Resumé

Midttrafik gennemførte i foråret en passagertælling i alle lokal-, regional- og bybusser - bortset fra bybusserne i Aarhus. Administrationen orienterer om resultaterne.

Midttrafik har i forbindelse med tællingerne i 2011 modtaget henvendelser fra flere bybusselskaber og chauffører – bl.a. i Midttrafiks kvalitets- og entreprenørudvalg. De oplyser, at de opfatter det som uhensigtsmæssigt at chaufførerne skal tælle på bybusser. Administrationen indstiller, at der fremadrettet kun gennemføres bybustællinger, når der er et konkret behov, og at der anvendes eksterne tællere.

Sagsfremstilling

Midttrafik gennemførte i foråret en passagertælling i alle lokal-, regional- og bybusser – bortset fra bybusserne i Aarhus. Der blev talt på 101 regionale ruter, 78 lokale ruter og 97 bybusruter.

./ Administrationen har udarbejdet en rapport for passagertællinger 2011, der er vedlagt som bilag.

Det skal bemærkes at tællingerne er gennemført før de regionale besparelser trådte i kraft, og før de store bybusændringer i Horsens og Silkeborg – men efter ændringerne i Herning.

Tællingerne er i al væsentlighed gennemført af chaufførerne på ruterne, bortset fra udvalgte ture/ruter med så stor belægning, at der har været anvendt ekstern hjælp.

Passagertællingerne er gennemført over 5 dage – 3 hverdage og en weekend. Den begrænsede tælleperiode gør – sammenholdt med at det kan være vanskeligt for især bybuschauffører at gennemføre en præcis tælling – at der er usikkerhed forbundet med tællingerne, og en direkte sammenligning mellem tællinger kan være vanskelig. Samtidig er tællingerne gennemført i foråret – hvor tællingerne i 2009 blev gennemført i efteråret. Det kan også give afvigelser mellem de 2 tællinger.

Bybusbyerne er generelt gået frem, med Herning som undtagelse. Det skyldes sandsynligvis den store besparelse i Herning i vinteren 2011 efter der er gennemført reduktioner på 5.000 timer om året.

På lokalruterne er der en generel tendens til tilbagegang. Dette understøtter behovet for fortsat at arbejde målrettet med andre kørselstyper i landområder – fx i form af minibusser, teletaxa eller flextrafik.

Tællerapporten indeholder oversigter over passagertallene på samtlige ruter, som kan anvendes af Midttrafik og af bestillerne i forbindelse med den fremtidige planlægning. Desuden råder Midttrafik over tællinger på hver eneste tur, som ligeledes anvendes til planlægningsformål – herunder finde ud af, hvor store busser kan erstattes af mindre busser, teletaxa eller flextrafik – eller hvor der er kundemæssigt grundlag for udvidelser.

På de regionale ruter viser tællingerne umiddelbart en tilbagegang på ca. 10 %. Dette er ikke i overensstemmelse med udviklingen i indtægterne. Det er primært en tilbagegang i den østlige del af Midttrafik. Her er der ved tællingen i 2011 anvendt en anden metode, idet der er talt ved hjælp af billetudstyr – i stedet for som tidligere ved hjælp af chaufførudfyldte skemaer. Ved chaufførudfyldte skemaer, kan der selvfølgelig også tælles forkert, men det vil både være i opad- og nedadgående retning. Ved brug af billetudstyret, skal chaufføren trykke på en tast på billetmaskinen, hver gang en kunde stiger på. De fejl, der typisk opstår her, er at chaufføren glemmer det. Dermed undervurderes passagertallet. Dette kan have påvirket tallene i nedadgående retning, og forklare afvigelsen i forhold til udviklingen i indtægter.

I forbindelse med tællingerne har Midttrafik modtaget henvendelser fra bybusselskaber og chauffører – bl.a. på Midttrafik entreprenør- og kvalitetsudvalgsmøder. Henvendelserne har gået på, at chaufførerne vurderer, at det er en stor belastning at skulle udføre tællinger manuelt i bybusser. Det påvirker chaufførerne arbejdsmiljø og medfører usikkerhed om tællingernes resultater.

Derfor foreslås det, at der udelukkende gennemføres bybustællinger efter et konkret behov. Dette aftales mellem Midttrafik og bestillerne. Når der gennemføres bybustællinger anvendes eksterne tællere (studerende eller lignende) til formålet. Det skal bemærkes, at der heller ikke før Midttrafiks etablering var kutyme for årlige passagertællinger i bybusbyer. Dog foreslås det, at der som minimum gennemføres tællinger hvert 4. år.

På regional- og lokalruter fortsætter tællingerne som hidtil, med en årlig passagertælling over 5 dage. Dog vil der blive arbejdet med at finde andre metoder til passagertælling på de østjyske regionalruter, da metoden med billetudstyr har vist sig uhensigtsmæssige. På de meget "tunge" ruter omkring Aarhus, er det i stigende grad nødvendigt at anvende eksterne tællere.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning.
- at** der gennemføres passagertællinger i bybusbyer efter behov – dog mindst hvert 4. år – ved hjælp af eksterne tællere.

Bilag

- rapport for passagertællinger 2011

1-20-2-07

6. Tegningsberettigede i Midttrafik

Resumé

Med henblik på præcisering af hvem der er tegningsberettigede i Midttrafik, har administrationen udarbejdet en tilføjelse til kasse- og regnskabsregulativet.

Sagsfremstilling

Administrationen i Midttrafik har på baggrund af ny organisering vurderet, at der bør være en præcisering af, hvem der er tegningsberettigede i Midttrafik.

Af kasse- og regnskabsregulativets afsnit 10 fremgår, at hvis der ønskes indarbejdet større ændringer i dette, skal det forelægges for Bestyrelsen til godkendelse.

Administrationen foreslår, at nedenstående oversigt over tegningsberettigede indarbejdes som bilag 7 i kasse- og regnskabsregulativet.

	<i>Underskriftsret</i>	<i>Person</i>
Bestyrelse	Køb og salg af fast ejendom, optagelse af lån, påtagelse af garantiforpligtelser	Formand eller næstformand
Direktion	Tegningsret Kontrakter på over 5 mio. kr.	Direktør, Vicedirektør
Områdeledere	Kontrakter på mellem 0,5 mio. kr. og 5 mio. kr.	Områdeleder service, Områdeleder rådgivning
Gruppeledere	Indgåelse af nye kontrakter aftalt med områdeleder, Fornyelse af kontrakter der er aftalt med områdeleder.	Drift/kundeservice/Internservice, Billetkontrol, Økonomi, IT, Køreplanlægning, Flextrafik, Kommunikation og HR
Koordinatorer	Ingen	Ingen
Medarbejder	Ingen	Ingen

Underskriftsret kan ikke uddelegeres

Oversigten over tegningsberettigede er godkendt af Midttrafiks revision.

Direktøren indstiller,

at administrationens forslag til tegningsberettigede godkendes.

1-25-4-08

7. Rammer for godkendelse af gratis kørsel

Resumé

Det foreslås, at Midttrafiks Direktion inden for visse rammer bemyndiges til at kunne godkende mindre forsøg med gratis kørsel for udvalgte kundegrupper og godkende gratis kørsel i forbindelse med særlige kørselsarrangementer, som en kommune eller regionen ønsker gennemført.

Bestyrelsen vil efterfølgende blive orienteret om Direktionens godkendelser.

Sagsfremstilling

Kompetencen til beslutninger om takster m.m., ligger iflg. Lov om Trafikselskaber hos Bestyrelsen for Midttrafik. Når administrationen modtager forespørgsler om gratis kørsel, er praksis derfor, at sagen forelægges Bestyrelsen til godkendelse.

Eksempler på forespørgsler om gratis kørsel, som Bestyrelsen tidligere har taget stilling til:

- Gratis kørsel på en ny lufthavns rute.
- Gratis kørsel for Natteravne.
- Gratis kørsel for institutioner i Holstebro.

Nogle af disse afgørelser om gratis kørsel er af en sådan karakter, at det kan overvejes, om Bestyrelsen burde inddrages i sagen, eller om beslutningen rent faktisk kunne være truffet af Midttrafiks direktion.

På den baggrund foreslås, at Direktionen bemyndiges til at godkende simple forespørgsler om gratis kørsel inden for visse retningslinjer:

- Midttrafik modtager en henvendelse fra en kommune/region og omfanget af gratis kørsel er kun gældende for en kommune.
- Direktionens godkendelse sker på baggrund af en specifik aftale mellem Midttrafik og kommunen henholdsvis regionen.
- Direktionens godkendelse får kun minimal betydning for indtægterne i busdrift.
- Direktionens godkendelse giver ikke afsmittende virkninger eller danner præcedens i forhold til øvrig bustrafik.
- Gratis kørsel medfører ikke indtægtsmæssig compensation imellem finansieringsparter, dvs. kommune/region.
- Gratis kørsel har et fremmede formål for busdrift i Midttrafik.
- Ekstraordinære situationer som kræver her og nu beslutninger i administrationen og ikke kan afvente bestyrelsens beslutning. Eksempelvis gratiskørsel under ekstraordinært snekaos i Randers.

Direktøren indstiller,

- at** Direktionen bemyndiges til at kunne godkende gratis kørsel, når det ligger inden for ovennævnte rammer.
- at** Bestyrelsen efterfølgende orienteres om Direktionens godkendelser.

1-00-2-11

8. Emner til repræsentantskabsmødet 4. november 2011

Resumé

Midttrafik afholder repræsentantskabsmøde 4. november 2011. Bestyrelsen forelægges det, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.

Sagsfremstilling

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

Mødet i efteråret afholdes 4. november 2011 kl. 9.30-12.00 i Midttrafik, Aarhus.

Repræsentantskabet skal iflg. vedtægternes § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering. Det foreslås derfor, at følgende punkter kommer på dagsordenen:

1. Orientering om de endelige budgetter for 2012 for drift af kollektiv trafik og Trafiksel-skabets budget for administration og fællesudgifter.
2. Godkendelse af byrdefordelingen for 2012.

Administrationen vil derudover foreslå, at følgende punkter kommer på dagsordenen:

3. Temadrøftelse om, hvad Midttrafik og bestillerne kan gøre for at få flere og mere tilfredse kunder.
4. Orientering om status for implementering af omlægninger af regional-, lokal- og by-buskørsel sommeren 2011 samt arbejdsprogrammet for køreplanlægning og udbud i 2012, som blev behandlet af Bestyrelsen på mødet 19. august 2011.

Repræsentantskabet for Midttrafik udpeger medlemmer og personlige suppleanter til Bestyrelsen for Midttrafik. Struer Kommune har meddelt, at Georg Sabroe udtræder af Repræsentantskabet for Midttrafik, og at Helle V. Lyng indtræder i stedet. Georg Sabroe har hidtil været personlig suppleant for bestyrelsesmedlem Finn Stengel Petersen, hvorfor Repræsentantskabet skal udpege en ny suppleant. Administrationen foreslår derfor, at der på dagsordenen vil være et punkt:

5. Udpegning af personlig suppleant for Finn Stengel Petersen til Bestyrelsen for Midttrafik.

Indkaldelse med foreløbig dagsorden

Ifølge forretningsordenen for Repræsentantskabet for Midttrafik, skal formanden for Bestyrelsen sørge for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Indkaldelse til mødet 4. november 2011 skal derfor

foretages senest 7. oktober 2011. Administrationen sender en sådan indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede dagsorden til repræsentantskabsmødet 4. november 2011 godkendes.

1-25-11-2-08

9. Nye billetautomater på Odderbanen

Resumé

I 2010 forsvandt muligheden for at benytte Dankort til køb af billetter i de gamle billetautomater (Rebaut) langs Odderbanen, da der fremover skulle benyttes chip for at læse Dankort. Bestyrelsen bestemte i september 2010, at der først skulle træffes en beslutning om nye billetautomater og mulighed for dankortbetaling på Odderbanen, når der var kommet en afklaring på samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen.

Nu er der truffet aftale mellem Region Midtjylland og DSB om, at der indføres samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen fra 11. december 2011.

DSB har i starten af 2011 opsat nye billetautomater (Nautila) langs Grenåbanen. Der skal tages stilling til, om de gamle billetautomater langs Odderbanen skal udskiftes med nye Nautila billetautomater, for at det igen bliver muligt at betale med Dankort, og for at harmonisere billetautomaterne på hele strækningen Odder–Aarhus–Grenå.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland har afsat ca. 5 mio. kr. til investeringer i perronforlængelser og nyt billetudstyr i forbindelse med samdriften.

I øjeblikket sælges der billetter fra 18 gamle Rebaut billetautomater, som dækker stationerne langs Odderbanen. Billetmaskinerne er omkring 15 år gamle. DSB har udfaset alle deres Rebaut billetautomater, og lokalbanerne er ved at udfase Rebaut billetautomaterne. Hvis Midttrafik vælger at beholde Rebaut billetudstyret, må der påregnes øgede udgifter til vedligeholdelse, og driftssikkerheden kan falde.

Af hensyn til den nemmeste betjening for kunderne og en minimering af driftsudgifterne vil det være nærliggende, at der skal indkøbes samme type billetudstyr til Odderbanen, som DSB har indkøbt til Grenåbanen, det vil sige Nautila billetudstyr. Fordelene ved Nautila billetautomater i stedet for de gamle Rebaut billetautomater er, at kunderne kan betale med Dankort, der er lavere driftsudgifter, og de er mere driftssikre.

Det er ikke muligt, at nå at indkøbe og opstille nye billetautomater, inden der etableres samdrift i december 2011, så Rebaut automaterne skal køre videre, indtil der er en anden løsning på plads. Det forventes, at vare ca. 6 måneder fra beslutningen om indkøb af nye Nautila billetautomater er truffet, til billetautomaterne er klar til drift.

På Rebaut billetautomaterne sælges der også 24-timers billetter og kombibilletter til Kattegatcentret og Djurs Sommerland, hvilket ikke umiddelbart er muligt på Nautila billetautomaterne. Det vil koste ca. 300.000 kr. at få disse produkter tilføjet, og det er der ikke økonomisk grundlag for.

DSB har givet ca. 150.000 kr. pr. billetautomat, og der forventes en pris i samme niveau for Midttrafik på regionens vegne.

./ Det er en forholdsvis høj pris for en billetautomat, når der ses på, hvor stor omsætningen er på de mindre stationer/stop langs Odderbanen. Der vedlægges en oversigt over omsætningen på alle stationer langs Odderbanen i 2010 og de første 8 måneder af 2011.

De 3 stop med den mindste omsætning i de nuværende billetautomater, har hver især en årlig omsætning på under 11.000 kr. Det er Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup. De næste 4 automater med den mindste omsætning er Mølleparken i Mårslet, Kongsvang og Øllegårdsvej i Viby som alle har en årsomsætning mellem 22.000 og 27.500 kr. Det er administrationens anbefaling, at det ikke er økonomisk hensigtsmæssigt at indkøbe nye automater til alle stationer/stop. Mange af de mindste stop, der alle ligger øde hen om natten, har også tidligere været udsat for indbrud og hærværk på billetmaskinerne.

Det er ikke nødvendigt at købe en billetautomat til Viby Station, da denne station allerede har en Nautila billetautomat, fordi det også er en Arriva station mellem Aarhus og Skanderborg. Der skal heller ikke købes til Aarhus H, da der findes automater i forvejen samt et stort betjent billetsalg.

Der er ikke mulighed for at købe billet i toget. Midttrafik har i sin tid foreslået DSB, at der skulle monteres billetautomater i togene i stedet for på stationerne langs Grenåbanen og Odderbanen. Det ønskede DSB imidlertid ikke, da det er imod DSB's billetteringskoncept.

Det er ikke en relevant mulighed, at beholde Rebaut billetautomaterne på de mindste stop samtidig med indkøb af Nautila billetautomater til de større stationer. Driftsudgifterne og ulemperne ved at holde 2 billetteringsystemer kørende er for store.

Hvis der købes Nautila billetautomater til de 10 resterende stationer/stop med den største omsætning, må der påregnes en udgift på ca. 1,5 mio. kr. Hvis kun de 3 stop med den mindste omsætning fravælges, skal der købes 14 Nautila billetautomater, og så er udgiften ca. 2,1 mio. kr. I begge tilfælde skal der tillægges udgifter til opsætning af billetautomaterne. Regionen er løbende administrativt orienteret om Midttrafiks anbefalinger til billetteringsudstyr, herunder at Midttrafik anbefaler at fravælge billetautomater på nogle standsningssteder for at minimere anskaffelsesudgifterne. Regionen betaler omkostningerne til billetteringsudstyret.

Hvis man vælger at undlade opsætning af billetautomater på de mindst benyttede stationer/stop, skal der i god tid i forvejen informeres meget grundigt om, at der ikke kan købes kontantbilletter fra disse steder. Informationen skal være tydelig og permanent, på de stop hvor der ikke findes billetautomater. De kunder, der ønsker at købe en kontantbillet fra de mindst benyttede stop, skal i stedet henvises til nærmeste station med billetautomat og nærmeste salgssted for klippekort. De faste kunder som kører på klippekort eller periodekort, kan fortsat benytte toget uden besvær.

Kunderne kan i øjeblikket ikke købe klippekort fra Midttrafiks webbutik. Midttrafik vil undersøge mulighederne for at udvide webbutikken med den service, at der kan købes klippekort over nettet.

Der er selvbillettering både på Odderbanen og på Grenåbanen. Det vil sige at kunden altid skal have et periodekort, eller et klippekort som afstemles på perronen eller have købt en kontantbillet inden påstigning af toget. Ellers vil kunden i tilfælde af billetkontrol

i toget få tildelt en kontrolafgift. De enkelte kunder, der måtte få en kontrolafgift ved påstigning på stationer uden billetautomat, og som klager til Midttrafik over kontrolafgiften, vil blive sagsbehandlet individuelt. Der er mulighed for pr. kulance at fratage kontrolafgiften ved førstegangs tilfælde.

Direktøren indstiller,

- at** der ikke opstilles billetautomater på følgende stop: Vilhelmsborg, Egelund, Assendrup, Mølleparken i Mårslet, Kongsvang og Øllegårdsvej i Viby.
- at** der indkøbes 10 Nautila billetautomater.

Bilag

- oversigt over omsætningen på alle stationer langs Odderbanen i 2010 og de første 8 måneder af 2011

1-30-75-2-1-11

10. Orientering om opgaveløsning ved samdrift mellem Odderbanen og Grenåbanen

Resumé

Region Midtjylland og DSB har indgået en aftale om, at der indføres samdrift med gennemkørende tog mellem Odderbanen og Grenåbanen fra 11. december 2011. I praksis foregår samdriften ved at Midttrafik køber kørslen hos DSB, som så udfører kørslen med de tog, som kører på Grenåbanen. I det efterfølgende betegnes samdriften Aarhus Nærbane.

Der har været nedsat en arbejdsgruppe mellem DSB, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik til at aftale, hvordan forskellige opgaver i forbindelse med samdriften skal løses. Det overordnede hensyn har været, at kunderne skal opleve Aarhus Nærbane som ét produkt, uanset om man kører nord eller syd for Aarhus.

Sagsfremstilling

Der er opnået enighed blandt parterne om, at det overordnet er Midttrafiks rejsebestemmelser, der kommer til at gælde for Aarhus Nærbane med nogle undtagelser.

Der har tidligere været en del af Midttrafiks produkter, der har været gyldige på Odderbanen, men ikke har været gyldige i Grenåbanens tog. Fra samdriftens start vil disse produkter være gyldige i Aarhus Nærbane:

- Institutionsklippekort
- Institutionsperiodekort
- Museums billetter til grupperejser for skolerne
- 24-timers billet
- Midttrafik frikort

Der er også et par af DSB's produkter, der som noget nyt bliver gyldige på Odderbanen: DSB frikort og DSB gæstebilletter, som fremover vil gælde til Aarhus Nærbane.

Tidligere har Midttrafiks cykelbilletter været et fællesprodukt mellem Odderbanen og Midttrafiks busser. Det ændres til at være DSB's cykelbillet, der bliver det gældende produkt på Aarhus Nærbane. Dette valg skyldes:

- at der ikke er takstsamarbejde mellem bus og tog på cykelbilletter.
- at togene er mere egnede til at medtage cykler end busserne.
- at det er mere sandsynligt, at kunderne ønsker at rejse videre fra Aarhus Nærbane med cyklen i et tog end i en bus.

- at der eksisterer et DSB cykelklippekort, som så også kan benyttes på Aarhus Nærbane.
- at kunderne ikke i en automat skal vælge mellem en Midttrafik cykelbillet til 20 kr. og en DSB cykelbillet til 12 kr.

Handicapservice

DSB påtager sig ansvaret for en tilfredsstillende handicapservice. DSB får lavet en oversigt over, hvor der vil være niveaufri adgang togene og går i dialog med handicaporganisationerne om løsningerne.

Klippekortautomater

På Grenåbanens strækning er der klippekortautomater på perronerne, hvorimod der på Odderbanen er klippekortautomater i togene. Det er besluttet, at der skal opstilles klippeautomater langs Odderbanen, så kunderne alle steder skal afstemple/klippe klippekortene inden påstigning på toget. Denne beslutning er allerede undervejs til at blive effektueret primært gennem køb af brugte klippekortautomater. De klippekortautomater, der i øjeblikket er monteret i Odderbanens tog, afmonteres og kan genanvendes i Midttrafiks busser.

Kontrolafgift

Der er opnået enighed med DSB om, at der udstedes kontrolafgifter efter Midttrafiks retningslinjer. Det er Midttrafiks administration, der efterfølgende skal sagsbehandle kontrolafgifterne, og DSB betaler Midttrafik for sagsbehandlingen. I praksis skal DSB's personale udstyres med en PDA løsning, der svarer til den PDA løsning, som Midttrafiks kontrollører har i forvejen. Midttrafik stiller PDA'er til rådighed og DSB sørger for de nødvendige licenser til opslag i CPR-register. Dette vil betyde, at der er mest mulig automatik i sagsbehandlingen. Indtægterne fra kontrolafgifter der udstedes på Grenåbanen, skal tilfalde DSB. Hvis der tabes sager om kontrolafgifter på Grenåbanens strækning i "Ankenævnet for Bus, Tog og Metro" skal DSB betale udgiften til den tabte sag. Midttrafik og DSB drøfter på forhånd, om en sag, der er risiko for at tabe, skal trækkes tilbage.

Rejsetidsgaranti

Der arbejdes med at lave en fælles rejsetidsgaranti for hele strækningen Odder-Grenå. Det er forbundet med visse vanskeligheder, da Midttrafik ønsker, at Midttrafiks normale rejsegaranti skal gælde på hele strækningen, mens DSB ikke ønsker at acceptere Midttrafiks rejsetidsgaranti på 20 minutter. DSB ønsker i stedet, for hele strækningen Odder-Grenå, indførelse af DSB's rejsegaranti-system med Basisgarantien gældende ved køb af billet og Pendlergarantien for de pendlere med kort, der tilmelder sig ordningen. DSB skal stå for alt administrativt i forbindelse med en ordning, hvor deres rejsegaranti-system anvendes.

Da DSB ikke ønsker at anvende Midttrafiks rejsegaranti, anbefaler Midttrafiks administration, at det, i en overgangsperiode alene og kun på denne togstrækning, accepteres, at DSB's Basis- og Pendlergaranti-ordning gælder. Administrationen vil fortsat arbejde for, at Midttrafiks rejsegaranti skal gælde på Aarhus Nærbane. Beslutningen om at anvende DSB's rejsetidsgaranti danner ikke præcedens for andre banestrækninger eller letbanen.

Serviceaftale

Parterne arbejder på en serviceaftale i forhold til vedligehold af automater, kvalitetsopfølgning og kundeundersøgelser.

Direktøren indstiller,

- at** de indgåede aftaler i arbejdsgruppen mellem DSB, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik tages til efterretning.

1-22-1-10

11. Orientering om udviklingen i passagerindtægterne

Resumé

Udviklingen i passagerindtægterne i busdrift, for perioden januar-august 2011, viser en fremgang på 4,4 % i forhold til samme periode i 2010. Sammenligningen omfatter busselskabernes salg af billetter og kort til kunderne, Midttrafiks salg af klippekort og periodkort fra salgssteder, omsætningen på rutebilstationer og salg på togstationer. Andre indtægterne fra eksempelvis skolekort, HyperCard og uddannelseskort m.m. indgår ikke i sammenligningen.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet en sammenstilling over passagerindtægterne i busdrift for perioden januar-august 2011.

Passagerindtægter	2011 Jan-Aug	2010 Jan-Aug	Pct. ændr.
Busselskaber*	156.473.337	156.706.232	-0,1 %
Salg Midttrafik	128.992.987	121.166.015	6,5 %
Salg Rutebilstationer	21.135.487	18.953.811	11,5 %
Salg Togstationer	75.010.910	68.848.054	9,0 %
Total	381.612.721	365.674.112	4,4 %

* inkl. skøn for enkelte busselskaber

Udviklingen i passagerindtægterne viser fremgang i forhold til 2010. Kundernes køb af billetter og kort er steget med 4,4 %.

Fra køreplansskiftet 27. juni er besparelserne på de regionale ruter gennemført. Reduktionen i buskørslen vil få betydning for passagerindtægterne i 2. halvår 2011. Det vil også gælde for de store omlægninger af kørsel i Silkeborg, Horsens og Aarhus.

Den forhøjede egenbetaling på uddannelseskort i 2. kvartal 2011 betød, at mange unge i ungdomsuddannelser købte kort og klippekort i stedet for uddannelseskort. Omsætningen på salgssteder og i busser viste fremgang i april og maj.

Indtægtsudviklingen hos busselskaberne er i tabellen vist pr. måned og akkumuleret for året. I april og maj steg indtægterne forholdsvist meget. Fra juni til august har der været et fald i busselskabernes indtægter.

Udvikling i Busselskabernes indtægter januar-august 2011

	Ændring året før	Akkum. ændring
Januar	1,9 %	1,9 %
Februar	-3,7 %	-0,8 %
Marts	1,4 %	0,0 %
April	4,5 %	1,1 %
Maj	4,7 %	1,8 %
Juni	-1,6 %	1,2 %
Juli	-7,1 %	0,2 %
August	-1,6 %	-0,1 %

Faldende indtægter i juli og august kan forklares med besparelserne på de regionale ruter. På årsbasis er der reduceret med ca. 100.000 køreplantimer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-9-11

12. Orientering om udbud af buskørsel i Samsø Kommune

Resumé

Busdriften i Samsø Kommune skal udbydes i efteråret 2011. Udbuddet adskiller sig fra tidligere udbud gennemført af Midttrafik, da Samsø Kommune ønsker optionstilbud på gasbusser. Det alternative udbud falder sammen med, at kommunen af flere omgange har ønsket at Midttrafik reducerer i kørslen for at imødekomme kommunens budget. Samtidig har kommunen et stort ønske om fortsat at opretholde et højt serviceniveau for borgerne på Samsø. Dermed er der op til det kommende udbud tre vigtige faktorer i spil: miljø, økonomi og serviceniveau.

Sagsfremstilling

Midttrafik er af flere omgange blevet bedt om at foretage rationaliseringer i busdriften for at imødekomme Samsø Kommunes budgetter, senest i foråret 2011. Kørslen er i dag reduceret cirka 20 % i forhold til det oprindelige kontraktgrundlag, og omfatter pt. 7.224 køreplantimer fordelt på to kontraktbusser i vinterhalvåret og en ekstra bus i sommerperioden. Som et led i rationaliseringen blev der i efteråret 2009 indført en teletaxaordning, som primært retter sig mod de kunder, der skal til og fra færgerne.

I august 2011 har kommunen atter henvendt sig til Midttrafik og forespurgt til rationaliseringer i forhold til Midttrafiks høringsforslag til et 2012-budget. Kommunen har dog også udtrykt ønske om fortsat at opretholde et højt serviceniveau af øens kollektive busstrafik, hvor bl.a. en folkeskole, to privatskoler, en efterskole og to færgehavne ønskes optimalt betjent.

Midttrafik har på den baggrund orienteret kommunen om, at der kun kan reduceres i begrænset omfang i antallet af køreplantimer uden væsentlige forringelser. For at opnå en større, effektiv besparelse skal der reduceres fra to kontraktbusser til en kontraktbus, eller tele-taxaordningen skal nedlægges. På et ekstraordinært møde 30. august 2011 besluttede kommunalbestyrelsen derfor at godkende Midttrafiks budgetforslag, hvormed der ikke bliver behov for yderligere reduktion. Dermed fordeler Samsø Kommunes udgifter til den faste bustrafik sig i 2012 således:

Rute 131	kr.	-4.923.127
Tele-taxa	kr.	-677.540
Administrationsbidrag	kr.	-341.000
Indtægter	kr.	1.343.000
	kr.	<u>-4.598.668</u>

Udbud i 2011

Samsø Kommunes faste bustrafik skal udbydes i efteråret 2011. Samsøs kommunalbestyrelse har 23. august 2011 besluttet, at kørslen skal udbydes som en 2-årig dieselkontrakt, med en option på 8 års kørsel med gasbusser. Samsø Kommune har gennem hele udbudsprocessen været opsat på den miljøvenlige kørsel, som kommunen ønsker indført nu eller indenfor en kort årrække. Det er hensigten, at Samsø Kommune vil realisere op-

tionstilbuddet via tilskud fra Trafikstyrelsens pulje, *Center for Grøn Transport*. Kommunen vil omvendt forkaste optionstilbuddet, såfremt dette ikke kan dækkes af tilskuddet, eller såfremt tilskuddet ikke opnås.

Midttrafiks vurdering er, at optionstilbud ofte er dyre. Dette blev bl.a. konstateret i 20. udbud, hvor Horsens Kommune fik optionstilbud på hybridbusser. Midttrafik vurderer, at hybridbusser er billigere at betjene end gasbusser. Hertil kommer, at busselskabet på Samsø selv skal investere i et midlertidigt gastankningsanlæg på øen, idet Samsø først om 3-4 år er selvforsynende med biogas.

Forkastes optionstilbuddet skal Samsø Kommune vælge den 2-årige kontrakt med almindelige dieselbusser. Det er i den forbindelse Midttrafiks erfaring, at korte kontraktlængder medfører dyrere tilbud. Dette blev blandt andet understreget af 21. udbud, hvor flere af de afgivne tilbud på 1-2 årige kontrakter kostede 800-1.000 kr. per køreplantage. Dette skyldes primært, at en kort kontraktperiode medfører højere risiko for vognmandens investering. I relation til udbuddet på Samsø kan kravet om et optionstilbud på gasbusser tillige fraholde nogle busselskaber fra at byde på kørslen, hvormed konkurrencen om kørslen mindskes, og prisen kan stige yderligere.

Dette kan betyde, at Samsø Kommunes udgifter til kollektiv bustrafik vil stige, såfremt der indgås en 2-årig dieselkontrakt. I så fald skal Samsø Kommune enten reducere antallet af køreplantimer eller budgetoverskride.

Midttrafiks anbefalinger

Midttrafik har overfor Samsø Kommune understreget, at der bakkes op om de prioriteter, kommunen foretager. Blandt andet er optionen på gasbusser i overensstemmelse med Midttrafiks miljøstrategi. Dog har Midttrafik af flere omgange tydeligt pointeret ovenstående problemstilling omkring høje tilbudspriser, og har i stedet anbefalet Samsø Kommune, at udvide kontraktlængden på dieselbusser til 3-4 år, idet det vurderes, at tilbudsgivernes priser vil blive lavere.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-202-18-10

13. Orientering om status for omlægningen af bybuskørsel i Aarhus, Silkeborg og Horsens

Resumé

Administrationen orienterer om de problemer, der har vist sig ved omlægningen af bybuskørslen i Aarhus, Silkeborg og Horsens samt hvordan problemerne løses.

Sagsfremstilling

Aarhus

FOA Aarhus har 12. september 2011 sendt en anmeldelse af Midttrafik for brud på arbejdsmiljøloven til Arbejdstilsynet i forbindelse med Trafikplan Aarhus. Midttrafik har endnu ikke modtaget en henvendelse fra Arbejdstilsynet i sagen.

Det fremgår af anmeldelsen, at det er FOA Aarhus' opfattelse, at Midttrafik i planlægningen af køretider og turnustilrettelæggelse ikke følger anerkendte normer og standarder om pligter ved udbud af busdrift. Baggrunden er, at der efter FOA's opfattelse mangler køretid på udvalgte ruter, hvilket har betydning for afholdelse af pauser. Dette er understøttet af 4 eksempler i anmeldelsen.

I forhold til anmeldelsen af Midttrafik skal det bemærkes, at det er Aarhus Kommune, der er ansvarlig for køreplanlægningen i Aarhus – og det er Busselskabet Aarhus Sporveje, der er ansvarlig for vagt- og turnustilrettelæggelsen. Midttrafik har et såkaldt udbyderansvar, der medfører at Midttrafik ved udbud af buskørsel skal sikre at arbejdsmiljøregler kan overholdes.

Midttrafik, Busselskabet og Aarhus Kommune er i tæt dialog om at løse de køretidsproblemer, der reelt er på udvalgte ruter i Aarhus. Dette sker ved brug af gps-målinger, der registrerer konkrete afgang og ankomster på alle ture, samt ved brug af henvendelser fra kunder og chauffører. Disse undersøgelser forventes afsluttet inden udgangen af september. På baggrund af det udarbejder Aarhus Kommune ændrede køreplaner på de berørte ruter. Ændrede køreplaner og ændrede vagtplaner forventes implementeret ved udgangen af november måned.

Dette har været meddelt chauffører og deres fagforeninger længe før FOA's anmeldelse, og blev fx præciseret på Formandskabets møde med Midttrafiks HovedMED-udvalg 2. september 2011.

Busselskabet har i et opslag til chaufførerne 18. september 2011 redegjort for, hvordan de skal forholde sig, hvis de på grund af forsinkelser ikke har mulighed for at afholde spisepauser. Er bussen væsentligt forsinket kan chaufføren – efter aftale med selskabets driftsledelse – udgå af sin tur, for i stedet at køre tom til næste endestation eller køre til et sted på ruten, hvor det tidsmæssigt igen passer at indgå i køreplanen. Dette er en nødløsning, indtil køreplanerne er ændret.

I FOA's henvendelse til arbejdstilsynet, er ligeledes nævnt 3 forhold i forbindelse med en Branchevejledning om busser i rutekørsel. Indledningsvist skal nævnes at Busselskabet Aarhus Sporveje har oplyst, at denne vejledning ikke er forpligtende for selskabet. Det ene forhold vedrører manglende køretid, mens de 2 andre forhold vedrører dels mulighed for opbevaring af mad og drikke, dels mulighed for opbevaring af tøj. Busselskabet har overfor Midttrafik oplyst, at der i alle opholdshuse er installeret køleskab, og at man på langt de fleste vagter kan opbevare mad og drikke her. Det sker dog, at det kræver en flytning af madpakken i løbet af dagen. For så vidt angår muligheden for opbevaring af tøj, henviser Busselskabet til, at alle chauffører stort set møder op i uniform. På alle stationer er der etableret omklædnings- og badeforhold, som kan benyttes hvis der er brug for det.

Silkeborg

Det nye bybussystem i Silkeborg har kørt ca. 1 måned efter den nye køreplan. Erfaringen fra den periode, har vist, at der u hensigtsmæssigheder på linje 1, 4, 10 og 11. Gældende for disse linjer er, at omløbstiden generelt er for kort, og at nogle ture har været udgået. Midttrafik har holdt møder med chauffører fra Arriva i Silkeborg for at få identificeret u hensigtsmæssigheder. Efterfølgende er der afholdt et møde mellem Silkeborg Kommune, Arriva og Midttrafik med henblik på at løse u hensigtsmæssighederne på kort sigt. Der er aftalt en nødplan, som er gældende fra 9. oktober 2011. Her bindes vagtsystemet anderledes sammen med det formål at skabe bedre luft for chaufførerne, så de ikke oplever så stort et pres. Sideløbende hermed arbejdes der i et partnerskab mellem Silkeborg Kommune, Arriva og Midttrafik i forhold til en mere varig løsning. Der planlægges et revideret system, som vil få sammenfald med åbningen af superstoppestedet på Godthåbsvej

Horsens

I Horsens' nye bybussystem er der konstateret et problem med køretiderne på en enkelt linje (linje 10). Det vil være nødvendigt at rette ruten ud, for den kan sjældent holdes på de 30 minutters omløbstid sidst på formiddagen og om eftermiddagen. Midttrafik har foretaget en del køretidsmålinger og undersøgelser af, hvor passagererne står på og af. Sammen med Horsens Kommune og Arriva har Midttrafik arbejdet med fire forskellige forslag til at redde køretiden på linjen. Der er efterfølgende valgt at arbejde videre med to forslag. Begge forslag indeholder fordele og ulemper for kunderne og begge er desværre til ulempe for gangbesværede kunder. Forslagene vil blive sendt til Horsens Kommune til endelig beslutning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

14. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 9. september 2011.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Renere luft over Herning

Luften over Herning er blevet renere siden Herning Kommune, Midttrafik og Arriva i slutningen af juni 2010 udskiftede de store bybusser med minibusser om aftenen og i week-enden. Minibusserne kører væsentlig længere pr. liter brændstof end store bybusser. En minibus kører cirka 8 kilometer på literen, mens en stor bybus kører cirka 2,3 kilometer på literen.

Arriva har i løbet af første halvår 2011 sparet 21.026 liter diesel. En bus udleder ifølge Klima- og Energiministeriet 2.654 gram CO₂ pr. liter diesel. Derfor er udledningen af CO₂ reduceret med 55,8 ton – eller 9,3 ton pr. måned.

Resultatet er i tråd med Midttrafiks målsætninger på miljøområdet, hvor økonomiske incitamenter i stigende grad tages i brug for at fremme en mere miljøvenlig kollektiv trafik. Arriva får således en økonomisk bonus, når busserne i Herning kører længere på literen.

Minibusserne har plads til 13 passagerer og bliver derfor kun brugt på de buslinjer og på de tidspunkter, hvor der ikke er så mange passagerer. Kørsel med minibusser er en del af kontrakten mellem Arriva og Midttrafik om bybuskørslen i Herning. Kontrakten gælder frem til 2018 – med mulighed for forlængelse i yderligere to år.

Grøn Herning Uge

Fra 17. til 25. september 2011 afholdte Herning den årligt tilbagevendende Grøn Herning Uge, hvor miljøet i alle sammenhænge er på dagsordenen.

I år deltog Midttrafik og Mixtur projektet i miljøugen for at sætte fokus på den kollektive trafik som miljørigtig trafik. Mixtur deltog med en stand i Herning Centret 22. september 2011 med 2 plancher med miljørigtige argumenter for at benytte den kollektive trafik, badges og en annonce i det særlige Grøn Herning Uge tillæg i Herning Folkeblad, en miljøkonkurrence som kan ses i avisannoncen, på mixtur.dk, på standen i Herning Centret og på facebook. Præmien er en iPad, som kan bruges på farten, når man alligevel sidder i bussen eller toget.

Bus-Info bliver til Midttrafik Kundecenter

22. september 2011 åbnede Midttrafiks første kundecenter. Det var det nuværende Bus-Info på rutebilstationen i Aarhus, der skiftede navn til Midttrafik Kundecenter.

Ændringen sker som led i Midttrafiks modernisering af salgsnettet, der skal give kunderne en mere ensartet service, uanset hvor i regionen man rejser.

Kundernes forventninger til rejserådgivning har ændret sig gennem de sidste år. De klarer i højere grad selv at skaffe information om rejsetider, priser og lignende. Kunder der kontakter Midttrafiks salgs- og informationssteder har derimod behov for en mere avanceret rejserådgivning, fx for at få lavet rejseplaner og at få udregnet billigste pris.

Midttrafik Kundecenter får specialuddannet personale, som kan give kunderne den ønskede rådgivning. Her kan man købe alle typer billetter og kort, ligesom man kan få gode råd og vejledning om rejsen. Også de fysiske rammer for kunder og personale er blevet forbedret.

Bestyrelsesformand Arne Lægaard fra Midttrafik holdt åbningstalen og klippede derefter snoren til det nye Midttrafik Kundecenter. I dagens anledning var Aarhus Rutebilstation pyntet festligt op til glæde for kunderne.

Økonomi og rammer

Høring af togkøreplaner

Midttrafik modtog 4. april 2011 udkast til togkøreplaner fra ARRIVA gældende fra 2012 i høring. 14. april 2011 modtog Midttrafik tilsvarende udkast til køreplaner fra DSB. Udkastene medfører kun meget begrænsede ændringer i forhold til de nuværende køreplaner. Det betyder, at der i Herning også i henhold til de nye togkøreplaner vil mangle forbindelse mellem ARRIVA's regionaltog (det såkaldte REX-tog) fra Aarhus–Silkeborg, som ankommer minuttal 08, og DSB's tog mod Holstebro, som afgår minuttal 03.

Ved en fejl har Midttrafik ikke afgivet officielt hørings svar i forbindelse med høringen. Midttrafik har dog gjort opmærksom på forholdet ved flere møder med DSB og ARRIVA. Samtidig har Midttrafik gjort opmærksom på forholdet overfor såvel ARRIVA som DSB i mail af 13. september 2011.

DSB har efterfølgende oplyst at 2. udkast til køreplaner endnu ikke er klar. ARRIVA har overfor Midttrafik i mail af 20. september 2011 oplyst, at man har et stort ønske om at sikre korrespondancen i Herning, men at man på grund af korrespondancebehov for samme tog i Skanderborg, ikke på nuværende tidspunkt har mulighed for at fremrykke ankomsten til Herning.

Erfaring med planlægning af Midttrafiks feriekalendere

Midttrafik ændrede i foråret 2011 proceduren omkring bestillernes mulighed for valg af feriekalendere. I de tidligere år har Midttrafik arbejdet for, at al kørslen med regional og lokal ruter blev udført efter de samme feriekalendere for skoledagskørsel. Kommunerne havde dog mulighed for at købe dage til, men ikke vælge fra. Dette for at skabe mest mulig sammenhæng i det samlede kollektive trafiknet. Erfaringerne fra denne procedure viste, at mange kommuner valgte at købe flere dage til, men ønskede til gengæld også at vælge fra. På baggrund af dette valgte Midttrafik at ændre proceduren, så kommuner og region kunne vælge præcis den feriekalender, som passer til deres behov.

Den ændrede procedure fremgik at høringsbrevet udsendt til kommunerne og regionen, men administrationen i Midttrafik har erfaret, at denne ændring kunne have fremstået tydeligere. Konkret i forhold til Horsens Kommune har det betydet, at der blev skabt

misforståelser, hvor Midttrafik yderligere afgav misvisende og fejlagtige informationer omkring proceduren og de økonomiske forhold, som valget af feriekalender ville betyde for Horsens Kommune. Informationerne fra Midttrafik betød desværre, at Horsens Kommune måtte indstille til det politiske system, at de måtte følge Midttrafiks forslag til feriekalender for at undgå ekstra omkostninger. Dette var beklageligvis en fejl og der er rettet henvendelse til Horsens Kommune med henblik på at rette op på fejlen.

Kommunaldirektørnetværkets styregruppe for kollektiv trafik

Midttrafik udfører kollektiv trafik for alle 19 kommuner i regionen samt Region Midtjylland. For at sikre koordinationen på trafikområdet har kommunerne nedsat en administrativ koordinationsgruppe. Gruppen er sammensat af direktører fra de 7 kommuner, der har medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik. Gruppen nedsættes for fire år ad gangen. Perioden følger den kommunale valgperiode.

Medlemmet af styregruppen fra den kommune, hvor bestyrelsesformanden kommer fra, er også formand for styregruppen. Formanden for styregruppen rapporterer til kommunaldirektørnetværket og KKR efter behov. Styregruppen udarbejder et årligt arbejdsprogram. Styregruppen mødes fire gange årligt. På første del af hvert møde deltager også en repræsentant fra Region Midtjylland og fra Midttrafik. Sekretariatsfunktionen varetages af KKR og den kommune, hvorfra formanden kommer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

15. Eventuelt