



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

9. december 2011 kl. 09.30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Indførelse af rejsekort i Midttrafik	1
2	Lemvig Rutebilstation	4
3	Skjern Rutebilstation	6
4	Holstebro Rutebilstation	8
5	Herning Rutebilstation	10
6	Godshåndtering i Midtjylland	12
7	Tidsplan for Midttrafiks budget 2013	14
8	Rapport og indsatsområder i forlængelse af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder	15
9	Bestillertilfredshedsundersøgelse 2011	18
10	Orientering om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser 2011	20
11	Orientering om indtægtsudvikling i busdrift	22
12	Orientering om ny trafikaftale	24
13	Orientering om høring vedrørende forslag til lov om Aarhus Letbane	25
14	Orientering om vedligeholdelse og renovering af stoppesteder ved statsveje	27
15	Orientering om status på IBus-projektet	28
16	Orientering om justeringer af køreplaner	31
17	Orientering om planlægningsprojekt på Djursland	33
18	Orientering om samarbejdet med Samsø Kommune	34
19	Orientering om Midttrafiks miljøtiltag	37
20	Orientering om deltagelse i Aarhus Kommunes projektansøgning under EU FP7 rammeprogram	39
21	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	41
22	Eventuelt	45

1-25-01-1-08

1. Indførelse af rejsekort i Midttrafik

Resumé

Efter flere års forsinkelse, er rejsekortet ved at blive udrullet i tog og busser på Sjælland, i Nordjylland, og forventes taget i brug på stationer i hele landet i begyndelsen af 2012. Bestyrelsen har besluttet at sende spørgsmålet om deltagelse i rejsekortprojektet i høring, når det virker i stor skala.

Sagsfremstilling

Rejsekort er et nyt elektronisk billet- og betalingskort til brug i busser og tog i den kollektive trafik. Det skal primært erstatte de nuværende klippekort og periodekort. Parterne bag rejsekortprojektet, DSB, Metroselskabet, Movia, Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik, har dannet Rejsekort A/S, til at udvikle og drive rejsekortsystemet. Der er indgået kontrakt med konsortiet East West/Thales, omkring levering af det danske rejsekortsystem og efterfølgende vedligeholdelse. Midttrafik medvirker i projektet i begrænset omfang via forpligtigelser overført i 2007 fra det tidligere Vejle Amts Trafikselskab (VAT).

Rejsekort i Midttrafiks område

Ved kommunalreformen overtog Midttrafik forskellige billetsystemer af ældre dato, og mange steder er udstyret nedslidt.

- ./.
- Midttrafik har lavet vedlagte business case "Rejsekortet som reinvesteringsprojekt" af 2. december 2011, hvor det er vurderet, hvad en tilslutning til rejsekortprojektet vil koste. Til investering og anlæg er der samlede udgifter for over 260 mio. kr. Det omfatter indskud af aktiekapital på 57 mio. kr. og ansvarlige lånekapital til Rejsekort A/S på 56 mio. kr. og udgifter til udstyr og implementering på 147 mio. kr. De ansvarlige lån forrentes og tilbagebetales over en årrække. Når rejsekortet tages i brug, vil der være årlige driftsudgifter på ca. 36 mio. kr. Midttrafik forventer effektiviseringer og bortfald af opgaver, som vil medføre en mindre udgift på ca. 10 mio. kr. om året. Nettoudgifterne pr. år er derfor ca. 26 mio. kr.

Der er mulighed for, at 75 % af de samlede investerings- og anlægsudgifter lånefinansieres. Midttrafik har i september 2011 anmodet Indenrigsministeriet om en forhåndsgodkendelse på en låneramme der dækker 100 % af lånebehovet til investering og anlæg. Der er endnu ikke kommet svar.

I business casen er der opstillet en model for, hvordan Midttrafiks udgifter kan fordeles blandt bestillerne. Der udestår en stillingstagen til, hvordan hidtil afholdte udgifter til rejsekortet i perioden 2007-2011 på ca. 10 mio. kr. for VAT forpligtigelsen, og dermed for Horsens Kommune og regionen, skal indgå i økonomien ved fuld tilslutning.

Fra evt. tilslutning, til rejsekortet kan tages i brug af kundernes i Midttrafik, vil der gå ca. 2 år.

Bus Tog samarbejdet

Siden 1997 har der været et Bus Tog takstsamarbejde, hvor kunderne kan rejse til de lokale takster i både busser og tog, og hvor det har været muligt for kunder på længere togrejser, at benytte togbilletten til at køre i bus indenfor et fastsat omstigningsområde.

Det fremtidige Bus Tog takstsamarbejde vil være bygget op omkring rejsekortet og kontantbilletter. Hvis Midttrafik vælger ikke at indføre rejsekort, vil der kun være takstsamarbejde med mulighed for at kunderne foretager en kombineret rejse med bus og tog på en kontantbillet. Øvrige kunder skal betale mere for at rejse videre med bus.

Status for Rejsekortprojektet

Rejsekortprojektet er forsinket 4 år i forhold til den oprindelige plan, men i 2011 kom der for alvor gang projektet, hvor rejsekort er ved at blive udrullet på Sjælland og i Nordjylland.

I øjeblikket kan kunderne benytte rejsekort i hele Vest- og Sydsjælland, og i samme områder til interne togrejser og til togrejser til og fra København. I hovedstaden gennemføres prøvedrift på to store busruter. 28. november 2011 blev der åbnet for brug af rejsekort mellem samtlige stationer på Sjælland.

I Nordjylland, er rejsekortet taget i brug i alle busserne i Aalborg, og det kan benyttes til rejser med tog mellem Frederikshavn og Hobro og på Skagensbanen og Hirtshalsbanen.

Det er planen, at der primo 2012 åbnes for brug af rejsekort mellem alle stationer i landet, inkl. i Midtjylland og på Fyn, men med undtagelse af lokalbanerne i Midt- og Sydjylland. Ligeledes udrulles rejsekortet i trin gennem 2012 i Hovedstaden og i Nordjylland, således at rejsekortet ventes at være fuldt udrullet ved udgangen af 2012, dvs. landsdækkende for rejser i tog, og for alle busser i de tilsluttede områder, dog kun i prøvedrift i Sydtrafiks område.

Med den seneste tillægsaftale med leverandøren fra december 2010 er der kommet fremdrift i projektet. Dette understøttes af Rigsrevisorens rapport om rejsekortprojektet fra juni 2011, hvor der er rejst en stærk kritik af styringen af projektet frem til 2008, men hvor det også er konkluderet, at en projektforstærkning sammen med den seneste tillægsaftale har skabt et grundlag for nå målet om at rejsekortet bliver landsdækkende med udgangen af 2012. Med hensyn til økonomien i projektet fremgår det af rapporten, at forsinkelserne ikke har medført en øget betaling til leverandøren. Der peges ligeledes på fortsatte risici forbundet med de afsluttende leverancer i 2012 og 2013, som bl.a. består af supplement til administrationssystemet og fastprisprodukt, som svarer til de nuværende periodekort.

Alligevel er projektet samlet set blevet dyrere, dels på grund af en forøget projektorganisation hos rejsekortselskabet, og dels på grund af forsinkelserne og den trinvis udrulning, hvor rejsekortselskabet først får indtægter via rejseafgifter på et senere tidspunkt.

Proces for Midttrafiks tilslutning

Rejsekortet har flere gange været behandlet på møder i Bestyrelsen for Midttrafik og i Repræsentantskabet. Rejsekortet har ligeledes været i høring i 2007/08 og i 2009 hos bestillerne, hvor der begge gange ikke kunne gives en fælles anbefaling. Efter seneste høring, besluttede Bestyrelsen for Midttrafik at se positivt på en fremtidig indførelse af rejsekortet i Midttrafiks område, men at Bestyrelsen ønskede at afvente med en endelig beslutning, til rejsekortsystemet har vist at det er funktionsdueligt i stor skala, til øko-

nomien for Midttrafik og bestillerne er fuldt belyst, og til der er opnået en bred opbakning til rejsekortet blandt bestillerne. Efterfølgende har bestyrelsen præciseret forudsætningen om funktionsduelighed i stor skala, til når rejsekortsystemet har vist, at det virker tilfredsstillende i og mellem flere prisområder på Sjælland for over 50.000 kunder.

På baggrund af de konkrete erfaringer med udrulning af rejsekortet på Sjælland og i Nordjylland, synes forudsætningen om funktionsduelighed at være indfriet. Det har været medvirkende til, at rejsekortet været genstand for temadrøftelser på møde for Bestyrelsen for Midttrafik 7. oktober 2011 og for møde for Repræsentantskabet for Midttrafik 4. november 2011.

- ./.
- På sit møde 4. november 2011 besluttede Bestyrelsen for Midttrafik, at sende spørgsmålet om tilslutning til rejsekortet i høring hos kommunerne og regionen umiddelbart efter mødet i Bestyrelsen 9. december 2011 med høringsfrist 1. marts 2012. Høringsmaterialet vil omfatte business casen med tilhørende faktaark. Faktaark med oplysninger om den enkelte bestillers ruter, busser m.v. vedlægges.

I høringsperioden står administrationen til rådighed for at deltage i de nødvendige møder for, at bestillerens politiske og administrative niveau kan tage stilling til tilslutning til rejsekortet.

Direktøren indstiller,

- at** spørgsmålet om indførelse af rejsekortet sendes i høring blandt kommunerne og regionen umiddelbart efter mødet 9. december 2011, med ønske om svar senest 1. marts 2012.
- at** administrationen deltager i møder med kommuner og regionen i forbindelse med høringen.
- at** kommunerne og regionen kan beslutte i dialog med Midttrafik, hvor mange ruter og busser de ønsker skal have installeret rejsekortudstyr, hvis Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet.

Bilag

- business case "Rejsekortet som reinvesteringsprojekt" af 2. december 2011
- Faktaark med oplysninger om den enkelte bestillers ruter, busser m.v.

1-15-0-78-217-6-07

2. Lemvig Rutebilstation

Resumé

Bestyrelsen besluttede 10. september 2010, at Midttrafik skal reducere den årlige udgift til rutebilstationer og informationssteder med 1,0 mio. kr. Administrationen forelægger Bestyrelsen hver enkelt sag, der kan indebære større personalemæssige og økonomiske ændringer for at opnå denne reduktion af udgifter.

Administrationen indstiller, at Midttrafik opsiger kontrakten med Lemvig Rutebilstation A/S og dermed reducerer det årlige driftstilskud.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen ønsker besparelser på 1 mio. kr. årligt, og administrationen anbefaler derfor, at der ændres på den nuværende salgsstruktur på Lemvig Rutebilstation.

Midtjyske Jernbaner modtager årligt et driftstilskud på 810.053 kr. bl.a. til informationsopgaven vedr. rutebiler. Informationsopgaven bygger oprindeligt på, at Lemvig Rutebilstation havde aften- og weekendåbent og dermed dækkede telefonekspedition for de øvrige rutebilstationer i vest. Denne opgave udføres ikke længere.

Det anbefales, at særskilt finansiering af salg og information på Lemvig Rutebilstation ophører pr. 1. juli 2012 med kontraktopsigelse senest 31. december 2011. Der er i november 2011 indledt forhandlinger med Midtjyske Jernbaner, og det er besluttet at Midtjyske Jernbaner uden yderligere finansiering varetager salg og information af Midttrafiks kort og billetter. Der indgås aftale med Midttrafik Kundecenter om at bevare telefoniske kundehenvendelser udenfor Lemvig Rutebilstations åbningstid. Lemvig Rutebilstation modtager ca. 10 opkald om dagen.

Midttrafik indleder forhandlinger om betaling for chaufførlokaler samt forhandlinger om betaling for studeplads i en overgangsperiode fra juli 2012 til juli 2014, hvor der er køreplansskifte og nye kontrakter træder i kraft.

Midttrafik vil sikre, at de busselskaber, der anløber Lemvig Rutebilstation, får chaufførfaciliteter stillet til rådighed til deres chauffører frem til køreplansskifte 2014. Herefter vil opgaven overgå til leverandørerne.

En uformel kontakt til Lemvig Kommunes administration gav ikke anledning til bemærkninger til Midttrafiks indstilling.

Effekten af Midttrafiks anbefalinger vil ikke få konsekvenser for hverken kunder eller chauffører. Kunderne vil stadig kunne købe Midttrafiks kort og billetter og få information om kort og billetter, ved Midtjyske Jernbaner. Desuden vil kunderne også have mulighed for at foretage køb i busserne, på Midttrafiks webbutik, søge information på Midttrafiks hjemmeside, Rejseplanen og få telefonisk information.

Det vil lette etableringen af en ny salgsorganisering og samarbejde med Midtjyske Jernbaner væsentligt, hvis der ikke længere skal håndteres gods. En fortsat håndtering af gods vil medføre merudgifter. Konsekvenserne ved afskaffelse af godshåndtering på rutebilstationer er belyst i særskilt dagsordenspunkt.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik ikke finansierer særskilt information og salg gennem Lemvig Rutebilstation pr. 1. juli 2012.
- at** Midttrafik søger at indgå aftale med Lemvigbanen om salg og information fra 1. juli 2012.
- at** Midttrafik finansierer chaufførfaciliteter, studeplads og vedligeholdelse af uden-dørsarealer i en overgangsperiode fra køreplansskifte juli 2012 til køreplansskifte juli 2014.

1-15-0-78-213-12-07

3. Skjern Rutebilstation

Resumé

Bestyrelsen besluttede 10. september 2010, at Midttrafik skal reducere den årlige udgift til rutebilstationer og informationssteder med 1,0 mio. kr. Administrationen forelægger Bestyrelsen hver enkelt sag, der kan indebære større personalemæssige og økonomiske ændringer for at opnå denne reduktion af udgifter.

Administrationen indstiller, at Midttrafik opsiges kontrakten med Skjern Rutebilstation I/S, og dermed indstiller det årlige driftstilskud. Det anbefales at Midttrafik indgår aftale med Arriva om salg og information.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen ønsker besparelser på 1 mio. kr. årligt, og administrationen anbefaler derfor, at der ændres på den nuværende salgsstruktur på Skjern Rutebilstation.

Skjern Rutebilstation modtager årligt et driftstilskud på 848.351 kr. og der blev i 2010 omsat for 140.843 kr.

Det anbefales, at der indgås aftale med Arriva om, at salg og information flyttes til Arriva stationen i umiddelbar nærhed af rutebilstationen.

Der etableres ved køreplansskifte juli 2012 et stoppested tæt på Arriva stationen, således at det bliver nemt for kunderne at komme med bussen efter evt. billetkøb på Arriva stationen.

Det anbefales, at salg og information på Skjern Rutebilstation ophører pr. 1. juli 2012 med kontraktopsigelse senest 31. december 2011.

Det anbefales, at Midttrafik indleder forhandlinger om betaling for chaufførlokaler, studepladser, vaskefaciliteter for busserne samt vedligehold af bygningen i en overgangsperiode fra 2012-2014, hvor der er køreplansskifte, og nye kontrakter træder i kraft.

Midttrafik vil sikre, at de busselskaber, der anløber Skjern Rutebilstation, får chaufførfaciliteter stillet til rådighed til deres chauffører frem til køreplansskifte 2014. Herefter vil opgaven overgå til leverandørerne.

En uformel kontakt til Ringkøbing-Skjern Kommunes administration gav ikke anledning til bemærkninger til Midttrafiks indstilling.

Effekten af Midttrafiks anbefalinger vil ikke få konsekvenser for hverken kunder eller chauffører. Kunderne vil stadig kunne købe Midttrafiks kort og billetter og få information om kort og billetter fremadrettet hos Arriva. Desuden vil kunderne også have mulighed for at foretage køb i busserne, på Midttrafiks webbutik, søge information på Midttrafiks hjemmeside, Rejseplanen og få telefonisk information.

Det vil lette etableringen af en ny salgsorganisering og samarbejde med Arriva væsentligt, hvis der ikke længere skal håndteres gods. En fortsat håndtering af gods vil medføre merudgifter. Konsekvenserne ved afskaffelse af godshåndtering på rutebilstationer er belyst i særskilt dagsordenspunkt.

Der er en ansat samt en afløser på Skjern Rutebilstation. Effekten af Midttrafiks anbefalinger, vil få personalemæssige konsekvenser for de ansatte på Skjern Rutebilstation, således at vedkommende ikke længere vil have et job at udføre der.

- ./.
- Midttrafik har modtaget vedlagte bemærkninger fra Skjern Rutebilstation til de påtænkte ændringer. Der er aftalt møde med Skjern Rutebilstation I/S i uge 50 vedrørende forhandlinger.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik ikke finansierer særskilt information og salg gennem Skjern Rutebilstation I/S pr. 1. juli 2012.
- at** Midttrafik søger at indgå aftale med Arriva om salg og information fra 1. juli 2012.
- at** Midttrafik finansierer chaufførfaciliteter, stodepladser, vaskefaciliteter for busserne samt vedligehold af bygningen i en overgangsperiode fra køreplansskifte juli 2012 til køreplansskifte juli 2014.

Bilag

- bemærkninger fra Skjern Rutebilstation til de påtænkte ændringer

1-15-0-78-216-15-07

4. Holstebro Rutebilstation

Resumé

Bestyrelsen besluttede 10. september 2010, at Midttrafik skal reducere den årlige udgift til rutebilstationer og informationssteder med 1,0 mio. kr. Administrationen forelægger Bestyrelsen hver enkelt sag, der kan indebære større personalemæssige og økonomiske ændringer for at opnå denne reduktion af udgifter.

Administrationen indstiller, at Midttrafik opsiges kontrakten med Holstebro Rutebilstation og dermed indstiller det årlige driftstilskud. Det anbefales at Midttrafik indgår aftale med DSB om salg og information.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen ønsker besparelser på 1 mio. kr. årligt, og administrationen anbefaler derfor, at der ændres på den nuværende salgsstruktur på Holstebro Rutebilstation.

Holstebro Rutebilstation modtager årligt et driftstilskud på 1.785.195 kr. og der blev i 2010 omsat for 1.562.313 kr.

Det anbefales, at der indgås aftale med DSB om, at salg og information flyttes til DSB stationen, som holder til i samme bygning som rutebilstationen. Der er i forvejen en aftale med DSB om brug af DSB's toilet og ventefaciliteter for kunderne.

Midttrafik har desuden overtaget en lejeaftale på et chaufførlokale på Slotsgade, indgået mellem leverandører og Holstebro Kommune i 2002. Lejer er ansvarlig for indvendig vedligeholdelse. Der betales en årlig husleje på 19.000 kr.

Det anbefales, at salg og information på Holstebro Rutebilstation ophører pr. 1. juli 2012 med kontraktopsigelse senest 31. december 2011.

Det anbefales, at Midttrafik indleder forhandlinger om betaling for chaufførlokaler samt forhandlinger om betaling for vedligeholdelse af udendørsarealer, vintervedligeholdelse, udendørsrengøring, stadeplads og vaskeplads for busser i en overgangsperiode fra juli 2012 til juli 2014, hvor der er køreplansskifte og nye kontrakter træder i kraft.

Midttrafik vil sikre, at de busselskaber, der anløber Holstebro Rutebilstation, får chaufførfaciliteter stillet til rådighed til deres chauffører frem til køreplansskifte 2014. Herefter vil opgaven overgå til leverandørerne.

En uformel kontakt til Holstebro Kommunes administration gav ikke anledning til bemærkninger til Midttrafiks indstilling.

Effekten af Midttrafiks anbefalinger vil ikke få konsekvenser for hverken kunder eller chauffører. Kunderne vil stadig kunne købe Midttrafiks kort og billetter og få information om kort og billetter, fremadrettet ved DSB. Desuden vil kunderne også have mulighed

for at foretage køb i busserne, på Midttrafiks webbutik, søge information på Midttrafiks hjemmeside, Rejseplanen og få telefonisk information.

Det vil lette etableringen af en ny salgsorganisering og samarbejde med DSB væsentligt, hvis der ikke længere skal håndteres gods. En fortsat håndtering af gods vil medføre merudgifter. Konsekvenserne ved afskaffelse af godshåndtering på rutebilstationer er belyst i særskilt dagsordenspunkt.

- ./.
- Der er en daglig leder på Holstebro Rutebilstation, samt en afløser og en rengøringsmedarbejder. Effekten af Midttrafiks anbefalinger vil få personalemæssige konsekvenser for de ansatte på Holstebro Rutebilstation, således at vedkommende ikke længere vil have et job at udføre der. Administrationen har modtaget vedlagte bemærkninger fra Holstebro Rutebilstation til den påtænkte ændring. Der er aftalt møde med Holstebro Rutebilstation i uge 50 vedrørende forhandlinger.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik ikke finansierer særskilt information og salg gennem Holstebro Rutebilstation pr. 1. juli 2012.
- at** Midttrafik søger at indgå aftale med DSB om salg og information fra 1. juli 2012.
- at** Midttrafik finansierer chaufførfaciliteter, vedligeholdelse af udendørsarealer, vintervedligeholdelse, udendørsrengøring, studeplads og vaskeplads for busser i en overgangsperiode fra køreplansskifte juli 2012 til køreplansskifte juli 2014.

Bilag

- bemærkninger fra Holstebro Rutebilstation til den påtænkte ændring

1-15-0-78-215-7-07

5. Herning Rutebilstation

Resumé

Bestyrelsen besluttede 10. september 2010, at Midttrafik skal reducere den årlige udgift til rutebilstationer og informationssteder med 1,0 mio. kr. Administrationen forelægger Bestyrelsen hver enkelt sag, der kan indebære større personalemæssige og økonomiske ændringer for at opnå denne reduktion af udgifter.

Administrationen indstiller, at Midttrafik opsiges kontrakten med I/S Herning Rutebilstation og dermed indstiller det årlige driftstilskud. Det anbefales at Midttrafik indgår aftale med Arriva om salg og information.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen ønsker besparelser på 1 mio. kr. årligt, og administrationen anbefaler derfor, at der ændres på den nuværende salgsstruktur på Herning Rutebilstation.

Herning Rutebilstation modtager årligt et driftstilskud på 1.483.040 kr. og der blev i 2010 omsat for 1.602.474 kr.

Det anbefales, at der indgås en aftale med Arriva Bus, og at salg og information flyttes til bybusterminalen i umiddelbar nærhed af Herning Rutebilstation.

Aftalen med Herning Bybusterminal er del af det samlede udbud, hvor leverandøren (Arriva) er forpligtet til at styre og bemane kortsalgssedet på bybusterminalen. Kortsalgssedet skal varetage billetsalg, kundehenvendelser og håndtere glemte sager. Kortsalgssedet skal være åbent for kunder efter aftale med Midttrafik og som udgangspunkt på hverdage mellem kl. 8.00 og 16.30. Herning Kommune stiller i hele kontraktperioden gratis et kortsalgssed og chaufførrum med toilet til rådighed for leverandøren.

Det anbefales, at salg og information på Herning Rutebilstation ophører pr. 1. juli 2012 med kontraktopsigelse senest 31. december 2011.

Det anbefales, at Midttrafik indleder forhandlinger om overdragelse af salg til Herning Bybusterminal. Opgaven forventes at kunne løses indenfor de nuværende kontraktvilkår, med en evt. forhandling om et mindre tillæg for øgede arbejdsopgaver. Arriva modtager i forvejen, gennem udbudskontrakten, betaling for salgs- og informationsopgaven.

En uformel kontakt til Herning Kommunes administration gav ikke anledning til bemærkninger til Midttrafiks indstilling. Dog blev det oplyst, at det endnu ikke er besluttet, om der skal foretages omfattende ændringer af Herning Bybusterminal i forbindelse med et byfornyelsesprojekt. Herning Kommunes administration forventer ikke en afklaring før i løbet af 2012.

Det anbefales at Midttrafik indleder forhandlinger om betaling for chaufførlokaler samt forhandlinger om betaling for studeplads, vaskeplads, drift og vedligeholdelse af uden-

dørsplads i en overgangsperiode fra juli 2012 til juli 2014, hvor der er køreplanskifte og nye kontrakter træder i kraft.

Midttrafik vil sikre, at de busselskaber, der anløber Herning Rutebilstation, får chaufførfaciliteter stillet til rådighed til deres chauffører frem til køreplanskifte 2014. Herefter vil opgaven overgå til leverandørerne.

Effekten af Midttrafiks anbefalinger vil ikke få konsekvenser for hverken kunder eller chauffører. Kunderne vil stadig kunne købe Midttrafiks kort og billetter og få information om kort og billetter, fremadrettet ved Arriva. Desuden vil kunderne også have mulighed for at foretage køb i busserne, på Midttrafiks webbutik, søge information på Midttrafiks hjemmeside, Rejseplanen og få telefonisk information.

Det vil lette etableringen af en ny salgsorganisering og samarbejde med Arriva væsentligt, hvis der ikke længere skal håndteres gods. En fortsat håndtering af gods vil medføre merudgifter. Konsekvenserne ved afskaffelse af godshåndtering på rutebilstationer er belyst i særskilt dagsordenspunkt.

Der er en ansat samt en afløser på Herning Rutebilstation. Effekten af Midttrafiks anbefalinger, vil få personalemæssige konsekvenser for de ansatte på Herning Rutebilstation, således at vedkommende ikke længere vil have et job at udføre der.

Der er aftalt møde med I/S Herning Rutebilstation i uge 50 vedrørende forhandlinger.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik ikke finansierer særskilt information og salg gennem Herning Rutebilstation pr. 1. juli 2012.
- at** Midttrafik søger at indgå aftale med Arriva om salg og information fra 1. juli 2012.
- at** Midttrafik finansierer chaufførfaciliteter, studeplads, vaskeplads, drift og vedligeholdelse af udendørsplads i en overgangsperiode fra køreplanskifte juli 2012 til køreplanskifte juli 2014.

1-15-0-78-4-11

6. Godshåndtering i Midtjylland

Resumé

Bestyrelsen besluttede 10. september 2010, at Midttrafik skal reducere den årlige udgift til rutebilstationer og informationssteder med 1,0 mio. kr.

Administrationen anbefaler derfor, at Midttrafik indstiller godshåndtering på rutebilstationer i Midttrafik Midt og Vest, da dette vil lette etableringen af en ny salgsorganisation. En opretholdelse af godshåndtering på rutebilstationer vil medføre en meromkostning. Desuden anbefales det, at Midttrafik indstiller godshåndtering på forskellige indleveringssteder i Vest. Herefter kan gods kun transporteres ved direkte levering/afhentning i busserne ligesom i resten af Midttrafik.

Det anbefales, at takster for gods forenkles.

Sagsfremstilling

- ./.
- Realiseringen af besparelser på Midttrafiks salgsstruktur er bl.a. betinget af at godshåndtering på rutebilstationer i Midttrafik Midt og Vest indstilles, herunder godshåndtering på Viborg og Skive rutebilstationer. Notat om godshåndtering vedlægges.

I henhold til dagsordenspunkter om reduktion af driftstilskud til Herning, Holstebro, Lemvig og Skjern rutebilstationer, vil Midttrafik, såfremt godshåndteringen ikke harmoniseres, skulle indgå aftaler med Arriva, DSB eller anden samarbejdspartner om håndtering af gods. Dette vil føre til merudgifter i forhold til håndtering af gods, ligesom det vil kræve, at der findes egnede lokaler til opbevaring af gods.

Indtægter på gods 2010 var i Midttrafik Midt og Vest 436.233 kr.

Godshåndtering på rutebilstationer er ikke Midttrafiks primære opgave. Midttrafiks primære opgave er persontransport.

Håndteringen af gods fungerer i dag således, at godset indleveres og afregnes på rutebilstationen, hvorefter rutebilstationens personale sikrer, at det kommer med de rigtige busser. Ved modtagelse bliver pakkerne enten opbevaret på rutebilstationen, indtil de afhentes eller sendes til modtageren med bud. Det drejer sig overvejende om forsendelser med autoreservedele mellem lagre og autoværksteder. Håndteringen af gods kræver således lokaler, hvor godset kan opbevares.

Konsekvenserne ved at indstille godshåndtering på rutebilstationer er, at kunderne i Midt og Vest, som i Midttrafiks øvrige områder, kan få gods fragtet ved selv at aflevere og afhente godset ved bussen.

Det anbefales yderligere at Midttrafik også indstiller aftalen om godshåndtering på 17 indleveringssteder i Vest. Det er typisk autoforhandlere, købmænd mm.

Disse aftaler kan opsiges med en måneds varsel ved et kvartalsudløb.

Det anbefales at godshåndtering på rutebilstationer og indleveringssteder ophører pr. 1. juli 2012.

Konsekvensen ved både at indstille godshåndtering på rutebilstationer og indleveringssteder er, at nogle kunder vil opleve en serviceforringelse, fordi de fremadrettet skal tilpasse godsindlevering og -afhentning med bussernes ankomst.

Rejsereglerne muliggør i dag, at det er muligt at få sendt gods og pakker med de regionale og lokale ruter, og denne mulighed fastholdes. Den typiske godskunde er en mindre erhvervsvirksomhed, ofte autoværksteder.

Det anbefales at taksterne for godshåndtering forenkles fra 5 takster til 2 så det vil blive nemmere for chaufførerne. Følgende takster for gods anbefales:

Forslag til priser, pr. stk.:

- Gods indtil 5 kg.: 50,00 kr.
- Gods indtil 20 kg: 100,00 kr.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik ikke fremadrettet finansierer særskilt godshåndtering på rutebilstationer og indleveringssteder.
- at** Midttrafik ikke indgår aftale med Arriva og DSB om at overtage godshåndtering.
- at** Midttrafik ophæver kontrakter om godshåndtering på rutebilstationer og indleveringssteder i Midt og Vest pr. 1. juli 2012 og gods håndteres som i Syd og Øst.
- at** Midttrafik forenkler takster for gods, således at gods pr. stk. indtil 5 kg. koster 50 kr. og gods pr. stk. indtil 20 kg. koster 100 kr.

Bilag

- Notat om godshåndtering

1-21-1-11

7. Tidsplan for Midttrafiks budget 2013

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2013.

Sagsfremstilling

./ Administrationen har lavet vedlagte forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2013.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2013 følger samme procedure som for budget 2012.

Budgetmaterialet, der udsendes til bestillerne, vil omfatte fordeling af udgifter og indtægter for hvert forretningsområde i Midttrafik, fordelt på hver enkelt bestiller.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2013 godkendes.

Bilag

- forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2013

1-34-75-3-1-11

8. Rapport og indsatsområder i forlængelse af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til rapport fra workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011. Workshoppen gav en række forslag til tiltag, Midttrafik og andre kan gøre for at udvikle den kollektive trafik uden for de større byer; administrationen fremlægger forslag til, hvad Midttrafik skal gøre på den baggrund.

Sagsfremstilling

Workshoppen

Bestyrelsen for Midttrafik afholdt en workshop for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011 i Videbæk. Overordnet var formålet med workshoppen:

- At inspirere og igangsætte en dialog hos bestillerne og en række interessenter om håndtering af den kollektive trafik i tyndt befolkede områder.
- At styrke Midttrafiks muligheder for at rådgive bestillerne om kollektiv trafik.

Der var tilmeldt 100 deltagere, fordelt på 41 politikere fra kommuner og region, 5 repræsentanter fra ældreråd, 10 elever på ungdomsuddannelser, 4 bus- og taxavognmænd, 10 repræsentanter fra borgerforeninger og lignende samt 30 embedsmænd fra kommuner, region og Midttrafik.

Workshoppen blev indledt med 5 indlæg til inspiration om udfordringerne for kollektiv trafik. De fem indlæg var:

1. Preben Vilhof, COWI
2. Elever fra Ringkøbing Gymnasium
3. Jytte von Seelen, Holstebro Ældreråd
4. Claus Leick, Skanderborg Kommune
5. Thomas Frank, Hedensted Kommune

Oversigt over tilmeldte deltagere, faktaark, indlæg og øvrige materialer fra workshoppen findes på www.midttrafik.dk/workshop2011.

./. I vedlagte forslag til rapport fra workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011 gengives de væsentligste pointer fra indlæggene.

Efter indlæggene blev mulighederne for bedre kollektiv trafik i tyndt befolkede områder drøftet i 10 geografisk inddelte grupper. I rapporten gengives drøftelserne fra de 10 grupper. Der fremgår dels en række fakta og antagelser, der kom frem under drøftelsen, dels de idéer der dukkede op undervejs. Rapporten angiver 9 temaer, der har vist sig ved den efterfølgende bearbejdning af materialet fra workshoppen.

Indsatsområder

En række af de idéer, der opstod på workshop, skal gennemføres af andre parter end Midttrafik – fx kommunerne, uddannelsesinstitutionerne. Midttrafik forventer, at alle deltagere tog inspiration med sig hjem i forhold til, hvad man hver især kan gøre. Drøftelserne viste også, at Midttrafik kan gøre en del for at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

Administrationen vil anbefale, at Midttrafik arbejder videre med følgende indsatsområder inden for de 9 temaer, der viste sig på workshoppen:

Tema 1 – Behov for løsninger hen over kommunegrænser

- Midttrafik laver en effektiv model til at håndtere Flextur til nedsat pris for kunderne over kommunegrænserne, så de kommuner, der ønsker det, hurtigt kan indføre dette tilbud til kunderne.

Tema 2 – Behov for at kunne lave lokal tilrettelægning

- Midttrafik vil gerne indgå i et pilotprojekt med en kommune, der ønsker selv at stå for en større del af planlægningen, så erfaringerne hermed kan bruges i forhold til øvrige kommuner, der ønsker at udføre en større del af opgaven selv.
- Sammen med kommunerne laves oversigt over, hvem der konsekvent bør inddrages i køreplanlægning (f.eks. ældreråd, landsbyråd, uddannelsesinstitutioner m.m.)
- Midttrafik vil undersøge muligheder for at tilbyde mere fleksible flextrafikløsninger, så der fx tilbydes flextrafik til udvalgte stoppesteder eller til en station.

Tema 3 – Borgerne skal kunne hjælpe hinanden med samkørsel

- Hvis "Udvikling af Landboliv" gennemfører deres forsøg med en it-løsning til privat samkørsel, vil Midttrafik gerne deltage ved at undersøge muligheden for, at Flextur kan bruges som backup, hvis der mangler private chauffører.

Tema 4 – Tiden til buskørsel og ventetid skal gøres aktiv, så det ikke er spildtid

- Midttrafik gennemfører i øjeblikket forsøg med IBus, hvor en række af de foreslåede tiltag for at kunne bruge rejsetiden mere effektivt indgår. Når projektets resultater er kendte, vil Midttrafik informere bestillerne om de muligheder, der er for at indrette busserne med bedre tilbud, så bestillerne kan vurdere, om de ønsker det installeret i de busser, de finansierer.

Tema 5 – Prisen for kollektiv skal være mere attraktiv

- Midttrafik kan gennemføre en kampagne, hvor prisen på buskørsel sammenlignes med prisen på bilkørsel, og tage initiativ til kampagner med rabat, hvis bestillerne vil finansiere det.

Tema 6 – Den kollektive trafik skal være tilgængelig

- Midttrafik kan ikke løse vejmyndighedernes opgaver vedr. etablering af stoppesteder m.m., men Midttrafik deltager gerne i en analyse af kundernes behov for stoppesteder sammen med en kommune, hvis en kommune måtte ønske det.

Tema 7 – Busserne skal være mere attraktive og koordineret bedre

- Midttrafik er i projektet Mixtur i samarbejde med Arriva Tog og Arriva bus ved at afprøve tiltag for at give kunderne bedre information om kundens mulighed for at kombinere bus- og togrejser. Når erfaringerne fra dette projekt er kendt, vil de kvalificerede løsninger indgå i rådgivningen af bestillerne om udviklingen af servicen i resten af Midttrafiks område.
- Midttrafik vil styrke sin dialog med uddannelsesinstitutioner, så tilpasning mellem bus og tog ikke sker på bekostning af større grupper af uddannelsessøgende, og så muligheder for bedre koordinering ved at flytte ringetider også undersøges.

Tema 8 – kollektiv trafik er samfundsmæssigt en fordel

- Herning Kommune har haft gode erfaringer med at indgå kontrakter med vognmænd, hvor vognmanden har incitament til at spare på brændstoffet. Midttrafik vil udbrede denne erfaring til øvrige bestillere, når der planlægges udbud.

Tema 9 – kommunerne og regionens midler til kollektiv trafik og persontransport skal udnyttes effektivt

- Midttrafik står til rådighed for at bidrage til analyser som de, Hedensted Kommune har gennemført, hvis en kommune tager initiativ til det.
- Midttrafik deltager gerne i forsøg med at tilpasse ruter i forhold til fx et indkøbscenter, som måtte være villig til at yde tilskud til en rute.

Ud over de nævnte tiltag, vil administrationen arbejde videre med øvrige forslag, som Midttrafik kan gøre noget ved, under forudsætning af, at bestillerne er med. Administrationen vil indstille til Bestyrelsen, når der iværksættes konkrete tiltag på denne baggrund.

Indsatsområderne vil være udgangspunkt for drøftelse af konkrete initiativer på kommende bestyrelsesmøder.

Administrationen udarbejder en avis om workshoppen. Avisen sendes til alle deltagere i workshoppen.

Direktøren indstiller,

at afrapporteringen fra workshoppen om tyndt befolkede områder godkendes.

at forslaget til indsatsområder godkendes.

Bilag

- forslag til rapport fra workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 21. november 2011

1-15-0-77-3-10

9. Bestillertilfredshedsundersøgelse 2011

Resumé

Et af Midttrafiks overordnede mål i Strategiplan 2009-2011 er tilfredse bestillere. Bestillertilfredsheden måles ved en undersøgelse. Undersøgelsen af de 19 kommuners og regionens tilfredshed med Midttrafik blev gennemført i november 2011.

De overordnede resultater præsenteres, og Direktionen peger på de væsentligste indsatsområder for at forbedre tilfredsheden.

Sagsfremstilling

I 2009 blev den første bestillertilfredshedsundersøgelse i Midttrafik gennemført. Undersøgelsen er blevet gentaget i november 2011. Undersøgelsen belyser de 19 kommuners og regionens tilfredshed med Midttrafik på sagsbehandlerniveau. Som noget nyt i år, indgår de tekniske direktører, samt direktører for de områder der dækker flextrafik/handicapkørsel, også i undersøgelsen.

Undersøgelsen blev udført af et analysebureau, som foretog telefoninterviews. Undersøgelsen behandlede både bestillertilfredshed på buskørsel og på handicapkørsel. Tilfredsheden med øvrige opgaver, som fx letbanen, er ikke blevet belyst. Telefoninterviewene blev foretaget med en person fra hver kommune beskæftiget med buskørsel og en person fra hver kommune beskæftiget med handicapkørsel, samt en direktør fra hvert område. Svarprocenten var på 90 % og 71 ud af 79 mulige respondenter deltog i undersøgelsen. I 2009 var svarprocenten på 95 %.

Bestillertilfredshedsundersøgelsen i 2009 viste, at økonomi, især på buskørsel, var et særligt indsatsområde. Resultaterne fra 2011 viser, at der er sket en markant, positiv ændring på dette område:

- Kvaliteten af det materiale Midttrafik sender ud vedr. økonomi fx vedr. budget, regnskab og rapportering: En stigning på 29 % point
- Den faglige sparring og rådgivning fra Midttrafik vedr. økonomi: En stigning på 18 % point
- Informationen på extranet om økonomi fx budget og økonomirapport: En stigning på 13 % point
- Rådgivning om takster: En stigning på 16 % point

Resultat af undersøgelsen

./. I vedlagte rapport vedr. bestillertilfredshedsundersøgelsen 2011 er analysefirmaets afrapportering af undersøgelsen og i vedlagte notat vedr. bestillertilfredshedsundersøgelsen 2011 gennemgås resultatet og udpeges de væsentligste indsatsområder.

Den overordnede konklusion af bestillertilfredshedsundersøgelsen er, at de 18 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau, vedrørende buskørsel er tilfredse eller meget tilfredse samlet set med samarbejdet med Midttrafik, hvilket giver en samlet tilfredshed på 100 %.

I handicapkørsel er de 19 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau tilfredse eller meget tilfredse samlet set med det daglige samarbejde med Midttrafik, hvilket giver en samlet tilfredshed på 94 %. På langt de fleste emner, der spørges til i tilfredshedsundersøgelsen, er det et fåtal af bestillerne, der er utilfredse eller meget utilfredse.

Der er dog nogle besvarelser, der viser, at Midttrafik skal gøre det bedre. Både på sagsbehandler og direktørniveau er der plads til forbedring på følgende områder:

Rådgivning:

- Faglig rådgivning og sparring vedr. økonomi (handicapkørsel).
- Rådgivning vedr. økonomiske og miljørigtige valg af køretøjer på udvalgte ruter.

Køreplanlægning:

- Fokus på kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder.

Tidsfrister:

- Tidsfrister og behandlingstid i køreplanprocessen.

Markedsføring:

- Specifik lokal markedsføring, gerne med fokus på kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Information og dokumentation:

- Information om kvalitetsbrist i handicapkørsel.

Generelt:

- Midttrafiks overholdelse af tidsfrister, især på handicapkørsel.
- Udvikling af den kollektive trafik indenfor buskørsel.

Direktøren indstiller,

- at** Direktionen vil lave en forpligtende handlingsplan, der skal sikre, at der sker forbedringer på de nævnte områder
- at** Direktionen snarest tager kontakt til de særligt utilfredse sagsbehandlere og direktører og i øvrigt tager initiativ til at drøfte tilfredsheden med samarbejdet med hver enkelt bestiller inden for det kommende halve år.

Bilag

- rapport vedr. bestillertilfredshedsundersøgelsen 2011
- notat vedr. bestillertilfredshedsundersøgelsen 2011

1-15-0-77-3-10

10. Orientering om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser 2011

Resumé

Midttrafik gennemførte en kundetilfredshedsundersøgelse i ugerne 21-22. Undersøgelsens formål var at dokumentere kundernes tilfredshed med busrejser i Midttrafiks område på en række forskellige målepunkter. Undersøgelsen dækkede foruden regionale og lokale ruter 4 bybusbyer, Aarhus, Viborg, Randers og Horsens. Disse resultater blev fremlagt for Bestyrelsen 9. september 2011. Kundetilfredshedsundersøgelsen blev i uge 37 og 38 yderligere fulgt op af en bybusundersøgelse, således at Herning, Skive og Holstebro også blev undersøgt. I februar 2012 følger Silkeborg.

Sagsfremstilling

Tilfredsheden hos de 3 deltagende bybusbyer i den seneste undersøgelse er generelt set høj. I Herning er tilfredsheden på 85 %, i Skive er tilfredsheden på 99 %, og i Holstebro er tilfredsheden på 98 %. Til sammenligning var tilfredsheden i Viborg på 79 %, Randers 93 %, Horsens 95 % og Aarhus på 92 %.

Kunderne i Herning bybusser er mest tilfredse med "Tryghed i bussen", "Ind- og udstigningsforhold i bussen" og "Indvendig rengøring i bussen".

Kunderne i Skive bybusser er mest tilfredse med "Bussens overholdelse af køreplan", "Muligheden for at få en siddeplads" og "Tryghed i bussen". Generelt er tilfredsheden i Skive bybusser ekstremt høj på størstedelen af de 17 parametre der er blevet spurgt til.

Kunderne i Holstebro bybusser er mest tilfredse med "Ind- og udstigningsforhold i bussen", "Tryghed i bussen" og "Bussens overholdelse af køreplan".

Fra kundetilfredshedsundersøgelsen, der blev fremlagt for Bestyrelsen i september 2011, vægtede bybuskunderne følgende:

- Kunderne i Horsens bybusser er mest tilfredse med "Tryghed i bussen", "Muligheden for at få en siddeplads", "Siddekomfort" og "Ind- og udstigningsforhold i bussen".
- Kunderne i Viborg er mest tilfredse med "Muligheden for at få en siddeplads", "Siddekomfort" og "Indvendig rengøring i bussen". Mest bemærkelsesværdigt er, at kunderne i Viborg er rigtig godt tilfredse med "Prisen på denne rejse", 95 % er tilfredse eller meget tilfredse. Dette skal højst sandsynlig ses i lyset af, at bybuskunderne i Viborg siden foråret 2011, har en betalt 10 kr. for bybusbilletten.
- Bybuskunderne i Randers er mest tilfredse med "Ind- og udstigningsforhold i bussen", "Tryghed i bussen", "Siddekomfort" og "Bussens overholdelse af køreplan".
- Bybuskunderne i Aarhus er generelt set tilfredse. De er mest tilfredse med "Skiltning af endestation og rutenummer på bussen", "Information ved stoppestederne", "Bussens overholdelse af køreplan".

./ Resultaterne kan ses i vedlagte notat om Midttrafiks bybusundersøgelse 2011. Den samlede rapport fra analysebureauet kan findes som baggrundsbilag på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Fremadrettet fokus

Midttrafik vil fortsat have fokus på de parametre, der påvirker kundernes tilfredshed. Især vægter mange kunder "Tryghed i bussen", hvilket chaufføren i høj grad er med til at påvirke.

Bybuskunderne er generelt set mindst tilfredse med "Information i bussen (om næste stop)" (50 % er tilfredse eller meget tilfredse). Midttrafik vil derfor have fokus på at sikre kunderne en god information under rejsen. Hos kunderne i Skive bybusser er andelen af kunder der har svaret "Ved ikke/Ikke relevant" til spørgsmålet om information i bussen om næste stop, høj (44 %). Der er ikke automatisk stoppestedsannoncering i Skive Bybusser, så den høje andel af svar i kategorien "Ved ikke/Ikke relevant", kan måske skyldes at de fleste kunder på forhånd ved, hvilket stoppested de skal af ved, og at de har et godt kendskab til ruterne.

Administrationen vil løbende forelægge Bestyrelsen forslag til konkrete tiltag, der kan fastholde og forbedre kundetilfredsheden.

Når resultaterne fra Silkeborg foreligger i foråret 2012, præsenteres disse for Bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om Midttrafiks bybusundersøgelse 2011

1-22-1-11

11. Orientering om indtægtsudvikling i busdrift

Resumé

Busselskabernes indtægter i oktober 2011 viser et fald på -5,1 % i forhold til 2010. Akkumuleret for perioden januar-oktober ligger busselskabernes indtægter -0,9 % under 2010. Salget af klippekort og periodekort på rutebilstationer, kortsalgssteder og hos Midttrafik viser en tilbagegang i oktober måned. Akkumuleret for januar-oktober er der fortsat merindtægter på godt 2 %.

Samlet set er passagerindtægterne for perioden januar-oktober steget med 0,6 %. Det skal bemærkes at sammenligningen med 2010, er en måling, der er baseret på faktuelle salgstal.

Ikke alle indtægter indgår i sammenligningen, eksempelvis er indtægter fra erhvervs-kort, skolekort, HyperCard og andre korttyper ikke medtaget.

Sagsfremstilling

Tabellen viser udviklingen i passagerindtægterne ved busdrift i 2011. Ca. 98 % af alle busselskabers salg af billetter og kort indgår i sammenligningen. Der foreligger endnu ikke indtægtstal for november.

	Ændring ift. året før	Akkumuleret 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 %	0,1 %
August	-1,6 %	-0,1 %
September	-4,0 %	-0,5 %
Oktober	-5,1 %	-0,9 %

I 2011 viser omsætningen på rutebilstationer, salgssteder og salg fra Midttrafik fortsat fremgang i forhold til 2010.

Sammenligningen af passagerindtægterne er lavet på så vidt muligt sammenlignelige indtægter. I 2011 er der ændret i tilskudsreglerne for unge i ungdomsuddannelser (HyperCard) og unge på en videregående uddannelser (uddannelseskort). Det har især i april og maj måned betydet substitution til andre korttyper.

Det skal bemærkes, at der også kan være udsving i indtægtstallene pga. periodiseringer m.m.

I tabellen er vist indtægtsudviklingen hos busselskaberne i forhold til 2010, dels månedsvis og dels akkumuleret for året.

Passagerindtægter	2011 Januar-oktober	2010 Januar-oktober	Pct. ændr.
Busselskaber*	194.593.760	196.285.070	-0,9 %
Salg Midttrafik	155.206.070	152.027.759	2,1 %
Salg Rutebilstationer	26.075.781	25.400.847	2,7 %
Total	375.875.611	373.713.676	0,6 %

* inkl. skøn for enkelte busselskaber

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-10-70-1-09

12. Orientering om ny trafikaftale

Resumé

Parterne bag den Grønne trafikaftale har 17. november 2011 indgået aftale om udmøntning af beløb fra Buspuljen og Fremkommelighedspuljen på baggrund af ansøgninger indsendt i august måned.

Der er i denne runde givet betydelige midler til projekter i Midttrafiks område.

Sagsfremstilling

Passagerpuljen

Midttrafik og ARRIVA Tog har fra passagerpuljen modtaget et tilsagn om støtte på 5,5 mio. kr. til et projekt om bedre rejsemiljø i Mixtur-området. Projektet skal forsøge at implementere nogle af de forslag, der er udarbejdet i forbindelse med selve Mixtur-projektet omkring forbedring af skifteforholdene på stationerne Viby J, Skanderborg, Silkeborg og Herning.

Fra samme pulje har Horsens Kommune modtaget tilsagn om 500.000 kr. til 13 nye busperroner, cykelstativer ved 5 stoppesteder samt dynamisk passagerinformation på Vitus Berings Plads og Nørretorv.

Midttrafik er part i et tilsagn til X-bus på 1,8 mio. kr. til korrespondancesikring i X-busser. Projektet har til formål at sikre at X-busser korresponderer med hinanden – også i tilfælde af forsinkelser – samt sikre information til kunder om korrespondancer ved hjælp af informationsskærme i X-busserne.

Fremkommelighedspuljen

Fra fremkommelighedspuljen har kommunerne i Midttrafik modtaget betydelige tilskud til fremkommelighedsprojekter, der kan gavne den kollektive trafik:

- Aarhus Kommune har således modtaget 26,5 mio. kr. til fremkommelighed for den kollektive trafik til Gjellerupparken og Toveshøj.
- Horsens Kommune har fået 1,1 mio. kr. til bedre fremkommelighed i forbindelse med det nye busnet i Horsens.
- Randers Kommune har modtaget 1,7 mio. kr. til busprioritering på Havnegade og Tørvebryggen i Randers.
- Silkeborg Kommune har fra fremkommelighedspuljen modtaget 2,8 mio. kr. til ny trafikterminal i Silkeborg.

Alt i alt er der grund til at glæde sig over de betydelige tilskud til den kollektive trafik i Midttrafiks område.

Denne ansøgningsrunde har været den sidste i passagerpuljen, mens der er afsat midler til fremkommelighedspuljen indtil 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-7-1-10

13. Orientering om høring vedrørende forslag til lov om Aarhus Letbane

Resumé

Administrationen orienterer om høringen vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane samt om høringssvarene fra Midttrafik, den politiske følgegruppe for letbanesamarbejdet, Aarhus Kommune, Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommuner.

Sagsfremstilling

Forslag til lov om Aarhus Letbane blev udsendt i høring 7. november 2011 med svarfrist 28. november 2011. Udkast til lovforslag, høringsbrev og høringsliste ligger på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder som et baggrundsbilag.

- ./ Midttrafik sendte 25. november 2011 høringssvar, hvori Midttrafik opfordrer til, at trafikselvskabsopgaverne i forbindelse med den nye letbane bliver varetaget af Midttrafik. Midttrafiks høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane vedlægges.
- ./ Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe har sendt en henvendelse, hvor man opfordrer til, at der i processen omkring anlægget af etape 1 er en dialog med Letbanesamarbejdet og dets parter omkring spørgsmål, der kan have betydning for den videre udbygning af letbanen. Letbanesamarbejdets politiske følgegruppes høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane vedlægges.
- ./ Til orientering vedlægges høringssvar fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommuner.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har kommenteret, at Transportministeriet efter underskrivelsen af aftalen i bemærkningerne har indføjet, at Grenaabanen vil være omfattet af interoperabilitetsdirektivet og lokoførerdirektivet, hvis der køres gods på strækningen. Det har hidtil været parternes opfattelse, at letbanen i sin helhed er undtaget disse europæiske direktiver for harmonisering af jernbanedrift, og at gods på Grenaabanen derfor kunne køres på særlige bestemmelser om natten. Tilføjelsen har skabt betydelig usikkerhed omkring mulighederne for at tilpasse Grenaabanen til letbanedrift og dermed integrationen af Grenaabanen i letbaneprojektet. Konsekvenserne søges nu afklaret, og handlemulighederne drøftes med Transportministeriet og Trafikstyrelsen.

Syddjurs og Norddjurs kommuner ønsker, at der åbnes mulighed for, at de kan opnå mere direkte indflydelse ved at indgå i ejerkredsen af selskaberne i forbindelse med tilkøb af optioner, bestilling af trafik m.v. Herudover har kommunerne bemærkninger til det fremtidige driftsomfang på Grenaabanen, driften i forbindelse med anlæg, kommunens forpligtelser i forbindelse med fuld elektrificering og til hastighedsopgradering mellem Ryomgård og Grenaa. Norddjurs Kommune lægger vægt på muligheden for at opretholde godstrafik på Grenaabanen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane
- Letbanesamarbejdets politiske følgegruppes høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om Aarhus Letbane
- høringssvar fra Aarhus Kommune, Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommuner

1-52-75-1-11

14. Orientering om vedligeholdelse og renovering af stoppesteder ved statsveje

Resumé

Midttrafiks administration orienterer Bestyrelsen om forbedringer af stoppesteder, læskure mv. på statsveje.

Sagsfremstilling

Der er af staten afsat 15 mio. kr. til Vejdirektoratet til vedligeholdelse og renovering af stoppesteder, læskure mv. på statsvejene. Forbedringerne gennemføres i perioden 2011 – 2012.

Vejdirektoratet har oplyst, at midlerne anvendes således i Midtjylland:

Område	Afsat beløb
Østjylland	215.000 kr.
Midt/Vest Jylland	894.000 kr.
I alt	1.109.000 kr.

./. Det fremgår af vedlagte oversigtskort over forbedringer i Midttrafiks område, hvor og på hvad de ovenstående beløb udmøntes.

Der er med en folketingsbeslutning vedrørende "Aftale om Hypercard, busser cykler, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv." af 5. maj 2011 lagt op til, at ansvaret for stoppesteder, buslæskure mv. på statsvejene efter ovenstående forbedringer på et tidspunkt kan overdrages til trafikselskaberne.

Der er p.t. intet lovforslag på området, og ingen afklaring af hvordan finansieringen af trafikselskabernes driftsopgave samt håndtering af de praktiske aspekter vil komme til at se ud ved en eventuel overtagelse. Foreningen Trafikselskaber i Danmark varetager Midttrafiks og de øvrige trafikselskabers interesser på området.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- oversigtskort over forbedringer i Midttrafiks område

1-30-78-3-1-09

15. Orientering om status på IBus-projektet

Resumé

Midttrafik har modtaget tilsagn om puljemidler til et projekt om innovativ busindretning. De forskellige tiltag er nu installeret på 5 ruter, der er gennemført en markedsføringskampagne og i uge 46, 47 gennemføres en kundeundersøgelse.

Sagsfremstilling

Projektet IBus (Innovativ busindretning) kører som forsøg med tilskud fra Trafikstyrelsen i perioden 1. august 2010 til 28. februar 2012.

Det samlede budget er 2,5 mio. kr., hvoraf Midttrafiks andel udgør 33%. Budgettet forventes overholdt.

Innovative indretninger

IBus afprøver flere forskellige typer innovative indretninger:

Gratis internet

Internetforbindelse giver kunden mulighed for en mere aktiv rejsetid.

Arbejdsborde

En ændring af stoleopstillingen omkring et bord giver kunder, der rejser flere sammen, en bedre mulighed for at samtale og arbejde under rejsen. Konferencebordet er indrettet, så en bærbar computer kan stå fast.

Computerborde

Små computerborde ved stolene giver kunden mulighed for at arbejde med bærbar computer.

Monitører

Individuelle små touchskærme indbygget i ryglænet giver kunden mulighed for at få information om rejsen: ankomst og bussens placering, adgang til rejseplanen.dk samt nyheder og underholdning i form af film eller spil.

Pladsbestilling

Mulighed for pladsreservering via midttrafik.dk.- fra december 2011.

Stillezone

Skydedøre afskærmer den bagerste del af bussen fra den øvrige del af bussen og giver kunden mulighed for at læse, arbejde i fred eller slappe fuldstændig af.

Indretning afprøves på flere ruter

IBus kører nu på 5 ruter med følgende innovative indretninger:

	Flybussen	953X	118	202	53	I alt
Strækning	Århus - Århus luft- havn	Randers - Viborg - Her- ning	Randers - Århus	Vejle - Horsens - Århus	Herning - Vi- borg	
Antal busser på ruten	8	2	7	7	8	32
Gratis Inter- net	2	(2)	6	7	8	23
Arbejdsborde		2				2
Klap borde			4	7		11 bus- ser (88 borde)
Monitører	2	2				4 (48 skærme)
Plads bestil- ling	2	2				4
Stille zoner				2		2

Alle indretninger er på plads, men der er tekniske vanskeligheder med kommunikation mellem pladsbestillingen og ud til skærmene i busserne. Problemet forventes løst primo december.

Siden indretningerne er der sket en udvikling og forbedring af klapborde og monitører, som fremtidige projekter kan benytte.

Hidtil har der været positive tilbagemeldinger på internettet, monitører og arbejdsborde, men der har også vist sig problemer med hævværk på monitører og uro i stillezonerne. Disse problemer søges løst i samarbejde med leverandører og busselskaber.

Markedsføring

I uge 43 – 45 kørte en større markedsførings kampagne med bl.a.:

- Streamer ved indgangsdør (permanent)
- Hænge skilte
- Plakater
- Foldere
- Bagrude streamer
- Uddeling af IBus chokolade
- Annoncer i lokal aviser
- Spot på skærmene i Ibus
- Pressemeddelelse

Markedsføringen har givet en del omtale i aviserne og et indslag i TV/Midt-Vest 19. november 2011.

Markedsføringen har været oplæg til en markedsundersøgelse, der forløb i ugerne 46-48, hvor der blev udleveret spørgeskemaer til kunderne. Resultatet heraf forventes klar primo januar 2012.

Kommende tid

Når resultatet af kundeundersøgelsen er klar, skal der tages stilling til, om de enkelte tiltag skal fortsætte i busserne eller udfases. Midttrafik skal ligeledes tage stilling til, hvorvidt elementer skal udvides til andre ruter.

I perioden marts 2012 - juni 2012 udarbejdes revisorpåtegnet regnskab og rapport til Trafikstyrelsen. Andre trafikselskaber kan herefter ud fra rapporten finde inspiration til nye tiltag i den kollektive trafik.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

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

16. Orientering om justeringer af køreplaner

Resumé

Midttrafik foretager i løbet af efteråret og vinteren en række justeringer i de køreplaner, der trådte i kraft sommer 2011. Baggrunden er de erfaringer, der er med de nye planer. Det er Midttrafiks politik på området at rette uhensigtsmæssigheder så hurtigt som muligt. For så vidt angår bybusserne i Aarhus, er det Aarhus Kommune der er planlæggende myndighed, og fastlægger hvilke ændringer der gennemføres.

Sagsfremstilling

I forbindelse med de store køreplanændringer i sommeren 2011 gennemføres der i løbet af efteråret/vinteren følgende justeringer:

Aarhus

20. november 2011

Rute 100 Odder-Hornslet-Aarhus, rute 103 Aarhus-Odder-Hou og rute 302 Aarhus-Beder-Norsminde-Odder blev ændret. Ruterne fik tilføjet flere ressourcer i form af flere ture, mere køretid og 4 busser ekstra – og flere ture på rute 103 betjener Aarhus Universitet. Ændringerne sker for bedre at kunne matche den markante kundefremgang, der er sket efter sommerferien.

Rute 101 Hornslet-Vejlby-Skejby Sygehus nedlægges - dels for at tilføje rute 100 flere ressourcer (i form af 3 busser) og dels for at få en bedre udnyttelse af linje 6A fra Vejlbj Centervej til Skejbyområdet.

2. januar 2012

Bybuslinjerne 1A, 2A, 6A, 15, 17, 18, 19 og 20 justeres primært for at imødegå nuværende forsinkelser. Endvidere omlægges linje 20 fra kørsel på Kystvejen til kørsel via busgaden og mellem Trøjborg og Østbanetorvet ændres linjen til Skovvejen-Trøjborgvej. Linje 17 og linje 20 koordineres bedre. Linje 6A får sit ruteforløb justeret i Skejbyområdet. I løbet af januar indsættes større busser på en række linjer for at skabe mere plads på en række efterspurgte busafgange.

I løbet af februar 2012

I løbet af februar måned ventes ændringer på rute 200, da passagertal viser, at der kører for mange busser via Skejby Sygehus. Rute 200 ændres, så den ikke længere betjener sygehuset. Der indsættes dog i myldretiden 2 nye regionalruter fra hhv. Hørning og Hammel/Grundfør til/fra Skejby Sygehus i myldretiden morgen og eftermiddag.

Horsens

23. oktober 2011

Der blev gennemført en ændring af linje 10 på grund af større forsinkelser. Ruten blev rettet ud, så der ikke køres ad Nørregade, Kildegade og Møllegade, men i stedet ad Allegade og Østergade. Det gav kortere køretid.

Ændringen betyder, at kunder i området får længere gangafstand til nærmeste stoppested.

Silkeborg

Januar 2012

Bybusser

Der er indarbejdet flere tiltag for at sikre større rettidighed på de enkelte afgang i bybussystemet:

- Justering af omløbstid på linje 1, 2 og 6
- Linje 9 og 11 betjener på udvalgte ture kun Torvet og ikke stationen
- Ændring i betjeningen af Sanatorievej
- Linje 5 og 10 har fået afkortet ruteforløbet i weekenden, så de kun betjener stationen og ikke Torvet samt mere køretid på en enkelt morgenafgang på linje 5.

Silkeborg lokalruter

Der foretages ændringer i køretider på linje 31, så forsinkelser til Skæggærskolen undgås samt en tilpasning til ringetid om morgenen. Linje 34 ændres i ruteforløbet for at sikre rettidig betjening af Gymnasiet. Ruten ændres til at køre via Århusvej – Østre Ringvej til Gymnasiet.

Herning

11. december 2011

I forbindelse med normalt køreplansskifte i Herning 11. december 2011, starter mange bybusser op 5 minutter tidligere om morgenen, for at få bedre forbindelser til toget. Samtidig ændres køreplanen for linje 6B om eftermiddagen – også for at skabe bedre forbindelse til tog mod Holstebro, Vejle og Silkeborg/Aarhus. Endelig vil brugen af minibusser i Herning blive øget, så de i højere grad også anvendes i dagtimerne. Brug af minibusser i Hernings bybussystem har været en succes og har medført en "miljøgevinst" på udslippet af CO2 på ca. 9 tons hver måned.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-203-1-11

17. Orientering om planlægningsprojekt på Djursland

Resumé

Administrationen orienterer om køreplanprojekt på Djursland.

Sagsfremstilling

Syddjurs Kommune har ønsket en samlet analyse af den kollektive trafik i kommunen med henblik på en forbedring/effektivisering. Alle produkter fra den kollektive trafik skal indgå i analysen, lige fra tog til rabatruter og teletaxi. Ligeledes er det aftalt, at Norddjurs Kommune bør inddrages projektet.

Midttrafik og Syddjurs Kommune er blevet enige om, at fordele opgaven over to køreplanår, med driftsstart henholdsvis sommeren 2012 og 2013.

Til køreplansskiftet i 2012 udarbejder Midttrafik forbedringsforslag på to konkrete punkter, der kan gennemføres uden større analysearbejde. Det drejer sig om tog/bus korrespondancer i Ryomgård og bedre betjening af Djurs Sommerland, primært fra Aarhus.

Inden jul 2011 afholder Syddjurs Kommune et opstartsmøde, med relevante deltagere og Midttrafik.

Fra december 2011 til marts 2012 udarbejdes en analyse af den nuværende anvendelse af den kollektive trafik på Djursland, pendling til arbejdspladserne og uddannelsesinstitutionerne på Djursland, den nuværende dækning af boliger og større arbejdspladser, samt de by- og erhvervsudviklingsområder i Syddjurs- og Norddjurs kommuner, som fremover ønskes betjent af den kollektive trafik. På baggrund af analyserne udarbejdes en samlet vurdering af den nuværende betjening med henblik på udarbejdelse af en strategi for den fremtidige betjening af Djursland.

Strategien vil danne grundlag for udarbejdelsen af forslag til konkrete køreplaner og anbefalinger til andre virkemidler, som med fordel kan implementeres for at understøtte den kollektive trafik på Djursland.

Til april 2012 præsenteres resultaterne af analysearbejdet for udvalget i Syddjurs Kommune. Herefter foretages køreplanlægningen og implementeringen af Midttrafik.

Bestillere og leverandører inddrages løbende, og de høres inden den politiske godkendelse i november/december 2012. Resultaterne af analysearbejdet implementeres til køreplansskiftet 30. juni 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-9-11

18. Orientering om samarbejdet med Samsø Kommune

Resumé

På mødet i Repræsentantskabet 4. november 2011 rejste repræsentanten for Samsø Kommune kritik af Midttrafiks service overfor kommunen, og stillede spørgsmålstegn ved det administrationsbidrag Samsø Kommune betaler til Midttrafik.

På den baggrund orienteres Bestyrelsen om de opgaver, Midttrafik løser for Samsø Kommune og baggrunden for administrationsbidragets størrelse.

Sagsfremstilling

Andels af bidrag til trafikelskabets budget

På mødet i Repræsentantskabet blev bl.a. stillet spørgsmålstegn ved administrationsbidragets størrelse. Der blev sammenlignet med Odder Kommune, som betaler mere til buskørsel – men mindre i administrationsbidrag – hvilket umiddelbart forekommer ulogisk.

Midttrafik har undersøgt dette, og det udmeldte budget for administrationsbidrag for busdriften i 2012 til Samsø Kommune er korrekt. Samsø Kommune skal i 2012 betale 393.000 kr., mens Odder Kommune til sammenligning skal betale 240.000 kr. Nettoudgiften til busdrift udgør for Samsø Kommune 4.075.000 kr., mens den i Odder Kommune udgør 5.056.000 kr. Så umiddelbart er forundringen forståelig, men baggrunden for, at Odder Kommune skal betale mindre i administrationsbidrag, er, at godt 83 % af kørslen i kommunen er rabatrutekørsel (skolebusser), som kun har halvt administrationsbidrag i forhold til normal lokalrutekørsel.

Samsø Kommune har ikke rabatrutekørsel, men udelukkende lokalrutekørsel.

Service fra Midttrafik

På samme møde rejste Samsø Kommunes repræsentant kritik af, hvad kommunen får "for pengene". Man vurderede ikke, at man fik tilstrækkelig service for den betaling, der ydes til Midttrafiks administration.

Som udgangspunkt modtager Samsø Kommune den samme service som alle andre bestillere. Samsø Kommune har en enkelt lokalrute, der betjenes af 2 busser. Ruten er planlægningsmæssig kompliceret fordi den skal betjene 2 færgehavne, 3 skoler og 1 efterskole. Især ændringer i færgeplaner har løbende gjort det vanskeligt at løse alle opgaver med de 2 busser – dog 3 i sommerperioden. Derfor kan køreplanerne ikke altid passe til alle ønsker, og der har ofte været behov for at ændre køreplaner med kort varsel på andre tidspunkter end normalt.

Lokalruten på Samsø er suppleret af et teletaxa-system, der sikrer betjening af de færgeafgange, hvor der ikke er busbetjening. Dette system vurderes løbende, og der udarbejdes statistik på brugen af disse teletaxa'er. Endelige beslutninger om oprettelse og/eller nedlæggelse af ture påhviler Samsø Kommune, og det er meddelt Samsø Kom-

mune, at ture i teletaxa-systemet kan nedlægges næsten fra dag til dag, hvis det ønskes.

Samsø Kommune har i øvrigt ikke i forbindelse med høring om Midttrafiks arbejdsprogram, der blev godkendt på mødet i Bestyrelsen 19. august 2011, fremsendt særlige planlægningsmæssige ønsker.

Midttrafik er i gang med udbud af Samsø Kommunes busrute. Udbuddet er komplekst, fordi Samsø Kommune har ønsket et udbud med mulighed for indsættelse af busser med alternative brændstoffer i form af gasbusser eller el-busser. Samsø Kommune og Energiakademiet på Samsø har søgt midler i Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport til dækning af evt. merudgifter til buskørsel som følge af projektet. Det vides endnu ikke, om det vil blive bevilget. Midttrafik har ingen erfaringer i udbud af sådanne bustyper.

Der har været afholdt 4 møder med Samsø Kommune undervejs. Midttrafik har været tovholder i form af mødeindkaldelse, dagsorden, referat m.m. Selve udbudsmaterialet udarbejdes af Midttrafik.

Udbud med gasbusser og el-busser vil blive udformet som et sideordnet tilbud i udbuddet, da det ikke vides, om Samsø Kommune opnår tilskud fra Center for Grøn Transport. Dette har nødvendiggjort, at der er udviklet en ny model for tildeling af kontrakt, der tager højde for dette. Byderne skal give tilbud på 4 forskellige "pakker" for den samme kørsel:

- Pakke A: Dieselbusser i 2 år
- Pakke B: Gasbusser i 8 år
- Pakke C: El-busser i 8 år
- Pakke D: Dieselbusser i 5 år

Pakke B eller C vælges, hvis merudgifterne dækkes af et evt. tilskud fra Center for Grøn Transport. Er dette ikke muligt ønsker kommunen at indgå 5 års kontrakter, hvis det som minimum er 5 % billigere end 2 års kontrakter.

Udbud af el-busser er i særlig grad en udfordring. Det blev først meget sent i udbudsprocessen klart for Midttrafik, at der var søgt om midler ved Center for Grøn Transport til el-busser. Det var Midttrafiks opfattelse, at der kun var søgt midler til gasbusser. Samtidig er udbud af el-busser komplekst, fordi der er tale om en meget ny og uafprøvet teknologi, og el-busser normalt ikke kan rumme det samme antal passagerer som diesel- eller gasbusser. Derfor afhænger behovet for busser af, hvor mange pladser der konkret er i de enkelte busser, der stilles til rådighed. Dette er forsøgt løst ved i udbudsmaterialet at vedlægge passagertællinger, og bede byderne om at vurdere behovet for busser.

På grund af den særlige tildelingsmodel, har der været indhentet ekstern juridisk hjælp, for at sikre at modellen er i orden i forhold til de udbudsretlige regler.

Den særlige model for udbud har også betydet at Midttrafik har forsøgt på møder at stille med det bedst mulige hold, der dækker alle de kompetencer, der har været brug for. Det gælder miljømæssige, juridiske, planlægningsmæssige og udbudsmæssige kompetencer. Samsø Kommune har rettet kritik af dette, da man mener, at der har været for mange medarbejdere fra Midttrafik involveret. Midttrafik har taget kritikken til efterretning, og

vil i fremtidige situationer møde mindre talstærkt frem, og sikre at den/de medarbejdere, der kommer til møderne, er klædt på i forhold til alle relevante sagsområder og har den nødvendige beslutningskompetence.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-70-2-08

19. Orientering om Midttrafiks miljøtiltag

Resumé

Bestyrelsen vedtog en strategi for miljøarbejdet i Midttrafik i november 2010. På baggrund af den er flere tiltag blevet igangsat med henblik på at fremme en grønnere kollektiv trafik i Midttrafiks område.

Sagsfremstilling

Midttrafiks miljøstrategi peger på 3 væsentlige indsatsområder, som skal bidrage til udvikling af Midttrafiks rutekørsel i en miljøvenlig retning: reduktion af CO2 udslippet, brændstofforbruget og luftforureningen fra buskørsel.

Helt konkret er det besluttet, at Midttrafik skal arbejde for at:

- Give incitamenter til busselskaberne til at udvikle deres kørsel i en miljøvenlig retning.
- Anvende energieffektive busser i rutekørslen, som fx minibusser, hybridbusser og letvægtsbusser.
- Fastsætte konkrete begrænsninger for forurening fra busserne i forbindelse med udbud.
- Deltage i partnerskaber og forsøgsprojekter som skal bidrage til en grønnere profil.
- Kommunikere miljøfordelene ved at køre med kollektiv trafik, samt igangsætte miljøtiltag.

Midttrafiks administration har siden vedtagelsen af miljøstrategien arbejdet på at igangsætte og forankre miljøfremmende tiltag i forbindelse med både udbud, forsøg og partnerskaber.

Tilskyndelse til miljøvenlig adfærd hos busselskaber

Administrationen forsøger konsekvent at skabe fokus på miljøvenlig omlægning blandt busselskaberne.

Midttrafik er det eneste trafiksselskab, som har indgået incitamentskontrakter for lavere brændstofforbrug og højere euronorm med flere af sine busselskaber. Konkrete resultater af dette samarbejde kan allerede ses, da busselskaberne, som er underlagt disse incitamentskontrakter, har reduceret deres CO2 udslip med op til 10% i forhold til det tidligere år. Busselskaberne har kunnet opnå besparelsen ved bl.a. at indsætte mere brændstoføkonomiske busser, som fx letvægts- og minibusser i kørslen.

Midttrafik forsøger at skabe fokus på "best practices" på miljøområdet, ved bl.a. at tilskynde erfaringsudveksling blandt busselskaberne på Midttrafiks entreprenørmøder. Derudover har Midttrafik udgivet en brochure med miljøvenlig tilltag til busselskaberne, som belyser både de klimamæssige og økonomiske fordele ved disse tiltag.

Endelig er alle busselskaberne blevet tilbudt muligheden for, at erstatte større busser med mindre busser, såfremt passagerbehovet er dækket, og derfor er antallet af mini-busser især i Vestjylland steget.

Tiltag i forbindelse med udbud

I forbindelse med vedtagelsen af miljøstrategien har administrationen revideret Midttrafiks udbudsmateriale med henblik på at fremme fleksibilitet og nye miljøtiltag.

Kravene til udledning af luftforurenende stoffer er blevet skærpet i forhold til befolkningstætheden af byerne, der omfattes af udbuddet – dette er Midttrafiks krav, som ikke kan lempes. Derudover er kravene, der stilles til busserne, blevet mere fleksible og muliggør nu indsættelse af forskellige bustyper og størrelser, såfremt passagerbehovet er dækket. Endelig er miljø altid et punkt til drøftelse med bestillerne i forbindelse med nye udbud.

Konkrete tiltag indebærer optioner for indsættelse af hybridbusser, som for første gang blev indarbejdet i udbuddet for bybuskørsel i Skanderborg og Horsens. Incitamentskontrakter for reduktion af brændstofforbruget er også en del af disse udbud.

Derudover vægtes miljø med 7 % i den endelige tildeling ved 25. udbud (Aarhus bybusser).

Test og forsøgsprojekter

Midttrafik har tilkendegivet sin interesse i at deltage i projekter, der kan være med til at fremme miljøvenlig kørsel og samle erfaringer med nye teknologier. Eksempelvis har Midttrafik, sammen med busselskaberne Nobina og Aarhus Sporveje, testet rutekørsel med hybridbusser med henblik på at samle erfaringer vedrørende driftssikkerhed, økonomi og CO2 besparelser.

Midttrafik deltager også i en række forsøgsprojekter, som hver især kan bidrage til grønnere kollektiv trafik. Eksempelvis deltager Midttrafik i en projekt, der skal gøre det nemmere for bestillere og busselskaberne at vurdere konsekvenserne af kontraktkrav om kørsel med biodiesel. Projektet støttes af Region Midtjylland.

Midttrafik er partner i ansøgninger til finansiering af projekter fra Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport. Bl.a. skal et af projekterne levere værktøjer til evaluering af forskellige miljøtiltag. Et andet projekt skal bidrage til grøn omlægning af rutekørslen i Samsø Kommune.

Endelig samarbejder Midttrafik og Aarhus Kommune, i kraft af sin klimapartnerskabsaftale, på en EU projektansøgning som skal fremme miljøvenlig transport i kommunen, hvis man modtager den ansøgte støtte.

Midttrafik vil fortsætte med at arbejde på at nå målet om en mere miljøvenlig kollektiv trafik i regionen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-70-2-08

20. Orientering om deltagelse i Aarhus Kommunes projektansøgning under EU FP7 rammeprogram

Resumé

I forbindelse med Aarhus Kommunes mål om at blive CO2 neutral i 2030, samt med henblik på at give et løft til sine energi- og transportplaner, har Aarhus Kommune sammen med 4 andre europæiske byer søgt EU midler under "Smart City" initiativet. Midttrafik deltager som projektpartner på transportområdet og skal samarbejde med kommunen om at udvikle projektet, der skal gøre den kollektive trafik mere attraktiv og bæredygtig.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune har et mål om at blive CO2 neutral i 2030. I den anledning har kommunen, sammen med 4 andre europæiske byer, søgt midler under EU's syvende rammeprogram til udvikling af helhedsorienterede, strategiske og bæredygtige energiplaner, herunder transportplaner. Støtteordningen, som er et europæisk initiativ til at udvikle "smart cities", skal gøre det muligt at identificere, konkretisere og modne projekter, herunder at gøre projekterne "bankable" så man efterfølgende kan søge finansiering. Aarhus Kommune har ansøgt om et støttebeløb på 1 mio. euro.

Midttrafiks miljøstrategi peger på deltagelse i miljøfremmende projekter som et af indsatsområderne, der skal medvirke til at reducere de negative miljø- og klimapåvirkninger fra den kollektive trafik. Midttrafik deltager derfor i ansøgningen som partner på transportområdet. Andre danske partnere i projektet er COWI, Aarhus Universitet, Aarhus Vand og Boligforeningen Ringgården.

Projekterne på transportområdet har som formål at reducere energiforbruget til transport, og mere konkret at fremme bæredygtige transportformer som cykler og kollektiv trafik. Det skal bl.a. undersøges, hvordan barriererne for at bruge den kollektive trafik kan nedbrydes. Formålet er at udvikle projekter, som kan gøre den samlede rejse mere smidig og attraktiv både i forhold til de fysiske og informationsmæssige forhold.

Tre aspekter af rejsen med den kollektive trafik er i fokus:

- Omstigningsknudepunkter. Det handler om at udvikle planer for attraktive omstigningssteder, især i forhold til letbanen, rutebilstationen og større busstoppesteder. Modeller for at forbedre den fysiske sammenhæng mellem forskellige transportformer og funktioner i byrummet skal udvikles.
- Informationsbarrierer. Identificere tiltag, der kan nedbryde barriererne, der opstår i forbindelse med manglende information om den kollektive trafiks tilbud, der hvor brugeren er.
- Bedre rejseoplevelse. Identificere tiltag, der kan forbedre oplevelsen ved at bruge den kollektive trafik. Her tænkes på initiativer som har med service, komfort og den kollektive trafiks image at gøre.

Midttrafik og Aarhus Kommune skal også undersøge, hvordan en bæredygtig omlægning af den kollektive trafik kan ske, både i forhold til økonomi, driftssikkerhed og miljøeffekter. Derudover skal planer for reduktion af CO2 emissionerne fra den nuværende busflåde udvikles.

Bevillingerne i projektet skal dække Midttrafiks omkostninger til projektet, som forventes at bestå af administrationens arbejdstid, samt evt. eksterne analyser og udvikling af værktøjer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

21. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 4. november 2011.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Temairstik om "Flere buspassagerer - hvad skal der til?"

Magasinet Danske Kommuner udkom 17. november 2011 med et tema-indstik på 24 sider med titlen "Flere buspassagerer - hvad skal der til?". I indstikket er der artikler fra flere trafikselskaber om de tiltag, man har gjort for at få flere kunder. Midttrafik er repræsenteret med en artikel om Fly High/God Tur.

Indstikket er produceret samarbejde mellem KL, Danske Region og Trafikselskaberne i Danmark.

Norrdjurs Kommune indfører flexstur til 3 kr. pr. km.

Miljø- og teknikudvalget i Norrdjurs Kommune har på sit møde 21. november 2011 besluttet at indføre flexstur til 3 kr. pr. km pr. 1. januar 2012. Egenbetalingen for turen vil være minimum 20 kr. Norrdjurs Kommune vil selv igangsætte informationskampagne om tilbuddet.

Fra 1. januar 2012 kan kunderne i Norrdjurs Kommune og dele af Aarhus Kommune køre til 3 kr. pr. km. (min. 20 kr.). I Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Ikast-Brande, Hedensted, Randers og Favrskov kommuner kan kunderne køre flexstur for 7 kr. pr. km. (min. 35 kr.). I de øvrige kommuner - Silkeborg, Skanderborg, Holstebro, Horsens, Odder, Syddjurs, Samsø, Ringkøbing-Skjern, Herning og en del af Aarhus - kan kunderne køre flexstur for 14 kr. pr. km. (min. 70 kr.).

Kunderne i Midttrafiks område har pr. 29. november 2011 kørt 21.767 ture med flexstur i løbet af 2011. Til sammenligning kørte kunderne 14.047 ture med flexstur i hele 2010.

Økonomi og rammer

Midttrafiks præsenterer miljøprojekter for Regionsrådets Klimaudvalg

På baggrund af sine miljøtiltag og projekter, deltog Midttrafiks administration i Regionsrådets Klimaudvalg 24. november 2011. Midttrafik fremlagde sine nye initiativer til at fremme miljøvenlig kollektiv trafik, samt de væsentligste tiltag der er sket på baggrund af Midttrafiks miljøstrategi.

Derudover præsenterede INBIOM (Innovationsnetværket for biomasse) projektet 'Værktøjer til mere biobrændsel i offentlig transport', som finansieres af regionen og forventes påbegyndt i starten af december 2011. Formålet med projektet er at producere værktøjer, som skal tydeliggøre konsekvenserne ved drift af busflåder på brændstof tilsat mere biobrændstof end i standardproduktet. Midttrafiks administration fremlagde, at man for-

venter, at projektet vil bidrage til at reducere usikkerheden i forbindelse med udbuds-krav om højere biodieselblandinger ved at belyse de økonomiske og praktiske konsekvenser for både bestillere og vognmænd.

Landsdækkende Enkeltbilletsystem

Midttrafik har modtaget et forslag fra Bus & Tog Sekretariatet, om muligheder for at der fortsat kan laves lokal prisdifferentiering i det landsdækkende Enkeltbilletsystem.

Baggrunden for henvendelsen til Midttrafik er, at bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark på et møde 28. oktober 2011 drøftede Bus & Togs beslutning om den landsdækkende Enkeltbillet.

Bestyrelsen besluttede på mødet "at anmode de øvrige parter i Bus & Tog samarbejdet om at finde en løsning, hvor det er muligt at prisdifferentiere i eget takstområde samt indføre lokale rabatmuligheder (delvis billet)".

Konceptet i det landsdækkende Enkeltbilletsystem er i hovedtræk, at der anvendes to billettyper, Hel og Delvis:

- Hel anvendes til en voksen
- Delvis til barn, hund, tillæg til enkeltbillet og (cykel). Navnet Delvis benyttes for ikke at være bundet af en pris på 50% af Hel.

Udgangspunktet er, at alle øvrige, nuværende billetformer: klippekort, månedskort, UNG-billet, pensionistbillet osv. osv., skal håndteres på Rejsekort.

Der aftales takstrækker for hhv. Hel og Delvis billetter. En rejse på 5, 15 eller 25 zoner koster altså det samme alle steder i landet.

Enkeltbilletten er inddelt i to kategorier:

- Korte, udstedes fra en afrejsezone og gyldige 2-9 zoner i luftlinje fra afrejsezo-
- nen.
- Lange, udstedes fra en afrejsezone og til en bestemmelseszone længere væk end 9 zoner.

Bus & Tog Styregruppen aftaler en landsdækkende takstrække. I tabellen er vist det nuværende forslag til takster fra 2013, sammenlignet med takster i Midttrafik Øst, Syd og Midt fra 2012.

Zoner	Takster Midttrafik Øst, Syd, Midt 2012	Landsdækkende forslag 2013	Ændring 2012-2013
2	20	24	20,0 %
3	27	35	29,6 %
4	34	45	32,4 %
5	41	55	34,1 %
6	48	64	33,3 %
7	54	73	35,2 %
8	60	82	36,7 %
9	66	90	36,4 %

Administrationen har svaret Bus & Tog Sekretariatet, at forslaget ikke imødekommer bestyrelsesmedlemmernes ønske om dels at kunne fastsætte taksterne i eget takstområde (bevare takstkompetencen) og dels beholde muligheden for at kunne lave lokale rabatter eller tiltag, som måtte være politisk ønskelige.

Administrationen har endvidere svaret, at i Midttrafik er hovedparten af rejserne bybusrejser, og det vil være endog meget svært at forklare disse kunder, at de fremover skal betale 24,- kr. mod nu 20,- kr., af hensyn til en landsdækkende Enkeltbillet. Herudover har Midttrafik erfaringer fra fx Viborg med kontantbilletter til 10,- kr., fordi man der ønsker at bruge prisen til at fremme den kollektive trafik.

Endeligt er det et principielt problem, at takstkompetencen overgår fra politisk valgte bestyrelser til embedsmænd, uden at det er besluttet politisk.

Ændring af taxiloven

Taxiloven blev ændret i juni 2011, hvorved bl.a. udstedelse af EP-tilladelser blev begrænset til taxivognmænd. Regeringen har 29. november 2011 offentliggjort sit lovprogram for resten af folketingsåret. Der vil blive fremsat et lovforslag om, at udvide kredsen af virksomheder, der kan byde på kørselsopgaver for trafikelskaber, således at det ikke kun er taxivognmænd, der kan byde. Loven forventes fremsat til behandling i første halvdel af januar 2012.

Trafikudvalget svarer på Midttrafiks invitation

- ./. Bestyrelsen for Midttrafik sendte umiddelbart efter valget til Folketinget 15. september 2011 en invitation til det valgte Trafikudvalg med henblik på, at Transportudvalget skulle komme på besøg hos Midttrafik for at høre om Midttrafiks opgaver og udfordringer. Der vedlægges svar fra Trafikudvalget på Midttrafiks invitation. Trafikudvalget vil samle op på alle indkomne invitationer og tilrettelægge studieture til flere værter i samme geografisk område.

Arbejdstilsynets besøg 7. november 2011

- ./. Arbejdstilsynet var 7. november 2011 på opfølgende besøg i forhold til de arbejdsmiljømæssige problemer i Billetkontrollen i forbindelse med mistanke om mobning mellem kolleger eller mellem medarbejdere og ledelse. Arbejdstilsynet kunne gennem interviews ved besøget ikke sandsynliggøre, at der finder mobning sted. Sygefraværet er i positiv udvikling. Arbejdstilsynet betragter derfor sin rolle i sagen som afsluttet. Arbejdstilsynets besøgsrapport efter besøget 7. november 2011 vedlægges.

Nyt medlem af Repræsentantskabet fra Viborg Kommune

Viborg Kommune har 29. november 2011 meddelt Midttrafik, at Johannes Vesterby er udpeget som ny formand for Teknisk Udvalg i stedet for Søren Gytz Olesen. Viborg Kommune meddeler i den forbindelse, at Søren Gytz Olesen udtræder af Repræsentantskabet for Midttrafik. I stedet indtræder Johannes Vesterby. Søren Gytz Olesen er ikke medlem af Bestyrelsen for Midttrafik eller personlig suppleant for et medlem af Bestyrelsen, hvorfor udpegningen ikke giver anledning til ændret konstituering i Repræsentantskabet.

Seminar for bestyrelsesmedlemmer i de danske Trafikelskaber

Trafikelskaberne i Danmark har 30. november 2011 meddelt, at seminaret for bestyrelsesmedlemmerne i de danske trafikelskaber vil blive afholdt fra ca. kl. 12.00 2. maj

2012 til ca. kl. 16.00 3. maj 2012. Det er endnu ikke besluttet, hvor seminaret vil blive afholdt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- svar fra Trafikudvalget på Midttrafiks invitation
- Arbejdstilsynets besøgsrapport efter besøget 7. november 2011

1-00-1-11

22. Eventuelt