



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
27. januar 2012 kl. 09.00
ved Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Temadrøftelse om Busselskabet Aarhus Sporveje	1
2	Aftale om tillæg for kørsel på regionale ruter inden for Ringvejen i Aarhus	2
3	Revision af budget 2012 for busudgifter, handicapkørsel, KAN-kørsel, Trafikselskabet samt Letbanen	4
4	Konkrete tiltag i forlængelse af workshopen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder	6
5	Evaluering af erfaringer med anvendelse af minibusser i Hernings bybusnet	7
6	Orientering om passagerindtægter december 2011	9
7	Orientering om køreplanlægningsprojekt i Ringkøbing-Skjern Kommune	11
8	Orientering om køreplanlægningsprojekt i og omkring Viborg	13
9	Orientering om omlægninger som følge af vejarbejde på Kystvejen i Aarhus	15
10	Orientering om evaluering af forsøg med at uddelegere køreplankompetence til busselskab	17
11	Orientering om den miljømæssige udvikling af Midttrafiks buspark	19
12	Orientering om Landsdækkende Enkeltbilletsystem	21
13	Orientering om ændring af lov om jernbane	23
14	Orientering om FlexDanmarks opgaver	24
15	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	26
16	Eventuelt	29

1-00-5-10

1. Temadrøftelse om Busselskabet Aarhus Sporveje

Resumé

Busselskabet Aarhus Sporveje er et selvstændigt forretningsområde under Midttrafik. Bestyrelsen orienteres om Busselskabets virksomhed og udfordringer.

Sagsfremstilling

Busselskabet Aarhus Sporveje er entreprenørdelen af det tidligere Århus Sporveje i Aarhus Kommune. Busselskabet blev overført til Midttrafik som et selvstændigt forretningsområde ved strukturreformen pr. 1. januar 2007.

Busselskabet finansieres udelukkende af Århus Kommune via indgåede kontrakter, og der er etableret et administrativt driftsråd, der bl.a. sikrer Århus Kommune indsigt i Busselskabets økonomi og løbende følger den forventede effektivisering. Busselskabet er en del af Midttrafik og dermed også ansvarsområde for Bestyrelsen for Midttrafik.

./.. Direktøren for Busselskabet Aarhus Sporveje, Torben Høyer, deltager i temadrøftelsen, hvor han vil uddybe sit notat "Fra kommunalt monopol til konkurrencedygtigt selskab", der vedlægges.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter Busselskabet Aarhus Sporveje.

Bilag

- notat "Fra kommunalt monopol til konkurrencedygtigt selskab"

1-23-4-202-24-10

2. Aftale om tillæg for kørsel på regionale ruter inden for Ringvejen i Aarhus

Resumé

3F og Dansk Industri/AKT har indgået en aftale om et tillæg til chaufførerne på de regionale busruter for kørsel inden for Ringvejen i Aarhus. Tillægget er på 18,31 kr. pr. køreplantime, svarende til 22,44 kr. inklusive bidrag til ferie og pension. Begrundelsen er, at kørslen på de inderste dele af de regionale ruter til/fra Aarhus er blevet mere bybuslignende efter de ændringer, der blev gennemført ved trafikoplægningen i Aarhus i august 2011. Aftalen vil få virkning fra 1. januar 2012, såfremt Midttrafik accepterer at yde kompensation til de berørte busselskaber for tillægget og administrationen heraf. På årsbasis vil det medføre en merudgift på ca. 1,6 mio. kr. for Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

De overenskomstansatte chauffører ved Busselskabet Aarhus Sporveje er omfattet af en særlig overenskomst mellem 3F og KL. For chaufførerne ved andre busselskaber uden for hovedstadsområdet gælder Landsoverenskomsten mellem 3F og AKT. Landsoverenskomsten gælder også for chaufførerne på de regionale busruter til/fra Aarhus.

KL-overenskomsten er dyrere end Landsoverenskomsten. Det gælder med hensyn til såvel løn- og pensionsvilkår som arbejdstidsregler og andre bestemmelser. I alt er KL-overenskomsten ca. 18 % dyrere end Landsoverenskomsten.

Efter trafikoplægningen i Aarhus i august 2011 er kørslen på de inderste strækninger af de regionale ruter blevet mere bybuslignende. Derfor har 3F stillet krav om, at chaufførerne på disse strækninger får et tillæg, der svarer til de anførte ca. 18 %.

Det er blevet tilkendegivet, at Midttrafik ikke ville blande sig i et sådant overenskomstspørgsmål – men måtte overlade det til overenskomstparterne at finde en løsning.

3F og Dansk Industri har 15. december 2011 forhandlet sig frem til en løsning, hvorefter der med virkning fra 1. januar 2012 ydes et tillæg på 18 % af grundlønnen, svarende til 22,44 kr., pr. køreplantime på de regionale busruter inden for Ringvejen i Aarhus. Parterne forudsætter, at Midttrafik yder kompensation til de berørte busselskaber for tillægget og for administrationen heraf.

Kompensationen til de berørte busselskaber kan tilrettelægges således, at Midttrafik hver måned foretager en opgørelse af de relevante køreplantimer og afregner disse med tillægget på 22,44 kr. Efter aftale med Dansk Industri ydes der herudover et omkostnings- og administrationstillæg på 8,5 %. I alt 24,35 kr. pr. køreplantime.

De årlige merudgifter for Midttrafik vil blive ca. 1,6 mio. kr. Det svarer til ca. 0,9 % af den samlede årlige kontraktbetaling på disse ruter, som finansieres af Region Midtjylland.

Aftalen vil sikre, at kørslen på ruterne fremover kan planlægges alene ud fra kundernes behov, for eksempel med hensyn til stoppestedsmønster.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik anerkender aftalen mellem 3F og Dansk Industri om, at der fra 1. januar 2012 ydes et tillæg til chaufførerne på de regionale busruter for kørsel inden for Ringvejen i Aarhus,
- at** kompensationen til de berørte busselskaber administreres således, at Midttrafik hver måned foretager en opgørelse af de relevante køreplantimer og afregner disse med det aftalte tillæg pr. køreplantime; samtidig betaler Midttrafik et med Dansk Industri aftalt omkostnings- og administrationstillæg til de berørte busselskaber.

1-21-2-10

3. Revision af budget 2012 for busudgifter, handicapkørsel, KAN-kørsel, Trafikselskabet samt Letbanen

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til revideret budget for 2012 for busudgifter, handicapkørsel, KAN-kørsel, Trafikselskabet samt Letbanen.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der kan opstå behov for revision af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommunerne og regionen.

./ I det vedlagte forslag til revideret budget 2012 er der indarbejdet konkrete ændringer, som har betydning for busdriften, handicapkørsel, KAN-kørsel, Letbanen samt Trafikselskabet.

Der forventes tillige at komme ændringer i budgettet for togdriften, men budgettet kan ikke revideres på nuværende tidspunkt, da der er usikkerhed om, hvornår den planlagte samdrift mellem Grenaa-banen og Odderbanen igangsættes. Det betyder, at der først kan forventes et revideret budget senere på året, når der er truffet endelig beslutning om samdriften. En eventuel ændring vedrører udelukkende Region Midtjylland.

Midttrafik har 18. januar 2012 sendt en oversigt over ændringer i det reviderede budget 2012 til hver enkelt bestiller.

Det oprindelige udgiftsbudget for busudgifter på 1.416,6 mio. kr. er sænket med 9,2 mio. kr. Ændringerne vedrører 9 bestillere og er beskrevet i vedlagte notat. Der er ingen ændringer til indtægter og regionale tilskud.

Det oprindelige udgiftsbudget for handicapkørsel på 51,4 mio. kr. er sænket med 2,7 mio. kr. for Aarhus Kommune grundet forventninger om et lavere antal ture som en konsekvens af takstharmoniseringen med højere takster og ændrede visiteringsregler. Indtægterne er hævet 0,4 mio. kr. for kommunen.

Det oprindelige udgiftsbudget for KAN-kørsel på 189,6 mio. kr. er hævet med i alt 185,9 mio. kr. Hovedparten af ændringen skyldes, at Midttrafik fra foråret 2012 varetager afregning af handicapkørsel for Fynbus og siddende patientbefordring for Sydtrafik.

I det oprindelige budget for Trafikselskabet på 131,8 mio. kr. er den ajourførte fordelingsnøgle for udgifter til rutebilstationer, som Bestyrelsen vedtog på sit møde 4. november 2011 indarbejdet. Herudover har ændringer i køreplantimetallet for busdrift og ændringer i antallet af ture for handicapkørslen ført til omfordelinger mellem bestillerne.

Udgifterne til Letbanens Etape 1 (anlæg) er efter aftale med de berørte parter ændret som følge af en udskillelse til et anlægsselskab medio 2012.

Direktøren indstiller,

- at** det reviderede budgetforslag for 2012 for busudgifter, handicapkørsel, KAN-kørsel, Trafikselskabet samt Letbane godkendes.
- at** revideret budget for togdrift forelægges for Bestyrelsen, når der foreligger en aftale om samdrift.

Bilag

- forslag til revideret budget 2012

1-34-75-3-1-11

4. Konkrete tiltag i forlængelse af workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

Resumé

På workshoppen om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder 21. november 2011 fremkom der er en lang række forslag til forbedring af den kollektive trafik i landområder. En rapport med forslag til indsatsområder blev godkendt af Bestyrelsen 9. december 2011.

På baggrund af rapporten foreslår administrationen, at der igangsættes 6 konkrete initiativer, som alle er udsprunget af drøftelserne på workshoppen.

Sagsfremstilling

På baggrund af drøftelserne på workshoppen foreslås følgende tiltag

- Mulighed for flextur på Djursland, hvor der dels undersøges mulighed for at nedsætte taksten i Syddjurs Kommune (evt. kun til nærmeste større by) samt mulighed for at kunne køre over kommunegrænsen mellem Syddjurs og Norddjurs kommuner til lav takst.
- Et projekt om kollektiv trafik i landområderne i Holstebro, Lemvig og Struer kommuner samt evt. andre kommuner, hvor der ses på de samlede behov for kollektiv trafik på tværs af kommunegrænserne.
- Et forslag om at hjælpe kommunerne med at lave bedre stoppesteder, hvor Midttrafik laver en manual for "det gode stoppested", så kommunerne kan tage udgangspunkt i dette.
- Et forslag om at forbedre høringerne ved køreplanændringer, således at Midttrafik tager direkte kontakt til fx uddannelsesinstitutioner, når der er høring af køreplaner i institutionens område.
- Et forslag om at forbedre koordineringen mellem bus og tog – uden at det rammer elever til uddannelsessteder.
- Indretning af "lektiebus" for at tilgodese elever i ungdomsuddannelses mulighed for at bruge tiden i bussen aktivt ved fx at have internet, arbejdspladser og stillezoner i bussen.

./. De seks forslag er uddybet i vedlagte notat om konkrete tiltag i forlængelse af workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Direktøren indstiller,

at administrationens forslag til initiativer i forlængelse af workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder iværksættes.

Bilag

- notat om konkrete tiltag i forlængelse af workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

1-34-70-2-08

5. Evaluering af erfaringer med anvendelse af minibusser i Hernings bybusnet

Resumé

Bybuskontrakten i Herning er en af de første i Midttrafik med indbyggede økonomiske incitamenter til at reducere de negative miljø- og klimapåvirkninger fra kørslen. Som led i forsøget på at reducere brændstofforbruget, er fire minibusser indsat på afgangene med færre kunder. Anvendelsen af de brændstoføkonomiske minibusser samt igangsættelsen af andre miljøtiltag har medført en reduktion af CO₂ udslippet fra bybuskørslen på 10 % blot et år efter ikrafttrædelsen af den nye kontrakt.

Sagsfremstilling

I juni 2010 trådte den nye kontrakt for bybuskørsel i Herning i kraft, som en af de første bybuskontrakter med indbyggede incitamenter til brændstoffbesparelser og miljøhensyn. Formålet med incitamentskontrakten er at reducere de negative klima- og miljøpåvirkninger fra den kollektive trafik og bidrage til Herning Kommunes miljømål i forhold til sin udnævnelse som Green City.

Et samarbejde mellem Midttrafik, busselskabet Arriva og Herning Kommune resulterede i indsættelsen af almindelige minibusser i bybusnettet, som første forsøg af sin art i Midttrafik. Minibusserne kører på flere "tynde" afgangene om aftenen og i weekenderne i stedet for de store standardbusser.

Da bussernes kapacitetsudnyttelse er meget forskelligt fordelt over døgnet og ugen, er det tit muligt at anvende busser med forskellige størrelser, af økonomiske og miljømæssige hensyn. Normalt er det dyrt at anskaffe busser, som kun bruges i mindre omfang, og derfor er denne praksis ikke almindelig i den kollektive trafik, især hvis det gælder standardbusser, som udgør en stor investering (en standardbus koster ca. 1,5 mio. kr. ekskl. moms). Minibusser (af typen, der udfører flexkørsel), er væsentligt billigere i indkøb, og kan anvendes til andre formål i perioderne, hvor de ikke anvendes til rutekørsel. I Herning erstatter de fire minibusser ikke standardbusser, og de er derfor indsat som ekstra/reservebusser. I dagtimerne bruges de til handikapkørsel, mens de anvendes på nogle bybuslinjer fra kl. 17 til kl. 22, samt hele lørdagen og søndagen.

Den største fordel med minibusserne er, at de er meget brændstoføkonomiske, da de kører mere end 3 gange så langt på literen som standardbusserne, og dermed udleder mindre end 1/3 del af standardbussers CO₂ udslip. Til sammenligning sparer en hybridbus mellem 15 % og 35 % af CO₂ udslippet.

Minibusserne udleder derudover mindre luftforurenende stoffer og påvirker dermed det lokale miljø mindre. Endelig forekommer der meget mindre vejslid fra minibussernes kørsel, da de vejer næsten 3 gange mindre end standardbusser.

Af åbenlyse grunde lever minibusserne ikke op til Midttrafiks krav til standardbussers indretning og kapacitet. Til forskel for standardbusserne som har 32 siddepladser og plads til 2 barnevogne eller kørestole, er minibusserne indrettet med kun 13 siddeplad-

ser og kan medtage en barnevogn, men ikke en kørestol. Denne begrænsede kapacitet betyder, at busselskabet skal holde sig konstant orienteret om begivenheder i byen, som vil medføre en større belastning af bybusnettet. Det er busselskabets ansvar at tilkalde en taxi, hvis der er kunder, som ikke kan komme med, og dette forekommer 1-2 gange om ugen.

Minibusserne har ikke et lavt gulv, til forskel for bybusserne, hvilket gør det sværere for gangbesværede at stige ind. Chaufførerne er forpligtet til at hjælpe kunderne med ind- og udstigning hvis nødvendigt.

Derudover er minibusserne ikke malet i Midttrafiks bybusfarver, hvilket kan betyde, at nye kunder ikke genkender dem som en del af bybusparken.

På trods af bekymringer om pladsmangel er der både billetteringsudstyr og klippekortautomat i minibusserne, samt en mindre elektronisk skilt i bussens forrude. I løbet af det første 1½ år har Midttrafiks kundeservice ikke modtaget kundeklager vedrørende minibusserne.

I forbindelse med ikrafttrædelsen af incitamentsaftalen, har vognmanden også indsat to nye letvægtsbusser på servicelinjerne, som bruger op mod 40 % mindre brændstof end de andre bybusser. Derudover er der blevet sat stor fokus på miljøvenlig kørsel blandt chaufførerne, som i dag kan følge deres kørsel vha. specielt udstyr i alle busserne.

I løbet af 2011 er dieselforbruget blevet reduceret med ca. 50.000 liter i forhold til den tidligere kontrakt. Dette svarer til en reduktion af CO₂ udslippet med ca. 130 tons om året, eller ca. 10 % af det samlede CO₂ udslip fra bybusnettet. Knap 90 % af denne reduktion skyldes indsættelsen af minibusserne. Busselskabet har modtaget knap 765.000 kr. i bonus for brændstofbesparelse i løbet af 2011.

Helt generelt bidrager anvendelsen af minibusser i den kollektive trafik til mindre CO₂ udslip og luftforurening, hvilket understøtter Midttrafiks miljøstrategi og strategiplan. Derudover er der generelt positive erfaringer med minibusserne i forhold til både kunder, busselskabet og chauffører, og der ikke har været nogen driftsmæssige problemer i forbindelse med kørslen med minibusser.

Samtidig kræver anvendelse af minibusser flere administrative ressourcer fra busselskabets og Midttrafiks side, da der konstant skal følges op på kundebehovet. I den forbindelse er det mest oplagt at anvende minibusser i et partnerskabs regi, hvor der allerede er lagt op til tæt samarbejde. Derudover er det afgørende, at sådan et tiltag synliggøres for kunderne. Dette kan gøres vha. maling, miljøreklamer, kampagner, brochurer, m.fl.

Midttrafik vil arbejde for anvendelse af minibusser på flere ruter og afgang, hvor kundebehovet tillader det, og det er økonomisk fordelagtigt. Da det kræver flere ressourcer i forhold til planlægning, driftsopfølgning og markedsføring, anbefales det at udvælge et begrænset antal busselskaber eller områder, til opstart af et mere omfattende forsøg med minibusser i rutekørslen. Midttrafik vil inddrage relevante bestillere i opgaven.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

at der arbejdes for indsættelsen af minibusser på relevante ruter.

1-22-1-11

6. Orientering om passagerindtægter december 2011

Resumé

Busselskabernes indtægter i december 2011 viser et fald på 18,5 % i forhold til samme måned sidste år. Akkumuleret for 2011 ligger busselskabernes indtægter 3,6 % under 2010.

Sammenligningen er foretaget på baggrund af busselskabernes indberettede oplysninger. Der mangler endnu indberetninger fra enkelte busselskaber og administrationen har lavet et skøn for disse.

Sammenligningen omfatter ikke samtlige Midttrafiks passagerindtægter samt skolekort, HyperCard m.m. De endelige passagerindtægter og regnskabstal for 2011 forventes at foreligge til bestyrelsesmødet 2. marts 2012.

Sagsfremstilling

Administrationens sammenligning af busselskabernes indtægter i november og december viser et stort fald i forhold til samme måned i 2010. Sammenligningen baseres på busselskabernes indberetninger. I tabellen er vist indtægtsudviklingen i forhold til 2010, dels månedsvis og dels akkumuleret for året.

	<i>Ændring året før</i>	<i>Akkumuleret ændring</i>
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	-5,8 %	-1,1 %
November	-12,4 %	-2,1 %
December	-18,5 %	-3,6 %

November og december viser et stort fald i indtægterne. Det kan bl.a. forklares ved, at vejret i begge måneder har været mildt, og at begge måneder i 2010 var præget af vintervejre.

Reduceret kørselsomfang og omlægninger af ruter fra køreplansskiftet juni 2011 har betydet, at der som forventet er færre indtægter i 2011 end i 2010.

Fra august måned er der ændret omfattende i bybusnettet i Aarhus. Administrationen har lavet en sammenligning af passagerindtægter i perioden august-december 2011 med året før.

<i>Passagerindtægter Aarhus</i>	<i>aug-dec 2010</i>	<i>aug-dec 2011</i>	<i>Ændring</i>
Kontantbilletter	17.773.884	15.364.245	-13,6 %
klippekort	49.456.625	46.912.113	-5,1 %
Periodekort	34.812.819	34.370.915	-1,3 %
Total	102.043.328	96.647.273	-5,3 %
Køreplantimer	248.420	230.657	-7,2 %
"Beregnet" indtægt pr. køreplantime	411	419	2,0 %

Som forventet er der en tilbagegang i passagerindtægterne i forhold til sidste år. Omlægningen af bybusnettet og reduktionen i kørselsomfanget har haft betydning for indtægtsudviklingen. Vintervejret i både november og december 2010 sammenlignet med 2011, har også betydning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-213-8-10

7. Orientering om køreplanlægningsprojekt i Ringkøbing-Skjern Kommune

Resumé

Som en del af Midttrafiks arbejdsprogram for 2011-2012 er der sammen med Ringkøbing-Skjern Kommune igangsat et planlægningsprojekt. Administrationen orienterer her nærmere om formål og status for projektet.

Sagsfremstilling

Sammen med Ringkøbing-Skjern Kommune har Midttrafik gennemgået den kollektive trafik i kommunen.

Formålet med projektet er at effektivisere det eksisterende system. Det er således ønsket at sikre Ringkøbing-Skjern Kommune en bedre kollektiv trafik, uden at det medfører merudgifter, og meget gerne frigøre midler, der kan anvendes, så kommunen kan tilbyde flexitur i kommunen til nedsat pris.

Mere konkret arbejdes der bl.a. på at sikre en bedre busudnyttelse, så der skal færre busser til at gennemføre kørslen. Det må antages at sikre bedre priser ved det kommende udbud, da busselskaberne kan gennemføre kørslen mere rationelt. I alt forventes der sparet 6 busser i Ringkøbing-Skjern Kommune på lokalruter og rabatruter i forhold til det nuværende antal.

Samtidig arbejdes der med forskellige normer for omfanget af buskørsel. På lokalruter arbejdes der med en model med 2 kørsler om morgenen – og 3-4 kørsler om eftermiddagen til og fra Ringkøbing, Skjern og Tarm. Det skal bemærkes, at kørslen i høj grad er tilpasset behov hos skoleelever og uddannelsessøgende.

På rabatruter arbejdes der med en model med 1 indkørsel om morgenen – og minimum 3 hjemkørsler om eftermiddagen.

Samtidig arbejdes der i projektet på at få uddannelsessteder, folkeskoler og friskoler til – om nødvendigt – at ændre på ringetiderne, så der sikres den mest mulige effektive kollektive trafikbetjening af skolerne. Det har bl.a. været en udfordring, at ungdomsuddannelser i Ringkøbing har haft forskellige ringetider. Det er medvirkende til at gøre kørsel dyrere, og medfører uhensigtsmæssig ventetid for nogle elever i dag.

Som omtalt forventes der med ændringerne opnået en reduktion i antallet af kontraktbusser og køreplantimer. Der forventes at kunne opnås en besparelse i størrelsesorden 2,4 mio. kr. pr. år. En del af dette beløb forventes øremærket til, at Ringkøbing-Skjern Kommune kan tilbyde flexitur til nedsat pris (3 kr. pr. km) fra sommeren 2012.

Kørslen i Ringkøbing-Skjern er i udbud nu, så de endelige økonomiske konsekvenser af forslagene er endnu ikke kendt, men vil afhænge af de modtagne tilbud. Afgørelse af udbuddet forventes forelagt Bestyrelsen 23. marts 2012.

De nye køreplaner indgår i Midttrafiks normale høring, som foregår i perioden 16. januar til 29. januar.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-211-1-10

8. Orientering om køreplanlægningsprojekt i og omkring Viborg

Resumé

Administrationen orienterer om køreplanlægningsprojekt i og omkring Viborg.

Sagsfremstilling

Viborg Kommune ønskede en analyse af det nuværende bybussystem, med henblik på etablering af nyt moderne bybussystem, der kunne danne grundlag for et udbud. Viborg Kommune bestilte et forslag til den kollektive trafik hos et konsulentfirma i forbindelse med kommunens trafikplan for midtbyen.

Udgangspunktet for firmaet var Viborg Kommunes 6 overordnede formål for den kollektive trafik, som blev vedtaget i november 2009:

1. Geografisk dækning
Viborg by vil fortsat udvikle sig, og nye bolig- og erhvervsområder vil komme til. Det nye system skal derfor kunne dække et større geografisk område. Det skal ske gennem dels udretning af linjer og dermed hurtigere forløb og dels større om-løb på linjerne. Herudover skal det søges at integrere betjening med lokale og regionale linjer, hvor det er muligt.
2. Letopfatteligt system
For at tiltrække kunder til den kollektive trafik er det vigtigt, at de nemt kan forstå, hvordan de kan bruge bussen. Derfor skal der skabes et letforståeligt og brugbart system. Linjeføringer og køreplaner skal derfor være simple og ensartede - uanset om det er dagtimer, aften eller weekend. Afvigende ruteforløb på enkelte afgangse bøger principielt undgås, men der kan være enkelttilfælde, hvor det alligevel kan anvendes for at mindske driftsomkostningerne eller for at betjene en institution i forbindelse med start eller sluttidspunkt for institutionens brugere.
3. Høj frekvens
For kunder er det vigtigt, at man hyppigt kan komme med en bybus. Høj frekvens giver større fleksibilitet for kunderne og gør dermed bussystemet mere konkurrencedygtigt over for andre trafikformer.
4. Kortere rejsetider
For kunder er det vigtigt, at man kan komme hurtigt frem til sit formål. Derfor skal linjerne i systemet køre så direkte som muligt, så de fleste kunder får mere direkte betjening til de vigtigste funktioner.
5. Færre buskift (dobbeltradiale linjer)
Det skal være nemt at rejse med bybus i Viborg, og det skal ske med så få buskift som muligt. Et buskift opfattes negativt af kunder. Derfor skal bybuslinjerne

bindes sammen på tværs af bybusterminalen, så det er tydeligt for kunden, at man kan rejse på tværs af Viborg uden at skulle skifte bus. Sammenbindingen bør ske ud fra kendskab til pendlingen i Viborg, men naturligvis må driftsøkonomiske overvejelser også med i vurderingerne.

6. Gode korrespondancemuligheder

Der skal dannes et korrespondancesystem i Viborg, hvor bybusserne mødes på bybusterminalen i faste tidsrum, hvor der er gode muligheder for at skifte mellem bybusser.

Midttrafik har efterfølgende i samarbejde med Viborg Kommune arbejdet med at omsætte forslaget til et nyt bybussystem.

Det nye bybussystem er løbende blevet diskuteret med busselskab og chauffører, således at flest mulige input er kommet i betragtning forud for fastlæggelsen af det nye linjenet.

Det nye bybussystem er foreløbigt vedtaget på udvalgsmødet 2. november 2011, hvorefter Midttrafik har forestået et udbud af kørslen. Dato for tilbudsgivning er 9. februar 2012.

Det er aftalt mellem Viborg Kommune og Midttrafik, at det nye bybussystem skal træde i kraft mandag 13. august 2012 hvorfor vinderen af udbuddet i perioden 1. juli – 12. august 2012 skal køre efter det eksisterende bybussystems sommerkøreplan.

Det nye bybussystem sendes i høring i uge 3 og 4, hvorefter høringssvarene behandles, og et endeligt rutenet indstilles til vedtagelse hos Teknisk udvalg i Viborg Kommune 7. marts 2012.

Viborg Kommune opprioriterer med dette forslag den kollektive trafik ved at udvide kørselen. Fremover vil der være 12 og ikke 11 bybusser i drift - hvilket sikrer 10 minutters og 20 minutters drift ved byens større destinationer.

Det nye bybussystem giver borgerne i Viborg et nyt forenklet linjenet med dobbelt radiale, således at behovet for skift reduceres. Linjeføringerne fastholdes henover døgnets timer og kørslen ensartes, bl.a. med faste minuttal og kørsel på alle linjer i hele driftsperioden. Rejsende vil kunne benytte samme linje ud og hjem, da linjerne følger samme rute frem og tilbage fra terminalen på Trappetorvet. Forbindelsen til regionale og lokale ruter forøges, da alle bybuslinjer kører via Rutebilstationen og Banegården - alt sammen bidrager til et mere letforståeligt system til fordel for kunderne.

Bybussystemet er koordineret med næroplandsruterne i Viborg, således at forstæderne Tapdrup, Bruunshåb, Hald Ege og Løgstrup knyttes tættere på Viborg gennem flere afgange og udvidet driftsperiode helt til kl. 22 på hverdage.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-23-07

9. Orientering om omlægninger som følge af vejarbejde på Kystvejen i Aarhus

Resumé

Til efteråret iværksætter Aarhus Kommune et større vejarbejde på Kystvejen og Skolebakken i Aarhus. Vejarbejdet har sammenhæng med etablering af Letbane og udvikling af havnearealer og medfører, at de nuværende 4 kørebaner indskrænkes til 2.

Vejarbejdet har lang varighed – ca. 2 år – og påvirker en række busruter på strækningen.

Administrationen orienterer om arbejdet med at organisere buskørslen i forbindelse med vejarbejdet, med baggrund i en løsning der tilgodeser bestillernes økonomi samt minimerer gener for kunder, busselskaber og chauffører.

Sagsfremstilling

Vejarbejdet iværksættes i forbindelse med ikrafttræden af bybussernes helårskøreplan 13. august 2012. Det er såvel Aarhus Kommunes som Midttrafiks vurdering, at vejarbejdet har en længde og en karakter, der gør det nødvendigt at ændre køreplaner – både hvad angår køretider og hvad angår ruteforløb gennem Midtbyen i Aarhus. Både Aarhus Kommune og Midttrafik vurderer, at det vil være u hensigtsmæssigt at fortsætte med buskørsel på vejarbejdsstrækningen. Dels vil køretiden forøges – og dels må det antages at de trafikale forhold vil betyde, at der bliver stor usikkerhed om hvor lang tid, det tager at passere strækningen med mange forsinkelser til følge.

Det er Midttrafiks opfattelse, at de nødvendige ruteomlægninger bør ske på en måde, så konsekvenserne for bestillernes økonomi begrænses, samt at gener for kunder, busselskaber og chauffører minimeres.

Strækningen på Kystvejen/Skolebakken betjenes i dag af 3 bybusruter og 12 regionalruter.

- ./.
- Aarhus Kommune har allerede truffet beslutning om omlægning af de 3 bybusruter, så de i stedet for at køre via Kystvejen/Skolebakken benytter Busgaden gennem Aarhus. Der vedlægges kort over Aarhus Centrum med busgaden angivet.

Midttrafik har overfor Aarhus Kommune fremsat ønske om at også regionalruter i videst muligt omfang kører igennem Busgaden. Det vil minimere merudgifter til ekstra kørsel for Region Midtjylland og efter Midttrafiks opfattelse give de bedste forhold for kunder, busselskaber og chauffører – om end alle løsninger vil være til ulempe. Midttrafik har drøftet forslaget med de busselskaber, der varetager den regionale busdrift, og disse er enige i Midttrafiks vurdering.

Aarhus Kommune har administrativt afvist dette ønske, med henvisning til, at man vurderer, at der ikke er kapacitet til at køre regionalbusser gennem busgaden. Dette begrundes bl.a. med, at der i regionalbusserne foretages chaufførbillettering.

Midttrafik har på den baggrund i samarbejde med Aarhus Kommune udarbejdet et forslag der overordnet medfører følgende:

- At de fleste regionalbusser til Djursland får endestation i bunden af Nørrebrogade – enten ved Nørreport eller på Havnearealet. Årsagen er, at disse ruter har mange korrespondancer på Djursland, som ikke vil kunne overholdes hvis ruterne fortsat skal køre til Rutebilstationen. Ulempen ved forslaget vil være, at nogle kunder får behov for et skifte for at komme helt ind til Aarhus Centrum. Dette skifte kan med fordel foretages ved Aarhus Kommunehospital, hvor der er forbindelse til A-busser, flere bybusser samt regionalrute 100 og 200.
- At mulighederne for at lade X-bussen 918X Aarhus–Randers køre igennem Busgaden undersøges nøjere. 918X opgraderes til sommer, og det forventes at den vil blive mere attraktiv for flere kunder. Det er derfor en nødvendig forudsætning, at køreplanen er meget troværdig. Samtidig har ruten ikke stoppesteder på strækningen gennem Busgaden, så problemer med billettering undgås.
- Øvrige regionalruter - herunder rute 100 Odder–Hornslet og rute 200 Skanderborg–Hinnerup -, kører som udgangspunkt via strækningen Nørre Alle / Vester Alle. Aarhus Kommune har tilkendegivet, at man vil gøre, hvad der er praktisk muligt for at sikre en så god fremkommelighed for busserne som muligt. Evt. vil enkelte ruter efter nærmere analyse køre ad andre veje. Det kan være via Kystvejen – på trods af vejarbejdet – eller fx Langelandsgade eller Viborgvej til Ringgaden.

Omlægningerne vil betyde, at en række regionalruter skal have mere køretid. Omfanget er vanskeligt at fastslå, da trafikken på de omtalte strækningen må forventes at stige, på grund af vejarbejdet på Kystvejen. På baggrund af de nuværende forudsætninger vurderer Midttrafik, at merudgiften for Region Midtjylland til mere køretid vil udgøre 5-7 mio. kr. årligt, men skønnet er foreløbigt og meget usikkert. Dertil kommer risiko for passagernedgang som følge af længere rejsetid og risiko for forsinkelser.

Midttrafik påtænker i den forbindelse at nedsætte en beredskabsgruppe, der hurtigt kan gennemføre ændringer, hvis der er behov for det. Samtidig vil der blive gennemført en informationsindsats med det formål at orientere om baggrunden for ændringerne og orientere kunderne om konsekvenserne af omlægningerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- kort over Aarhus Centrum

1-30-75-1-201-1-12

10. Orientering om evaluering af forsøg med at uddelegere køreplankompetence til busselskab

Resumé

Administrationen orienterer om evaluering af forsøg med uddelegering af køreplankompetence for regionalruterne 104 og 105 mellem Juelsminde og Horsens til busselskabet Thykjær A/S.

Sagsfremstilling

Som et led i at opnå Midttrafiks strategiplan om at opnå flere tilfredse leverandører, indgik administrationen en aftale med busselskabet Thykjær A/S om uddelegering af køreplankompetencen. Aftalen indebar, at Thykjær A/S selv – indenfor givne rammer – kunne fastsætte køreplanerne for ruterne. Hvis kundernes tilfredshed med de nye køreplaner viste sig at stige, medførte aftalen en udbetaling af en bonus til Thykjær A/S.

Aftalen trådte i kraft ved køreplansskiftet juni 2010, hvor der forinden i januar 2010 blev gennemført en "før-måling", som omhandlede kundernes tilfredshed med køreplanerne og med overholdelse af køreplanerne. Kunderne blev bedt om at oplyse, hvor ofte de havde mistet videre forbindelser inden for de sidste 14 dage. Ud fra resultaterne af disse målinger blev der indgået aftale om udbetaling af bonus, hvis tilfredsheden med køreplanerne steg, hvis overholdelse af køreplaner forbedredes, hvis antal mistede forbindelser faldt samt hvis kundernes tilfredshed med tilpasning til møde- og sluttider forbedredes. Samlet kunne der nås et bonusbeløb på op til 100.000 kr. Der blev ligeledes aftalt en gennemførelse af 2 efter-målinger - dels i efteråret 2010 og dels i foråret 2011 samt en efterfølgende samlet evaluering.

De aftalte efter-målinger er nu gennemført og administrationen fremlægger hermed resultatet af den samlede evaluering.

Alle målinger blev gennemført via spørgeskemaer uddelt til kunderne i regionalruterne 104 og 105. I før-målingen modtog Midttrafik 169 besvarelser. I 1. efter-måling kom 162 besvarelser retur, mens der i 2. efterundersøgelse kom 114 besvarelser retur.

Resultatet af målingerne viser, at Thykjær A/S vil få udbetalt en bonus på 10.000 kr. som følge af færre "forsinkelser og mistede forbindelser" i begge efter-målinger i forhold til før-målingen. Resultatet af eftermålingerne viser ligeledes, at der ikke er sket forandringer i kundernes tilfredshed på de øvrige 3 målepunkter, som omhandlede tilfredshed med køreplanoverholdelse, varighed og afgangs/ankomsttider samt tilpasning til møde- og sluttider. Resultatet for før- og efter-målingerne er stort set identiske og ligger indenfor den statistiske unøjagtighed i sådanne undersøgelser. Samlet set vil Thykjær A/S altså få udbetalt en bonus på 10.000 kr.

Det er administrationens erfaringer i øvrigt, at de faktiske forandringer i køreplanernes indhold i forsøgsperioden har været begrænsede. Der har ikke været indarbejdet væsentlig større ændringer i afgangstider eller ruteforløb på regionalruterne, siden aftalen blev indgået. Det kan skyldes 2 væsentlige forhold:

- Projektet har stillet ganske store krav til busselskabets planlægningsindsats set i forhold til bonusbeløbets størrelse. Det har krævet meget tid til at gennemarbejde køreplanforslagene, så det har resulteret i, at statistikker og kommentarer fra basisundersøgelsen og efterundersøgelsen er benyttet i begrænset omfang, og der kun er sket begrænsede ændringer i køreplanen.
- Busselskabets muligheder blev begrænset af bestilleren på et tidligt tidspunkt, da Region Midtjylland afviste et ønske om at ændre ruteforløbet via Snaptun. Busselskabet ønskede at forsøge denne omlægning med henblik på kundeforøgelse og større tilfredshed blandt kunderne, mens Region Midtjylland havde ønske om mere direkte ruter.

Det er administrationens vurdering, at forsøget viser, at skal indgåelsen af incitamentskontrakt med uddelegering af køreplankompetencen være en succes, så er det afgørende vigtigt at busselskaberne får et større incitament og større handlefrihed, end tilfældet har været i dette forsøg.

Busselskabernes indsats fx i forhold til køreplanlægning er så stor, at det er vigtigt at der er en tilstrækkelig stor "gulerod" for busselskabet, så indsatsen kan betale sig. Det har ikke været tilfældet i dette forsøg. Samtidig er det afgørende, at busselskabet får reel kompetence og ret til at ændre det de – med baggrund i deres lokalkendskab – finder det relevant at ændre. Det kræver, at de bestillere, der er involveret, er indstillet på at afgive den planlægningsmæssige kompetence til busselskabet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-70-2-08

11. Orientering om den miljømæssige udvikling af Midttrafiks buspark

Resumé

Midttrafiks buspark bliver ændret jævnlige på grund af busudskiftninger i kontrakterne, samt i forbindelse med ny kontraktindgåelse.

I løbet af 2011 er der sket en mindre forbedring af bussernes emissionsniveauer, og flere busser er blevet udstyret med emissionsreducerende udstyr, med henblik på at leve op til kravene i miljøzonerne. Derudover har øget fokus på energieffektiviseringer, incitamentsmodeller og samarbejdsaftaler medført en reduktion i busselskabernes brændstofforbrug og CO₂ udslip.

Sagsfremstilling

./.

Kørslen for Midttrafik forårsager udledning af CO₂ og sundhedsskadelige stoffer i atmosfæren og det lokale miljø. Bussernes type, alder og emissionsudstyr har stor betydning for mængden af sundhedsskadelige stoffer samt CO₂, der bliver udledt i atmosfæren. Administrationen følger op på udviklingen i Midttrafiks buspark med henblik på at evaluere Midttrafiks miljøkrav ved udbud, samt kontrollere om kravene er overholdt. I vedlagte notat om miljømæssig udvikling af Midttrafiks buspark 2010-2011 redegør administrationen for udviklingen i Midttrafiks buspark i køreplanåret 2010-2011 (K11).

Der er i løbet af K11 sket en mindre forbedring af bussernes emissionsniveauer, og flere busser er blevet udstyret med emissionsreducerende udstyr, med henblik på at leve op til kravene i miljøzonerne. Derudover har øget fokus på energieffektiviseringer, incitamentsmodeller og samarbejdsaftaler medført en reduktion i busselskabernes brændstofforbrug og CO₂ udslip.

I løbet af 2011 har administrationen for første gang modtaget oplysninger om 150 reserve- og dubleringsbusser. Disse busser udfører knap 11 % af alle køreplantimer i Midttrafik og er derfor vigtige at medtage for at give et samlet retvisende billede af Midttrafiks kørsel. Da reservebusser er generelt ældre og mere forurenende end kontraktbusser, har de bidraget til busparkens marginalt højere gennemsnitlige busalder og lavere euronorm i 2011. Med henblik på evaluering af udviklingen i 2011 i forhold til 2010, som kun behandler kontraktbusserne, præsenteres der her statistik både med og uden reservebusserne.

Midttrafiks busser

	2011	2011 (ekskl. reservebusser)	2010
Antal busser	1076	926	926
Gennemsnitlig busalder (år)	7,4	6,8	6,6
Gennemsnitlig euronorm (0-5)	3,2	3,3	3,2
Antal busser som opfylder EURO III eller lavere	727	591	617
Busser med partikelfiltre (fra busser med EURO III eller lavere)	283	197	170

Midttrafiks indsats på miljøområdet udfoldede sig i løbet af 2010-2011 med de første incitamentsaftaler til reduktion af forureningen og klimabelastningen fra busdriften, samt opstarten af de første samarbejdsaftaler og klimapartnerskaber med Randers, Herning og Aarhus Kommune, samt busselskabet Nobina.

Midttrafiks faste udbuds krav til bussernes luftforurening blev gennemført i alle nye udbud i 2011 og sikrer i dag, at der ikke går på kompromis med bussernes luftforurening i tætbefolkede områder.

Administrationen har derudover forsøgt at fremme anvendelsen af energieffektive busser, bl.a. ved at stille krav til kapacitet og ikke buslængde i udbuddene; sætte fokus på alternative busmuligheder i sit samarbejde med bestillerne; samt opfordre leverandørerne til at anvende mindre og mere energieffektive busser, både i de nuværende og nye kontrakter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om miljømæssig udvikling af Midttrafiks buspark 2010-2011

1-25-1-11

12. Orientering om Landsdækkende Enkeltbilletsystem

Resumé

I juni 2009 har Bus & Tog Styregruppen besluttet, at der skal indføres et Landsdækkende Enkeltbilletsystem samtidig med, at rejsekortet udrulles. Enkeltbilletsystemet er ét samlet zonebaseret takstsystem, som dækker al kollektiv trafik i hele landet. Det omfatter såvel lokale som landsdækkende rejser. Billetten giver adgang til transport med bus, tog, lokalbaner og metro. Det er hensigten at der skal være en fælles takstrække med ens priser i hele landet. Den fælles takstrække aftales i Bus & Tog Styregruppen.

Sagsfremstilling

Et landsdækkende enkeltbilletsystem vil betyde, at en rejse koster det samme alle steder i landet, uanset om der rejses i 2, 5 eller 12 zoner. Der er kun to billettyper, henholdsvis en Hel og Delvis. Hel anvendes til en voksen og Delvis til barn, hund, tillæg til enkeltbillet og (cykel). Udgangspunktet er, at alle øvrige, nuværende billetformer dvs. klippekort, periodekort, pensionistbillet, mm. skal håndteres på Rejsekort.

I forhold til Midttrafiks eksisterende kontantbilletsystem sker der væsentlige ændringer. Dels vil der ikke længere være en selvstændig takstkompetence, men takster skal aftales i Bus & Tog Styregruppen. Dels vil det betyde væsentligt dyrere billetter for kunderne i Midttrafik, fordi taksterne skal tilpasses en fælles taktrække.

Ændringer i priser ved fælles takstrække.

Zoner	Takster Midttrafik Øst, Syd, Midt 2012	Landsdækk. Enkeltbillet forslag 2013	Ændring 2012/13 Voksen
1-2	20,00	24,00	20,0 %
3	27,00	35,00	29,6 %
4	34,00	45,00	32,4 %
5	41,00	55,00	34,1 %
6	48,00	64,00	33,3 %
7	54,00	73,00	35,2 %
8	60,00	82,00	36,7 %
9	66,00	90,00	36,4 %

I efteråret 2011 blev der i bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark fremført ønske om, at fastholde takstkompetencen, som loven foreskriver, og at der kunne fastsættes andre (lavere) takster end de forventede. Begrundelsen var dels en meget høj procentuel takststigning og dels manglende mulighed for i fremtiden at gennemføre lokale initiativer i forhold til fastsættelse af takster på kontantbilletter.

NT, Sydtrafik, Midttrafik, Fynbus og repræsentanter for Bus & Tog Sekretariatet drøftede på et fællesmøde i januar 2012 det aftalte enkeltbilletsystem. Der var på mødet opbakning til at undersøge et alternativt forslag hvorefter:

- Samtlige togrejser og busrejser, hvor på- og afstigning sker inden for et takstområde, foretages efter trafikskabets takster.
- Samtlige takstområdekrydsende togrejser og busrejser, hvor på- og afstigning sker i to eller flere takstområder, foretages efter topoperatørernes takster.

Der er enighed om at undersøge konsekvenserne for kunderne ved den alternative løsning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-2-1-11

13. Orientering om ændring af lov om jernbane

Resumé

Transportministeriet har sendt forslag til ændring af lov om jernbane i høring. Lovforslaget indeholder bestemmelser, som på flere områder kan give merudgifter for Midtjyske Jernbaner. Administrationen har bedt Midtjyske Jernbaner estimere de forventede merudgifter.

Lovforslaget vil medføre merudgifter for Region Midtjylland, som finansierer privatbanerne. Transportministeriet anmoder derfor Danske Regioner om en vurdering af økonomiske konsekvenser i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

Sagsfremstilling

Lovforslaget indeholder bestemmelser om, at Trafikstyrelsens udgifter ved tilsyn med jernbanebranchen, fremover skal brugerfinansieres af jernbanevirksomheder og infrastrukturerejere.

Midtjyske Jernbaner vil få merudgifter, både som jernbanevirksomhed og som infrastrukturforvalter. Midtjyske Jernbaner vil blive pålagt et årligt grundbeløb og en aktivitetsafgift pr. kørt togkilometer.

Som noget nyt foreslås, at alle udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler fremover afholdes af infrastrukturforvalteren. I dag skal vejmyndigheden henholdsvis vejbestyrelsen i visse tilfælde afholde en del af disse udgifter. Det er uafklaret hvorvidt ændringen betyder, at Midtjyske Jernbaner vil få ekstra udgifter, eller om disse afholdes af Banedanmark.

Der er kommet nye EU regler, som stiller krav om godkendelse af alle institutioner og jernbanevirksomheder, der uddanner lokomotivførere. Lovforslaget justerer regelsættet i forhold hertil og fastsætter, at der vil kunne opkræves gebyrer hos de jernbanevirksomheder, der uddanner lokomotivførere.

Midtjyske Jernbaner uddanner lokomotivførere og vil derfor blive opkrævet gebyrer i forbindelse med Trafikstyrelsens godkendelse af Midtjyske Jernbaner som uddannelsessted.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-01-70-3-07

14. Orientering om FlexDanmarks opgaver

Resumé

FlexDanmark er et driftsfællesskab, som varetager fællesopgaver for de danske trafikskaber indenfor flextrafikområdet. FlexDanmark ejes af Movia, Midttrafik, Nordjyllands Trafikskabselskab, Sydtrafik samt Region Midtjylland. Fra 1. april 2012 indtræder Fynbus i samarbejdet.

FlexDanmark hed indtil 1. juni 2011 Bektra.

Sagsfremstilling

FlexDanmark har siden 1994 udviklet opgaveløsningen af flextrafik i Danmark og beskæftiger i dag 75 medarbejdere i Aalborg. Heraf er ca. 2/3 dele ansat i et callcenter.

Der udføres opgaver med it-drift, systemforvaltning, uddannelse, kørselsoptimering, projektudvikling, implementering og i callcenteret med bestillingsmodtagelse og trafikstyring.

Call centret har åbent kl. 6.45-23.00 på hverdage og kl. 7.00-23.00 i weekender og på helligdage. Callcentret varetager driftsovervågning for de øvrige trafikskaber udenfor deres alm. kontoråbningstid. Midttrafik benytter FlexDanmarks callcenter i tidsrummet kl. 17.00–23.00 på hverdage. Lørdag, søndag og helligdage bruges callcenteret i tidsrummet kl. 7.00–23.00.

Flextrafik er individuel transport af enkeltpersoner fra en adresse til en anden adresse. Det omfatter bl.a. siddende patientbefordring, flexkørsel, teletaxi, handicapkørsel og skolekørsel.

FlexDanmark udspringer af et it-system, der anvendes til at optimere kørslen af flextrafik. Systemet planlægger, optimerer og afvikler kørselsopgaver og sikrer den billigste varetagelse af kørselsopgaven ud fra kriterier som korteste rute, nærmeste bil og samkørsel.

Kørslen sker med vogne, der er til rådighed for trafikskaberne i kontrakter, der årligt udbydes af i konkurrence, hvor taxa- og busselskaber kan byde.

FlexDanmark drives som en virksomhed med egen økonomi og ledes strategisk af en bestyrelseslignende direktørgruppe bestående af direktørerne fra de 4 trafikskaber (pr. 1. april 2012 indtræder Fyn Bus) samt en repræsentant fra Region Midtjylland.

Budgettet for FlexDanmark er lavet primært med Trafikskabernes forventede turantal. Budgettet indeholder driftsomkostninger, udviklingsomkostninger samt callcenteromkostninger.

Driftsomkostningerne dækker over faste/variable driftsomkostninger samt sekretariatsomkostninger. Udvikling er den årlige ramme som afsættes til alle nødvendige/godkendte udvidelser af kapacitet og funktionalitet. Callcenter er en samlet ramme for drift af FlexDanmarks call center.

Midttrafiks handicapkørsel i Aarhus Kommune overgår til FlexDanmark fra 1. marts 2012. Derfor stiger drifts- og callcenterudgifterne, og Midttrafik har i 2012 ekstraordinært store udgifter til udvikling for at sikre en god overgang for kunderne i Aarhus Kommune.

Midttrafiks budget for udgifter til FlexDanmark er:

	<i>B2011</i>	<i>B2012</i>	<i>B2013</i>
Drift	1.576.867	2.375.281	2.294.792
Udvikling	428.027	1.612.126	822.354
CALL Center	1.400.321	1.584.253	1.571.528
I alt	3.405.215	5.571.660	4.688.674

Midttrafiks udgifter til FlexDanmark fordeles på bestillerne efter det antal ture, der udføres.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-12

15. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

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

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Flexitur til 3. kr. pr. km i Favrskov Kommune

Favrskov Kommune har besluttet at tilbyde Flexitur med tilskud, således at kunderne kan køre i hele Favrskov Kommune til en egenbetaling på 3 kr. pr. km fra 1. januar 2012.

Med Favrskov Kommunes tilslutning, så kan kunderne køre Flexitur til 3 kr. pr. km. i Norddjurs og Favrskov kommuner samt dele af Aarhus Kommune.

Bybussen i Skanderborg har fået ny køreplan

Fra lørdag 7. januar 2012 blev bybuskøreplanen i Skanderborg justeret. Ændringerne består bl.a. i, at minuttallene justeres, og afgangstiderne fra endestationerne ensrettes. Det giver bl.a. mere luft i køreplanerne for chaufførerne – og dermed bedre arbejdsmiljø for dem - når de holder pause ved endestationerne.

Silkeborg får nye bybus-køreplaner

Silkeborg fik et nyt bybusnet i august 2011, men ikke alle linjer har fungeret helt efter hensigten. Midttrafik har lyttet til kritik fra kunder, bl.a. byens gymnasieelever, og justerede derfor køreplanerne for Silkeborg bybusser fra søndag 15. januar 2012.

Generelt justeredes tiderne for at undgå forsinkelser og for at få turene til at passe bedre.

Med de nye, justerede køreplaner får bl.a. gymnasieelever lettere ved at komme til og fra Silkeborg Gymnasium. Der har været problemer med forsinkelser til gymnasiet, blandt andet fordi morgentrafikken er meget tæt, og det tog den første køreplan ikke godt nok højde for, hvorfor køreplantiderne er justeret.

Der bliver også bedre sammenhæng mellem ringetider og bustider om eftermiddagen, når eleverne får fri. Rute 34 vil på morgenturen til gymnasiet køre fra Sejs/Svejbæk ind mod Silkeborg, op ad Århusbakken og via Ringvejen direkte til gymnasiet på Oslovej. Dermed undgår bussen turen ind gennem den trafikerede midtby.

Også Funder Skole har haft problemer med, at linje 5 har været forsinket på morgen turen, så børnene kom for sent i skole. Linje 5 får nu mere køretid, så bussen fremover ankommer rettidigt i forhold til børnenes mødetid.

Status på HyperCard og Uddannelseskort

Der har været ca. 1.000 studerende (700 HyperCard og 300 uddannelseskort), der har manglet deres buskort første skoledag i januar 2012.

Årsagerne kan deles op i følgende hovedgrupper:

Årsag	Ca. antal	Ansvarlig
Flyttet uden at oplyse adresseændring	150	Studerende
Undladt at betale tilsendt link	390	Studerende
Har ikke bestilt genudstedelse	400	Studerende
Rabatperiode udløbet	50	Studerende/skole
Har modtaget "dødt link" *)	10	Midttrafik
I alt	1.000	

*) Disse studerende tilbydes refusion af udgifter til billetter/klippekort frem til modtagelse af HyperCard/uddannelseskort.

Der er udsendt ca. 18.000 kort til start i januar 2012.

Grundet massivt pres på telefonerne har de studerende i en kortere periode været henvist til at sende en mail. Dette er sket for at sikre hurtigst mulig betjening i den rækkefølge, kunderne henvender sig. Der ekspederes igen pr. telefon. Ekspeditionstiden på henvendelserne har været 1-4 arbejdsdage.

Økonomi og rammer

Udbud i Flextrafik annulleres

Udbud af Flextrafik i Region Midtjylland og Region Syddanmark blev offentliggjort 31. oktober 2011 med tilbudsfrist 14. december 2011.

Trafikselskaberne i Region Midtjylland og Region Syddanmark blev efter tilbudsfristens udløb opmærksomme på uoverensstemmelse mellem de offentliggjorte tildelingskriterier i udbudsbekendtgørelse og udbudsbetingelserne, hvilket medførte, at udbuddet måtte annulleres.

Nyt udbud af Flextrafik i Region Midtjylland og Region Syddanmark blev offentliggjort 16. januar 2012 med tilbudsfrist 23. februar 2012.

Gratis kørsel for spejdere 10. marts 2012 i Holstebro

Holstebro Kommune bedt om at kunne tilbyde gratis kørsel i bybusserne 10. marts 2012 i tilknytning til et spejder-løbs-dag. Kommunen ønsker, at børn og voksne, der bærer et spejdertørklæde, skal kunne køre gratis i bybusserne den dag. Kommunen forventer, at 150 -200 spejdere vil benytte sig af muligheden.

Baggrunden for spejder-løbs-dagen er, at der er Spejdernes Lejr i Holstebro i juli 2012, hvor der forventes at der kommer 35.000 mennesker.

Bestyrelsen har 7. oktober 2011 besluttet, at Direktionen bemyndiges til at godkende gratis kørsel inden for visse rammer:

- 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 kompensation imellem finansieringsparter, dvs. kommune/region.

Direktionen har vurderet, at Holstebro Kommunes anmodning falder inden for disse rammer, og Direktionen har derfor godkendt, at børn og voksne, der bærer et spejdetørklæde, kan køre gratis i bybusserne i Holstebro 10. marts 2012.

Nye procedurer for partikelfiltervedligeholdelse hos Busselskabet Aarhus Sporveje

I foråret 2011 viste TV2 udsendelsen "Operation X", som belyste utilstrækkelig virkningsgrad på en række partikelfiltre monterede på bybusser rundt i landet. I forbindelse med disse afsløringer startede Busselskabet Aarhus Sporveje et måleprogram, som skulle bidrage med fakta til fastsættelsen af nye interne procedurer for udskiftning af partikelfiltre, hvilket skulle minimere kørslen med ikke-effektivt emissionsreducerende udstyr.

Partikeludslippet fra 10 busser med nye partikelfiltre blev målt over en periode på 6 måneder, eller ca. 40.000 km pr bus. Målingerne viste, at et partikelfilter bliver mindre effektivt med tiden og derfor burde udskiftes eller renses jævnligt med henblik på at vedligeholde bussens lavere emissionsniveau.

Derfor har busselskabet besluttet, at alle busser med det emissionsreducerende udstyr skal have rensede partikelfiltrene mindst 2 gange om året eller efter 35.000-40.000 km. Derudover skal filtrene udskiftes efter 8 rensninger eller hvert. 4 år. Den nye filtervedligeholdelsesprocedure vil fordoble filterrensningerne i forhold til tidligere.

Letbanesamarbejdet har offentliggjort udbud

Det Østjyske Letbanesamarbejde har offentliggjort oplysninger i EU-tidende på de forskellige indkøb for etablering af Aarhus Letbane. De offentliggjorte oplysninger omfatter tre udbudspakker på henholdsvis anlægsarbejder, transportsystem og rullende materiel, som vil blive indkøbt i løbet af 2012/2013. Selve prækvalifikationen og udbuddet vil blive annonceret senere i EU-tidende.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-12

16. Eventuelt