

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet
 1. [Oversigt og kopi af høringsvar](#)
 2. [Beslutning om kommunernes og regionens fælles holdning til Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet](#)
- 2 Udpegning af Midttrafiks medlem af bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S
- 3 Resultater af forsøget med innovative busser
 1. [Resultat og fremtid for innovative busser](#)
- 4 Evaluering af bonusordninger til bedre miljø
 1. [Evaluering af bonusordninger til bedre miljø](#)
- 5 Særlig priskampagne til pendlere mellem Randers og Aarhus
- 6 Nyt bybusnet i Holstebro
- 7 Omlægninger af regionalruter som følge af vejarbejde på Kystvejen i Aarhus
 1. [Kort over Aarhus Centrum med busgadeforløbet](#)
- 8 Evaluering af forsøg med buskørsel på en række ferie- og fridage
- 9 Godkendelse af vedtægter for foreningen FlexDanmark
 1. [Reviderede vedtægter for FlexDanmark af 8. marts 2012](#)
- 10 Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 27. april 2012
- 11 Orientering om indtægter i busdrift, regnskab 2011
 1. [notat om indtægter i busdrift 2011](#)
- 12 Orientering om håndtering af tjenestemandspensioner
 1. [Håndtering af tjenestemandspension](#)
 2. [Notat fra revisionen om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse \(som forelagt Bestyrelsen den 8. april 2011\)](#)
- 13 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [9. nyhedsbrev for Letbanesamarbejdet i Østjylland](#)
- 14 Eventuelt

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 1**

Bestyrelsen for Midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. marts 2012	1-25-01-1-08	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87 40 82 22

Høringsvar om rejsekortet 2012

	Anbefaling vedrørende Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet	Uddybende bemærkninger
Favrskov	Anbefaler tilslutning – betinget!	Finder idéen god om fælles billetsystem til bus, tog og metro. Forventer ikke at blive påført udgifter ved indførelse af rejsekort på de regionale ruter. Finder rejsekortet er omkostningstungt og usikkert, hvad angår gælds- og hæftelsesforpligtigelser. Forventer yderligere effektiviseringer og dermed driftsreduktioner. Opfordre Midttrafik til at optage forhandling med Rejsekort A/S om at reducere de samlede udgifter. Favrskov tilslutter sig, at Midttrafik arbejder videre med indførelse af rejsekortet.
Hedensted	Anbefaler IKKE tilslutning	
Herning	Anbefaler IKKE tilslutning nu!	Herning Kommune kan ikke tiltræde rejsekortprojektet på det nuværende økonomiske grundlag. Forudsætningen for fuld tilslutning for Herning Kommune er, at driftsudgifterne ikke bliver dyrere og gerne billigere. Midttrafik opfordres til at optage forhandling med Rejsekort A/S om at reducere de samlede udgifter til rejsekortsprojektet, både hvad angår indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, anskaffelse af udstyr samt de årlige driftsudgifter.
Holstebro	Anbefaler tilslutning	Midttrafik kan ikke stå uden for et landsdækkende rejsekort system
Horsens	Anbefaler tilslutning	Allerede foretagne indbetalinger til rejsekortet medregnes ved beregning af den fremtidige finansiering.
Ikast-Brande		Svar forventes efter byrådsmøde 19. marts
Lemvig	Anbefaler tilslutning	Anbefaling forudsætter, at Kommunens fortsat kan

		have 0-takst, og at der opnås en fælles løsning på rejsekortet i Region Midtjylland.
Norrdjurs	Anbefaler tilslutning	Der ønskes gennemført en forhandling med Midttrafik om de nærmere økonomiske vilkår, og forventer effektiviseringer og lavere driftsudgifter. Midttrafik opfordres til at forhandle lavere priser med Rejsekort A/S. Kommunen forventer ikke at blive påført udgifter fra indførelse af rejsekort i de regionale busser.
Odder	Anbefaler IKKE tilslutning.	Angiver at system og teknologi er forældet.
Randers		
Ringkøbing-Skjern	Anbefaler IKKE tilslutning nu!	Principielt positiv omkring Midttrafik tilslutning til rejsekortprojektet, men kan ikke på det foreliggende grundlag træffe beslutning, som følge af usikkerhed om de økonomiske konsekvenser, rejsekortet funktionalitet og behovet for rejsekortudstyr i Ringkøbing-Skjern.
Samsø		
Silkeborg	Anbefaler tilslutning	Efter endelig beslutning ønsker kommunen at indgå i en nærmere dialog med Midttrafik om, i hvilke busser rejsekortudstyret skal installeres.
Skanderborg	Anbefaler tilslutning	Opfordre Region Midtjylland, Aarhus og Randers Kommune til at finde en løsning, så de kan indtræde i rejsekortprojektet.
Skive	Anbefaler tilslutning	Skive Kommune er positive over for indførelse af Rejsekortet, men det pointeres, at det er magtpåliggende, at udgiftsniveau og fleksibilitet for yderområderne ikke bliver anderledes end gældende for de større byområder. Skive Kommune vil forbeholde sig retten til at indføre gratisbusser på enkelte strækninger. Indførelse af Rejsekort skal indføres samtidig med "Buslight" for yderområder.
Struer	Anbefaler tilslutning	Ønske i givet fald "Bus Light" i kommunes busser. Forventer reducerede udgifter på grund af "Bus-Light".
Syddjurs	Anbefaler tilslutning	
Viborg	Anbefaler IKKE tilslutning nu!	Viborg Kommune kan ikke anbefale projektet på det foreliggende grundlag, idet indførelse af ny teknologi bør medføre en reduktion i driftsudgifterne. Viborg Kommune anbefaler, at Midttrafik arbejder videre med at afklare, om der er mulighed for at reducere driftsudgifterne til Rejsekortet væsentligt og klarlægge, hvilke andre og billigere alternativer der findes til Rejsekortet.
Aarhus		
Region Midtjylland		

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Postadresse:
Favrskov Kommune
Teknik og Kultur
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Høringssvar vedrørende rejsekortet

Midttrafik har ved brev af 9. december 2011 sendt spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet i høring blandt kommunerne i Midtjylland, idet man anmoder om kommunernes stillingtagen til rejsekortprojektet og andre bemærkninger inden 1. marts 2012.

Favrskov Byråd har behandlet sagen på sit møde 28. februar 2012, og har følgende bemærkninger til rejsekortprojektet:

Byrådet finder tankerne om indførelse af et fælles billetsystem til bus, tog og metro gode og innovative. Visionen om at forbedre tilgængeligheden med et fælles system med de i projektet fremhævede forbedringer og den forventede større kundetilfredshed giver også god mening i forhold til at få flere personer til at vælge den kollektive trafik.

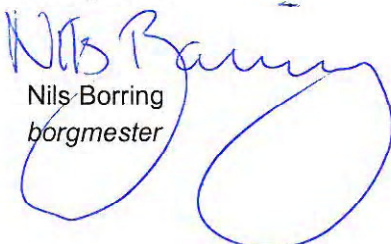
For Favrskov Kommune isoleret set skal fordelene ved rejsekortet vurderes i forhold til en samlet udgift på ca. 400.000 kr. samt udgifterne til håndtering af rute 314 og 851, som ikke er omfattet af planerne for rejsekortet. Favrskov Kommune skal bemærke, at kommunen ikke forventer at blive påført yderligere udgifter som følge af indførelsen af rejsekortet i de regionale busruter.

Set i et samlet regionalt perspektiv finder Favrskov Kommune dog, at rejsekortprojektet er omkostningstungt og usikkert, hvad angår gælds- og hæftelsesforpligtelserne.

På den baggrund skal Favrskov Kommune opfordre Midttrafik til at optage forhandling med Rejsekort A/S om at reducere de samlede udgifter til rejsekortprojektet – både hvad angår indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, anskaffelse af udstyr samt de årlige driftsudgifter. I forhold til sidstnævnte er det Favrskov Kommunes udgangspunkt, at indførelsen af et nyt nationalt rejsekort bør kunne medføre betydelige effektiviseringer og dermed driftsreduktioner.

Med baggrund i ovenstående kan Favrskov Kommune tilslutte sig, at Midttrafik arbejder videre med indførelse af rejsekortordningen.

Venlig hilsen



Nils Borring
borgmester

1. marts 2012

Sagsbehandler:
Richard Malmose
Tlf. 89645301
rma@favrskov.dk

Personlig henvendelse:
Favrskov Kommune
Teknik og Kultur
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
710-2008-6724

Dokument nr.
710-2012-45507

Cpr.-/CVR-nr./Ejd.nr.

Til Michael Steinberg
Midttrafik
E-mail: msg@midttrafik.dk

Fællessekretariatet
Niels Espes Vej 8
8722 Hedensted
T: 79755000

Kim B. Rosenkilde
Dir: 79755574
Mob: 20348548
e-mail:
Kim.Rosenkilde
@Hedensted.dk
Sagsnr. 13.05.14-Ø00-1-12

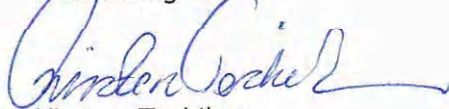
5.3.2012

Høringsvar fra Hedensted Kommune vedrørende Rejsekortet.

Byrådet i Hedensted Kommune drøftede på sit møde den 29. februar 2012 om Midttrafik skulle tilslutte sig rejsekortprojektet fuldt ud.

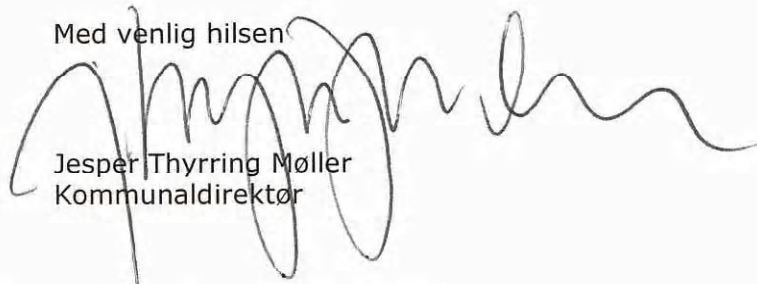
Byrådet besluttede på sit møde, at man fra Hedensted Kommunes side vil anbefale, at man ikke tilslutter sig rejsekortsamarbejdet.

Med venlig hilsen



Kirsten Terkilsen
Borgmester

Med venlig hilsen



Jesper Thyrring Møller
Kommunaldirektør

Husk at du kan modtage breve fra Hedensted Kommune som digital post. Tilmeld dig den digitale postkasse på borger.dk under Post. Postkassen er let og gratis at bruge, du slipper af med dine ringhind og kan nemt kontakte os.





Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Vej og Trafik
Enghavevej 10
7400 Herning
Tlf. 9628 8326
www.herning.dk

Sagsnummer.:
13.05.00-G00-13-08

Kontaktperson:
Edith Blyning

Dato: 07-03-2012

Høringssvar om tilslutning til rejsekortprojektet

Herning Kommunes Byråd har 6. marts 2012 behandlet Midttrafiks høring om tilslutning til rejsekortprojektet.


Tilslutning til projektet har tidligere i 2009 været sendt i høring, og på baggrund af høringssvarene besluttede Midttrafik at vente med at tage stilling, indtil rejsekortet har vist sig at virke i større skala og indtil økonomien er belyst tilfredsstillende. Dette mener Midttrafik nu er opfyldt.

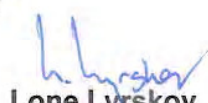
Som udgangspunkt mener Herning Kommune, at ideen med rejsekortprojektet er rigtig, som det også er fremgået af tidligere fremsendte høringssvar i 2009. Men med den ændrede økonomiske situation er grundlaget for projektet nu væsentligt ændret.

Herning Kommune meddelte i 2009 fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Det gælder ikke længere. Herning Kommune kan ikke tiltræde rejsekortprojektet på det nuværende økonomiske grundlag. Forudsætningerne for fuld tilslutning for Herning Kommune er, at driftsudgifterne ikke bliver dyrere og gerne billigere.

Midttrafik opfordres til at optage forhandling med Rejsekort A/S om at reducere de samlede udgifter til rejsekortprojektet, både hvad angår indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, anskaffelse af udstyr samt de årlige driftsudgifter.

Med venlig hilsen
på Byrådets vegne


Lars Krarup
Borgmester


Lone Lyrskov
Kommunaldirektør

4.1

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Dato: 26-02-2012
Sagsnr.: 000283-2012
Henv. til: Sevim Ciftci
Tlf.: 96117692

Vedr. Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

Midttrafik har fremsendt Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet i høring hos kommunerne og Region Midtjylland.

Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet, er blevet politisk behandlet på Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og efterfølgende på Byrådet.

Byrådet besluttede at godkende indstillingen om rejsekortprojektet på sit møde den 21.02.2012.

Byrådet besluttede at tilkendegive overfor Midttrafik, at trafikselskabet bør tilslutte sig rejsekortprojektet med begrundelse i at Midttrafik ikke kan stå uden for et sådan landsdækkende projekt.

Kopi af Byrådets forhandlingsprotokol fra Mødet den 21.02.2012 vedlægges.

Med venlig hilsen

Sevim Ciftci
Ingeniør

TEKNIK OG MILJØ

Trafik og Park

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 96117500 - Fax: 96117602
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: trafikogpark@holstebro.dk
CVR: 29189927



1 TM Høring om indførelse af rejsekort i Midttrafik

2008-005578

Resumé

Midttrafik har fremsendt spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet i høring, idet bestyrelsen for Midttrafik grundlæggende stiller sig positivt til at indføre rejsekortet.

Sagen afgøres af udvalget.

Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Horsens Kommune fortsat tilslutter sig rejsekortprojektet,
2. Horsens Kommunes allerede foretagne indbetalinger til rejsekortet medregnes ved beregning af den fremtidige finansiering, og
3. rejsekortudstyret forudsættes installeret i bybusserne og de vigtigste lokalruter som nævnt i sagsfremstillingen

Beslutning

Vedtaget som indstillet.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik har på sit møde den 9. december 2011 besluttet at sende spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet i høring blandt kommunerne i Midtjylland og Region Midtjylland.

Høringsfrist er den 1. marts 2012.

Midttrafik skal inden for en årrække foretage en reinvestering i nyt billetteringssystem, da det nuværende udstyr er 20 – 30 år gammelt og nedslidt.

Som det mest realistiske alternativ er Rejsekortet flere gange blevet behandlet af bestyrelsen for Midttrafik og repræsentantskabet.

Det er besluttet, at der skal indføres rejsekort i landets busser og tog med undtagelse af busserne i Midtjylland, på Fyn og Bornholm.

Rejsekortet er lige nu ved at blive udrullet i trin på Sjælland og Nordjylland i både tog og busser. Med 75.000 solgte rejsekort og med 1.6 mio. gennemførte rejser er det vurderingen, at rejsekortet virker i større skala.



I starten af 2012 er det planen at åbne for brug af rejsekort fra alle DSB/Arriva stationer, inklusiv i Midtjylland, og ved udgangen af 2012 skal det være fuldt udrullet i de tilsluttede områder, dog i prøvedrift i busserne i Sydjylland.

Bestyrelsen for Midttrafik stiller sig grundlæggende positivt til at indføre rejsekortet, men har ønsket at afvente med en endelig stillingtagen, til det har vist, at det virker i større skala, til økonomien er belyst tilfredsstillende, og til der er opnået en bred opbakning fra kommunerne og regionen i Midtjylland.

Midttrafik har allerede i dag en andel i rejsekortprojektet, idet Vejle Amts Trafikselskab (VAT) også havde tilsluttet sig rejsekortet. VAT's forpligtigelser overgik fra den 1. januar 2007 til henholdsvis Sydtrafik og Midttrafik.

I Midttrafik blev forpligtigelserne fordelt med 75 % til Region Midtjylland og 25 % til Horsens Kommune.

Fra 2007 har Horsens Kommune derfor hvert år indbetalt til rejsekortet via Midttrafik. I 2012 forventes indbetalt 1.655.000 kr. til rejsekortet.

Før 2007 har Horsens Kommune indbetalt til rejsekortet som en del af den samlede finansiering af VAT.

I business case'n redegøres der for dette på side 3, 14 og 26.

I business case'n er der opstillet to forslag til finansiering, dels som kontantbetaling, dels som delvis lånefinansiering (75 %).

Ved kontantbetaling bliver Horsens Kommunes bidrag i 2012 på 4,85 mio. kr., i 2013 på 2,74 mio. kr., i 2014 på 1,04 mio. kr og falder herefter yderligere til 0,77 mio. kr. fra 2017 og frem.

Ved delvis lånefinansiering varierer indbetalingerne fra 0,806 mio. kr. til 1,347 mio. kr. og er i 2028 på 1,058 mio. kr.

I business case'n er der IKKE taget højde for de bidrag, som regionen og Horsens Kommune allerede har indbetalt.

Det må imidlertid være klart, at allerede indbetalte bidrag medregnes, når regionens og Horsens Kommunes fremtidige bidrag til finansiering af rejsekortet opgøres.

I 2008 var rejsekortet også i høring, og på Byrådsmødet den 25. marts 2008 blev det besluttet,

at Horsens Kommune fortsat tilslutter sig rejsekortprojektet,

at Horsens Kommune støtter KKR i henvendelsen om en større statslig andel af finansieringen, idet projektet indebærer store etableringsomkostninger for kommunerne, og at der ønskes en nærmere redegørelse for økonomien med baggrund i Horsens Kommunes tidligere indbetaling via VAT.

Også i 2009 var rejsekortet sendt i høring, men da der ikke forelå nye oplysninger i sagen, fastholdt Horsens Kommune høringssvaret fra 2008, og Udvalget blev orienteret herom.

Mht. omfanget af installation af rejsekortudstyr i busserne foreslås, at der installeres rejsekortudstyr i følgende busser:

Bybusserne

Rute 112 (lille medfinansiering fra Skanderborg kommune)

Rute 114 (medfinansieres af Hedensted kommune)

Rute 501 og 518 overvejes



Det forudsættes, at kørsel med julenatbusser udføres af busser, hvor rejsekortet allerede er installeret.

Der installeres IKKE rejsekortudstyr i:
Skolebusserne
Teletaxi og kørsel under flextur

Bilag

Bilaget udsendes også i papirudgave.



Business case
rejsekort dec 2011

1. marts 2012



Lemvig Kommunes svar på høring om tilslutning til rejsekortprojektet

Kommunalbestyrelsen i Lemvig Kommune vedtog på møde den 29. februar at indsende følgende høringsvar:

Lemvig Kommune har ikke behov for et nyt billetteringssystem, da der ikke billetteres i kommunens busser. Lemvig Kommune vil ikke modsætte sig, at Midttrafik indfører rejsekortet i de regionale busser og tog på betingelse af, at kommunen ikke skal bidrage til dækning af udgifterne til udvikling af rejsekortet.

Lemvig Kommune forbeholder sig ret til at fortsætte med gratiskørsel og udelade billetteringsudstyr i de busser, der kører lokal- og rabatruter.

Kommunalbestyrelsen forudsætter i sit høringsvar, at der findes en fælles løsning på rejsekortet i Region Midtjylland.

Venlig hilsen

Annette Johansen
Leder af fagsekretariat



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Dato: 22.02.2012
Reference: Jytte Skiffard
Direkte telefon: 89594033
E-mail: js@norddjurs.dk
Journalnr.: 13.05.00G01
Sag nr.: 08/4833

Høringssvar om indførelse af rejsekort

Kommunalbestyrelsen har i sit møde den 21. februar 2012 behandlet sagen.

Norddjurs Kommune er positiv for indførelse af det fælles rejsekort i Region Midtjylland. Der skal ske en forhandling med Midttrafik af de nærmere økonomiske vilkår for aftalen.

Midttrafik opfordres til at optage forhandlinger med Rejsekortet om at reducere de samlede udgifter til rejsekortprojektet - både hvad angår indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, anskaffelse af udstyr samt de årlige driftsudgifter.

Det er Norddjurs Kommunes udgangspunkt, at indførelsen af et nyt nationalt rejsekort bør kunne medføre betydelige effektiviseringer og dermed driftsreduktioner.

Kommunen forventer ikke at blive påført yderligere udgifter som følge af indførelse af rejsekortet i de regionale busruter.

Venlig hilsen .



Jytte Skiffard



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Sendt pr. mail til msg@midttrafik.dk og midttrafik@midttrafik.dk

Miljø- og Teknikudvalget

Rådhusgade 3
8300 Odder
Tlf. 8780 3333

www.odder.dk

Høringssvar om indførelse af rejsekort i Midttrafik.

Midttrafik har ved brev af 9. december 2011 anmodet om kommunernes og regionens stillingtagen til rejsekortprojektet.

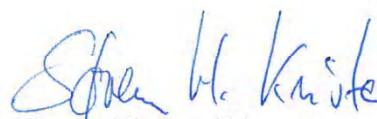
Miljø- og teknikudvalget har på møde den 23. januar 2012 behandlet sagen, og har besluttet at tilkendegive følgende overfor Midttrafik:

Odder Kommune ønsker ikke en tilslutning til Rejsekortprojektet, idet udvalget finder, at både systemet og teknologien, der ligger til grund for projektet er forældet. Såfremt Midttrafik alligevel indgår i rejsekortprojektet, bør hovedfordelingsnøgle "Antal busser" til betaling af den samlede rejsekortudgift benyttes.

Med venlig hilsen



Hanne Broe
Formand



Søren H. Kristensen
Teknisk direktør

25-01-2012
Sags Id. 727-2011-37460

Sagsbeh.
Gitte Rasmussen
Tlf. 8780 4059
gitte.rasmussen@odder.dk

Dok id. 727-2012-2048

Side 1/2

*Hvis du vil vide mere om Odder
Kommune eller benytte muligheden
for selvbetjening, så klik ind på
www.odder.dk*

Returadresse
Land, By og Kultur
Toften 6 6880 Tarm



Ringkøbing-Skjern Kommune

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

land.by.kultur@rksk.dk

Sagsbehandler

Direkte telefon

E-post

Dato
27. februar 2012
Sagsnummer
2008010761A

Hørings svar om indførelse af Rejsekort i Ringkøbing-Skjern Kommune

Ringkøbing-Skjern Byråd har behandlet Midttrafiks høring om indførelse af Rejsekort i Midttrafik.

Ringkøbing-Skjern Kommune gav i 2009 et positivt tilsagn om tilslutning til Rejsekortet, blandt andet under forudsætning af, at kommunens faktiske merudgifter ved projektet skal afspejle den forholdsmæssige anvendelse.

Ringkøbing-Skjern Kommune er principielt fortsat positiv over for Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet, men Ringkøbing-Skjern Kommune kan ikke på det foreliggende grundlag træffe beslutning om tilslutning til Rejsekortet som følge af usikkerhed om de økonomiske konsekvenser, Rejsekortets funktionalitet og behovet for rejsekortudstyr i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Ringkøbing-Skjern Kommune bemærker herved, at man ikke kan godkende, at

- Ringkøbing-Skjern Kommune skal betale så stort et beløb i forhold til de muligheder, man lokalt får ved at anvende Rejsekortet,
- der er usikkerhed om Ringkøbing-Skjern Kommunes andel af den solidariske garantistillelse,
- mange borgere og turister i Ringkøbing-Skjern Kommune kommer til at betale en højere billetpris, da der skal betales dobbeltpris ved zoneskift,
- mange borgere og turister i Ringkøbing-Skjern Kommune kommer til at betale en højere billetpris, da busruter uden for det elektroniske rejsekort ikke tilbydes rabatordninger i lighed med de busruter, der benytter det elektroniske rejsekort.

Ringkøbing-Skjern Kommune anbefaler derfor, at Rejsekortet først indføres, når der kan sikres anvendelse over alt i Midttrafiks område.

Åbningstider
mandag – onsdag 9.30 – 15.00
torsdag 9.30 – 16.45
fredag 9.30 – 13.00
Januar 2012

Telefontider
mandag – onsdag 8.00 – 15.30
torsdag 8.00 – 17.00
fredag 8.00 – 13.30

Hjemmeside www.rksk.dk
Telefon 99 74 24 24

Ringkøbing-Skjern Kommune opfordrer derfor til, at projektet genvurderes, og at der i forbindelse hermed gennemføres,

- en genforhandling med Rejsekort A/S om at reducere de samlede udgifter til rejsekortprojektet, både hvad angår indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, anskaffelse af udstyr samt de årlige driftsudgifter,
- en revurdering af fordelingsnøglen for anlægsudgifterne, idet udgifterne bør fordeles i forhold til entreindtægten i de ruter, hvor Rejsekortet tages i brug. Det bemærkes herved endvidere, at ud fra den fremlagte fordelingsnøgle bør Ringkøbing-Skjern Kommunes bidrag kun udgøre 0,7 % af aktie- og lånekapitalen, hvilket udgør cirka 770.000 kr.

Venlig hilsen



Ole Kamp

Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Att.: Michael Steinberg

2. marts 2012

Silkeborg Kommunes holdning til rejsekortet

Silkeborg Byråd har på møde den 27. februar 2012 behandlet Midttrafiks høring om Rejsekortet.

Silkeborg Kommune giver positivt tilsagn om tilslutning til rejsekortet.

Når endelig beslutning om indførelse af rejsekortet i Midttrafik er vedtaget, vil administrationen gå i nærmere dialog med Midttrafik om, i hvilke busser rejsekortudstyret skal installeres.

Venlig hilsen

Hanne Bæk Olsen
Borgmester

Jann Hansen
Ordførende direktør

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Dato: 2. marts 2012

Sagsnr.: 11/71831

Indførelse af rejsekort i Midttrafik

Ved brev af 9. december 2011 har Midttrafik sendt spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet i høring blandt kommunerne i Midtjylland og Region Midtjylland.

Skanderborg Byråd har i mødet den 29. februar 2012 behandlet denne høring, og Byrådet vedtog, at det anbefales over for Midttrafik at tilslutte sig rejsekortprojektet.

Byrådet vedtog endvidere at opfordre Region Midtjylland samt Århus og Randers kommuner til at finde sammen om en løsning, så de kan indtræde i rejsekortprojektet.

Skanderborg Kommune

Adelgade 44

8660 Skanderborg

Tlf. 8794 7000

www.skanderborg.dk

Teknik og Miljø

Knudsvej 34

8680 Ry

Med venlig hilsen



Jørgen Gaarde
Borgmester



Lisbeth Binderup
Kommunaldirektør



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Den 1. marts 2012

Høringssvar på Rejsekort

Med henvisning til Midttrafiks beslutning af 09.12.2011 om at sende spørgsmålet om indførelse af Rejsekort i høring blandt kommunerne og regionen, har Skive Kommune følgende bemærkninger og forbehold:

Økonomi

En tilslutning til Rejsekort-projektet skaber et stort likviditetsbehov i Midttrafik, der kun kan dækkes ind af bestillerne, de enkelte kommuner. Midttrafik har således beregnet, at Skive Kommunes øgede udgifter til indførelse af Rejsekortet samlet andrager ca. 5,1 mio. kr. i perioden 2012-28 til afholdelse af afdrag og renter. Disse tal er under forudsætning af, at investeringen foretages via en delvis lånefinansiering på 75 %.

På Skive Kommunes budget er der ikke afsat beløb til anskaffelse og drift af Rejsekortet, hvilket betyder en tillægsbevilling i 2012 samt en optagelse på budgetterne i årene fremover.

Konsekvenser

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at der afgives positivt høringssvar til Midttrafik vedrørende Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet, men at det samtidig påpeges, at udgifterne til Rejsekortet overordnet set forekommer urimeligt store, og at størrelsen af de udgifter, der pålægges bestillerne, indebærer, at der bør arbejdes mere målrettet for statslig medfinansiering af projektet.

Det må være i statens interesse, at en indførelse af et nationalt Rejsekort skal tilgodese flest mulige borgere, og derfor bør staten spille en mere aktiv rolle i bestræbelserne på at sikre en eller anden form for udgiftsfordeling – dels for at sikre investeringen ikke løber løbsk i de tyndest befolkede områder, hvor der i forvejen er et begrænset udbud af kollektiv trafik, og dels for at sikre den størst mulige udbredelse og dermed fleksibilitet og driftsbesparelser på lang sigt.

Skive Kommune opfordrer Midttrafik til at optage forhandling med Rejsekort A/S om at reducere de samlede udgifter til Rejsekort-projektet. Alternativt at forhandle om en omfordeling af udgifterne, idet indførelse af Rejsekortet

Skive Byråd Skive Rådhus

Torvegade 10
7800 Skive
Tlf: 9915 5500
Fax: 9915 6205
CVR-nr.: 29189579
tek@skivekommune.dk
www.skive.dk

Reference.: 779-2009-146796

Henvendelse til:
Jens Dalby
Direkte tlf. 9915 3634
jeda@skivekommune.dk

formentlig giver den største økonomiske fordel i tæt befolkede områder med stor dækning af kollektiv trafik.

Skive Kommune forbeholder sig ret til at beslutte det nærmere omfang af indførelse af Rejsekortet i de busser, kommunen finansierer. Kommunen har i forvejen busser med en meget lav betjeningsfrekvens om aftenen og i weekenden, og en yderligere udtynding forventes at betyde et så lavt betjeningsniveau, at kun meget få vil benytte dem. I værste fald vil det kunne medføre en væsentlig reduktion i antallet af ruter og/eller indskrænkning af køretiden.

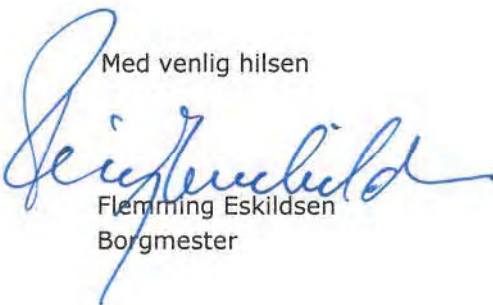
Skive Kommune forbeholder sig ret til at undersøge muligheden for indførelse af gratis busser på visse strækninger, idet kommunen foretager konsekvensberegninger p.t.

Såfremt Skive Kommune skal indgå i Rejsekortet, skal det være betinget af, at Rejsekort og Bus-Light indføres på samme tid, og at de løbende udgifter fordeles efter aktiviteter på de enkelte busser og ikke en fast pris pr. bus.

Skive Kommune ønsker foretaget en samlet økonomisk beregning på indførelse af Rejsekort og/eller reinvestering i et nyt billetteringssystem.

Det er kommunens udgangspunkt, at indførelse af et nyt nationalt Rejsekort bør kunne medføre betydelige effektiviseringer og dermed driftsreduktioner i alle egne af landet – også de mere tyndtbefolkede.

Med venlig hilsen



Flemming Eskildsen
Borgmester



Per Mathiasen
Kommunaldirektør



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høring om rejsekortet

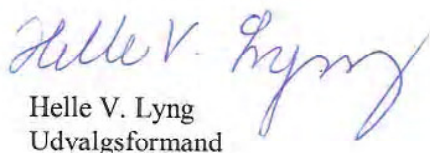
Midttrafik har i brev af 9. december 2011 bedt om vores holdning til Rejsekortet.

Vi ønsker at være en del af Rejsekortet, men vi vil sandsynligvis ønske "Bus-light" løsningen indført i vores busser.

Endvidere ønsker vi at fortsætte med det nuværende billetsystem, indtil "Bus-light" løsningen er endelig udviklet, implementeret samt har vist sig funktionsdygtig.

Endelig ønsker vi udgifterne fordelt efter antal af busser, som skal have installeret rejsekortudstyr – og med reduceret betaling for "Bus-light" løsninger.

Med venlig hilsen


Helle V. Lyng
Udvalgsformand


Jørgen Jensen
Direktør

DATO
22-02-2012

JOURNALNUMMER
13.05.24-G01-1-12

RÅDHUSET,
TEKNIK- OG MILJØUDVALGET
ØSTERGADE 13-15, indg. D
7600 STRUER

E: TEKNISK@STRUER.DK
F: 96 84 84 09
T: 96 84 84 84

SAGSBEHANDLER:
LISE LUNDSAGER
DIREKTE TELEFON:
96848437

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Att. Michael Steinberg



Kollektiv trafik - Rejsekort

03-02-2012
Sagsid 12/4084

Afgørelse

Udvalget for Natur, teknik og miljø har på sit møde den 31. januar 2012 besluttet at anbefale, at Midttrafik tilslutter sig Rejsekortprojektet.

Fremsendes til Økonomiudvalgets og Byrådets orientering.

Natur, teknik og miljø
Hovedgaden 77
8410 Rønde
Telefon 87535520
syddjurs@syddjurs.dk
www.syddjurs.dk

Resumé

Udvalget for Natur, teknik og miljø anbefalede i 2008, at Midttrafik arbejdede videre med henblik på fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

Sagsfremstilling

Midttrafik skal indenfor en årrække foretage en reinvestering i et nyt billetteringssystem, da det nuværende udstyr er 20-30 år gammelt og nedslidt.

Som det mest realistiske alternativ er Rejsekortet, der flere gange er blevet behandlet af Bestyrelsen for Midttrafik og Repræsentantskabet.

Spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet har været i høring i 2008 og igen i 2009 blandt kommunerne og regionen i Midtjylland, hvor der begge gange ikke blev givet en samlet anbefaling.

Bestyrelsen for Midttrafik stiller sig grundlæggende positivt til at indføre rejsekortet, men har ønsket at afvente med en endelig stillingtagen, til det har vist, at det virker i større skala, til økonomien er belyst tilfredsstillende, og til der er opnået en bred opbakning fra kommunerne og regionen i Midtjylland.

Det er besluttet, at der skal indføres rejsekort i alle landets busser og tog, med undtagelse af busserne i Midtjylland, på Fyn og Bornholm.

Rejsekortet er lige nu ved at blive udrullet i trin på Sjælland og Nordjylland i både tog og busser. Med 75.000 solgte rejsekort, og med 1.6 mio. gennemførte rejser, er der vurderingen, at rejsekortet virker i større skala.

I starten af 2012 er det planen at åbne for brug af rejsekort fra alle DSB/Arriva stationer i landet, inklusiv i Midtjylland, og ved udgangen af 2012 skal det være fuldt udrullet i de tilsluttede områder, dog i prøvedrift i busserne i Sydjylland.

Bestyrelsen for Midttrafik har på sit møde den 9. december 2011 besluttet at sende spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet i høring blandt kommunerne i Midtjylland og Region Midtjylland. Med ønske om kommunernes og Region Midtjyllands stillingtagen til rejsekortprojektet og andre bemærkninger, beder Midttrafik om svar på høringen senest 1. marts 2012.

En stillingtagen i Syddjurs Kommune burde egentlig afvente den igangsatte analyse omkring den kollektive trafik. Men da det vurderes fra både Midttrafik

og Veje og Trafik, at en investering i udstyr til Rejsekortet højst kan omfatte rute 361 (og rute 1 og 2 Ebeltoft), har det kun marginalindflydelse på kommunens omkostninger ved en tilslutning til rejsekortprojektet.

Midttrafik har beregnet, at udgifterne for Syddjurs Kommune ved en 75% lånefinansiering vil andrage mellem 100.000 og 227.000 årligt i perioden fra 2012 til 2028.

Da rejsekortet, som det fremgår af ovennævnte beskrivelse, nu udrulles over hele landet, vil det findes uforståeligt for de rejsende, hvis Midttrafik ikke tilslutter sig nu.

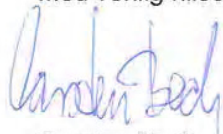
Økonomi og organisatoriske konsekvenser

Den årlige driftsudgift ved lånefinansiering kan holdes inden for det nuværende budget.

Indstilling

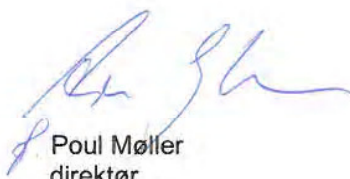
Direktøren indstiller, at Syddjurs Kommune anbefaler at Midttrafik tilslutter sig Rejsekortprojektet.

Med venlig hilsen



Carsten Bech
udvalgsformand

/



Poul Møller
direktør

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Byrådet

Prinsens Alle 5
DK-8800 Viborg
Tlf.: 87 87 87 87
Fax.: 87 87 90 00
viborg@viborg.dk
www.viborg.dk

Høringssvar vedrørende Rejsekortet

Dato: 7. marts 2012
Sagsnr.: 2008/07029
Sagsbehandler: pch
Direkte tlf.: 87 87 50 01
Direkte e-mail:

Det regionale trafikselskab Midttrafik har anmodet Regionen og kommunerne i region Midtjylland om bemærkninger til en tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.

Efterfølgende har Viborg Kommune fået meddelelse om, at Midttrafik har fået afslag på forhåndsansøgning om en 100 % låneramme vedrørende optagelse af lån til investeringen i Rejsekortet, men har dog fået dispensation med en låneramme på 75 %, som alle andre trafikselskaber. De 75 % var forudsat i business casen.

Byrådet har behandlet sagen i sit møde den 29. februar 2012.

På mødet blev det besluttet, at Viborg Kommune ikke kan anbefale projektet på det foreliggende grundlag, idet indførelse af ny teknologi bør medføre en reduktion i driftsudgifterne.

Viborg Kommune anbefaler, at Midttrafik arbejder videre med at afklare, om der er mulighed for at reducere driftsudgifterne til Rejsekortet væsentligt og klarlægge, hvilke andre og billigere alternativer der findes til Rejsekortet.

Med venlig hilsen

Per Christensen
Chef for Trafik og Veje

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg



Foreløbigt hørings svar på indførelse af rejsekortet i Midttrafik

Midttrafik bestyrelse besluttede pr. 9. december 2011 at sende tilslutning til rejsekortet i høring blandt bestillerne.

Forretningsudvalget i Region Midtjylland har den 7. februar 2011 vedtaget, og indstillet følgende til regionsrådet:

- at regionsrådet i sit hørings svar tilkendegiver, at Region Midtjylland principielt er positiv overfor Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet,
- at Region Midtjylland på det foreliggende grundlag ikke kan tage beslutning om tilslutning til rejsekortet som følge af usikkerhed om de økonomiske konsekvenser, rejsekortets funktionalitet og behovet for rejsekortudstyr, og
- at Midttrafik anmodes om at udarbejde en ny business case, hvor det forudsættes, at rejsekortet indføres ved letbanens idriftsættelse.

Regionsrådet besluttede på sit møde den 22. februar 2012 at udskyde sagen, under henvisning til igangværende drøftelse med Aarhus og Randers kommune om en fælles holdning til rejsekortet.


hilsen
Lars Hansson
Direktør

Dato 28-02-2012

Sagsbehandler Claus Meldgaard

Claus.Meldgaard@ru.rm.dk

Tel. +45 7841 1815

Sagsnr. 1-30-75-1-08

Side 1

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2**

Beslutning om fælles holdning til Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet.

Baggrund: Midttrafiks bestyrelse har besluttet at sende spørgsmålet om tilslutning til rejsekortprojektet i høring hos Region Midtjylland og kommuner med svarfrist den 1. marts 2012. Bestyrelsen er grundlæggende positiv overfor indførelse af rejsekortet, men har ønsket at afvente endelig stillingtagen, indtil det har vist, at det virker i større skala, at økonomien er belyst tilfredsstillende, og at der er opnået bred opbakning fra kommunerne og Region Midtjylland.

Udbredelse: Rejsekortet er i dag i ordinær drift på Sjælland og anvendes i de tidligere Vestsjællands og Storstrøms amter i hele den kollektive trafik. I Hovedstadsområdet kan rejsekortet bruges i alle tog og i Metroen samt i en lang række busser fordelt over tre etaper:

1. Fra 1. februar 2012 kan rejsekort bruges i busserne i den sydlige og vestlige del af Hovedstadsområdet.
2. Fra maj 2012 kommer busserne i city og på Amager med.
3. Fra juli 2012 kobles busserne i Nordsjælland på.

Derefter kan rejsekort benyttes i alle busser, tog og Metro i hele Hovedstadsområdet. Og på resten af Sjælland.

I løbet af 2012 bliver det muligt at rejse på rejsekort i alle busser og tog i Region Nordjylland.

Indstilling:

- At Region og kommuner tilkendegiver, at parterne principielt er positive overfor Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet,
- At Midttrafik anmodes om at udarbejde en revideret business case, omfattende hele regionen, som forholder sig til:
- hvor stor skal stigningen i antal rejser være for at rejsekortet bliver udgiftsneutral for bestillerne,
 - konkret vurdering af de enkelte ruter om hvorvidt de bør omfattes af rejsekortet og hvilket udstyrsniveau,
 - de fremadrettede udgifter til vedligeholdelse af det nuværende billetteringsudstyr og tabte indtægter i tilfælde af nedbrud,
 - hvilke muligheder der er for en gradvis indfasning af rejsekortet i forhold til konsekvenserne for den øvrige kollektive trafik i midtjylland,
- At Midttrafik anmodes om, at optage forhandlinger med Rejsekort a/s om reduktion af udgifterne, herunder til udstyr, drift m.v.
- At Midttrafik anmodes om en redegørelse for rejsekortets teknologiske fremtidssikring og dets muligheder for fremadrettet at kunne anvende andre betalingsformer, såsom mobiltelefoner, smartphones, apps, selvbillettering m.m.
- At Region og kommuner afventer de konkrete og praktiske erfaringer fra henholdsvis Nordjylland og Sjælland, med hensyn til passagerfremgang og øvrig drift inden endelig tilslutning til rejsekortprojektet. Der afholdes erfaringsopsamlingsmøde primo 2013.

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. marts 2012	1-30-78-3-1-09	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	8740 8328

Resultat og fremtid i Innovative busser

Projektet

Projektet iBus (Innovativ busindretning) har kørt 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 er blevet overholdt.

iBus har afprøvet 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.

Tiltagene har været afprøvet i busser på fem forskellige ruter.

Markedsføring af iBus

Udover tiltagene i busserne har Midttrafik også gennemført en større markedsføring af forsøget. Der har været:

- Streamer ved fordøren, udvendigt så kunderne kan se at det er en iBus
- Sticker til vinduer hvor vejledning til internet adgang er vist
- Hængeskilte
- Bagrude streamere
- iBus chokolade til alle kunder
- visitkort med nummer til pladsbestillingen
- markedsføring på rutebilstationer og i Aarhus lufthavn
- annoncer i lokale aviser

Udover disse markedsføringstiltag har der været en del artikler i de lokale aviser samt indslag i TV-Midtvest.

Erfaringer og fremtid for de enkelte tiltag

Gratis internet

Der er indsat gratis internet i 21 busser.

Kundeundersøgelsen viser at 55 % af respondenterne mener at gratis internet i høj grad eller nogen grad gør det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik.

20 % af respondenterne besvarer, at de næsten altid benytter sig af gratis internet og derudover benytter 33 % det gratis internet nogle gange. Det er specielt de unge, der benytter internettet.

Der er fremsat ønsker om strømudtag til bærbare computere i busser med internet. Omkostningen for installation af 14 strømudtag i en brugt bus er ca. 25.000 kr. og ca. 15.000 kr. ved bestilling af ny bus.

Et forsat tilbud om internet i de 21 busser vil kost ca. 150.000 kr. om året. Aftalen udløber 29. februar 2012 med opsigelse på 1 år.

Installering af internet i en bus koster ca. 10.000 kr. samt 150–500 kr. i drift pr. måned.

Forslag til fremtid:

- De installerede internet forbindelser bibeholdes,
- Midttrafik udarbejder principper for, hvornår bestillerne anbefales at tilbyde internet og strømudtag i busserne i eksisterende og fremtidige kontrakter baseret på de enkelte ruters kundegruppe osv. Det vil fremover indgå i Midttrafiks rådgivning af bestillerne ved udbud.

Arbejdsborde (Konferenceborde).

Kundeundersøgelsen viser at 47 % af respondenterne mener at borde, der kan skråtstilles i høj grad eller nogen grad gør det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik. 21 % søger bevidst bordet og derudover søger 25 % det store bord. Det er dog mere det skråstillingen end det store bord, der har betydning.

Omkostningen pr. bord vil fremover være 8.000 kr. Bordene kan umiddelbart udskifte de nuværende konferenceborde i X-busserne, samtidigt med, at disse borde er mere stabile end de nuværende konferenceborde. Der er ingen omkostninger forbundet ved at lade bordene blive i busserne.

Forslag til fremtid:

- Midttrafik udarbejder principper for, hvornår bestillerne anbefales at installere konferenceborde i eksisterende og fremtidige kontrakter baseret på de enkelte ruters kundegruppe osv. Det vil fremover indgå i Midttrafiks rådgivning af bestillerne ved udbud.
- Regionen anbefales at udskifte nuværende konferenceborde i X-busser med forsøgskonferencebordene,
- Midttrafik kræver disse borde i kommende udbud af busser med X-bus koncept,

Individuelle klapborde

Kundeundersøgelsen viser, at 33 % af respondenterne mener, at individuelle klapborde til computer, i høj grad eller nogen grad gør det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik. 6 % søger bevidst bordet og derudover søger 24 % en plads med klapbord.

Der findes mange forskellige sæder til busserne og beslag til disse borde skal derfor konstrueres specielt til hver bus. Det er ikke sikkert at bordene kan isættes alle busser, f.eks. hvis afstanden mellem de 2 sæderygge er for smal.

Et klapbord koster 2.500 kr. pr. bord. Der er ingen omkostning ved at bibeholde de installerede 88 borde.

Forslag til fremtid:

På baggrund af den forholdsvis lille stigning til attraktiviteten og den lille bevidste søgning efter pladser med disse borde prioriteres indsættelse af individuelle klapborde ikke højt, og

administrationen anbefaler, at klapbordene kun sættes i busser, hvis bestillerne særskilt ønsker det. De nuværende borde bibeholdes.

Monitorer, individuelle skærme

Kundeundersøgelsen viser, at over 50 % af respondenterne mener, at skærmene i høj grad eller nogen grad gør det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik.

17 % søger bevidst pladser med skærme og derudover søger 38 % en plads med skærm. Der er stor forskel på hvilke tilbud på skærmene, der har den mest positive indvirkning. Nyheder, sport, vejret, driftsforstyrrelser og bussens position er højt prioriteret mens spil og film ikke gør rejsen meget mere attraktiv.

På flybusruten er 2 busser installeret med skærme, dvs. mindre end 25 % af turene udføres af bus med skærm. Busserne kører også på andre ruter og der har her været 3 tilfælde af hærværk, der har krævet nye skærme.

På rute 953X er begge busser udstyret med skærme. 3 daglige ture har ikke mulighed for pladsbestilling, da disse udføres af andre busser. Der har ikke været hærværksproblemer på denne rute.

Skærmene er i dag en del af pladsbestillingen. Der kan ikke foretages pladsbestilling uden skærme.

Skærmene er i dag monteret på ryggen af stolene i busserne, således de efter forsøgsperioden kan fjernes, uden at stolene efterfølgende skal skiftes.

En fremtidig montering af skærme vil betyde, at skærmene kan blive integreret i sæderne og dermed blive mere kundevenlige.

Der er mulighed for at udvide og udvikle indholdet i skærmene f.eks. med information fra Midttrafik gennem et eksisterende program hos Midttrafik.

Omkostningen for fortsættelse af skærme i de 4 busser til internet, vedligeholdelse og drift er 25.000 kr. årligt. Udbyder forudsætter en 3 årig aftale.

Kontrakten kan først opsiges til januar 2013. Omkostningen i kontrakten udgør 25.000 kr., der forsøges afholdt indenfor det aftalte budget (aftales med Trafikstyrelsen)

Forslag til fremtid:

Ud fra erfaringerne og kundeundersøgelsen anbefaler administrationen

- at skærmene udtages af flybusserne og skærmene i rute 953X busserne forsøges indbygget i stoleryggen,
- at Midttrafik udarbejder konkrete anbefalinger af, hvilke ruter skærmene fremover bør tilbydes, ud fra rutelængder. Skærme fra flybussen overflyttes derefter til sådanne en rute,
- Midttrafik udvikler indholdet i skærmene, ud fra forslag afgivet i kundeundersøgelsen.

Pladsbestilling

Kundeundersøgelsen viser 34 % af respondenterne synes, at pladsbestilling gør kollektiv trafik mere attraktiv i meget høj eller nogen grad.

Der har i perioden været lavet 1 bestilling gennem "www.bookenplads.nu", der er stien til pladsbestilling.

På flybusruten Aarhus – Aarhus lufthavn, er 2 busser installeret med pladsbestillingsmulighed, dvs. på mindre end 25 % af turene er der mulighed for pladsbestilling. Busserne kører også på andre rute. Der har været 3 tilfælde af hærværk, der har krævet nye skærme.

På rute 953X, Herning – Viborg – Randers, er begge busser udstyret med pladsbestilling. 3 daglige ture har ikke mulighed for pladsbestilling, da disse udføres af andre busser.

En fortsættelse af pladsbestilling vil give en samlet årlig omkostning på 35.000 kr. Der er 1 års opsigelse af kontrakten, hvorfor en der forventes en omkostning på 35.000 kr. inden kontrakten kan opsiges. Dette beløb kan forsøges dækket indenfor det aftalte budget.

Forslag til fremtid:

Med baggrund i den lave betydning og de tekniske udfordringer anbefaler administrationen, at pladsbestilling ikke videreføres med den nuværende tekniske muligheder. Systemet kan genetableres senere uden større omkostninger.

Stillezoner:

Kundeundersøgelsen viser at 51 % af respondenterne mener stillezoner i høj grad eller nogen grad gør det mere attraktivt at benytte kollektiv trafik. 23 % søger bevidst stillezonen og derudover søger 35 % stillezonen.

Forsøget har vist at stillezonerne byder på 2 uheldige forhold:

- 1) Stillezonerne er sket som en ombygning af busserne og det betyder at det normale luftflow i bussen bliver ændret. Temperaturen i stillezonen bliver derfor meget høj når der er solskin. Hvis dette skal undgås skal man ved indretning af en stillezone, i en eksisterende bus også ombygge luft og temperatur systemet, hvilket er meget kostbart.
- 2) I begyndelsen opfattede en del unge kunder stillezonen som privat område, hvor der var plads til larm og ballade, da andre kunder i bussen ikke bliver forstyrret. Efter en større indsats fra chaufførerne og kontrollører ved Midttrafik, synes stillezonerne at være blevet stille som planlagt.

Der er ingen omkostninger ved at bibeholde stillezonerne i de 2 busser.

Oprettelse af stillezoner i eksisterende busser forventes at være under 100.000 kr. samt udgifter til ombygning af luft og temperatur styresystem.

Oprettelse af stillezoner i nye busser ved bestilling forventes at være 60.000 kr. Det forventes at omkostningen vil falde ved bestilling over 10 busser (af samme type).

Forslag til fremtid:

- Midttrafik udarbejder principper for, hvornår bestillerne anbefales at stillezoner i busserne i eksisterende og fremtidige kontrakter baseret på de enkelte ruters kundegruppe osv. Det vil fremover indgå i Midttrafiks rådgivning af bestillerne ved udbud.

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. marts 2012	1-34-70-2-08	Kristiana Stoyanova	krs@midttrafik.dk	87 40 82 65

Evaluering af bonusordninger til bedre miljø

Bonus for sparet brændstof – igangsatte tiltag og effekter

I Herning har busselskabet indsat 4 minibusser på aften- og weekendafgange, samt to letvægtsbusser, som bruger op til 50 % mindre brændstof pr. km.

I Randers er der også blevet indsat to letvægtsbusser, mens resten af busparken er blevet udskiftet med nye og mere økonomiske busser.

I Skive er busparken blevet udskiftet med nye busser, og det vurderes på nuværende tidspunkt om en del af kørslen kan udføres med mindre busser.

Busselskaberne i både Herning, Skive og Randers har desuden sat initiativer i gang, der tilskynder chaufførerne til at spare på brændstoffet – bl.a. har samtlige chauffører gennemført kurser i "grøn kørsel", og opfølgning sikres med løbende tiltag såsom minimering af tomgangskørsel, samt statusrapporter for hver enkelt chaufførs brændstofforbrug.

Der er i alt blevet sparet 225.830 liter brændstof i køreplanåret 2010-11 i Herning, Randers og Skive, svarende til knap 600 tons CO₂, eller 13-18 % af den samlede CO₂ udslip fra buskørslen i de tre byer.

Busselskaberne har i alt modtaget 1.837.925 kr. i bonus i løbet af køreplanåret.

I kontrakterne i Skanderborg og Horsens kan bonusbeløbet højst udgør 2 % af kontraktsummen, og beløbet pr. liter sparet diesel er blevet reduceret fra 8 til 6 kr. Loftet på 2 % blev indført med henblik på at sikre bestillerne budgetsikkerhed.

I Skanderborg viser de foreløbige indberetninger, at bonusbetalingen rammer loftet på 2 % i de fleste månedlige opgørelser. I Horsens har busselskabet ikke opkrævet bonusudbetalinger siden kontraktstart (august 2011), på grund af tekniske problemer med styringssystemet.

Bonus for busser med mindre forurening – igangsatte tiltag og effekter

I Skive og Randers er busparken blevet udskiftet med fabriksnye busser af hhv. EEV¹ og EURO 5 normen. Det er tale om 20 busser i Randers, 4 busser i Skive, samt 2 busser i Herning.

Udslippet af kvælstof og kulbrinte er hhv. 13.610 kg og 79 kg lavere, end hvis busserne opfyldte kontraktens minimumskrav – EURO 4. Busselskaberne har i alt modtaget 608.775 kr. i bonus for de nye busser i løbet af 2011.

En problemstilling ved bonus for en konkret euronorm er, at der i slutningen af en 8-årig kontraktperiode betales bonus for en "lav" euronorm, da der sandsynligvis bliver indført højere euronormkrav i mellemtiden. Det er i stedet muligt at give bonus for busser der opfylder den højeste gældende euronorm på enhver tidspunkt. Dette vil sikre, at der i hele kontraktperioden betales for det bedst mulige miljø.

Busser med EURO 6 (som indføres som lovkrav 1. januar 2014) er meget mindre forurenende end busser med EURO 5 eller EEV motor. Bl.a. bliver partikeludledningen halveret både for de store og

¹ EEV (særligt miljøvenlige køretøjer) er ikke en lovpligtig euronorm. Busser med EEV motorer er mere miljøvenlige end busser med EURO 5 motorer, da de udleder op til 40% mindre kulbrinte (HC).

de ultrafine partikler, og udledningen af kvælstof og kulbrinte reduceres hhv. 4 og 2 gange. Til gengæld bliver busserne ca. 100.000-200.000 kr. dyrere pr. stk.

Andre bonusordninger for bedre miljø

Bonus for hybridbusser

Da anvendelse af hybridbusser medfører en reduktion af brændstofforbruget, skal bonusmodellen ikke anvendes sammen med en bonusordning for mindre brændstofforbrug. Bonusmodellen kan administreres på samme måde som bonusmodellen for høj euronorm.

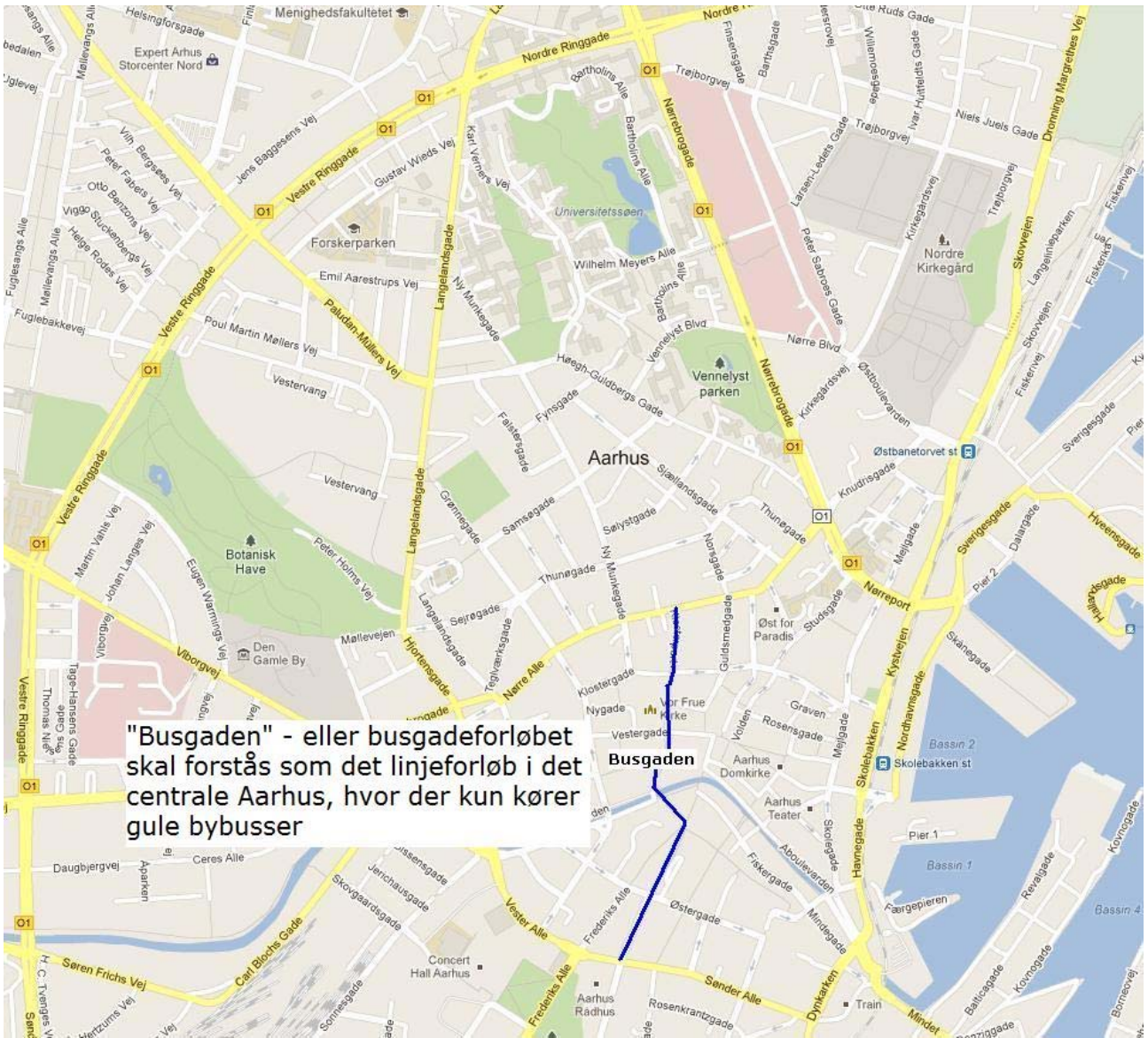
Bonus for biodiesel

En bonusmodel for biodiesel kan administreres på samme måde som bonusmodellen for mindre brændstofforbrug.

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7



"Busgaden" - eller busgadeforløbet skal forstås som det linjeforløb i det centrale Aarhus, hvor der kun kører gule bybusser

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9

VEDTÆGTER

for

FlexDanmark

CVR-nr. [**]

1. Navn og hjemsted

- 1.1 Navnet er FlexDanmark.
- 1.2 Hjemstedet er Aalborg Kommune.

2. Formål og opgaver

- 2.1 FlexDanmark har til formål at eje, drive og udvikle it-systemer til behovsstyret kollektiv trafik samt drift af trafikstyrings- og bestillingscentral.
- 2.2 FlexDanmark skal økonomisk hvile i sig selv og må ikke varetage erhvervsøkonomiske formål.
- 2.3 FlexDanmark må alene varetage opgaver for sine medlemmer.
- 2.4 FlexDanmark kan ikke varetage myndighedsopgaver eller opgaver, som efter lovgivningen skal varetages af medlemmerne selv.
- 2.5 FlexDanmark indebærer ingen indskrænkninger i de beføjelser, som efter lovgivningen og medlemmernes vedtægter tilkommer medlemmernes styrelsesorganer.

3. Organisation

- 3.1 FlexDanmark er organiseret som en forening mellem offentlige parter.
- 3.2 Pr. 1. januar 2012 har FlexDanmark følgende medlemmer:

Midttrafik
Nordjyllands Trafikselskab
Region Midtjylland
Sydtrafik
Trafikselskabet Movia

- 3.3 Fynbus indtræder i FlexDanmark pr. 1. april 2012.
- 3.4 FlexDanmark skal udøve sin virksomhed i overensstemmelse med forvaltningsloven og lov om offentlighed i forvaltningen.

4. Generalforsamling

- 4.1 FlexDanmarks øverste myndighed er generalforsamlingen.

- 4.2 Der afholdes ordinær generalforsamling hvert år senest den 31. marts. Bestyrelsen skal senest to måneder inden den ordinære generalforsamlings afholdelse meddele mødetidspunkt og mødested til medlemmerne. Indkaldelse med angivelse af dagsorden skal meddeles til medlemmerne senest to uger før generalforsamlingens afholdelse.
- 4.3 Dagsorden for den ordinære generalforsamling skal indeholde følgende punkter:
1. Bestyrelsens beretning om FlexDanmarks virksomhed
 2. Godkendelse af revideret årsregnskab for det foregående regnskabsår
 3. Udpegning af medlemmer til bestyrelsen, jf. punkt 5.1
 4. Godkendelse af budget for det efterfølgende regnskabsår
 5. Valg af revisor
 6. Eventuelt
- 4.4 Ekstraordinær generalforsamling indkaldes efter bestyrelsens beslutning, eller når mindst tre medlemmer har fremsat skriftlig anmodning herom. Tid og sted samt indkaldelsesvarsel for ekstraordinær generalforsamling bestemmes af bestyrelsen, idet indkaldelse dog skal ske med mindst 14 dages og højst en måneds varsel og senest en måned efter, at bestyrelsen har modtaget anmodning om afholdelse af ekstraordinær generalforsamling.
- 4.5 Generalforsamlingen ledes af en på generalforsamlingen valgt dirigent.
- 4.6 Forslag, der af et medlem ønskes sat til afstemning på den ordinære generalforsamling, skal indsendes skriftligt til bestyrelsen senest fire uger inden generalforsamlingen.
- 4.7 På generalforsamlingen træffes beslutning med simpelt flertal, medmindre andet fremgår af disse vedtægter. Beslutning om godkendelse af budget for det efterfølgende regnskabsår kræver dog enstemmighed.
- 4.8 På generalforsamlingen har hvert medlem stemmer svarende til medlemmets procentvise andel af FlexDanmarks samlede omsætning i det seneste godkendte budget. Såfremt stemmefordelingen ikke kan ske på grundlag af det seneste godkendte budget, træffes beslutning med enstemmighed.

5. Bestyrelsen

- 5.1 FlexDanmark ledes af en bestyrelse, som udpeges af medlemmerne. Hvert medlem udpeger på den ordinære generalforsamling ét medlem til bestyrelsen samt en personlig suppleant. Der kan ske genvalg til bestyrelsen.

- 5.2 Bestyrelsen vælger af sin midte en formand for bestyrelsen.
- 5.3 Såfremt et bestyrelsesmedlem udtræder af bestyrelsen inden den ordinære generalforsamling, udpeger det medlem, som har udpeget det udtrædende bestyrelsesmedlem, et nyt bestyrelsesmedlem for perioden frem til næste ordinære generalforsamling.
- 5.4 Bestyrelsen skal sørge for, at FlexDanmarks organisation og kapitalberedskab er forsvarligt.
- 5.5 Bestyrelsen fører tilsyn med direktørens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen skal sikre, at lovgivningen og vedtægterne overholdes, og at bogføringen og formueforvaltningen er betryggende.
- 5.6 Bestyrelsen skal orientere medlemmerne om alle forhold, som er af væsentlig økonomisk betydning for FlexDanmarks økonomiske stilling, herunder om alle væsentlige fravigelser fra det godkendte budget.

6. Bestyrelsesmøder

- 6.1 Der afholdes bestyrelsesmøde, når formanden bestemmer det, eller når et bestyrelsesmedlem eller revisor skriftligt kræver det. Der skal dog mindst afholdes tre bestyrelsesmøder om året.
- 6.2 Formanden indkalder til bestyrelsesmøde med mindst 10 dages varsel.
- 6.3 Bestyrelsesmøder afholdes som fysiske møder. Bestyrelsesmøder kan afholdes elektronisk, hvis omstændighederne kræver det. Endvidere kan der i særlige tilfælde afholdes skriftlige bestyrelsesmøder.
- 6.4 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når 2/3 af bestyrelsesmedlemmerne deltager i bestyrelsesmødet. Hvert bestyrelsesmedlem har én stemme.
- 6.5 Bestyrelsen træffer beslutning med simpelt flertal, medmindre andet fremgår af vedtægterne. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.
- 6.6 Der udarbejdes referat af hvert bestyrelsesmøde, som senest otte dage efter mødet fremsendes til bestyrelsens medlemmer. Referatet forelægges på det næste bestyrelsesmøde til underskrift af de medlemmer, som deltog i mødet.
- 6.7 Et bestyrelsesmedlem, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening indført i referatet.
- 6.8 Et bestyrelsesmedlem skal underrette bestyrelsen, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om bestyrelsesmedlemmets habilitet. Bestyrelsen træffer be-

slutning om, hvorvidt bestyrelsesmedlemmet har en sådan interesse i sagen, at bestyrelsesmedlemmet er udelukket fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om sagen.

6.9 Bestyrelsen fastsætter i en forretningsorden nærmere regler for sit arbejde.

7. Daglig ledelse

7.1 Bestyrelsen ansætter en direktør til varetagelse af den daglige ledelse af FlexDanmark.

7.2 Bestyrelsen udarbejder en instruks for direktørens arbejde.

7.3 Direktøren skal ved varetagelse af den daglige ledelse følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har givet. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter FlexDanmarks forhold er af usædvanlig art eller af stor betydning.

7.4 Direktøren udarbejder hvert år en handlingsplan for det kommende regnskabsår, som senest den 28. februar skal forelægges bestyrelsen til godkendelse.

8. Budget og finansiering

8.1 Bestyrelsen fastsætter hvert år senest den 28. februar et budget for det efterfølgende regnskabsår.

8.2 Principperne for budgetlægning er fastsat i bilag 1 til disse vedtægter. Bestyrelsen kan ved enighed træffe beslutning om at ændre bilag 1.

8.3 Budgettet forelægges på den ordinære generalforsamling til godkendelse.

8.4 Generalforsamlingen fastsætter et årligt udviklingsbudget til udviklingsprojekter i det kommende regnskabsår. Hvis et udviklingsprojekt på ingen måde berører et medlem, og hvis det samlede budget for udviklingsprojektet ligger over 0,5 mio. kr., kan det pågældende medlem framelde sig udviklingsprojektet. Herudover kan FlexDanmark med et eller flere medlemmer indgå aftale om løsning af særskilte udviklingsopgaver, som økonomisk skal hvile i sig selv. Omkostningerne for sådanne særskilte udviklingsopgaver fordeles efter aftale mellem de pågældende medlemmer i forhold til deres andele af omkostningerne.

8.5 FlexDanmark må ikke oparbejde overskud. Såfremt der ved årets udgang er et overskud eller et underskud, udlignes dette i budgettet for det efterfølgende regnskabsår.

9. Regnskab og revision

- 9.1 Regnskabsåret er kalenderåret.
- 9.2 Regnskabet aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven.
- 9.3 Regnskabet revideres af en statsautoriseret eller registreret revisor, som vælges af generalforsamlingen.

10. Tegning og hæftelse

- 10.1 FlexDanmark tegnes af direktøren i forening med enten bestyrelsesformanden eller to bestyrelsesmedlemmer, af bestyrelsesformanden i forening med to andre bestyrelsesmedlemmer eller af den samlede bestyrelse.
- 10.2 Der påhviler ikke medlemmerne eller andre nogen hæftelse for de af FlexDanmark påhvilende forpligtelser.

11. Vedtægtsændringer, udtræden og ophør

- 11.1 Beslutning om ændring af vedtægterne kræver enstemmighed på generalforsamlingen.
- 11.2 Et medlem kan udtræde af FlexDanmark med seks måneders varsel til en 1. januar. Et udtrædende medlem har ikke krav på nogen andel af FlexDanmarks formue. Såfremt årsregnskabet for det seneste år, hvor det udtrædende medlem deltog, udviser en negativ egenkapital, skal det udtrædende medlem senest 30 dage efter modtagelse af påkrav indbetale en andel af den negative egenkapital svarende til medlemmets andel af FlexDanmarks omsætning i det seneste regnskabsår.
- 11.3 Beslutning om opløsning af FlexDanmark kræver enstemmighed på generalforsamlingen. Ved opløsning fordeles egenkapitalen mellem medlemmerne. Medlemmernes andele af egenkapitalen opgøres efter medlemmernes andel af FlexDanmarks omsætning i det seneste regnskabsår.

12. Ikrafttræden

- 12.1 Vedtægterne træder i kraft den [dag]. [måned] [år] og træder i stedet for samarbejdsaftale af 1. juni 2009 om Bektra.

Således vedtaget ved FlexDanmarks stiftelse den [dag]. [måned] [år].

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 11

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. marts 2012	1-22-1-11	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

Indtægter Busdrift Regnskab 2011

Flere indtægter end budgetteret

De samlede indtægterne i busdrift viser merindtægter på samlet 34,8 mio. kr. i forhold til budgettet. Det svarer til en stigning på 5,4 %.

I 2011 blev der gennemført omfattende ændringer i kørselsomfang og kørselsaktivitet. Det påvirkede ikke passagerindtægterne i højere grad end indregnet i det justerede budget. Passagerindtægterne fra kundernes køb af billetter og kort viser en lille fremgang på ca. 1,0 mio. kr., svarende til en stigning på 0,2 % over budgettet.

På trods af kørselsomlægninger af buskørslen i flere byer, sparede køreplantimer og gennemførelsen af effektivisering af det regionale rutenet, så blev passagerindtægterne fastholdt som forventet.

Indtægter busdrift 2011.

	Regnskab		Pct. Æn- dring	
	Mio. kr.	2011		Budget 2011
Indtægter:				
Passagerindtægter		495.706.651	494.796.000	0,2 %
Erhvervskort		3.056.310	3.400.000	-10,1 %
HyperCard		60.843.314	42.000.000	44,9 %
Komp. HyperCard fritidsrejser		8.784.073	-	
Skolekort		38.187.550	35.600.000	7,3 %
Kompensation Trafikstyrelsen		33.995.600	33.500.000	1,5 %
Fragt, Gods og Post mm.		1.212.266	1.600.000	-24,2 %
Fribefordring Værnepligtige		1.962.504	2.300.000	-14,7 %
Andre indtægter (div. kørsel mm.)		284.300	300.000	-5,2 %
Indtægter v/Teletaxa		368.712	240.000	53,6 %
Kontrolafgifter (ekskl. Aarhus)		269.727	250.000	7,9 %
Passagerindtægter DSB og Arriva		111.155.390	106.000.000	4,9 %
Indtægter fra omstigningsrejser DSB/Arriva		26.395.818	23.000.000	14,8 %
Samlede indtægter		782.222.215	742.986.000	5,3 %
Betaling DSB/Arriva togrejser (udgift)		(108.896.234)	(104.500.000)	4,2 %
Tilskud Puljemidler		1.260.000	1.300.000	-3,1 %
Indtægter – busdrift total		674.585.981	639.786.000	5,4 %

Regnskabet viser en markant stigning i indtægterne fra HyperCard på ca. 18,8 mio. kr. Indtægtsbudgettet blev revideret i marts 2011, og indtægter fra salg af kort til elever i ungdomsuddannelser blev nedskrevet med 30 mio. kr., fordi der blev indført nye regler for de unges egenbetaling fra april 2011. Imidlertid blev disse regler ændret igen fra 1. august 2011, hvor det nye HyperCard blev indført. Kortet er meget populært blandt unge og salget er igen steget til tidligere års niveau.

Det nye HyperCard giver udvidede rejsemuligheder. HyperCardet's geografiske gyldighedsområde er udvidet. Trafikstyrelsen kompenserer Midttrafik for mistede billetindtægter, som følge af de unges udvidede rejsemuligheder. I 2011 har Midttrafik modtaget kompensation fra Trafikstyrelsen på 8,7 mio. kr. Kompensationen for mistede billetindtægter var ikke indregnet i budgettet for 2011.

Passagerindtægter – billetter og kort.

Udviklingen i busselskabernes passagerindtægter i efteråret 2011 viste et fald i forhold til samme måneder i 2010. Det skyldes bl.a. kørselsreduktioner, effektiviseringer i det regionale rutenet og omlægninger i bybuskørsel i flere byer. Vejræssigt har den forholdsvise milde periode i november og december betydet færre passagerindtægter, sammenlignet med 2010.

De samlede passagerindtægter ligger pænt på niveau med budgettet i 2011. Midttrafik har haft fremgang i omsætningen af periodekort til studerende på videregående uddannelse (nye refusionsregler) på ca. 3,0 Mio kr. Midttrafiks Web-salg af periodekort fra hjemmesiden har ligeledes vist tilsvarende fremgang.

I januar 2011 steg taksterne i gennemsnit med 1,7 %.

Det bemærkes, at den samlede kørselsaktivitet i Midttrafik er reduceret med 60.00 køreplan-timer i forhold til 2010.

I 2011 er den overordnede sammensætning af passagerindtægterne fordelt mellem salg hos busselskaber, salg på rutebilstationer, busterminaler og salg fra salgssteder og Midttrafik vist i nedenstående tabel.

Passagerindtægter 2011		
Busselskaber	250.102.458	50%
Busteminaler og Rutebilstat.	36.817.723	7%
Midttrafik + salgssteder mm.	208.786.472	42%
Total	495.706.653	100%

Den tilsvarende fordeling af passagerindtægterne mellem de hyppigst benyttede billettyper er vist i tabellen.

Passagerindtægter 2011		
Kontantbilletter	100.040.983	20%
Klippekort	224.944.722	45%
Periodekort	156.715.825	32%
Andre billettyper	14.005.123	3%
Total	495.706.653	100%

Erhvervskort.

Midttrafik indførte i 2009 salg af erhvervskort. Omsætningen er i 2011 er faldet med ca. 0,4 mio. kr. i forhold til 2010.

HyperCard.

HyperCard blev indført i august 2011. Der har været en stor efterspørgsel efter disse kort i 3. og 4. kvartal. Der udstedes ca. 14.000 kort pr. kvartal. Det svarer til samme niveau som i 2010, inden reglerne for elevernes egenbetaling blev ændret.

I budgettet for 2011 var indregnet et indtægtsfald på ca. 30 mio. kr. ved salg af kort til unge i ungdomsuddannelserne. Budgetnedskrivningen skyldes indførelse af nye regler, som betød at elevernes egenbetaling steg med ca. 70 %.

Kompensation for "fritidsrejser" med HyperCard.

HyperCard giver ret til fri transport inden for bopælsprismrådet. Unge med et HyperCard, til eksempelvis Herning Gymnasium, kan rejse gratis med bus og tog i hele Midttrafik's prisområde Vest.

I 2011 har Midttrafik modtaget kompensation fra Trafikstyrelsen for mistede billetindtægter pga. den udvidede rejsegyldighed på i alt 8,7 mio. kr.

Et HyperCard er gyldigt til både bus- og togrejser. Midttrafik skal, ud af den samlede kompensation fra Trafikstyrelsen, afregne med Arriva Tog og DSB for det antal rejser, der foretages i togene. Der er endnu ikke truffet aftale om opgørelsesgrundlag hvorfor en evt. regulering vil indgå i mellemværendet med togoperatørerne i 2012.

Skolekort.

Skolekort udstedes på baggrund af bestillinger fra kommuner og privatskoler. Den samlede omsætning var i 2011 på 38,1 mio. kr. Det er 2,5 mio. kr. mere end budgetteret.

Stigningen skyldes hovedsageligt at Odder kommune og Herning kommune i 2011 har valgt at købe skolekort hos Midttrafik. Omsætningen af disse kort var ikke indregnet i budgettet. Begge kommuner har tidligere selv stået for kortudstedelsen. Nu er den overgået til Midttrafik.

Kompensation – Trafikstyrelsen.

Midttrafik modtager kompensation for "mistede indtægter" pga. af fælles regler for medtagelse af gratis børn i kollektiv trafik og udvidelse af børnealdersgrænsen til det fyldte 16. år. Den samlede kompensation i 2011 blev 33,99 mio. kr.

Indtægter fra samarbejde med DSB og Arriva.

Midttrafik's samarbejde med DSB og Arriva Tog består af:

1. Indtægter fra "omstigningsrejser" i bus med en DSB - eller Arriva billet/kort.
2. Nettoindtægt fra togrejser hos DSB og Arriva Tog med Midttrafik's billetter/kort.

Omstigningsrejser.

Midttrafik modtager betaling fra DSB og Arriva Tog, når kunderne rejser i bus med en DSB/Arriva billet. I budgettet var indregnet en forventet indtægt 23,0 mio. kr. Den faktiske indtægt blev 26,3 mio. kr. Det skal bemærkes at denne indtægt består af en endelig afregning for 2010, samt en a conto afregning for 2011.

Trafikselskabsrejser.

Midttrafik modtager indtægterne ved salg af Midttrafik's billetter og kort på togstationer. Midttrafik skal betale for transportarbejdet hos DSB og Arriva, for det antal rejser kunderne foretager i togene med Midttrafik's billetter og kort.

I 2011 var omsætningen fra salg af Midttrafik's billetter og kort på togstationerne på 111,1 mio. kr. Det er ca. 5,1 mio. kr. mere end forventet.

Betalingen til DSB og Arriva for udført transportarbejde beregnes på baggrund af afholdt passagerinterviews og tællinger i togene. I 2011 er der afregnet 108,9 mio. kr. til DSB og Arriva Tog. Den samlede udgift i 2011 indeholder en efterregulering for 2010.

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12
Bilag nr. 1**

Midttrafik

Finansiering af den stigende pensionsforpligtelse (ajourføring af notat om samme af 21. december 2010)

Baggrund

I forbindelse med dannelsen af Midttrafik pr. 1. januar 2007 overgik en række tjenestemænd til ansættelse hos Midttrafik. Midttrafik overtog samtidig pensionsforpligtelsen for disse medarbejdere.

Midttrafiks regnskabsaflæggelse skal ske i henhold til Indenrigs- og Sundhedsministeriets "Budget- og regnskabssystemet for kommuner". I henhold til disse regler skal årets resultat opgøres på baggrund af udgiftsbaserede principper, og udbetaling af pension til pensionerede tjenestemænd indgår i årets resultat.

Der er endvidere krav om udarbejdelse af en omkostningsbaseret resultatopgørelse, ligesom Midttrafiks balance skal udarbejdes efter omkostningsbaserede principper. Regnskabsaflæggelse efter omkostningsbaserede principper indebærer, at der løbende hensættes til Midttrafiks pensionsforpligtelser.

Midttrafiks nettoudgifter byrdefordeles til bestillerne (Region Midtjylland og kommunerne i regionen) efter udgiftsbaserede principper, hvilket betyder, at alene udbetaling af pension til pensionerede tjenestemænd indgår i byrdefordelingen efter den nuværende model.

Forskellen mellem de 2 regnskabsprincipper indebærer således, at den løbende tilvækst i pensionsforpligtelsen i det omkostningsbaserede regnskab, som følge af optjening af flere pensionsår og forventninger om stigende levealder m.v., ikke er omfattet af byrdefordelingen.

Stigningen i pensionsforpligtelsen har ikke nogen likviditetsmæssig virkning for Midttrafik, men medfører, at Midttrafiks egenkapital belastes med den løbende stigning i pensionsforpligtelsen.

Tilsvarende problemstillinger gør sig gældende for andre omkostningstyper, eksempelvis feriepengeforpligtelsen.

Midttrafiks regnskabsaflæggelse

Midttrafiks pensionsforpligtelse udgjorde, jf. åbningsbalancen pr. 1. januar 2007, 30.149 tkr.

"Budget- og regnskabssystemet for kommuner" stiller krav om, at der årligt sker enten matematisk eller aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen. Der er krav om, at der som minimum foretages en aktuarmæssig beregning af pensionsforpligtelsen hver 5. år.

Ved Midttrafiks regnskabsaflæggelse for 2007, 2008 og 2009 er pensionsforpligtelserne i overensstemmelse med "Budget- og regnskabssystemet for kommuner" reguleret efter matematisk beregning, og forpligtelsen er pr. 31. december 2009 opgjort til 33.905 tkr.

Midttrafik har i januar 2011 bedt Sampension om ud fra en aktuarmæssig beregning at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2010. Sampension har opgjort pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2010 til 45.629 tkr., svarende til en regulering på 11.724 tkr. i forhold til den matematiske beregning, som dannede grundlag for indregningen i årsregnskabet for 2009.

I alt er Midttrafiks egenkapital således reduceret med 15.480 tkr. vedrørende forøget pensionsforpligtelse i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2010. Beløbet indgår ikke i byrdefordelingen, jf. tidligere.

Som en følge af ændringer i "Budget- og regnskabssystemet for kommuner" blev det pr. 1. januar 2008 obligatorisk at indregne feriepengeforpligtelsen i selskabets regnskab. Forpligtelsen, der pr. 31. december 2009 udgjorde 9.030 tkr., er ej heller omfattet af den nuværende byrdefordeling og har reduceret selskabets egenkapital med et tilsvarende beløb.

Den manglende byrdefordeling af "omkostninger" til f.eks. øgede pensions- og feriepengeforpligtelser har en række u hensigtsmæssigheder bl.a.:

- En videreførelse af de nuværende principper for opgørelse af byrdefordeling efter udgiftsbaserede principper vil i løbet af en meget kort årrække medføre, at Midttrafik vil få en negativ egenkapital.

I det omfang at Midttrafik kan opfylde likviditetsbestemmelserne efter den såkaldte kassekreditregel, er der principielt ikke noget til hinder for, at Midttrafik kan have en negativ egenkapital, men tilsynsmyndigheden vil muligvis interessere sig for forholdet.

Dernæst kan det ikke udelukkes, at leverandører til Midttrafik, f.eks. vognmænd og pressen, til den tid vil hæfte sig ved og stille spørgsmålstegn ved, at Midttrafik har en negativ egenkapital.

- Såfremt byrdefordelingen ændrer sig indbyrdes mellem bestillerne over tid, kan anvendelse af de nuværende principper indebære, at den enkelte bestillers berettigede andel af de øgede pensionsforpligtelser ikke vil svare til den andel, der efterfølgende faktisk byrdefordeles ved efterfølgende udbetaling af pensionerne.

Vurdering

Nedenfor er efter aftale med Midttrafik skitseret en række muligheder for en afhjælpning af den nuværende problemstilling omkring manglende byrdefordeling af omkostninger:

1. Omkostninger opkræves løbende hos bestillere

Nuværende principper for byrdefordeling ændres fra udgiftsbaserede principper til omkostningsbaserede principper. Dette medfører, at i forhold til den hidtidige byrdefordeling skal ændring i pensionsforpligtelse, feriepenge, anlægsudgifter, afskrivninger m.v. indarbejdes i den årlige byrdefordeling.

Modellen vil indebære, at likviditet til udredning af bl.a. pensionsforpligtelsen akkumuleres hos Midttrafik i perioden frem til tidspunktet for pensionering af den enkelte tjenestemand. Samtidig kan modellen dog medføre, at såfremt Midttrafik f.eks. skal gennemføre større anlægsprojekter vil der mangle finansiering af anlægsudgifterne.

2. Omkostningstillæg byrdefordeles til bestillere, men opkræves ikke umiddelbart

Beregnes efter samme principper som anført under punkt 1, dog med den forskel, at byrdefordeling fortsat opkræves efter udgiftsbaserede principper. Som en note til fordelingen anføres fordelingen af omkostninger. De fordelte omkostninger indregnes i regnskabet hos Midttrafik som et tilgodehavende hos bestillere, medens de tilsvarende beløb indregnes hos bestillerne som en gældspost.

Modellen indebærer, at Midttrafik ikke får negativ egenkapital, medens tilvæksten i pensionsforpligtelse m.m. fordeles på de bestillere, der i regnskabsåret har benyttet tjenestemænd. Modellen indebærer samtidig, at såvel Midttrafik som bestillere likviditetsmæssigt er uændret stillet i forhold til de nuværende principper. Såfremt likviditeten i Midttrafik måtte kræve det, f.eks. ved overførsel af tjenestemand til anden myndighed, bemyndiges bestyrelsen til med et fastsat varsel at opkræve de beregnede omkostninger eller dele heraf.

3. Forsikringsmæssig afdækning af pensionsforpligtelsen

Bestyrelsen kan beslutte, at den nuværende pensionsforpligtelse vedrørende tjenestemænd afdækkes helt eller delvist hos et pensionsforsikringsselskab. Dette vil indebære en væsentlig likviditetsmæssig belastning for Midttrafik på forsikringstidspunktet og efterfølgende medføre løbende udgifter til pensionsforsikringspræmier. Beløbene opkræves hos bestillere.

Modellen vil indebære, at den løbende tilvækst i pensionsforpligtelsen indregnes i byrdefordelingen som en udgift i form af betaling til pensionsforsikringsselskabet. Dette vil således side stille udgiften til pension til tjenestemænd med udgiften til pension til medarbejdere ansat efter "almindelige" overenskomstmæssige vilkår, hvor der sker en løbende indbetaling af pensionsbidrag. Modellen indebærer dog samtidig en væsentlig ulempe i form af et stort likviditetstræk på tidspunktet for overgang til hel eller delvis forsikringsmæssig afdækning af forpligtelsen.

Sammenfatning

Det er vores samlede vurdering, at model 2 formentlig vil være den model, der vil være den letteste at opnå enighed om blandt bestillerne. Likviditetsmæssigt er modellen neutral i forhold til de nuværende principper for byrdefordeling, men samtidig løses Midttrafiks udfordring i form af risiko for en negativ egenkapital m.m.

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12
Bilag nr. 2**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. marts 2012	1-20-2-11	Lone Litvak	lli@midttrafik.dk	87 40 82 92

Håndtering af tjenestemandspension

Bestyrelsen for Midttrafik vedtog på sit møde 8. april 2011 et oplæg fra administrationen vedrørende håndtering af tjenestemandspensioner i Midttrafiks regi.

De overordnede rammer var:

- Midttrafik foretager en bestillerfordelt opgørelse af tilvæksten i tjenestemandspensionerne fra 1. januar 2007 til 31. december 2010.
- Bestillerne kan vælge enten at vedgå forpligtelsen (oprindeligt i form af et gældsbrief) eller bestillerne kan vælge at indbetale tilvæksten til tjenestemandspensionen.
- Midttrafik får årligt udarbejdet en aktuarberegning over tjenestemandspensionerne, som vil ligge til grund for opgørelsen af tilvæksten i tjenestemandspensionen.

Udgangspunktet var en fastholdelse af det udgiftsbaserede regnskabsprincip, således at den opsparede tjenestemandspension først kommer til udbetaling, når en tjenestemand går på pension eller overgår til ansættelse andet steds.

Hensigten var at sikre, at bestillerne var klar over dels at de har en forpligtelse i forbindelse med tjenestemandspensionen som vil komme til udbetaling når de pågældende personer går på pension, dels gøre bestillerne opmærksom på størrelsen af denne forpligtelse. Desuden var det hensigten at imødegå en teknisk udhuling af Midttrafiks egenkapital, hvilket ville være effekten hvis den tidligere procedure blev fulgt.

I forlængelse af Bestyrelsens beslutning, har der været nogen diskussion af metoder i forbindelse med den konkrete udmøntning af beslutningen. Diskussionen vedrører konkret følgende emner:

- Opgørelse af tjenestemandspensionen pr. 31. december 2011
- Anvendelse af aktuarberegning
- Metode til vedgåelse af forpligtelsen
- Fremtidig håndtering af tilvæksten i tjenestemandspensionen
- Udbetaling af tjenestemandspension

Efter en nærmere drøftelse med Midttrafiks revision og Aarhus Kommune er der opnået enighed om den nedenfor beskrevne udmøntning af bestyrelsesbeslutningen.

Udmøntningen ændrer ikke ved de overordnede rammer for håndteringen af tjenestemandspensionerne som Bestyrelsen vedtog 8. april 2011, men er en nemmere og mere håndterlig metode i forhold til den anvendte procedure.

Forslaget til procedure indebærer at Midttrafik forpligtes til årligt at udarbejde bestillerfordelte opgørelser over dels bestillerens samlede forpligtelse, dels eventuelle indbetalinger, bestilleren måtte have foretaget i den forbindelse. Dette vil ske i forbindelse med den årlige regnskabsaflæggelse.

Det skal understreges, at ingen bestiller vil blive opkrævet en betaling på baggrund af opgørelserne. Det er først i det øjeblik der faktisk udløses en tjenestemandspension, der vil opstå en udgift for den enkelte bestiller, jf. dog nedenstående afsnit om udbetaling af pension.

Opgørelse af tjenestemandspension pr. 31. december 2011 og fremover

Administrationen i Midttrafik anvendte aktuarberegningen for 2010 i forbindelse med opgørelsen af tilvæksten i tjenestemandspensionen, og dette var grundlaget for oversigterne fremsendt til bestillerne.

Det foreslås, at der i stedet for aktuarberegningen opereres med den af Indenrigs- og Sundhedsministeriet udarbejdede procentsats for hele perioden 2007 til og med 2011 som pt er 20,3 %. Dette gør metoden mere håndterlig for bestillerne og Midttrafik.

I forbindelse med opgørelsen fordeles den samlede tilvækst på baggrund af årets køreplantimer, hvilket svarer til den godkendte byrdefordelingsnøgle.

Fra og med 2012 foretages en årlig opgørelse af pensionstilvæksten og denne tilvækst fordeles ud på de enkelte bestillere primo året efter på baggrund af sidste års køreplantimer. Altså at tilvæksten i R2011 baseres på køreplantimerne i 2011, tilvæksten i R2012 på køreplantimer i 2012 og så fremdeles.

Tilvæksten beregnes på grundlag af Indenrigs- og Sundhedsministeriet udarbejdede procentsats.

Ved denne metode sikres, at hver bestiller i hvert enkelt år bidrager med den respektive andel, der ligger til grund for byrdefordelingen af udgifterne i administrationen og fællesudgifterne.

Midttrafik fremsender en revideret opgørelse til bestillerne.

Anvendelse af aktuarberegning

Midttrafik vil fortsat få foretaget en årlig aktuarberegning i forbindelse med regnskabsudarbejdelsen. Aktuarberegningen vil blive anvendt dels til justering af Midttrafiks egenkapital, dels til en vurdering af, om fremskrivningsprocenten er realistisk i forhold til en aktuarberegning.

Ved anvendelse af procentsatsen udmeldt af Indenrigs- og Sundhedsministeriet vil der over tid antageligt opstå en afvigelse i forhold til aktuarberegningen.

Forskellen vil løbende indgå som en del af Midttrafiks egenkapital, som derved belastes af differencen mellem aktuarberegningen og fremskrivningsprocenten.

Hvis der over en længere periode konstateres stor afvigelse mellem procentsatsen og aktuarberegningen, foretages der fremadrettet en nødvendig justering af procentsatsen, som vil blive vedtaget af Midttrafiks bestyrelse efter aftale med bestillerne.

Metode til vedgåelse af forpligtelsen

Hidtil har bestillerne enten kunne indbetale tilvæksten i tjenestemandspensionen, eller kunne vedgå forpligtelsen ved at fremsende et underskrevet gældsbeholdning.

Disse muligheder vil også være til stede fremover, dog er det ikke nødvendigt at bestillerne underskriver et gældsbeholdning. Bestillerne anmodes dog om at tilkendegive at man er enig i den opgørelse, Midttrafik årligt fremsender til bestillerne.

I det omfang bestillere allerede har indbetalt tilvæksten i pensionsforpligtelsen, refunderes denne indbetaling.

Midttrafik er forpligtet til årligt at udarbejde oversigter der dels viser den samlede forpligtelse pr. bestiller, dels viser eventuelle indbetalinger, som reelt skal modregnes forpligtelsen.

Udbetaling af tjenestemandspension

Midttrafik fik ved dannelsen overført 27 mio. kr. vedrørende de tjenestemænd, der blev overført til Midttrafik.

Når en tjenestemand skal have udbetalt pensionen, vil udgiften hertil i første omgang blive finansieret via den pulje på 27 mio. kr., Midttrafik fik overdraget ved dannelsen af selskabet.

Når denne pulje er disponeret, vil yderligere tjenestemandspensioner blive udbetalt på baggrund af byrdefordelingens akkumulerede fordelinger som er baseret på køreplantimer.

Aarhus, 16. marts 2012

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 23. marts 2012 kl. 9.00
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 13



LETBANEN I ØSTJYLLAND

NYHEDSBREV // NR. 9 // JANUAR 2012

FORSLAG TIL LOV OM AARHUS LETBANE BEHANDLES I FOLKETINGET (SIDE 2)

Når Folketingets medlemmer inden længe skal førstebehandle forslaget til lov om Aarhus Letbane, skal de tage stilling til en kombineret anlægs- og selskabslov. Det betyder, at loven, når den er endeligt vedtaget, både giver hjemmel til at anlægge Aarhus Letbane og til at oprette et interessentskab – Aarhus Letbane I/S.



LETBANEN ER EKSTREMT VIGTIG FOR SILKEBORG (SIDE 4)

I dette nummer har vi talt med Frank Borch-Olsen (C), formand for Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune, om letbanens betydning for Silkeborgområdet. - En ny regionalrute mellem Silkeborg og Aarhus vil binde Midtjylland bedre sammen og give vækst, siger Frank Borch-Olsen, som dog undrer sig over, at letbanens vigtige udbygningsetaper ikke er nævnt i den seneste status for de strategiske analyser, som Transportministeriet offentliggjorde i december 2011.



INFORMATIONSMØDER OM UDBUDSPAKKER (SIDE 7)

Letbanesekretariatet udbyder udbudspakker på henholdsvis anlægsarbejder, transportsystem og rullende materiel i forbindelse med etablering af Aarhus Letbane. Oplysninger om udbudsprocessen bliver offentliggjort 5. februar 2012 på www.midttrafik.dk/letbane/in+english. Letbanesekretariatet informerer om udbudsprocessen 21. februar 2012 i København og 22. februar 2012 i Aarhus. Prækvalifikation og udbud bliver senere på året annonceret i EU-tidende.



LANGS MED BANEN (SIDE 8)

I "Langs med banen" kan du læse store og små nyheder med relation til det østjyske letbaneprojekt. Denne gang fortæller vi blandt andet om forberedelse af Parkér og Rejs-anlæg i Lisbjerg, igangsættelsen af lokalplan for letbanen, anlægning af sidste etape af busbanerne og en perlerække af projekterne langs havnen.



VIDSTE DU... (SIDE 14)

... at letbanen kommer til at køre fra en helt ny perron på Aarhus H? Og at der bliver adgang til letbanen fra både banegårdshallen og fra M.P. Bruuns Gade? Og at Kongesporlet skal flyttes for at få adgang til letbanen? Og at den eksisterende ambulancevej ved Aarhus H inddrages og erstattes af en ny?



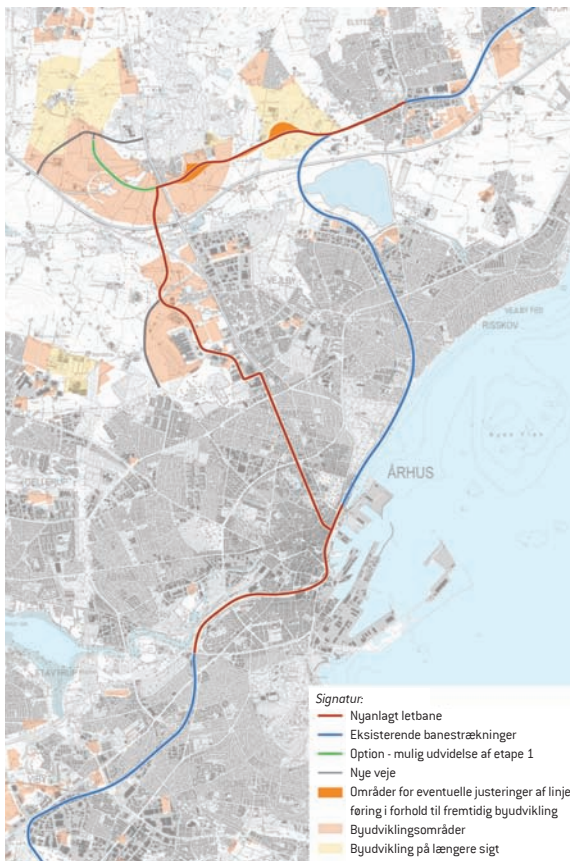


FORSLAG TIL LOV OM AARHUS LETBANE BEHANDLES I FOLKETINGET

Interessentskabet, Aarhus Letbane I/S, får til opgave at stå for anlægget af Danmarks første letbane, der kommer til at løbe gennem Aarhus fra Grenaa til Odder. Den politiske aftale om at etablere letbanen blev indgået i oktober 2011, og om kort tid førstebehandler Folketinget forslaget til lov om Aarhus Letbane. Det forventes, at et fælles anlægsselskab kan stiftes i løbet af første halvår 2012.

Når Folketingets medlemmer inden længe skal førstebehandle forslaget til lov om Aarhus Letbane, skal de tage stilling til en kombineret anlægs- og selskabslov. Det betyder, at loven, når den er endeligt vedtaget, både giver hjemmel til at anlægge Aarhus Letbane og til at oprette et interessentskab – Aarhus Letbane I/S.

Af det udkast til et forslag til lov om Aarhus Letbane, som netop har været i høring, fremgår det, at selskabet Aarhus Letbane I/S bliver ansvarlig for at anlægge Danmarks første letbane herunder at udarbejde materiale i forbindelse med udbud af letbanen.



Kort: Den nye letbanestrækning (bilag 2 i lovforslag)

Grundtanken bag letbanens etape 1 er at binde Aarhusområdets to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaa-banen, sammen med en cirka 12 kilometer lang og ny dobbeltsporet letbanestrækning fra Åhavevej og Aarhus H via de bynære havnearealer, Randersvej og Skejby til Lisbjerg og Lystrup. Letbanens udformning tager udgangspunkt i tillæg nummer 1 til Kommuneplan 2009 for Aarhus Kommune.

Hvem ejer anlægsselskabet?

Ifølge udkastet til lovforslaget, oprettes anlægsselskabet af tre interessenter: Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland.

Ejerandelene bliver beregnet ud fra parternes samlede bidrag til projektet og sådan, at:

- Aarhus Kommune ejer 47,2 procent
- Transportministeren ejer 47,0 procent
- Region Midtjylland ejer 5,8 procent.

I kroner og ører betyder det, at:

- Aarhus Kommune bidrager med 635 millioner kroner, hvoraf 135 millioner kroner allerede er finansieret i forbindelse med forberedelse af busbaner
- Staten bidrager med 632 millioner kroner, hvoraf 32 millioner kroner allerede er finansieret i forbindelse med forberedelse af busbaner
- Region Midtjylland bidrager med 78 millioner kroner

Parterne hæfter for uforudsete udgifter udover det, der er fastlagt i anlægsbudgettet, i forhold til deres respektive ejerandele i selskabet.

Mulighed for tilkøb

Af udkastet til lovforslaget fremgår det desuden, at parterne har mulighed for at foretage tilkøb i forbindelse med anlægsprojektet. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for at



etablere letbanen, men som en eller flere af parterne vælger at gennemføre i forbindelse med anlægget. Dog må tilkøb ikke medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget. Odder Kommune, Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune har ifølge udkastet til lovforslaget mulighed for at tilkøbe ekstra funktionalitet til anlægget.

Anlægsselskab får egen bestyrelse og direktion

Anlægsselskabet skal ifølge udkastet til lovforslaget ledes af en professionel bestyrelse på fem medlemmer, hvor Aarhus Kommune udpeger to medlemmer og transportministeren, Region Midtjylland og Midttrafik hver udpeger et medlem. Aarhus Kommune udpeger formanden for bestyrelsen, og Region Midtjylland udpeger næstformanden.

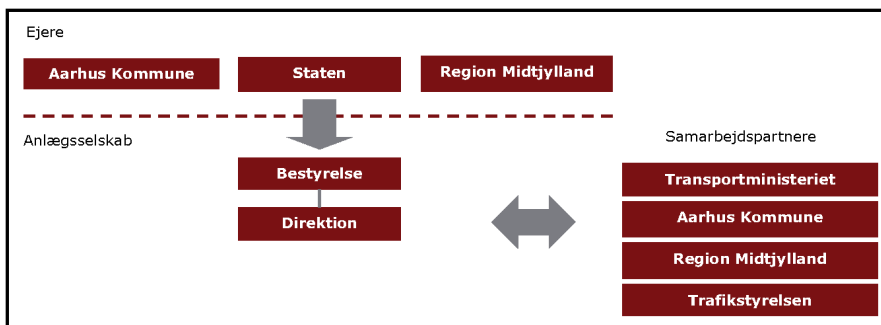
Midttrafik tildeles en plads i bestyrelsen, selvom trafiksselskabet ikke er medejer af Aarhus Letbane I/S. Midttrafiks medlem i bestyrelsen skal sikre,

at selskabet i den præcise udformning af letbanen tager hensyn til sammenhængen til den øvrige offentlige servicetrafik i nærområdet – blandt andet ved fastlæggelse af standsningssteder.

Bestyrelsen ansætter - efter forudgående orientering af selskabets ejere - en direktion, som varetager den daglige ledelse.

Oprettelse af drifts- og infrastrukturselskab

Aarhus Letbane I/S' opgave er alene at anlægge letbanens etape 1 i Aarhusområdet, og det fremgår af udkastet til lovforslaget, at anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S opløses, når anlægget af letbanen i Aarhus er færdigt og bestyrelsen beslutter, at anlægget overdrages til et drifts- og infrastrukturselskab.



Figur: Organisering af det kommende anlægsselskab for letbanens etape 1



LETBANEN ER EKSTREMT VIGTIG FOR SILKEBORG

Vi har talt med formanden for Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune, Frank Borch-Olsen (C) om letbanens betydning for Silkeborg Kommune.

Han mener, at letbanen har stor betydning for væksten i Silkeborg og generelt i Midtjylland. Derfor undrer han sig over, at den nyligt offentliggjorte status for de strategiske analyser af blandt andet den østjyske infrastruktur ikke omtaler letbanens udbygningsetaper. Det er forhåbentlig bare en forglemmelse, siger Frank Borch-Olsen.

- En ny regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten vil være rigtig positiv, ikke bare for Silkeborg, men også for det midt- og vestjyske, som også får hurtigere adgang til Aarhus. Det vil binde regionen bedre sammen og give vækst, siger Frank Borch-Olsen (C).

Han er formand for Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune, og han er fortaler for letbaneprojektet og ikke mindst for udbygningen af de forskellige etaper blandt andet til Silkeborg.

- Det vil betyde, at flere vil benytte den kollektive trafik. Silkeborg er en meget attraktiv bosætningskommune, og vi har en stor udpendling, ikke mindst til Aarhus. Men det er ikke nogen hemmelighed, at vi har et infrastrukturproblem, blandt andet fordi vi har søerne. De er attraktive, men de giver ulemper med fremkommelighed. Noget af problemet bliver løst med Silkeborgmotorvejen, men vi har brug for nogle rene snit på vores infrastruktur, siger han og forklarer, at en ny regionalbane til Silkeborg løser mange af udfordringerne.

Banen skal dog ikke erstatte den nuværende togforbindelse mellem Aarhus og Silkeborg via Skanderborg. Begge dele er vigtige.

- Vi har ingen intentioner om at nedlægge den forbindelse. Skanderborg er et knudepunkt for os, når vi skal til Aalborg, Odense eller København.

Lokale parter skal presse på

Han glæder sig over, at en ny regionalbane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten indgår i de strategiske analyser, som blev besluttet i aftalen om "En grøn transportpolitik" i januar 2009.



Foto: Formanden for Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune, Frank Borch-Olsen (C) mener, at letbanen kan give vækst både i Øst- og Midtjylland.

- De lokale parter kan ikke bære opgaven selv. Derfor er det positivt, at staten tager ansvar og analyserer mulighederne. Men det er klart, at de lokale parter ikke bare kan læne sig tilbage og afvente resultaterne. Vi bliver nødt til at gøre vores arbejde med at presse på.

Forglemmelse i analyserne

I den netop offentliggjorte status for de strategiske analyser står det anført, at mulighederne for denne nye regionalbane undersøges, men ellers står letbanens udbygningsetaper ikke nævnt. Hvordan tolker du det?

- Jeg vælger at tro, at det er en forglemmelse, fordi beslutningen måske ligger sent i processen, og måske har folketingsvalget spillet ind. Jeg synes selvfølgelig, at det er et trælst signal, der bliver sendt, men jeg tolker det som om, at de ikke er blevet helt færdige med det.



Jeg går også ud fra, at der er fuld opbakning i Letbanesamarbejdet til at påpege det over for staten, fortæller han.

Staten skal finansiere det

Det skønnes i den samme status på de strategiske analyser, at anlægsudgifterne for regionalbanen mellem Aarhus, Galten og Silkeborg bliver omkring 4 milliarder kroner. Ifølge Frank Borch-Olsen skal de udgifter alene betales af staten.

- Et kommunalt tilskud til banenettet i Danmark vil være noget helt nyt. Hvis man vil have et sammenhængende Danmark, er det ikke udelukkende en kommunal, men også en statslig udfordring, påpeger Frank Borch-Olsen og fortsætter:

- Når man laver et statsligt projekt som for eksempel en motorvej, giver det også nogle ændringer i de kommuner, motorvejen kommer ind i. Vi er glade for Silkeborgmotorvejen, men den giver alligevel kommunen en masse anlægsomkostninger de næste mange år, fordi vi skal have vores egen infrastruktur til at hænge sammen. Og sådan vil det også være med udvidelse af den kollektive trafik. Når staten laver noget, som vi er glade for, giver det selvfølgelig også nogle investeringer til kommunerne. Det vil dette også gøre, men det er gode investeringer, som giver en form for feedback både til det lokale område og til staten, siger Frank Borch-Olsen.

Fælles mål

Hvis regionalbanen bliver et rent statsligt finansieret projekt, forestiller han sig, at Silkeborg Kommune kan indgå i en form for repræsentantskab for letbanen, ligesom det er tilfældet med den nuværende følgegruppe.

- Der er jo stor konkurrence og kamp både omkring virksomheder og borgere, så det at have en følgegruppe gør, at vi er i samme båd og ser på de store perspektiver. Alle går ud af den daglige lokalpolitik og har nogle fælles mål. Det, synes jeg faktisk, er meget givende for hele regionen.

Gang i byggeriet i Silkeborg

Hvilke planer for trafik og byudvikling har kommunen igangsat eller planlagt i Silkeborg i relation til den kommende regionalbane?

- Når tracéet først er fastlagt, skal det indarbejdes og sikres i kommuneplanen. Så kommer planlægningen omkring antallet af stoppesteder og så videre, men selve byudviklingsdelen i Silkeborg er vi i fuld gang med. Hvis man kommer til Silkeborg de næste fire-fem år, vil man opleve én stor byggeplads lige fra motorvej til midtby. Vi arbejder blandt andet med byfortætning i vores bymidte, hvor der skal være puls, og hvor der skal være plads til uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv, siger formanden for Vej- og Trafikudvalget.

Han drømmer om, at tracéet snart bliver fastlagt, så processen kan komme på skinner.

- Jeg håber, der snart bliver udformet en omtrentlig tidsplan for projektet. Hvis virksomheder og uddannelsesinstitutioner skal tiltrækkes, kræver det, at tingene bliver fastlagt. Det kan godt være, vi er i krisetider nu, men det nytter ikke noget, at vi først begynder at få tingene til at fungere, når væksten starter igen, siger Frank Borch-Olsen.



5 HURTIGE TIL FRANK BORCH-OLSEN (C), FORMAND FOR VEJ- OG TRAFIKUDVALGET I SILKEBORG KOMMUNE

1. Hvorfor er det en god ide at etablere en letbane i Østjylland?

Det sparer både energi og ressourcer og reducerer trafikpropper. Jo mere kollektiv trafik vi kan få, jo bedre er det. Det gælder for hele regionen, men fordi Silkeborg Kommune har en meget høj udpendling (cirka 14.500 udpendlere og 10.000 indpendlere, red.), er vi afhængige af god kollektiv trafik.

2. Hvorfor bør der etableres en etape mellem Aarhus og Silkeborg via Galten?

Det er i bund og grund for at binde Midtjylland bedre sammen. Det giver nogle hurtigere forbindelser helt ud til Ringkøbing, så det har noget med attraktivitet at gøre. Som silkeborgensere har vi nok ladet andre folk om at bestemme linjeføringen. Vi er bare glade for, at regionen bliver bundet bedre sammen.

3. Hvorfor er det vigtigt for Silkeborg Kommune at deltage i letbaneprojektet?

Det er ekstremt vigtigt for Silkeborg Kommune, fordi vi er en del af det østjyske vækstområde. Væksten i Silkeborg hænger nøje sammen med væksten i Aarhus, og vi har nogle store virksomheder her, som er tilknyttet Aarhus Universitet. Derfor er det også vigtigt, at infrastrukturen hænger sammen.

4. Hvad var baggrunden for, at Silkeborg Kommune tilsluttede sig Letbanesamarbejdet i 2008?

Vi ser det ud fra et regionalt perspektiv. Vi vil gerne have noget vækst til området, og en af katalysatorerne i vækstområdet ligger i Aarhus. Vi er interesserede i en mere regional sammenkobling, og her er letbanen og regionalbanen et vigtigt element. Vi ser letbanen som en del af Østjylland og måske endda hele Midtjylland - ikke kun Aarhus. Så den er ekstremt vigtig for os.

5. Hvad kan Silkeborg Kommune bidrage med i Letbanesamarbejdet?

Dels bakker vi op om letbanen, dels sørger vi selv for at være med rent erhvervmæssigt, når der kommer vækst i området, for eksempel i forbindelse med motorvejsprojektet omkring Silkeborg. Der ligger store vækstmuligheder hos os, og vi skal selvfølgelig være klar til at udlægge arealer til erhvervsvirksomheder. Det hele kommer ikke af sig selv på grund af letbanen. Den er kun en del af en ramme, som vi selv må fylde ud.



Kortet viser letbanenettet i Aarhusområdet og en ny regionalrute fra Aarhus til Silkeborg.



INFORMATIONSMØDER OM UDBUDSPAKKER

Letbanesekretariatet har offentliggjort oplysninger på de forskellige indkøb for etablering af Aarhus Letbane. De offentliggjorte oplysninger omfatter udbudspakker på henholdsvis anlægs-arbejder, transportsystem og rullende materiel. Kontrakter vil blive underskrevet i løbet af 2012/2013.

Oplysninger om udbudsprocessen bliver offentliggjort 5. februar 2012 på www.midttrafik.dk/letbane/in+english

Derudover vil Letbanesekretariatet informere yderligere om udbudsprocessen på to identiske informationsmøder – et i København og et i Aarhus. Indholdet på møderne er det samme, og det er derfor ikke nødvendigt at deltage i dem begge.

Møderne afholdes:

Tirsdag 21. februar 2012 kl. 10-11.30 på Hilton, Copenhagen Airport, Kastrup

Onsdag 22. februar 2012 kl. 10-11.30 i DGI-huset, Værkmestergade 17, 8000 Aarhus C.

På møderne vil der blive informeret om udbudsprocessen for etablering af Aarhus Letbane, og der vil være en generel introduktion til projektet. Strukturen for og faserne i udbudsprocessen vil også blive præsenteret.

Der er tale om tre udbudspakker:

- 'Civil works'
- 'Rolling stock'
- 'TS - package'

'Civil works' hører til udbudspakken om forberedende arbejder. 'Rolling stock' og 'TS - package' hører begge under udbudspakken om selve transportsystemet. Selve prækvalifikationen og udbuddet vil blive annonceret senere i EU-tidende.



Foto: Der afholdes informationsmøder om udbudspakkerne 21. februar i København og 22. februar i Aarhus



LANGS MED BANEN

I "Langs med banen" kan du læse store og små nyheder med relation til det østjyske letbaneprojekt. Denne gang fortæller vi blandt andet om forberedelse af Parkér og Rejs-anlæg i Lisbjerg, igangsættelsen af lokalplan for letbanen, anlægning af sidste etape af busbanerne og en perlerække af projekterne langs havnen.

PARKÉR OG REJS-ANLÆG FORBEREDES I LISBJERG

Aarhus Kommune planlægger i øjeblikket den kommende byudvikling i Lisbjerg. I oktober 2011 vedtog et enstemmigt og positivt byråd et kommuneplantillæg, der beskriver de overordnede rammer for byens udvikling, samt Lokalplan 828 for området. Dermed er der for alvor kommet gang i udviklingen.

Samtidig er arbejdet med en lokalplan for erhvervsbyggeri langs Djurslandsmotorvejen i fuld gang (Lokalplan 912). Lokalplanen vil dels give mulighed for, at området kan anvendes til erhvervsformål i form af kontor- og administration med videre, dels et nyt Parkér og Rejs-anlæg.

Et Parkér og Rejs-anlæg skal, som navnet antyder, give bilister mulighed for at parkere deres biler uden for Aarhus centrum og i stedet skifte transport-



Kort: Parkér og Rejs-anlægget i Lisbjerg bliver en del af lokalplan 912 [Kilde: Aarhus Kommune]

middel og rejse videre med kollektiv trafik. Her planlægges derfor gode parkeringsforhold og ventefaciliteter samt nem omstigning til busser og letbane. Det overvejes desuden at etablere pendlercykler til brug mellem station og de kommende arbejdspladser i Lisbjerg Syd.

SKITSEPROJEKTER I DEN AFSLUTTENDE FASE

Arbejdet med skitseprojekteringen af letbanen er gået ind i sin afsluttende fase. Skitseprojekterne indeholder skitser og planer for blandt andet linjeføring, byggekonstruktioner, signalanlæg, trafikafvikling, ledningsomlægninger og jordhåndtering. De første skitseprojekter for strækningen i banegraven (Åhavevej – Aarhus H) og strækningen på havnefronten (Spanien – Østbanetorvet) var færdige i begyndelsen af 2011, mens skitseprojektet for strækningen Nørreport – Herredsvej netop er afsluttet.

På strækningen Nørreport – Herredsvej har der været stort fokus på at få en linjeføring, der er så ret som mulig og dermed giver en æstetisk flot løsning. Det har givet en del udfordringer, blandt andet på grund af de meget snævre forhold mellem facaderne mellem Ringgaden og Stjernepladsen.

Derudover har der været et tæt samarbejde med busprioriteringsprojektet, som netop har igangsat anlægsarbejderne med etablering af busbaner langs Randersvej. Der har ligeledes været en tæt koordinering med nybyggerierne ved Skejby Sygehus og Lille Barnowprojektet ved Ringgadekrydset, hvor Aarhus Universitet etablerer et større byggeri.

Der arbejdes nu på at få skitseprojekterne for de sidste to strækninger Herredsvej – Lisbjerg og Lisbjerg – Lystrup gjort færdige. De forventes at ligge klar i foråret 2012. Herefter kan detailprojekterne og udbud af de forberedende arbejder, der klargør den eksisterende infrastruktur til letbane, igangsættes.



Illustration: Letbanetracéet placeres midt i vejen på Olof Palmes Allé i Aarhus N (Kilde: C.F. Møller, VVM redegørelse juni 2009)

LOKALPLAN FOR LETBANEN IGANGSAT

Arbejdet med en lokalplan for letbanetracéet fra Nehrus Allé til Lystrup Station er netop igangsat (Lokalplan 907). Formålet med lokalplanen er blandt andet at give mulighed for at etablere et letbanetracé i to spor på strækningen fra Nehrus Allé til Lisbjerg og Lystrup samt en sti fra Brendstrupgårdsvej til Lisbjerg Bygade.

Letbanens forløb fra Nehrus Allé til Lystrup udgør en del af den nye letbanestrækning, og strækningen er i alt ni kilometer. Fra Nehrus Allé til Brendstrupgårdsvej ligger letbanen i midten af vejen. Herfra løber letbanen langs den østlige afgrænsning af Lokalplan 887, som sikrer arealer til udvidelse af Aarhus Universitetshospital, frem til Herredsvej. Herefter løber letbane og sti i åbent land, krydser Søftenvej, Egåen og Djurslandmotorvejen, frem til afgrænsning af byudviklingsområdet i Lisbjerg. Ved Lisbjerg Bygade drejer letbanen mod øst, og fra Randersvej løber banen i åbent land til Lystrup bygrænse og Lystrup Station. Her er tale om både byzone og landzone.

I forbindelse med lokalplanlægning for yderligere udbygningsetaper i den nye bydel forberedes letbanens fremføring mod vest gennem den kommende Lisbjerg Bygade.

Lokalplanen forventes fremsat i offentlig høring i løbet af foråret 2012.

SIDSTE ETAPE AF BUSBANERNE ANLÆGGES

Tredje og sidste etape af busbaner på Randersvej er startet op i marken i september 2011 og fortsætter til foråret 2013. Etappen omfatter en vejstrækning på cirka 1,3 kilometer fra Ringgaden til Ringvejen, hvor vejen udvides med et ekstra spor i hver retning, og der etableres støjskærme.

Projektet er koordineret med planerne for letbanen, så kabler og ledninger på langs i vejen tilpasses letbanekravene med hensyn til placering af brønde og dybder på kabler og ledninger. Fortove og kantsten, der flyttes i busbaneprojekt, anlægges igen, så de i mindst muligt omfang skal flyttes i forbindelse med etablering af letbanen.



For at få plads til udvidelsen har det været nødvendigt at rive en del ejendomme ned langs den østlige side af Randersvej samt erhverve arealer fra de erhvervsdrivende omkring Netto og McDonald's og en mindre del i den vestlige side af vejen ved Kalmargade.

Mange erhvervsdrivende i området er berørt af anlægsarbejdet, derfor er projektet udbudt på vilkår, hvor opretholdelse af trafikken på Randersvej og tilkørselsforhold til de enkelte matrikler og inddragelse af de erhvervsdrivende i planlægningen er en ligeså væsentlig parameter som økonomien.

Arkil A/S, som udfører arbejdet, har ligeledes anlagt etape 1 fra Nørreport til Ringgaden.

Der er afsat 47,6 millioner kroner til projektet.

FREMTIDENS TRAFIK I AARHUS TIL DEBAT

Hvordan mener du, fremtidens trafikale udfordringer i Aarhus skal tackles? Det spørgsmål stiller Aarhus Byråd offentligheden i en debat, som varer frem til 27. januar 2012.

Baggrunden for debatten er et netop færdiggjort udredningsarbejde, som viser, at trafikken i Aarhus ventes at vokse betydeligt i perioden frem mod 2030. Hvis de eksisterende trafikmønstre ikke ændres, forventes biltrafikken at vokse med omkring 60 procent.

Byrådet ønsker derfor at tage offentligheden med på råd om, hvilke projekter og initiativer der skal tilgodeses, og hvordan investeringerne hertil skal prioriteres.



Foto: Den sidste strækning af busbanerne på Randersvej er ved at blive etableret [Kilde: Aarhus Kommune]



I udredningsarbejdet er forskellige løsningsmuligheder i spil. Et af projekterne, som indgår i scenariet om cykel- og kollektiv trafik, er nye letbanelinjer til Hinnerup, Brabrand, Hasselager, Skanderborg og Nordhavnen.

Efter debatperioden holdes en anlægskonference for byrådet som led i budgetlægningen for 2013. Hovedpunkterne fra debatten og en revideret rapport forventes forelagt for byrådet til endelig behandling inden sommeren 2012.

EN PERLERÆKKE AF PROJEKTER LANGS HAVNEN

Etableringen af en letbane langs Aarhus Havn er blot ét blandt en perlerække af større byggeprojekter, som finder sted langs havnen. Havnefronten har allerede ændret udseende, og flere steder langs havnen vidner byggekraner, maskiner og containere om fuld aktivitet.

Byggerierne på de bynære havnearealer, opførelsen af det nye multimediehus i Aarhus og anlægget af en letbaneetape langs havnen er tilsammen det største

anlægsprojekt i byens historie. Byggeaktiviteter i så stort et omfang kan ikke undgå at medføre gener for naboer og trafikanter i området, og i perioder vil de både se, høre og mærke, at et nyt byområde er på vej.

Følgende projekter er i gang langs havnen:

De Bynære Havnearealer er en helt ny og storstilet bydel på havnefronten i Aarhus med plads til cirka 7.000 beboere og 12.000 arbejdspladser.

En række byggeprojekter er allerede i fuld gang og med til at skabe den nye bydel. Det drejer sig om:

Lighthouse* er et ikonbyggeri på kanten af Aarhus og har vundet international anerkendelse for sin unikke arkitektur. Første spadestik blev taget i december 2010, og i april 2012 forventes de første af 94 boliger at stå klar til indflytning. Byggeriet er opdelt i tre etaper og består af ejerboliger, erhvervslejemål som kontorer og butikker samt et hotelprojekt.



Illustration: En perlerække af byggeprojekter skaber en helt ny bydel på havnen i Aarhus (Kilde: De Bynære Havnearealer)



Isbjerget er kendetegnet ved sine skæve vinkler og tagfaconer, hvis tinder hæver og sænker sig i toppe og dale, visuelt forskudt for hinanden – ligesom isbjerge gør i virkeligheden. Isbjerget kommer til at rumme 210 lejelejligheder fordelt på ti etager.

Byggeriet begyndte i december 2010, og de første beboere forventes at kunne flytte ind i begyndelsen af 2013.

Z-Huset er karakteriseret ved sin særlige udformning som et skrånende Z i fire til ti etager, som alle bliver udstyret med en tagterrasse eller altan. Z-huset ligger med Aarhusbugten og Lystbådehavnen som nærmeste naboer, og byggeriets første etape på 54 eksklusive ejerlejligheder fra 68 til cirka 240 kvadratmeter samt fire butikker er netop nu til salg.

SHIP bliver fire etager højt og er i sin form inspireret af hånden og dens fem fingre. Projektet markerer overgangen mellem den nye havnebydel og Fiskeri-, Træsks- og Lystbådehavnen, og det er tanken,

at området skal byde på en række rekreative aktiviteter. Herudover kan der etableres erhvervslejemål og boliger.

Det er ikke endeligt besluttet, hvornår byggeriet påbegyndes.

Bestseller, det internationale modefirma og en af tidens mest succesrige og innovative danske virksomheder, opfører et byggeri til administration, kontorarealer, showrooms med mere ved indgangen til den nye havnebydel i Aarhus. Byggeriet bliver højt og slankt med fem til 12 etager. Byggeriet er i fuld gang, og mindst 500 af Bestseller-koncernens medarbejdere flytter i de nye omgivelser i løbet af 2013.

Navitas Park bliver synonym med uddannelse, innovation og energi. Den stjerneformede bygning kommer til at huse Ingeniørhøjskolen i Aarhus, Aarhus Maskinmesterskole og en forskerpark drevet af INCUBA Science Park. Omdrejningspunktet bliver energi- og miljøteknologi, og bygningen kommer til



Illustration: Navitas Parks stjerneformede bygning bliver synonym med uddannelse, innovation og energi (Kilde: Navitas Park)



at fungere som et laboratorium i skala 1:1 med sine mange og innovative energiløsninger. Byggeriet bliver i otte etager, og under bygningen opfører Aarhus Kommune et offentligt parkeringsanlæg med 450 pladser.

Urban Mediaspace Aarhus er Aarhus Kommunes til dato største bygge- og anlægsprojekt og opføres i samarbejde med Realdania og Realdania Byg. Projektet omfatter:

- Multimediehuset – Aarhus' nye Hovedbibliotek, Borgerservice og samlingssted for 3.500 daglige brugere
- Havnepladser
- Nordeuropas største automatiske p-anlæg med cirka 1.000 pladser under Multimediehuset
- Frilægning af den sidste del af Aarhus Å
- Omlægning af trafikken omkring havnen
- Klimasikring af midtbyen

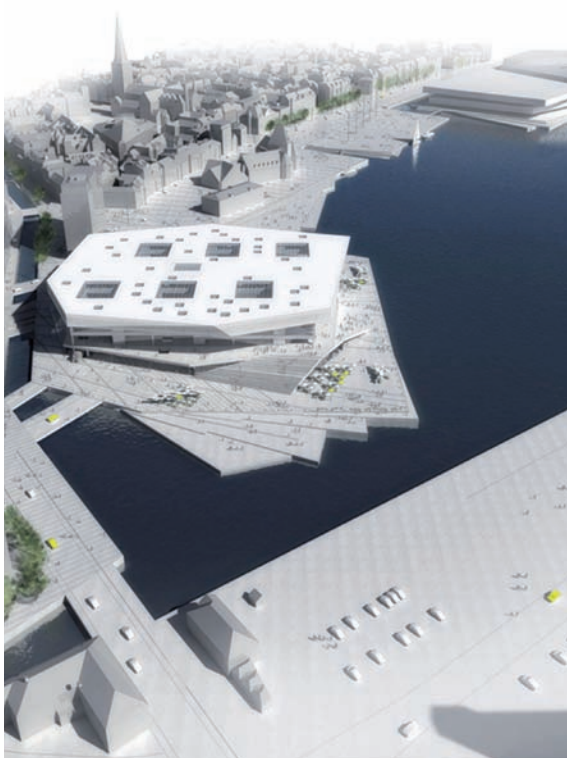


Illustration: Det nye multimediehus på Aarhus Havn forventes klar til brug i slutningen af 2014 (Kilde: Urbanmediaspace.dk)

Byggeriet gik i gang i juni 2011. Det fire etager høje Multimediehuset forventes færdigt i slutningen af 2014, mens de omgivende pladser bliver klar til brug i slutningen af 2015.

Marina House bliver det første af fire projekter med ungdomsboliger og består af 45 delevenlige leje- og ejerlejligheder. Byggeriet bliver otte etager højt, og beboerne får fælles tagterrasse, egen altan og fælles campusområde med Grundfos Kollegiet og O-energi-huset I og II. De første beboere flytter ind i Marina House i februar 2012.

Grundfos Kollegiet slår i august 2012 dørene op for 200 studerende, som kan flytte ind i det 12 etager høje hus med 159 lejligheder. Kollegiet ligger ved siden af den gamle lystbådehavn og tæt på Aarhus Midtby. Der er tænkt masser af klimavenlig og ny teknologi ind i huset, og kollegiet er placeret sammen med ungdomsboligprojekterne Marina House og O-energi-huset I og II, som får fælles campusområde.

O-energi-huset I og II er lejeboliger til unge og indeholder en række bæredygtige energiløsninger, som skal dække husenes energibehov. De to bygninger på henholdsvis 12 og seks etager giver plads til 99 og 50 et- og toværelsesboliger, som er klar til indflytning i løbet af 2012 og 2013. O-energi-huset I og II får fælles campusområde med Marina House og Grundfos Kollegiet.

Letbanen kommer til at løbe langs havnen i Grenåbanens nuværende spor. Der forventes at blive to stop langs havnen, ét ved Multimediehuset ved den nuværende Europaplads og ét på Skolebakken.



VIDSTE DU ...

... at letbanen kommer til at køre fra en helt ny perron på Aarhus H?

Aarhus Hovedbanegård bliver udvidet med en helt ny perron under Aarhus H, når letbanen i Aarhus etableres.

Perronen kommer til at ligge imellem banegårdsbygningen og de eksisterende perroner. Letbanen kommer til at standse i et nyt spor 0 og det eksisterende spor 1.

Letbaneperronen bliver cirka 140 meter lang og placeres parallelt med de bestående jernbaneperroner, hvilket er med til at sikre en naturlig sammenhæng med regionaltrafikken på jernbanen.

... at der bliver adgang til letbanen fra både banegårdshallen og fra M.P. Bruuns Gade?

Passagerer får adgang til letbanen ligesom til de øvrige perroner på Aarhus Hovedbanegård via trappe og elevator fra vandrehallen og via en adgang fra M.P. Bruuns Gade. På den måde kan perronen betjenes fra begge ender.

På Aarhus H placeres nedgangen til letbaneperronen i den vestlige side af vandrehallen. Den nøjagtige placering af rulletrapper og elevator er endnu ikke besluttet.

Der er planer om en ny busterminal i tilknytning til banegården og Bruuns Galleri.

Der er mulighed for at forlænge letbaneperronen, så passagerer også får adgang til letbanen via nedgang fra den nye rutebilstation.

... at Kongesporet skal flyttes for at få adgang til letbanen?

Kongehuset har i dag deres egen perron – Kongesporet – bag rutebilstationen, hvor kongefamilie ankommer, når de besøger Aarhus.

Kongesporet bliver dog inddraget og omlagt til letbanespor, og der skal i stedet anlægges et nyt standsningssted, hvor Dronning Margrethe og den kongelige familie kan ankomme, når de besøger Aarhus med tog.

Anlægget med Kongesporet ejes og drives af Banedanmark, mens DSB ejer jord og betaler for energiforbruget. Banedanmark og DSB samarbejder om at finde en ny placering til Kongesporet – en placering, som også skal sikkerhedsgodkendes hos PET.

... at den eksisterende ambulancevej ved Aarhus H inddrages og erstattes af en ny?

Den eksisterende ambulancevej, som er tilknyttet DSBs værksted, bliver inddraget. Der anlægges i stedet en ny adgang via det eksisterende ranger-spør, som omlægges til rillespor og asfalteres i en bredde på fem meter.

Af sikkerhedsmæssige grunde – og for at forhindre konflikt mellem køretøjer og banemateriel – etableres en overkørsel med et halvbom-anlæg i krydset mellem spor og kørebane.

Halvbom-anlægget udformes, så bommene som udgangspunkt er nede og kun hæves, når redningskøretøjer skal passere overkørslen.

De eksisterende skilte fjernes og erstattes af ny skiltning.



Foto: Aarhus H får en helt ny perron til letbanen [Kilde: C.F. Møller, VVM Redegørelse juli 2009]