



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

1. juni 2012 kl. 09.00

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Årsregnskab 2011 samt revisionsberetning	1
2	Løsning af opgaven med rejsekort	2
3	Landsdækkende Enkeltbilletsystem med en jysk takstrække	4
4	Seminar for Bestyrelsen og busselskaber om udbudsstrategi, kvalitetssikring og initiativer til at få flere tilfredse kunder	7
5	Mødekalender 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik	8
6	Orientering om mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro	10
7	Orientering om status vedr. tiltag på baggrund af workshop om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder	13
8	Orientering om analyse af den kollektive trafik og den sociale kørsel i Syddjurs Kommune	16
9	Orientering om kontrakter og udbud med en større grad af frihed til operatøren til at tilrettelægge kørslen	18
10	Orientering om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser i Silkeborg	21
11	Orientering om Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2011	23
12	Orientering om Finansministeriets rapport om kommuners og regioners mulighed for besparelser på persontransport	25
13	Orientering om udviklingen i Flextur	27
14	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	30
15	Eventuelt	34

1-22-1-11

1. Årsregnskab 2011 samt revisionsberetning

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. marts 2012, er der udarbejdet et eksternt regnskab for 2011.

Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision. Revisionens beretning vedrørende Midttrafiks regnskab for 2011 vil blive gennemgået af revisionen på bestyrelsesmødet 1. juni 2012.

Der er tale om en ren revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende bemærkninger.

Sagsfremstilling

./.. Midttrafiks årsregnskab 2011 vedlægges. Årsregnskabet er det formelle grundlag, som Bestyrelsen skal forholde sig til, og det grundlag, revisionen reviderer regnskabet på baggrund af.

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning på området. Årsregnskabet forelægges Bestyrelsen til godkendelse.

./.. Revisionen har udarbejdet vedlagte Revisionsberetning nr. 9 af 1. juni 2012.

Revisionsberetningen giver ikke anledning til yderligere kommentarer, idet der dels er tale om en ren påtegning, dels er der tale om, at der på de områder, hvor revisionen foreslår ændringer i procedurer m.v., allerede er igangsat initiativer, der afhjælper de nævnte udeståender. Administrationen forelægger revisionsberetningen til efterretning.

Bestyrelsen behandlede på mødet 27. april 2012 et driftsregnskab for Midttrafik omfattende driftsudgifter og indtægter vedr. året 2011. I forhold til dette driftsregnskab er der ikke foretaget ændringer eller justeringer vedrørende selve driften.

Som det også fremgår af revisionsberetningen og årsregnskabet, er der foretaget en justering af metoden til håndtering af tjenestemandspension, så der er i overensstemmelse med de ønsker, bestillerne har fremført. Metoden er godkendt af revisionen.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender årsregnskab 2011 for Midttrafik.

at Bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 9 af 1. juni 2012 til efterretning.

Bilag

- Midttrafiks årsregnskab 2011
- Revisionsberetning nr. 9 af 1. juni 2012

1-25-01-1-08

2. Løsning af opgaven med rejsekort

Resumé

Administrationen gør rede for de igangsatte initiativer omkring rejsekortet, og ønsker at Bestyrelsen drøfter den fremlagte plan.

Sagsfremstilling

På mødet 23. marts 2012 besluttede Bestyrelsen, at Midttrafik følger den fælles anbefaling fra kommunerne og Region Midtjylland om at belyse yderligere forhold omkring økonomi og teknologi, inden Midttrafik træffer en endelig afgørelse i starten af 2013 om tilslutning til rejsekortprojektet.

Der er nedsat en koordineringsgruppe, bestående af repræsentanter fra den administrative styregruppe under kommunaldirektørnetværket, Region Midtjylland og Midttrafik, til at følge realiseringen af de anbefalede initiativer. Det første møde blev afholdt 1. maj 2012, og der er planlagt 2 møder i andet halvår af 2012. Målet er en ny business case, hvor der indgår vurderinger omkring indtægtsfremgang på grund af mindre snyd, flere kunder i områder, hvor den kollektive trafik har en rimelig betjening, og reducerede udgifter til udstyr fordi der evt. kan bruges "bus light" udstyr. Ligeledes indgår meromkostninger forbundet med at vedligeholde det nuværende billetteringsudstyr. Det vil fremgå tydeligt hvilke parametre, der er skruet på i forhold til den nuværende business case. Mulighederne for gradvis udrulning af rejsekortet vil blive beskrevet og rejsekortets teknologiske fremtidssikring skal belyses gennem uafhængig instans.

Der er under koordineringsgruppen nedsat en forhandlingsgruppe, som skal optage forhandlinger med Rejsekort A/S omkring økonomien ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet. Der er aftalt møde 6. juni 2012.

Den nuværende business case viser, at ved delvis lånefinansiering (75 %) af investeringen, vil det koste Midttrafik ca. 65 mio. kr. i kontant betaling til investering og ca. 36 mio. kr. i nettodriftsudgifter hvert år. Denne udgift kan evt. nedsættes gennem forhandling, og – på papiret – ved alternative forudsætninger for beregningerne.

Tillige vil der fortsat være et markant behov for finansiering af rejsekortet. Derfor indgår det i Midttrafiks videre arbejde, at komme med forslag til egentlig finansiering af merudgifterne.

I den nuværende business case har Midttrafik forudsat besparelser / effektiviseringer i egen administration på 10 mio. kr. De består af: ingen udgifter til tryk af klippekort, ingen udgifter til provision til forhandlere, ingen udgifter til tællinger, færre udgifter til vedligehold af nuværende billetteringsudstyr, nedlæggelse af tre stillinger og rationalisering af nuværende salgs- og informationsstruktur.

Herudover har Direktionen besluttet at gennemføre ansættelsesstop, således at det nøje overvejes ved enhver stillingsledighed, om en opgave kan løses på en anden måde.

Direktionens mål er at finde yderligere besparelser i egen administration, som skal finansiere rejsekortsekretariatet.

Opgaven rummer en del udfordringer, fordi der er gennemført betydelige effektiviseringer i Midttrafik. I 2008 blev udgifterne til administration og fællesaktiviteter reduceret med 10 % og bestyrelsen vedtog yderligere besparelser på 5 % over 3 år i 2011. Det er tilvejebragt gennem en række initiativer: nedlæggelse af stillinger, forenkling af arbejds-gange, harmonisering af IT systemer mv. Midttrafik har i dag de laveste udgifter til administration blandt trafiksekselskaberne.

Det vil stadig være et mål, at Midttrafik bliver endnu bedre til at løse sine øvrige opgaver, og at indførelsen af rejsekortet ikke forringer kvaliteten af øvrige højt prioriterede projekter og opgaver.

Direktionen vil fremlægge et spareforslag for administrationen på i alt 13 mio. kr. Det er strengt nødvendigt for at få rejsekortet sikkert indført. Det vil dække udgifterne til projektsekretariatet i implementeringsperioden på 4 år. I business casen er der også budgetteret med merudgifter til information, uddannelse af chauffører og omlægning af IT og administrative systemer på i alt 12 mio. kr. Også disse udgifter vil direktionen finde indenfor det nuværende budget.

I forhold til business casen resterer der yderligere 13 mio. kr. over 4 år til projektomkostninger i form af frikøb af busser i forbindelse med installation, supplerende indkøb af udstyr mv. Dette beløb vil Direktionen have endog meget vanskeligt ved at finde indenfor et budget, der bliver spændt hårdt for.

Dermed har Midttrafik finansieret 10 mio. kr. i varig driftsbesparelse og 25 mio. kr. i projektomkostninger.

Herudover vil opgaven gå ud på at foreslå bestillerne mulige besparelser på driften af den buskørsel de finansierer. Her er billedet forskelligt, nogle kommuner har reserveret de besparelser, Midttrafik har gennemført, til finansiering af rejsekortet. Andre har ikke. Opgaven rummer betydelige udfordringer. Gennem årene har Midttrafik sammen med bestillerne lavet en betydelig effektivisering af kørslen. Der er således reduceret med over 100.000 køreplantimer ud af ca. 2,2 mio. timer i 2008, og udgifterne er reduceret med ca. 73 mio. kr. når der tages højde for udgifterne til dieselaftgift og cross borderleasing, som bestillerne er kompenseret for via DUT.

Yderligere effektiviseringer vil påvirke en række kunder og serviceniveauet. I sidste ende er det bestillerne, der skal afgøre, hvor meget de skal spare, og hvilket service niveau, der skal være for kollektiv trafik for at få indført rejsekortet.

Direktøren indstiller,

- at** planen for realisering af initiativerne af rejsekort i Midttrafik godkendes.
- at** Direktionen bemyndiges til at finde besparelser/effektiviseringer i Midttrafik på 10 mio. kr. i varige driftsbesparelser og 25 mio. kr. i projektomkostninger.
- at** Midttrafik udarbejder oplæg til forslag til besparelser på buskørsel for de bestillere der måtte ønske det.

1-01-75-1-12

3. Landsdækkende Enkeltbilletsystem med en jysk takstrække

Resumé

I juni 2009 besluttede Bus & Tog Styregruppen, at der skal indføres et Landsdækkende Enkeltbilletsystem samtidig med, at rejsekortet udrulles. Enkeltbilletsystemet er et samlet zonebaseret takstsystem, som dækker al kollektiv trafik i hele landet. Det omfatter såvel lokale som landsdækkende rejser. En landdækkende enkeltbillet giver valgfri adgang til transport med bus, tog, lokalbaner og metro.

Det var hensigten, at der skulle være en fælles takstrække med ens priser i hele landet. Det vil imidlertid give meget voldsomme prisstigninger i Jylland, hvor man i øjeblikket ligger væsentligt under prisniveauet for kontantbilletter på Sjælland. De jyske trafikskaber anførte, at det var problematisk med så store prisstigninger.

Nu er man kommet frem til et kompromis, med én takstrække for Jylland og en anden takstrække for resten af landet. Denne løsning gør kontant billetpriserne i Jylland lavere end i resten af landet, og giver mere acceptable prisstigninger i Midttrafik.

Sagsfremstilling

Hensigten med det landsdækkende enkeltbilletsystem var, at en rejse skulle koste det samme alle steder i landet, uanset om der rejses i eksempelvis 2, 5 eller 9 zoner, og der skulle være frit valg mellem tog og bus mv. Det sker bl.a. af hensyn til Lov om trafikskaber § 6b: "Trafikskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne"

Harmoniseringen af kontantbilletterne er nu i Bus & Tog styregruppen modificeret til, at priserne skal være ens i henholdsvis hele Jylland og i det øvrige Danmark. Det vil stadig være en væsentlig forenkling af priserne og rejsereglerne i forhold til den nuværende situation. Samtidig sikres, at kunderne ikke oplever helt så voldsomme prisstigninger på kontantrejser, som der var lagt op til, hvis Midttrafik skulle overgå til de landsdækkende kontantpriser.

I forhold til Midttrafiks nuværende kontantbilletpriser sker der flere ændringer ved en overgang til en jysk takstrække.

- Der vil ikke længere være en selvstændig takstkompetence på kontantbilletterne, taksterne skal fremover aftales mellem de jyske nabotrafikskaber og togoperatørerne.
- Det vil betyde dyrere billetter for kunderne i Midttrafik fra 2014, på rejser fra 3 til 9 zoner fordi taksterne skal tilpasses en fælles jysk takstrække.
- Merindtægterne på kontantbilletter vil betyde, at priserne på klippekort og periodkort forhøjes mindre end det ellers var nødvendigt.

- Den landsdækkende enkeltbillet (med en fælles jysk takstrække) har den væsentlige fordel, at kunderne har frit valg til at benytte tog og bus, da priserne fremover vil være ens. Det er en væsentlig forenkling af rejsereglerne for kunderne, hvor der tidligere har været uforståelige barrierer ved rejser mellem forskellige prisområder.

Midttrafik er i øjeblikket det trafikselskab i Danmark, der generelt har de laveste priser på kontantbilletter. De lavere priser gør sig især gældende på de mellemlange rejser fra 5-9 zoner, hvor Midttrafiks priser i øjeblikket er fra 15 til 27 procent lavere end priserne i Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Sydtrafik.

Midttrafiks administration er blevet enige med NT og Sydtrafik samt DSB og Arriva Tog om et forslag til en fælles prisrække, der skal gælde fra 2014. Enigheden er opnået ved at Midttrafik forhøjer alle takster fra 3-9 zoner, Sydtrafik forhøjer taksterne lidt på alle rejser og NT holder taksterne uændrede fra 2012 til 2014. NT's og Sydtrafiks bestyrelser skal godkende de nye jyske takster, men det forventes at være en formalitet, da priserne i de 2 trafikselskaber ligger tæt op ad de nuværende priser hos dem.

Der var et stort pres fra togoperatørerne for at få priserne så højt op, som de nu er kommet – gerne højere. DSB har godkendt priserne. Arriva Tog havde et forbehold om Trafikstyrelsens accept af provenu tab hos Arriva Tog i forbindelse med de nye takster.

Togoperatørernes pres skyldes både hensynet til at opretholde den nuværende indtjening, og hensynet til, at der ikke skal være et stort spring fra prisen på 9 zoner til prisen på 10 zoner og længere op, som togoperatørerne kommer med et udspil på.

I forhandlingerne med togoperatørerne har Midttrafik gjort gældende, at prisområdet Midttrafik Syd, som kun består af Horsens og Hedensted kommuner, bør sammenlægges med Midttrafik Øst. DSB har meddelt, at de accepterer en sammenlægning af Takstområde Syd og Takstområde Øst i Midttrafik fra januar 2014. En sammenlægning vil bl.a. betyde, at de unge der rejser på HyperCard får mulighed for at rejse i et væsentligt større område uden merudgifter. Det vil gøre HyperCard løsningen endnu mere attraktiv.

Det er generelt store taksstigninger, der gennemføres især på rejser fra 5 til 9 zoner. De fleste kunder, der rejser på kontantbillet hos Midttrafik, rejser inden for 1-2 zoner. Fordelingen af kontantrejser på zoneafstande er som følger:

Antal zoner	Ca. antal tusinde rejser	Procentfordeling
1-2 zoner	8.220	69,5 %
3 zoner	1.187	10,0 %
4 zoner	885	7,5 %
5 zoner	629	5,3 %
6 zoner	299	2,5 %
7 zoner	144	1,2 %
8 zoner	291	2,5 %
9 zoner	169	1,4 %

Det er vigtigt at være opmærksom på, at det ikke er de faste kunder, der bliver ramt af disse takststigninger. Kunder, der rejser på klippekort og periodekort, vil tværtimod nyde godt af forøgede indtægter fra kontantkunderne. Midttrafik er vidende om, at en del

kunder vælger at rejse på kontantbillet, hvor de i stedet med fordel kunne rejse på klippekort. I forbindelse med takststigningerne på kontantbilletter vil Midttrafik fortælle kunderne, at de med økonomisk fordel kan benytte klippekort i stedet for kontantbillet.

Nedenstående skema viser de prisstigninger, der kommer de næste år på kontantbilletterne. Kolonnen med 2013 priser er et forslag, der fordeler stigningen jævnt mellem 2013 og 2014.

Ændringer i priser ved fælles jysk takstrække.

Zoner:	Takster Midttrafik Øst, Syd Midt 2012	Lands- dækk. Enkeltbil- let Midttrafik forslag 2013	Ændring 2012/13 Voksen	Lands- dækk. Enkeltbil- let Jysk afta- le 2014	Ændring 2013/ 2014 Voksen	Land- dækk. Enkeltbil- let Sjælland mv.. 2014	Lands- dækk. Enkeltbil- let sammen- lignet med jysk forslag
1-2	20,00	20,00	0,0 %	20,00	0,0 %	24,00	20,0 %
3	27,00	28,00	3,7 %	30,00	7,1 %	35,00	16,7 %
4	34,00	37,00	8,8 %	40,00	8,1 %	45,00	12,5 %
5	41,00	45,00	9,8 %	50,00	11,1 %	55,00	10,0 %
6	48,00	53,00	10,4 %	60,00	13,2 %	64,00	6,7 %
7	54,00	61,00	13,0 %	70,00	14,8 %	73,00	4,3 %
8	60,00	69,00	15,0 %	80,00	15,9 %	82,00	2,5 %
9	66,00	77,00	16,7 %	90,00	16,9 %	90,00	0,0 %

Priserne er forhøjet væsentligt for de mellemlange rejser i forhold til de nuværende priser. Det kan dog også ses i skemaet, at priserne i det jyske forslag fortsat ligger væsentligt under prisen på den landsdækkende enkeltbillet på Sjælland – specielt på de kortere rejser, som der er mange af i bybusområderne.

Stigningen på kontantbilletterne holder sig sammen med priserne på klippekort og periodekort under det statslige takststigningsloft, som for 2013 er fastsat til 3,5 %.

Direktøren indstiller,

- at det jyske forslag for takstrækken i 2014 godkendes.
- at administrationens forslag til kontantpriser i 2013 godkendes.

1-15-0-75-1-12

4. Seminar for Bestyrelsen og busselskaber om udbudsstrategi, kvalitetssikring og initiativer til at få flere tilfredse kunder

Resumé

Det er et af de 5 hovedmål i Midttrafiks strategiplan, at leverandørerne skal være tilfredse. Busselskaberne har den direkte kontakt til kunderne og spiller en afgørende rolle for kundernes tilfredshed. Administration fremlægger forslag om, at Bestyrelsen holder et seminar med busselskaberne.

Sagsfremstilling

Midttrafik har kontrakt med ca. 50 busselskaber, der sørger for god stabil drift. Midttrafik samarbejder løbende med selskaberne om planlægning, rejseregler, billetteringsudstyr, efteruddannelse m.v.

Midttrafik har nedsat et entreprenørudvalg bestående af repræsentanter fra 9 busselskaber. I entreprenørudvalget drøftes overordnede forhold af betydning for den kollektive trafik og branchen.

Midttrafik er i gang med at evaluere sin udbudsstrategi, som skal forelægges for Bestyrelsen. Nogle centrale elementer vil være kontraktlængde, tildelingskriterier, eventuel busovertagelse og incitamenter for busselskaberne til at levere bedre resultater.

Bestyrelsen har efterspurgt oplæg til en effektiv kvalitetsopfølgingsstrategi, som kan fremme ønsket adfærd blandt busselskaberne.

Endelig kunne det være interessant at drøfte initiativer og muligheder for, at busselskaberne kan øge kundernes tilfredshed og måske også tiltrække flere kunder.

Entreprenørudvalget vil gerne præsentere sine idéer for Bestyrelsen.

På den baggrund foreslår administrationen et halvdags seminar mellem Bestyrelsen og de busselskaber, der kører i kollektiv trafik for Midttrafik, med de temaer, der er nævnt ovenfor. Det kunne være i forlængelse af et allerede aftalt bestyrelsesmøde i efteråret 2012. Administrationen foreslår, at medlemmerne af Repræsentantskabet indbydes til at deltage i seminaret, da alle kommuner kan have en interesse i at fremme det gode samarbejde med busselskaberne.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen afholder seminar med busselskaberne om udbudsstrategi, kvalitetssikring og initiativer til at få flere tilfredse kunder.
- at** medlemmer af Repræsentantskabet indbydes til at deltage i seminaret med busselskaberne.

1-00-1-12

5. Mødekalender 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik

Resumé

Der fremlægges foreløbigt forslag til mødekalender for møderne i 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har i 2012 en mødefrekvens med 11 planlagte møder, hvoraf 1 er blevet aflyst pga. for få emner. Der foreslås planlagt 10 møder i 2013. Det foreslås også, at mødedagen som udgangspunkt fortsat er fredag formiddag med mødestart kl. 9.00; på dage med møder i Repræsentantskabet, mødes Bestyrelsen kl. 9.00-10.00, og Repræsentantskabet mødes kl. 10.00-12.00 ligesom i 2012.

Mødestedet vil primært være i Aarhus, men Bestyrelsen kan som hidtil beslutte, at konkrete møder afholdes andre steder, fx i forbindelse med besøg hos et driftsselskab. Bestyrelsen kan også løbende tage stilling til, om konkrete møder skal afholdes på en anden dato.

Det foreslås samtidig, at Repræsentantskabet mødes to gange i 2013 ligesom i 2012:

- midten af maj til beretning om det forgangne år og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år
- midten af november til drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget

Forslag til mødekalender 2013:

- Bestyrelsesmøde fredag 25. januar 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 1. marts 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 12. april 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 17. maj 2013, kl. 9.00.
- Repræsentantskabsmøde fredag 17. maj 2013, kl. 10.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 21. juni 2013, kl. 9.00
- Bestyrelsesmøde fredag 16. august 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 13. september 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 11. oktober 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 15. november 2013, kl. 9.00.
- Repræsentantskabsmøde fredag 15. november 2013, kl. 10.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 13. december 2013, kl. 9.00.

Det bemærkes,

- at det sidste møde i 2012 er 7. december.
- at endelig godkendelse af budget 2014 kan ske på mødet 13. september 2013, inden den lovgivningsmæssige frist 15. september.
- at ovenstående forslag til mødekalender er koordineret med Dansk Energi, DANVA, RenoSam, HMN Naturgas samt Dansk Fjernvarme, der på nuværende tidspunkt ikke har planlagt møder på ovenstående datoer. Der koordineres med disse selskaber, da Midttrafik traditionelt har medlemmer af Repræsentantskab og Bestyrelse, der også er medlemmer i disse selskabers besluttende fora. KL og Danske Regioner afholder landsmøder på andre tidspunkter i 2013 end de foreslåede mødedatoer, ligesom KL's konference for tekniske forvaltninger også afholdes på andre tidspunkter end de foreslåede.

Administrationen foreslår, at Bestyrelsen godkender mødekalenderen for 2013 foreløbigt, således at bestyrelsesmedlemmerne har mulighed for at afklare dette med øvrig mødeaktivitet i 2013. Mødekalenderen vil blive fremlagt til endelig beslutning på bestyrelsesmødet 17. august 2012.

Direktøren indstiller,

at mødekalenderen for 2013 godkendes foreløbigt med henblik på evt. revision og endelig godkendelse på bestyrelsesmødet 17. august 2012.

1-34-70-2-08

6. Orientering om mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro

Resumé

Holstebro Kommune, Vestforsyning og Midttrafik har gennemført en analyse af mulighederne for at køre på biogas, når bybuskørslen udbydes i 2014. På nuværende tidspunkt anvendes biogas ikke i rutekørsel i Danmark. Derfor er en omlægning til det alternative drivmiddel en udfordring for både forsyningsvirksomheder, kommuner, busselskaber og trafikskaber.

Administrationen orienterer om metoder og de væsentligste konklusioner fra analysen af mulighederne for at anvende biogas i bybuskørslen i Holstebro.

Sagsfremstilling

Biogas er et miljøvenligt alternativ til diesel, og det er anvendt til kollektiv bustrafik i flere år i bl.a. Sverige og Tyskland. Holstebro Kommune og Vestforsyning har sammen med Midttrafik analyseret mulighederne for at anvende biogas i bybusserne i Holstebro, idet Holstebro har indviet et stort biogasanlæg ved Maabjerg Energy.

./ I vedlagte notat "Mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro" præsenteres mulighedsanalysen kortfattet. Hele mulighedsanalysen kan findes som baggrundsbilag på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Mulighedsanalysen kan bruges som beslutningsoplæg i Holstebro Kommune. Disse erfaringer kan bruges i forbindelse med rådgivning af andre kommuner og regionen.

Biogas vil som udgangspunkt kunne bruges alle steder, hvor der er adgang til naturgasnettet, når biogassen opgraderes, og der anvendes certificeringsmodel. I notatet er et kort over naturgasnettet i Midtjylland. For at reducere usikkerheden for de bydende vognmænd – og dermed fjerne risikoen for høje priser - er der en række forhold, der skal tages højde for. Administrationen vurderer, at en analyse af følgende emner bør indgå i enhver mulighedsanalyse af anvendelse af biogas:

- Busser – tekniske forhold
- Tankanlæg – finansiering, tilknytning til naturgasnet, og tankningstype
- Udbudsform – som reducerer tilbudsgivernes usikkerhed
- Omkostninger – for hhv. gasleverandør og bestiller
- Samfundsøkonomisk effekt – Ændringer for samfundsøkonomien, samt CO2 effekter.

Det er desuden væsentligt, at fremhæve, at større investeringer i infrastruktur og tank-anlæg giver mest mening i forbindelse med større udbud, hvor flere busser garageres det samme sted, som fx i bybussystemer.

I alle udbud er det vigtigt at nedbringe vognmandens usikkerhed for at få de bedste priser. I Holstebro er det valgt at mindske vognmændenes usikkerhed ved at lade gasleverandøren have ansvaret for tankanlægget samt anvende udbud efter forhandling. Bestillere, som måtte overveje anvendelsen af denne udbudsform, skal igangsætte udbudsprocessen ca. 2 år før driftsstart.

Økonomi og samfundsøkonomisk effekt i Holstebro

Udover infrastrukturomkostningerne på ca. 5,9 mio. kr. blev det i analysen beregnet, at den årlige udgift til bybuskørsel skal forhøjes med mellem 0,2 mio. kr. og 1,5 mio. kr. Den samlede bruttoudgift til bybuskørslen var i køreplanåret 2010/2011 på ca. 11 mio. kr. Fremtidig forhøjelse af dieselpriisen er ikke taget i betragtning.

Der spares 568 tons CO₂ årligt.

Regeringen indgik i marts 2012 et energiforlig, der reducerer udgiften til produktion af biogas. Desuden har markedspriserne for såvel diesel som biogas og transport af biogas udviklet sig til fordel for biogas, således at en ny beregning i maj 2012 viser, at det vil være økonomisk neutralt for Holstebro Kommune, om man vælger diesel eller biogas.

På baggrund af den reviderede beregning har Midttrafik kontaktet Holstebro Kommune med henblik på at høre kommunens holdning til at iværksætte et pilotforsøg med en eller flere biogasbusser i Holstebro, inden et udbud med biogas i alle bybusser gennemføres. Et pilotforsøg forudsætter, at der kan findes busser, der kan leases for et enkelt år, og at Vestforsyning kan få etableret tankningsanlægget med kortere varsel end antaget i mulighedsanalysen.

Andre kommuner vil også fremme biogas

Skive Kommune er tovholder for EU projektet "Implement", som skal fremme produktionen og anvendelsen af biogas i Kattegat-Skagerrak Regionen. Midttrafik og busselskabet, der kører bybusser i Skive by, er blevet kontaktet med henblik på at indgå i et netværk af interessenter vedr. anvendelse af opgraderede biogas.

Projektet vil undersøge barriererne for anvendelse af biogas i transporten og vil samtidig forsøge, at finde muligheder for synergi mellem de forskellige interessenter og at etablere et tværgående samarbejde.

Projektet "Implement" under EU programmet "Interreg IV A" er aktivt indtil slutningen af 2014, og inkluderer både biogasproducenter og forsyningsvirksomheder, samt offentlige partnere – bl.a. Lemvig Kommune, Samsø Kommune, Østfold Fylkeskommune, og Västra Götalandsregionen.

I bilaget kan man se de midtjyske byer, der har adgang til naturgasnettet, og dermed vil kunne lave en løsning med certificeret biogas via naturgasnettet ligesom Holstebro.

Fakta vedr. biogas og biodiesel

Fælles for *biogas* og *biodiesel* er, at begge brændstoffer er fremstillet på basis af organisk materiale.

Der bliver i medierne af og til stillet spørgsmålstegn ved *første-generations biodiesels* bæredygtighed. Den er fremstillet på basis af afgrøder som fx raps og soja, som der skal bruges både land, vand og energi til at producere. *Anden-generations biodiesel* laves til gengæld af affaldsprodukter, som fx slagteriaffald, og er dermed et mere miljøvenligt brændstof.

Biogas fremstilles på basis af organisk affaldsmateriale som fx gylle og rester fra fødevarereproduktionen. Derfor er der klimafordele ved at bruge *biogas* i stedet for fossilt diesel – CO₂ udslippet kan nedbringes til nul. For at kunne bruge *biogas* i transporten skal den opgraderes til en høj kvalitet, der svarer til naturgas. Når biogassen er rensat kan den sendes i naturgasnettet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Mulighedsanalyse af biogasbusser i Holstebro

1-34-75-3-1-11

7. Orientering om status vedr. tiltag på baggrund af workshop om kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder

Resumé

Administrationen orienterer om status for de 6 initiativer, Bestyrelsen har iværksat på baggrund af workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Desuden orienteres om tiltag fra forskellige kommuner indenfor området.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog 27. januar 2012 6 initiativer på baggrund af workshoppen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i november 2011. Status for de 6 projekter gennemgås her.

Mulighed for flextur på hele Djursland

Byrådet i Syddjurs Kommune behandler 31. maj en rapport med forslag om indførelse af Flextur i kommunen til 3. km. pr. km. Vedtages dette, er ordningen identisk med eksisterende tilbud i Norddjurs og Favrskov kommuner. Midttrafik har 3. maj 2012 afholdt møde med de 3 kommuner, med det formål at drøfte mulighederne for at køre på tværs til den lave betaling. På mødet blev det administrativt aftalt at arbejde videre med en model, hvor der kan køres på tværs af Norddjurs og Syddjurs under forudsætning af, at Syddjurs godkender forslaget om billig flextrafik. Kørslen finansieres af den kommune, hvor turen starter. Det var parternes vurdering, at der ikke er kundemæssigt behov for en tilsvarende ordning med Favrskov Kommune.

Eventuelle ændringer skal kommunikeres lokalt på Djursland i samarbejde med de involverede kommuner, ligesom det er aftalt med Syddjurs Kommune, at analysen i kommunen gennemgås på kommende møde i Fagligt Forum, som er Midttrafiks administrative samarbejdsorgan med alle bestillere.

Samtidig blev det aftalt, at Midttrafik efter sommerferien 2012 igangsætter en undersøgelse, der skal kortlægge, hvem der bruger flextrafik og til hvilket formål i de 3 kommuner.

Projekt om kollektiv trafik i landområder i Holstebro, Struer og Lemvig Kommuner

Projektets formål er at lave en samlet analyse af den kollektive og sociale kørsel i landområderne i Holstebro, Struer og Lemvig kommuner for at gøre det lettere at anvende kollektiv trafik i landområderne og gøre det mere effektivt at drive den samlede trafik. Et særligt fokusområde bliver at sikre, at kommunegrænserne ikke begrænser borgernes bevægelsesmuligheder i området.

Midttrafik har modtaget positiv respons fra alle tre kommuner. Et opstartsmøde er aftalt i starten af juni. På dette opstartsmøde skal projektets formål og succeskriterier og mi-

lepæle nærmere drøftes mellem parterne med henblik på at udarbejde en projektbeskrivelse, der kan danne baggrund for et samarbejde med en ekstern konsulent.

Arbejdet forventes at foregå hen over sommeren og efteråret, og det er forventningen, at projektet vil munde ud i anbefalinger til de 3 kommuner, som kan implementeres til køreplansskiftet 2013, hvis kommunerne ønsker det.

Analysens resultater vil ligeledes blive kommunikeret til de øvrige bestillere via Fagligt Forum, idet det forventes, at arbejdsmetoder m.m. kan finde anvendelse andre steder.

Hjælpe kommunerne med at lave bedre stoppesteder

Projektets formål er at udarbejde en "Manual for gode stoppesteder", som kommunerne – som har ansvaret for oprettelse og vedligeholdelse af stoppesteder – kan anvende i deres arbejde. Manualen vil indeholde gode råd til kommunerne om stoppesteders indretning, afhængig af om der er tale om stoppesteder, der benyttes meget, stoppesteder hvor mange stiger om, eller stoppesteder der kun anvendes i begrænset omfang. Baggrunden for projektet er, at dårlige og nedslidte stoppestedforhold i landområder på workshopen blev nævnt som en begrænsning for brugen af den kollektive trafik, ligesom det medvirkede til at give den kollektive trafik et dårligt omdømme i landområderne.

Manualen vil blive udarbejdet i form af en folder til kommunerne, som vil blive sendt til dem og offentliggjort på Midttrafiks hjemmeside inden sommerferien. Ligeledes vil manualen blive præsenteret på første møde i Fagligt Forum på førstkommende møde efter sommerferien.

Projektets succeskriterium er, at manualen medfører reelle forbedringer af stoppestedforholdene i kommunerne. Derfor vil der også efterfølgende være en dialog mellem Midttrafik og kommunerne om implementering af manualens forslag.

Forbedre høringerne ved køreplanændringer

Midttrafik er i dialog med bestillerne med det formål at få overblik over hvilke interesseorganisationer (ældreåd, landsbyråd m.m.) og uddannelsessteder, der skal inviteres til direkte at bidrage i forbindelse med høring af nye køreplaner. Herefter vil alle disse parter modtage direkte information pr. e-mail om Midttrafiks køreplanhøring i januar 2013.

Formålet er at sikre, at disse parter deltager aktivt i Midttrafiks køreplanhøring og deres synspunkter systematisk inddrages inden bestillerne træffer endelige beslutninger om køreplaner på baggrund af de udarbejdede køreplanforslag og høringsrunden i januar 2013.

Midttrafik vil i forbindelse med høringen overvåge, om der kommer høringssvar fra disse organisationer og uddannelsessteder, og vil om nødvendigt følge op, hvis det ikke er tilfældet i forbindelse med større omlægninger.

For god ordens skyld skal nævnes, at både interesseorganisationer og uddannelsessteder også hidtil har haft mulighed for at kommentere på Midttrafiks høringer. Mange har gjort det, men der har også været eksempler på tilfælde, hvor der ikke er fremkommet høringssvar, og hvor et høringssvar ville kunne have betydet, at man havde undgået uensigtsmæssige ændringer.

Forbedre koordineringen mellem Bus og Tog

På workshoppen blev manglende forbindelse mellem busser og tog nævnt som en begrænsende faktor for at anvende kollektiv trafik i landområder. Måske er der en bus, men hvis man skal vente en time, når man evt. skal videre med tog, er kollektiv trafik ikke et attraktivt tilbud. Derfor blev et af indsatsområderne at arbejde systematisk med at forbedre korrespondancer mellem busser og tog på stationerne.

På konferencen blev der dog også givet eksempler på, at forbedrede bus-tog korrespondancer havde medført, at busser passede dårligere til unge uddannelsessøgendes behov. Derfor er det afgørende at få analyseret evt. afledte konsekvenser, hvis man ændrer på buskøreplaner for at tilpasse dem til togene.

Det er konkret aftalt, at alle korrespondancer på strækningen Aarhus – Herning gennemgås med ARRIVA tog og DSB i perioden februar–august 2012 med henblik på mulig bedre tilpasning til køreplansskiftet juni 2013. De steder, hvor det ikke er muligt – fx på grund af nødvendige ankomsttider til uddannelsessteder – vil der blive udarbejdet forklaringer på det. Øvrige knudepunkter – Holstebro, Struer, Skive, Viborg, Randers, Ringkøbing og Skjern gennemgås efterfølgende.

Indretning af lektiebus

Midttrafik er i dialog med relevante bestillere i forhold til indretning af "lektiebus" – altså busser indrettet med internetadgang, stillezone og arbejdsborde. I første omgang handler det om regionale ruter, der skal i udbud maj 2012 samt lokale ruter i Ringkøbing-Skjern Kommune, som netop har været i udbud – og hvor indretning som lektiebus derfor skal aftales konkret med busselskabet og kommunen. Midttrafik og Ringkøbing-Skjern Kommune er i dialog herom.

Formålet med "lektiebusserne" er at sikre unge uddannelsessøgende med lang rejsetid til uddannelsesstederne en mulighed for at anvende tiden i bussen fornuftigt – fx til at lave lektier. Dermed forsøges ulempen ved lang transporttid på landet begrænset, med det overordnede formål at gøre det mere attraktivt for unge i landområder at vælge en ungdomsuddannelse.

Midttrafik vil løbende sikre information til den lokale presse, når nye lektiebusser kommer på gaden.

Andre tiltag

Ud over de tiltag, Bestyrelsen har iværksat, foregår der også andre initiativer til forbedring af den kollektive trafik i landområder. Midttrafik er i dialog med Horsens Kommune om at etablere et teletaxa-system inspireret af løsningen fra Skanderborg. Det er samtidig tanken at tilbyde favorable takster til pensionister i landområderne. Ringkøbing-Skjern Kommune har besluttet at indføre flextrafik til 3 kr. pr. km. Dette finansieres af besparelser gennemført i de køreplaner, der sættes i drift juni 2012.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-203-1-12

8. Orientering om analyse af den kollektive trafik og den sociale kørsel i Syddjurs Kommune

Resumé

Midttrafik har sammen med Syddjurs Kommune og en ekstern konsulent gennemgået den kollektive trafik og den sociale kørsel i Syddjurs Kommune.

Der er udarbejdet en rapport om analysen, som bliver forelagt byrådet i Syddjurs Kommune 31. maj 2012. Undervejs i projektet har der også været en temadrøftelse med byrådet, hvor rapportens foreløbige konklusioner blev drøftet.

Sagsfremstilling

Rapporten konkluderer overordnet, at den kollektive trafik i kommunen giver en god dækning som helhed. Folkeskolerne får en betjening, der er tilpasset de transportberetigede elevers behov, de uddannelsessøgende har typisk transportmuligheder til mindst 2 uddannelsesbyer og det nuværende rutenet dækker alle de store pendlerstrømme.

Der er forbindelser mellem kommunens større byer, med Ebeltoft-Hornslet som undtagelse, da det kræver skift i Rønde. En nyetableret telebusordning, der betjener dagcentrene – men også kan bruges af andre, når der er plads – har fået en god start.

Benyttelsen af såvel lokale ruter som åbne skoleruter vurderes at være rimelig. De lokale ruter betjener ca. 1.500 kunder om dagen, og de åbne skoleruter ca. 1.200 kunder om dagen. Selvfinansieringen på de lokale ruter er ca. 41 %. Nettoudgifterne for den kollektive og sociale kørsel i kommunen ser således ud (budget 2012).

Kørsel	Nettoudgift (1.000 kr.)
Lokalruter	4.668
Åbne skoleruter	7.594
Telebusser til dagcentre (åbne hvis der er plads)	3.901
Elever til specialskoler (udgiften forventes at falde som følge af afholdt udbud)	15.100
Aflastningskørsel og handicappede børnehavebørn	2.000
Pensionister til dagcentre og læger/speciallæger	4.400
Handicapkørsel via Midttrafik	1.040
Kørselsudgifter i alt	38.703
Administrationsbidrag til Midttrafik	1.020
Udgifter i alt	39.723

Ses der på de samlede kørselsudgifter, udgør udgifterne til kollektiv trafik (lokalruter og skoleruter) 31,7 % af de samlede udgifter, mens socialkørsel (herunder åbne telebusser til dagcentre) udgør 68,3 % af udgifterne.

Det skal bemærkes at Syddjurs Kommune gennem udbud, samordning af kørsel og effektivisering har gjort en betydelig indsats for at begrænse udgifterne til den sociale kørsel.

Rapporten indeholder nogle anbefalinger til Syddjurs Kommune omkring justeringer på kort sigt. Bl.a. foreslås det, at en åben skolerute bliver erstattet af telebussen fra dagcenterkørsel om morgenen – og taxakørsel ved hjemkørsel. Det vil medføre en mindre besparelse for kommunen.

Samtidig foreslår rapporten, at der indføres flextur i hele kommune til en pris på 3 kr. pr. km – og med evt. mulighed for kørsel til Norddjurs og Favrskov kommuner. Udgiften hertil er vurderet til 800.000 kr. årligt, hvilket overstiger det beløb, der i budgettet for Syddjurs Kommune allerede er afsat til flextur, som var baseret på en forventet takst på 7 kr. pr. km. Midttrafik afventer kommunens stillingtagen til dette forslag.

Endelig foreslås det, at der fortsat er stor fokus på effektivisering af de kommunale kørselsordninger, dels gennem fælles udbud af flere af ordningerne og dels gennem løbende opfølgning på visiteringen på området. Det foreslås ligeledes, at kørsel af pensionister til læger/speciallæger gennemføres via Midttrafiks bestillingsordning.

På længere sigt foreslår rapporten at arbejde videre med Parker-og-Rejs muligheder og bedre cykelparkering ved stationerne i kommunen samt at arbejde for en styrkelse af strækningen Hornslet-Rønde-Ebeltoft i forbindelse med Letbanens etablering.

Et særligt tema i analysen handler om transportmæssig ligestilling af elever, hvor nogle ikke-transportberettigede elever i dag kan anvende gratis skoleruter, mens andre skal betale i lokal- eller regionalruter. Rapporten indeholder ikke en juridisk vurdering af forholdet men konkluderer, at der altid vil være forskel på den service, skoleelever tilbydes afhængig af skole og bopæl, så egentlig ligestilling aldrig vil være mulig.

Endelig indeholder rapporten en række besparelsesforslag i tilknytning til en generel analyse af Syddjurs Kommunes økonomi. Der er fremlagt besparelsesforslag på den kollektive trafik på 1,4 mio. kr., hvor det vil have mindst mulig effekt for kunder og skoleelever.

Midttrafik vurderer, at dette arbejde i Syddjurs Kommune også kan bruges i andre kommuner.

Derfor vil Midttrafik tage det med i sin fremadrettede rådgivning af kommunerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-2-08

9. Orientering om kontrakter og udbud med en større grad af frihed til operatøren til at tilrettelægge kørslen

Resumé

Der er en stigende efterspørgsel blandt Midttrafiks bestillere for at betragte deres kørselsbehov samlet set. Samtidig er der i en tid med stramme budgetter et øget fokus på at få mest mulig service til borgerne for færrest mulige midler. Et mål er at få planlagt kørslen bedre sådan, at kundernes behov opfyldes, og køretøjernes kapacitet udnyttes bedre. Et af midlerne kan være mere fleksibel køreplanlægning med højere grad af inddragelse af operatørernes viden. Administrationen orienterer om tre konkrete eksempler på alternative løsninger.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har tidligere spurgt til muligheden for mere fleksible løsninger til at dække kommunernes kørselsbehov. Administrationen har fundet tre eksempler på nytænkende planlægningen af offentlig trafik. Eksemplerne er fundet i Varde Kommune, Nordjyllands Trafikselskab og Stockholms Lokaltrafik. Alle tre eksempler er iværksat for nylig, og det er derfor for tidligt at drage erfaringer herfra.

Administrationen vil følge initiativerne, og det vil indgå i den løbende indsamling af erfaringer, der foretages i administrationen til inspiration for arbejdet med udvikling, tilrettelæggelse og planlægning af udbud, kontraktstyring og kørsel. Herefter forelægges det for Bestyrelsen.

Varde Kommune – et samlet udbud af en kommunes forskellige kørselstilbud

Varde Kommune er i gang med at gennemføre et udbud, hvor store dele af kommunens kørsel indgår. Det betyder, at der udbydes både almindelig skolekørsel, specialskolekørsel, svømmekørsel, kørsel til dagcentre, kørsel til specialinstitutioner m.m. Kørslen skal udføres med et fast antal busser og biler i et geografisk område. Kontraktholder er garanteret betaling for et fast dagligt tidsrum til den tilbudte timepris. Kontraktholder skal sammen med kommunen deltage i køreplanlægning i det givne område ud fra lister med visiterede brugere. Såfremt busselskabet kan optimere kørslen er dette tilladt, så længe servicekravene overholdes.

Varde Kommune har valgt at udbyde kørslen selv, hvorfor kørslen ifølge loven bliver lukket for andre end de specifikke målgrupper og ikke kan bruges som kollektiv trafik. Varde Kommune har ønsket at kommunes kørsel samlet ét sted, således at kapaciteten kan udnyttes bedst muligt. Det er kommunens forventning, at der kan spares mange penge på projektet. Tilbudsfristen er 14. maj 2012, og på nuværende tidspunkt kendes niveauet på de indkomne tilbud ikke.

Det vil være interessant at følge resultaterne af dette udbud. Midttrafik bør overveje, om det vil være muligt inden for de formelle rammer, at tilbyde kommunerne i Midttrafiks område tilsvarende løsninger. De forventede resultater af Varde Kommunes udbud kan

betragtes som en synergieffekt ved at behandle en kommunes samlede kørselsbehov under en hat. Skal Midttrafik kunne tilbyde en sådan service til bestillerne i fremtiden, kræver det, at Midttrafik rådgiver bestillerne helhedsorienteret om både busser og flexkørsel.

Nordjyllands Trafikselskab – en hybrid mellem taxakørsel og rutekørsel

Fra sommeren 2012 gennemfører Nordjyllands Trafikselskab forsøg i Aalborg, hvor en ny flexlinje skal erstatte to nuværende servicebusser. Servicebusserne har igennem en årrække mistet passagerer, og finansieringsgraden er dermed faldet betragteligt. Derfor har Nordjyllands Trafikselskab og Aalborg Kommune besluttet at afprøve et svensk koncept med flexlinjer. Flexlinjen er en mellemting mellem taxakørsel og fast rutekørsel. Kunden skal bestille kørslen på forhånd og kan samles op nærmere eget hjem end ved almindelig rutekørsel. Flexlinjen har faste afgangstider og ankomsttider til bestemte lokaliteter i området, men imellem disse lokaliteter kan operatøren tilrettelægge en rute efter behov indenfor et afgrænset geografisk område. Kørslen skal gennemføres med mindre busser end i dag. Det er forventningen, at den tilbudte flexlinje vil tiltrække flere passagerer end de servicebusser, de erstatter, fordi bussen stopper nærmere ved folks bopæl. Blandt andet er det forventningen, flexlinjen i nogen udstrækning kan erstatte behov for specialkørsel.

Storstockholms Lokaltrafik – et eksempel på udbud af tung bykørsel med stor grad af køreplankompetence til kontraktholder

Storstockholms Lokaltrafik har i deres nyligt afholdte E20-udbud, med driftsstart i august 2012, givet mulighed for store frihedsgrader til den vindende operatør. Storstockholms Lokaltrafik har udbudt en køreplan, der som udgangspunkt skal følges ved driftsstart. Inden næste køreplansskifte har operatøren mulighed for at foreslå forandringer af den udbudte trafik hvad angår linjeføring samt oprettelse og nedlæggelse af buslinjer. Storstockholms Lokaltrafik har fastsat en minimumstrafik, som til enhver tid fastsættes af trafikselskabet.

Operatøren har også mulighed for, i en vis udstrækning, at indsætte køretøjer af forskellig type og størrelse samt at markedsføre lokale nye tiltag.

Som et middel til at holde operatøren på rette spor foregår al afregning med operatøren som en pris pr. dokumenteret påstiger. Formålet med kontraktformen er, at give operatøren mulighed for at påvirke den udbudte trafik med det endemål at få flere og mere tilfredse passagerer.

Midttrafik følger med i resultaterne af denne kontrakt. Det lægger dog ikke lige for at gentage formen i Midttrafiks regi. En sådan metode kræver et pålideligt tællesystem, og at der findes sammenlignelige historiske data, til at fastsætte prisen pr. påstiger. Det er administrationens vurdering, at udbud af denne type kræver en reel mulighed for operatøren til at påvirke enten udgifts- eller indtægtssiden, og at et tilknyttet incitament skal være tilstrækkelig stærkt til at aktivere operatørens investering af tid og ressourcer i udvikling af trafikken.

Administrationens vurdering af kontrakter med øget køreplankompetence til kontraktholder

Udvikling af kørslen i et område er en kompleks størrelse. Hvis Midttrafik skal forsøge sig med udbud, hvor køreplankompetencen overdrages helt eller delvist til kontraktholder, kan et sådant tiltag ikke stå alene. For at der skal være håb om en reel udvikling og forbedring, skal Midttrafik og bestiller være parat til at give et tilstrækkeligt råderum til operatørerne. Samtidig skal investeringen for operatøren i denne udvikling stå mål med incitamentet. Med andre ord, skal udsigten til bonus eller sparede ressourcer være tilstrækkelig stor.

Samtidig er det vigtigt at sikre, at der er en fælles forståelse for parternes forskellige målsætninger. Myndighedernes målsætning er at tilbyde den bedst mulige service til flest mulige borgere for en given sum penge. Denne målsætning deles ikke på kort sigt at kontraktholder, som har fokus på at generere en indtjening i kontraktens løbetid. Dette kan, hvis ikke kontraktstyringen og incitamenterne peger i den rigtige retning, medføre en kortsigtet omkostningsreduktion og passivitet, som fører til modsatrettede resultater eller status quo i forhold til myndighedernes målsætning om udvikling af kørslen. En fælles forståelse af målsætningerne kan opnås på mange måder, men kræver generelt en øget dialog og samarbejde om kontraktens udformning.

Administrationen anbefaler bestillerne, at forsøg med at uddelegere køreplankompetence til kontraktholderne, sker som led i gennemtænkt kontraktstyring, hvor de ovennævnte forhold er nøje overvejet. Uddelegering af køreplankompetence kan være et blandt mange redskaber, som overvejes før et specifikt udbud. Målsætningen bør være at søge udvikling, hvor potentialet står mål med indsatsen. Vurderes det, at målsætningerne bedre nås via andre redskaber end uddelegering af køreplankompetence, er det disse redskaber som vælges i det specifikke udbud.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-77-3-10

10. Orientering om undersøgelse af kundernes tilfredshed med bybusser i Silkeborg

Resumé

I uge 13 og 14 2012 blev Silkeborg Bybusser undersøgt, og således er samtlige bybusbyer i Midttrafiks område blevet undersøgt inden for det seneste år. Silkeborg er først blevet undersøgt i 2012 pga. stor omlægning af busnettet.

Sagsfremstilling

Undersøgelsen viser, at tilfredsheden med bybusserne i Silkeborg er lavere end blandt de øvrige bybuskunder samlet set. Tilfredsheden i Silkeborg fordeler sig således, at 16 % er meget tilfredse, mens 66 % er tilfredse, og den samlede tilfredshed er 82 %. Til sammenligning er tilfredsheden i Herning på 85 %, Skive 99 %, Holstebro 98 %, Viborg 79 %, Randers 93 %, Horsens 95 % og Aarhus på 92 %.

- ./.
- Der vedlægges notat med resultater fra Silkeborg samt de samlede resultater for de 7 bybusbyer ekskl. Aarhus. Den samlede rapport kan findes som baggrundsbilag på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Kunderne i Silkeborg Bybusser er mest tilfredse med "Trygheden i bussen", "Siddekomfort" og "Ind- og udstigningsforhold i bussen". Ved sammenligning af silkeborgenserne vurdering af de 17 tilfredshedsparametre, fremgår det endvidere, at silkeborgenserne er væsentlig mere utilfredse med bussens overholdelse af køreplan, venteforhold ved stoppestederne og mulighederne for omstigning til andre ruter.

Midttrafik vurderer, at utilfredsheden med overholdelse af køreplanen skyldes, at siden driftsstart på det nye bybussystem i Silkeborg august 2011, har der været problemer med at holde en stabil driftssituation. Systemet har været præget af større og mindre forsinkelser og udgåede ture på flere linjer. Situationen betød, at der blev indsat en "nødkøreplan" medio oktober, som skulle sikre en mere stabil drift og samtidig give Midttrafik, busvognmanden og Silkeborg Kommune mere tid til at finde varige løsninger. Dette førte til et justeret bybussystem, som blev implementeret medio januar 2012. Administrationen forventer, at kundernes tilfredshed med overholdelse af køreplanen vil stige, når de oplever, at den nye køreplan kan holdes.

Utilfredsheden med venteforhold ved stoppestederne vurderer Midttrafik bl.a. skyldes forholdene ved kommunens nye "superstoppested" ved Godthåbvej. Her blev der ikke fra starten implementeret læskure og toiletter. Desuden har der i en periode været midlertidige forhold ved Silkeborg Station. Det forventes, at kundernes tilfredshed stiger, når de har vænnet sig til de nye forhold ved superstoppestedet.

Den ustabile drift har påvirket rettidighed og muligheden for omstigning til andre ruter. Til den kommende køreplan har Midttrafik arbejdet endnu mere med tiltag, som kan sikre en bedre driftsafvikling. Dette er primært gjort gennem ruteomlægninger og forøgelse af køretider.

Til sammenligning med resultaterne i Silkeborg kan nævnes, at de tilsvarende undersøgelser i de øvrige bybusbyer viste følgende om kundernes tilfredshed:

- Kunderne i Herning Bybusser er mest tilfredse med "Tryghed i bussen", "Ind- og udstigningsforhold i bussen" og "Indvendig rengøring i bussen".
- Kunderne i Skive Bybusser er mest tilfredse med "Bussens overholdelse af køreplan", "Muligheden for at få en siddeplads" og "Tryghed i bussen". Generelt er tilfredsheden i Skive Bybusser høj på størstedelen af de 17 parametre der er blevet spurgt til. Kunderne i Holstebro Bybusser er mest tilfredse med "Ind- og udstigningsforhold i bussen" "Tryghed i bussen" og "Bussens overholdelse af køreplan".
- Kunderne i Horsens Bybusser er mest tilfredse med "Tryghed i bussen", "Muligheden for at få en siddeplads", "Siddekomfort" og "Ind- og udstigningsforhold i bussen".
- Kunderne i Viborg er mest tilfredse med "Muligheden for at få en siddeplads", "Siddekomfort" og "Indvendig rengøring i bussen". Mest bemærkelsesværdigt er, at kunderne i Viborg er rigtig godt tilfredse med "Prisen på denne rejse", 95 % er tilfredse eller meget tilfredse. Dette skal ses i lyset af, at bybuskunderne i Viborg siden foråret 2011, har en betalt 10 kr. for bybusbilletten.
- Bybuskunderne i Randers er mest tilfredse med "Ind- og udstigningsforhold i bussen", "Tryghed i bussen", "Siddekomfort" og "Bussens overholdelse af køreplan".
- Bybuskunderne i Aarhus er generelt set tilfredse. De er mest tilfredse med "Skiltning af endestation og rutenummer på bussen", "Information ved stoppestederne", "Bussens overholdelse af køreplan".

I Silkeborg er 55 % af kunderne mellem 15 – 24 år. Størstedelen af kunderne i Silkeborg er dermed yngre end i bybusbyerne samlet set, hvor denne andel udgør 46 %. 38 % i Silkeborg bruger bussen til/fra uddannelse.

Fremadrettet fokus

Midttrafik vil fortsat have fokus på de parametre, der påvirker kundernes tilfredshed. Især vægter mange kunder "Tryghed i bussen", hvilket chaufføren i høj grad er med til at påvirke. Bybuskunderne er generelt set mindst tilfredse med "Information i bussen (om næste stop)" (50 % er tilfredse eller meget tilfredse). Midttrafik vil derfor have fokus på at sikre kunderne en god information under rejsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat med resultater fra Silkeborg samt de samlede resultater for de 7 bybusbyer ekskl. Aarhus

1-16-5-115-08

11. Orientering om Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2011

Resumé

Administrationen orienterer om de sager, der vedrører Midttrafik, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har behandlet i 2011.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Ankenævnet behandler fx klager over kontrolafgifter, manglende service og forsinkelser. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, fx Midttrafik har truffet. Midttrafik henviser til ankenævnet i alle besvarelser af kundehenvendelser.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har netop offentliggjort årsberetningen for 2011.

I 2011 har sekretariatet modtaget i alt 284 klager, hvilket er et fald i forhold til 2010, hvor der blev modtaget 360 klager.

De fleste sager vedrører klager over kontrolafgifter, men i 2011 har Ankenævnet også truffet afgørelser i en række sager om principielle spørgsmål. Der er eksempelvis klaget over mistet flyforbindelse i 6 sager, hvor klagerne har ønsket udgiften til nye billetter eller alternativ befordring erstattet.

Midttrafik har haft 25 sager indklaget for Ankenævnet i 2011.

Der er truffet afgørelse i 22 sager, hvoraf de 16 er faldet ud til Midttrafiks fordel og 3 sager er tabt. 3 sager er trukket tilbage, inden sagen blev behandlet i nævnet.

De to af sagerne er afgjort til fordel for klagerne på grund af manglende kontrol af passagerernes identitet ved udstedelse af kontrolafgift. Klagerne havde påstået, at kontrolafgifterne ikke var udstedt til dem og Ankenævnet har udtalt, at "da kontrollørerne er i besiddelse af håndholdte computere, der er koblet op på Det Centrale Personregister, kunne og burde kontrollørerne i en situation som den foreliggende, hvor der ikke blev forevist legitimation, have stillet klagerne kontrolspørgsmål til nærmere undersøgelse af/sikring af pågældende identitet". Dette skete ikke, og Ankenævnet fandt, at Midttrafik skulle bære ansvaret for den manglende sikring af bevis i de 2 sager.

Der er efterfølgende ændret på procedurerne i Midttrafiks billetkontrol for at sikre, at lignende sager undgås.

En sag om erstatning af flybilletter i forbindelse med en udgået tur på flybussen til Aarhus Lufthavn blev tabt. Turen skulle have været kørt den 1. januar kl. 06.05, men ifølge Arriva udgik turen på grund af en teknisk fejl. Ankenævnet fandt, at det måtte være en påregnelig følge for Midttrafik, at den udgåede lufthavnsbus ville kunne medføre, at pas-

sagerer til lufthavnen risikerede at miste deres flyforbindelse, og at disse passagerer nytårmorgen ikke ville være i stand til at rekvirere en taxa til lufthavnen. Midttrafik blev derfor erstatningsansvarlige for klagernes tab ved, at de ikke nåede deres fly.

I løbet af 2012 vil der blive ændret i processerne for håndtering af udgåede ture og udbetaling af rejsegaranti i forbindelse med flybussen. Bestyrelsen vil senere blive orienteret om dette.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-4-1-07

12. Orientering om Finansministeriets rapport om kommuners og regioners mulighed for besparelser på persontransport

Resumé

Finansministeriet har 16. april 2012 offentliggjort en rapport, der viser, at kommuner og regioner årligt kan spare 500 mio. kr. på at lade trafikselskaberne stå for at udbyde og koordinere kommunernes og regionernes opgaver med fx sygetransport eller transport til og fra skole, i stedet for at kommunerne og regionerne selv gør det. Administrationen fremlægger hovedkonklusionerne fra rapporten.

Sagsfremstilling

Finansministeriet har ladet et konsulentfirma gennemføre en omfattende analyse af kommuners og regioners udgifter til persontransport. Midttrafik har sammen med de øvrige trafikselskaber bidraget til analysen med talmateriale og interviews. Finansministeriet præsenterede rapporten 16. april 2012.

Rapporten kortlægger udgifter til 43 befordringsordninger inden for 17 overordnede områder, fx kommunernes lægekørsel, kørsel til specialundervisning, dagcenterkørsel, beskæftigelse og aktivering samt regionernes siddende og liggende patientbefordring. Der er indsamlet data fra 8 kommuner, alle regioner og alle trafikselskaber. Randers er den eneste kommune i Midtjylland i undersøgelsen. På baggrund af de indsamlede tal vurderes den samlede direkte udgift til de undersøgte kørselsordninger at udgøre 3,9 mia. kr. årligt i alle kommuner og regioner, og der bruges 0,3 mia. kr. på at administrere ordningerne. Rapporten på 192 sider ligger som baggrundsbilag på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Resultater

Analysens resultater peger på, at der er en omvendt sammenhæng mellem administration og driftsudgifter - jo mere administration, jo færre driftsudgifter. Dette hænger især sammen med, at fx kommuner med forholdsvis megen administration på kørselsordningerne i højere grad laver en grundig visitering til ordningerne jf. det relevante lovgrundlag. Rapportens gennemgang af praksis i kommunerne viser stor forskel i lovfortolkning og visitationspraksis. Der vurderes at være stort potentiale for besparelser på landsplan, hvis alle kommuner visiterer så effektivt som de mest effektive kommuner.

Der er på tværs af kommuner og regioner en stor variation i udgiftsniveauet for de forskellige kørselstyper. Generelt er billedet, at trafikselskaberne er i stand til at opnå lave kørselspriser end kommuner og regioner, der selv administrerer forskellige kørselsordninger. Det sker både pga. volumen og dermed muligheden for koordinering og pga. konsekvent konkurrenceudsættelse af kørslen. Enkelte kommuner har været i stand til selv at sikre lige så lave kørselspriser.

Trafikselskaberne har forskellig praksis for afregning af administrationen. Nogle trafikskaber opkræver ens, gennemsnitlig pris for administration af alle kørselstyper, mens andre trafikskaber (herunder Midttrafik) anlægger en grænsebetragtning og lader de kørselsordninger, der ikke skal løses i trafikskabet, betale en pris for administration, der alene dækker merudgiften ved kørselsordningen. Movia har lavet en særlig model for institutionskørsel, der er billigere i administration, da den konkrete planlægning varetages af vognmanden. Rapporten anbefaler, at trafikskaberne anvender grænsebetraktningen, da det gør det mere attraktivt for kommunerne og regionerne at overlade mere kørsel til trafikskaberne.

Rapporten peger på, at der bør være potentiale for mere effektiv administration i trafikskaberne ved bedre standardisering af processer og udveksling af viden. Desuden anbefales det, at det anvendte it-system konkurrenceudsættes.

Rapporten har undersøgt fire særlige kommunale kørselsordninger, læge/speciallægekørsel, skolekørsel, kørsel til specialeundervisning for børn samt kørsel med voksne med handicap. Disse fire ordninger koster årligt 1,3 mia. kr., og det vurderes, at der kan spares 360 mio. kr. årligt ved at realisere de kørselspriser, trafikskaberne har. Hvis analysen udbredes til de øvrige kørselsområder, vil den kommunale besparelse årligt være 436 mio. kr. Tilsvarende kan regionerne på landsplan spare 30-70 mio. kr., hvis den siddende patientkørsel blev gennemført til trafikskabernes kørselspriser.

Rapporten gennemgår med avancerede beregningsmodeller, hvordan de forskellige tiltag, kommunerne og regionen selv kan gøre, vil kunne påvirke ved visitering m.m. Eksempelvis beregner man en potentiel besparelse på 1,2 mia. kr. på de kommunale ordninger, hvis alene brugernes frekvens og udnyttelse af kørselsordningerne reduceres til det gennemsnitlige niveau af de tre mest effektive undersøgte kommuner.

Det er ikke muligt på grundlag af rapporten at vurdere, hvor stor besparelspotentialet er i Midtjylland, idet de bagvedliggende tal ikke offentliggøres, og de konkrete tal i Midtjylland ikke kendes. Det kan dog fremhæves, at udgiften pr. indbygger til siddende patientkørsel i Midtjylland er det næstlaveste i Danmark (22 % under landsniveauet) – kun Region Hovedstaden har lavere udgifter pr. indbygger, hvor turen i gennemsnit er under halvt så lange som i Midtjylland.

Administrationen vil i andet halvår 2012 præsentere Bestyrelsen for initiativer, som eventuelt kan sættes i værk.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om Finansministeriets rapport tages til efterretning.

1-30-75-7-810-1-12

13. Orientering om udviklingen i Flextur

Resumé

Administrationen orienterer om udviklingen i Flextur fra 2009 til februar 2012. I 2011 og 2012 har flere kommuner tilsluttet sig kommunestøttet Flextur, så kunden betaler enten 3 kr. pr. km. eller 7 kr. pr. km. I alt har 12 kommuner tilsluttet sig kommunestøttet Flextur.

Sagsfremstilling

Flextur er Midttrafiks tilbud til alle om kørsel med taxa/minibus fra dør til dør som supplement til den kollektive trafik i landområder og mindre bysamfund, hvor der ikke er basis for en fast bus- eller tog forbindelse. Flextur adskiller sig fra almindelig taxakørsel ved, at der kan være andre kunder i bilen, og ved at der kan køres op til 100 % omvejskørsel. Desuden skal turen bestilles senest to timer i forvejen.

Flextur koordineres med Midttrafiks øvrige kørselstyper fx handicapkørsel. Der er en del at spare for kommunerne og regionen ved at samordne kørslen og udnytte kapaciteten i bilerne bedst muligt.

Alle borgere i Midtjylland har som udgangspunkt mulighed for at bruge Flextur med en egenbetaling på 14 kr. pr. km., dog mindst 70 kr. Her er omkostningen for kommunen neutral, da kundens egenbetaling dækker omkostningen til kørslen. Kommunerne har mulighed for at yde tilskud til Flextur. Der findes to tilskudsordninger, hvor kunden betaler enten 3 kr. pr. km., dog mindst 20 kr. eller 7 kr. pr. km., dog mindst 35 kr.

Ved kørsel udover kommunegrænserne er prisen 14 kr. pr. km for hele turen, dog mindst 70 kr. Kommuner har dog mulighed for at indgå aftaler om kørsel på tværs til den lave takst, hvilket Skive og Viborg har valgt.

Markant stigning i kommunestøttet Flextur fra 2010-2011

Flextur blev i 2011 benyttet af 31.845 kunder (25.222 ture), heraf benyttede 30.497 kunder (24.080 ture) kommunestøttet Flextur.

Fra 2010 til 2011 har der været en samlet stigning på kommunestøttet Flextur på godt 88 %.

Udviklingen i kommunestøttet Flextur

	2009	2010	2011	2012 (jan-feb)
Nettoomkostning for kommunerne	291.902	532.592	1.072.866	209.183
Egenbetaling for kunderne	306.167	602.443	1.208.112	159.428
Antal personer	6.986	12.782	30.497	4.960
Antal ture	6.239	15.376	24.080	3.915

Udviklingen i ikke-kommunestøttet Flextur

	2009	2010	2011	2012 (jan-feb)
Nettoomkostning for kommunerne (gns.)	-28.547	-28.902	-42.273	-2.787
Egenbetaling for kunderne	175.130	178.810	173.662	22.054
Antal personer	1.507	1.567	1.348	155
Antal ture	1.354	1.265	1.142	136

12 kommuner har tilsluttet sig kommunestøttet Flextur

Fra august 2011 blev det billigere for kunder i dele af Aarhus Kommune at benytte Flextur, idet Aarhus Kommune valgte den tilskudsordning, hvor kunden betaler 3 kr. pr. km. Favrskov Kommune tilsluttede sig den samme tilskudsordning i november 2011, og efterfølgende har Norddjurs Kommune tilsluttet sig pr. 1. januar 2012.

Syv kommuner i Midttrafiks område har tilsluttet sig kommunestøttet Flextur til 7 kr. pr. km: Hedensted, Ikast-Brande, Lemvig, Randers, Skive, Stuer og Viborg.

I Silkeborg Kommune er det besluttet, at der ydes tilskud til Flextur til 7 kr. pr. km. pr. 1. juli 2012. Ringkøbing-Skjern Kommune har ligeledes besluttet at tilslutte sig kommunestøttet Flextur. Her ydes der tilskud, så prisen for kunden bliver 3 kr. pr. km. pr. 1. august 2012.

Som det fremgår af andet dagsordenspunkt overvejer Syddjurs Kommune at indføre Flextur til 3 kr. pr. km. Det overvejes desuden, at Syddjurs Kommunes borgere kan køre til denne takst til nabokommunerne.

Markedsføring af Flextur

Administrationen udarbejder i forbindelse med køreplansskiftet sommeren 2012 en generel Flexturfolder, som gælder for alle kommuner. Midttrafik afholder udgiften til denne folder.

Administrationen oplever en stigende efterspørgsel efter lokal markedsføring af Flextur. Lokal markedsføring betales af den enkelte kommune. For at imødekomme efterspørgslen er der udarbejdet en markedsføringspakke med en kommunetilpasset folder, plakater til ophæng, forslag til avisannoncer samt input til lokal pressemeddelelse. Kommunen afholder selv udgifter til trykning af foldere, trykning af plakater og indrykning af avisannoncer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-12

14. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 27. april 2012.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Kollektiv trafik i forbindelse med Giro d'Italia

I Herning blev løbet kørt som et gadeløb lørdag 5. maj 2012 og søndag blev der kørt på en strækning fra Herning til Ringkøbing, Lemvig, Struer, Holstebro og retur til Herning, hvor der blev kørt på en rundstrækning i byen. Det fik indflydelse på 26 busruter med ruteomlægninger, omkørsler og 20 aflyste ture, og nye bybuskøreplaner for 7 ruter i Herning by, 1 lokalrute, samt 1 særlig cityringlinje i Herning by for dagene fredag, lørdag og søndag. Alle busserne - Bybusterminalen og Herning Rutebilstation blev flyttet til Godsbanevej på den anden side af Herning station.

Bybusserne i Holstebro kørte ekstraordinært søndag, da cykelløbet passerede byen.

I Horsens blev der mandag 7. maj 2012 kørt på en strækning fra Horsens til Juelsminde, Odder, Ejer Bavnehøj, Brædstrup og retur til Horsens, hvor der blev kørt på en rundstrækning i byen. Det fik indflydelse på 52 busruter med ruteomlægninger, omkørsler og 90 aflyste ture samt indstilling af bybuskørslen på 11 ruter i Horsens by og oprettelse af 4 særlige cityringlinjer i Horsens by og 2 shuttlebusruter til opsamlings p-pladser nord og syd for Horsens. Horsens Rutebilstation blev helt nedlagt og flyttet 5 holdepladser udenfor cykelruten i Horsens by. Busserne holdt også midlertidigt flyttedag i Odder fra stationen til Parkvej station.

Midttrafik fik forud for cykelløbet nogle få henvendelser fra kunder, der ville sikre sig, hvordan de kom fra A til B. Under og efter cykelløbet har Midttrafiks Kundecenter og administration ikke fået nogen henvendelser eller klager om buskørslen.

Fra busselskaberne har der kun været positive tilkendegivelser over samarbejdet samt forløbet af buskørslen og cykelløbet. De har meddelt, at kunder har været flinke og forstående. Nogle har tilkendegivet, at informationen kunne have været bedre, eller at nogle busforbindelser under afviklingen af cykelløbet ikke har været muligt.

Midttrafik deltog i en lokal beredskabsstab på Horsens Politistation de 3 dage sammen med repræsentanter fra Totalforsvarsregion Midt, Hjemmeværnsdistrikterne, Sygehusregion Midt, Beredskabscheferne, Kommunale vejmyndigheder, Vejdirektoratet, DSB og Arriva tog.

Fra Midt- og Vestjyllands Politi samt Sydøstjyllands Politi har Midttrafik fået tak for et godt samarbejde og en flot indsats i forbindelse med afviklingen af Giro d'Italia.

Transportvaneundersøgelse i Skejby-området

11 virksomheder i Skejby-området har sammen med Klimasekretariatet i Aarhus Kommune udarbejdet en transportvaneundersøgelse blandt de ansatte. Undersøgelsen omfatter i alt 5.100 medarbejdere på virksomhederne. På baggrund af undersøgelsen har Klimasekretariatet opfordret Midttrafik til at se nærmere på mulighederne for direkte betjening af Skejby fra flere omegnsbyer – i første omgang peges på Skanderborg og Hadsten. Samtidig foreslås det, at give medarbejderne bedre muligheder for at arbejde i bussen.

Midttrafik har svaret Klimasekretariatet og de involverede virksomheder, at Midttrafik er indstillet på at lade betjeningen af Skejby-området indgå som en del af arbejdsprogrammet for køreplanlægningen i 2012-2013, med det formål at vurdere behovene i området – og ud fra det komme med forslag til ændringer til Region Midtjylland. Samtidig med dette vil der ske en evaluering af den nuværende kørsel fra Silkeborg til Aarhus Nord, et projekt der er støttet af Trafikstyrelsens Buspuljer.

Status – Rute 901X – Silkeborg-Aarhus Nord

De seneste 3 passagertællinger på rute 901X – pendlerruten Silkeborg-Aarhus Nord – viser stagnerende passagertal. I november blev der talt 82 daglige passagerer, i februar 87 og i april 67. Tallene lever for nærværende ikke op til de succeskriterier, der er stillet op for ruten.

Midttrafik har orienteret Region Midtjylland om status for brugen af ruten, og foreslået, at der til efteråret afsættes midler til ekstraordinære markedsføringstiltag. Her tænkes bl.a. på en tæt dialog med virksomhederne i Aarhus Nord, for at sikre deres medvirken til at de ansatte fra Silkeborg er orienteret om busmuligheden.

Som et led i projektet vil der i efteråret blive gennemført en kundeundersøgelse, der bl.a. skal afdække, hvor mange nye kunder der er kommet til den kollektive trafik som følge af tiltaget.

Gratis bybuskørsel i Holstebro i uge 30.

Holstebro Kommune har henvendt sig til Midttrafik med et ønske om at have gratis kørsel i bybusserne i uge 30. Anledningen er "Spejdernes Lejr" hvor kommunen skønner ca. 35.000 deltagere. For at gøre det lettere for deltagere og besøgende at komme ind til centrum, har kommunens Teknik og Miljø udvalg ønsket gratis kørsel. Bestyrelsen har bemyndiget Direktionen til at godkende gratis kørsel inden for visse rammer. Forespørgslen fra Holstebro Kommune opfylder betingelserne, hvorfor Direktionen har godkendt kommunens ønske.

Letbanen i Østjylland udgiver sit 10. nyhedsbrev

- ./. 9. maj 2012 blev vedlagte 10. nyhedsbrev fra Letbanen i Østjylland udgivet. I nyhedsbrevet kan man bl.a. læse om mulighederne for yderligere elektrificering af letbanen, interview med bestyrelsesformanden og direktøren for Midttrafik, etablering af anlægsselskabet og letbanesekretariatets parallelle opgaveløsning, letbanens sammenhæng med den nye rutebilstation i Aarhus samt tilgængeligheden for kørestolsbrugere på letbanen.

Lov om Aarhus Letbane er vedtaget

Lov om Aarhus Letbane blev vedtaget 8. maj 2012 i Folketinget med et bredt flertal. Loven er en udmøntning af den politiske aftale af 31. oktober 2011 mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten om oprettelse af et fælles anlægsselskab i forbindelse

se med anlæg af en letbane i Aarhus. Loven er en kombineret anlægs- og selskabslov og indebærer, at der gives hjemmel til anlæg af letbanen. Desuden oprettes et interessentskab, Aarhus Letbane I/S af Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland og et drifts- og infrastrukturselskab, der oprettes af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Loven blev vedtaget med 107 stemmer for forslaget (V, S, DF, RV, SF, EL, LA, KF) 1 stemme imod forslaget (Johanne Schmidt-Nielsen (EL) (ved en fejl)) 0 stemmer hverken for eller imod forslaget.

Bestyrelsen for anlægsselskabet offentliggøres i juni 2012, hvor den konstitueres.

Økonomi og rammer

Nye miljøvenlige busser på rute 53 Viborg-Herning

Fra starten af april 2012 har Midttrafiks kunder på rute 53 mellem Viborg og Herning fået et glæde af de nye og mere miljøvenlige busser. Busserne opfylder den høje EEV standard, som betyder "Enhanced Environmental Friendly Vehicles", og som er bedre end det højeste lovkrav EURO 5. I praksis betyder den høje miljøstandard, at der nu kommer mindre udledning af skadelige partikler og NOx-er fra busserne.

Partikeludslippet falder med 80 % eller 170 kg pr. år, og den skadelige udledning af NOx bliver reduceret med 50 % eller 3.120 kg pr år.

Seminar for bestyrelserne for trafikselskaberne i Danmark

2. og 3. maj 2012 blev der afholdt seminar for medlemmerne af bestyrelserne for trafikselskaberne i Danmark. Der var tilmeldt 35 deltagere, herunder 7 fra Midttrafik. Programmet indeholdt bl.a. oplæg om rejsekortet, oplæg om samarbejdet med operatørerne ved direktør Peter Lanng fra Nettbuss, oplæg om samarbejdet med DSB ved bestyrelsesformand Peter Schütze samt oplæg fra KL og Danske Regioner. Imellem oplæggene var der workshops og debat. Oplæggene er efterfølgende sendt til bestyrelsesmedlemmerne.

Samsø Kommune

Midttrafiks direktør og en leder fra udbud og planlægning deltog 13. maj 2012 i et møde med Samsø Kommune, for at drøfte samarbejdet mellem kommunen og Midttrafik. Fra Samsø Kommune deltog borgmesteren, Samsøs medlem af Repræsentantskabet for Midttrafik, repræsentanter for øens brugergruppe samt embedsmænd.

Mødet var kommet i stand, fordi direktøren havde bedt om det pga. kommunens oplevelse af samarbejdet mellem Midttrafik og Samsø Kommune.

Det er Midttrafiks vurdering, at der nu foreligger klare aftaler, der giver mulighed for at forbedre samarbejdet mellem Midttrafik og Samsø Kommune. Disse aftaler omhandler procedurer for fremtidige udbud, og de omhandler Midttrafiks aktive deltagelse i Samsø Kommunes el-bus-projekt. Samtidig er der aftalt klarere retningslinjer for samarbejdet omkring køreplanlægning, så Samsø Kommune inddrages tidligere og efter samme tidsplan som alle øvrige kommuner. Endelig er der aftalt tiltag, der skal følge op på problemer i forbindelse med teletaxa-kørslen på Samsø. Midttrafik fremlagde på mødet forslag til effektiviseringer og besparelser på kommunens udgifter til teletaxa. På Samsø Kommunes anmodning er der fremsendt forslag til besparelser i kommunens busdrift.

På mødet blev det aftalt at der hvert ½ år afholdes et generelt møde mellem Midttrafik og Samsø Kommune, bl.a. fordi Samsø Kommune har vanskeligt ved at deltage i Midttrafiks møder med de øvrige bestillere.

Borgmesteren fra Samsø Kommune konstaterede, at han var tilfreds med mødet og resultat, og så frem til et fremtidigt godt samarbejde mellem Midttrafik og Samsø Kommune om den kollektive trafik. Det følges der op på.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 10. nyhedsbrev fra Letbanen i Østjylland

1-00-1-12

15. Eventuelt