

ÅRSBERETNING 2007



midttrafik



INDHOLD

INDLEDNING	05	Forord
OM MIDTTRAFIK	06	Midttrafiks mission, vision, værdier og overordnede målsætninger
	09	Midttrafiks rolle som trafikselskab
MIDTTRAFIKS AKTIVITETER 2007	12	Kunderne i fokus
	22	Samarbejdspartnere
	32	Organisation
	39	Økonomi
	47	Kvalitet og udvikling
FREMTIDEN	51	Perspektiver for 2008

❖ 2007 blev det første år i Midttrafiks historie. Loven om de trafikkselskaber, der skulle dannes i forbindelse med strukturreformen, blev vedtaget i sommeren 2005, men det var pr. 1. januar 2007, at Midttrafik skulle overtage opgaven fra de tidligere trafikkselskaber, amter og kommuner, som varetog den kollektive trafik til udgangen af 2006.



MIDTTRAFIK - ET NYT TRAFIKSELSKAB

Forord

2007 blev det første år i Midttrafiks historie. Loven om de trafikskaber, der skulle dannes i forbindelse med strukturreformen, blev vedtaget i sommeren 2005, men det var 1. januar 2007, at Midttrafik skulle overtage opgaven fra de tidligere trafikskaber, amter og kommuner, som varetog den kollektive trafik til udgangen af 2006.

Fra loven blev vedtaget, til Midttrafik var en realitet 1. januar 2007 blev der arbejdet ved alle afgivende myndigheder på at få afleveret opgaverne på en måde, så der var sikret stabil drift i overgangsfasen, samtidig med at man fik samlet al viden og foretaget de første skridt hen mod en harmonisering og effektivisering af den kollektive trafik i hele Midttrafiks område. Midttrafiks bestyrelse var i funktion allerede fra april 2006 og traf beslutninger om en række forhold, så Midttrafik fra starten havde nogle mål at arbejde for og nogle konkrete beslutninger om tiltag, der understøttede disse mål. Eksempelvis blev taksterne for den samlede kollektive trafik i Midttrafik allerede delvist harmoniseret inden udgangen af januar 2007.

Midttrafik modtog opgaver fra 47 kommuner, 2 amter og 2 trafikskaber. Der blev overført medarbejdere fra 7 kommuner, amter og trafikskaber. Derudover overtog Midttrafik aktiemajoriteten i to privatbaner – Odderbanen og Lemvigbanen – samt Busselskabet Århus Sporveje.

Det første år

Det første år i Midttrafik har været præget af, at meget skulle fusioneres, harmoniseres og effektiviseres – og det nye samarbejde med kommuner og Regionen skulle finde sine ben. Men der har også været fokus på at udvikle de produkter, Midttrafik på vegne af kommunerne og Regionen tilbyder kunderne i den kollektive trafik. Eksempelvis er det nu muligt for kunderne i Århus-området at bruge de regionale ruter uden begrænsninger i bybusområdet, der er indført Rejsegaranti for hele Midttrafik undtagen bybusserne i Århus, og Midttur er etableret som en mulighed for at bestille en taxi, når busserne ikke passer til ens behov.

Midttrafik har fra starten haft et budget til de fælles aktiviteter (markedsføring, rutebilstationer, it-værktøjer, løn osv.), der er reduceret med 10 % i forhold til det, der blev brugt på opgaven i de gamle kommuner, amter og trafikskaber. Det budget er overholdt, og Midttrafik har således præsteret en effektivisering allerede i det første år.

Fremover

Nu hvor fusionen er ved at være på plads og alle medarbejdere, samarbejdspartnere og kunderne er ved at have vænnet sig til den nye måde at organisere kollektiv trafik på, bliver der yderligere overskud til at udvikle tilbuddene i den kollektive trafik. 2008 og de kommende år vil derfor være kendetegnet ved, at Midttrafik fortsat vil holde fokus på stabil drift, men der vil også være en række udviklingstiltag, som skal gavne den kollektive trafik. Der vil blandt andet blive lavet en trafikplan, der præsenterer visionerne for den kollektive trafik i hele Midttrafik, der vil blive indført et elektronisk rejsekort, der vil komme en webbutik til køb af abonnementskort og der vil blive arbejdet med at lave bedre tilbud om kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder.

Denne beretning præsenterer både det, der er sket i 2007 – og mere om, hvad der vil ske i de kommende år.

God læselyst,

Jens Erik Sørensen
direktør



MIDTTRAFIKS MISSION, VÆRDIER OG OVERORDNEDE MÅLSÆTNINGER

Midttrafik bestyrelse har besluttet, at Midttrafik skal ledes efter et virksomhedsgrundlag, hvor en mission og en vision beskriver grundlaget for Midttrafik eksistens og de langsigtede intentioner med det, Midttrafik foretager sig for kommunerne og regionen, for kunderne og for bestyrelsen. Der er desuden vedtaget 16 mål, som Midttrafik skal arbejde for at gennemføre for at leve op til visionen. Endelig er der vedtaget 6 værdier, som skal kendetegne den måde, Midttrafik løser sine opgaver.

Midttrafik mission

Midttrafik mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Midttrafik visioner

Den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder og drives økonomisk effektivt.

Midttrafik vil være Danmarks bedste trafiksselskab.

Kommunerne og regionen ønsker...

At den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som muligt; at driften er stabil: at den kollektive trafik bidrager til sociale, miljø- mobilitets- og udviklingsmæssige formål, tilpasset den forskellige befolkningstæthed, mål for by- og landudvikling og politiske prioriteringer – mest kollektiv trafik for pengene. Kommunerne og regionen ønsker, at Midttrafik tilbyder kompetent rådgivning og beslutninger med en effektiv administration.

Kunderne ønsker...

At den kollektive trafik er tilgængelig, hurtig, sikker og komfortabel. Kunderne ønsker, at Midttrafik overgår deres forventninger!

Bestyrelsen ønsker...

At bestillernes krav imødekommes bedst mulig, at kundernes forventninger indgår i al service og alle tilbud, at flere borgere vil bruge den kollektive trafik – af miljø- og samfundsmæssige grunde, at leverandører leverer den fornødne service. Bestyrelsen ønsker, at Midttrafik bliver Danmarks bedste trafiksselskab.



“ Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet ”

Midttrafiks mål

Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog.

Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer.

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig.

Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger.

Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet.

Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk.

Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov.

Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter.

Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation.

Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder.

Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)

Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik.

Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater.

“ Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber, der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne ”

Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålninger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at ”overgå forventninger”. Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre.

Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt.

Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvig-banen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne

Midttrafiks værdier

Midttrafik er kundeorienteret

Vi er sat i verden for at skabe god kollektiv trafik for borgerne. Vi stræber efter at forstå kundernes behov, lære af dem, tilpasse ydelserne hertil og gerne overgå deres forventninger. Dette sker indenfor de rammer, kommunerne og regionen sætter.

Midttrafik bygger på partnerskab

Ledere og medarbejdere gør deres fælles bedste for at nå målene. Midttrafik løser opgaver ud fra kommunernes og regionens ønsker og i tæt dialog med de leverandører, der har ansvaret for driften

Midttrafik bygger på udvikling

Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta. Dette kræver udvikling af organisationen, medarbejderne og lederne.

Midttrafik bygger på helhed

Ledere og medarbejdere arbejder efter en fælles retning og fælles mål. Vi deler viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.

Midttrafik skaber værdi

Vi skaber værdi for vore kunder, kommunerne og regionen, medarbejdere og leverandører. Vi skaber værdi, når vi sætter og når høje mål.

Midttrafik er troværdig

Vi lever op til vores ansvar og gør os fortjent til kundernes, bestillernes og samarbejdspartnernes tillid.



MIDTTRAFIKS ROLLE SOM TRAFIKSELSKAB

Midttrafik blev dannet som et led i strukturreformen, hvor der blev vedtaget en lov om, at der skulle dannes et eller flere trafikskaber i hver Region.

Hovedopgaven for trafikskaberne blev:

- » Indkøb af offentlig servicetrafik med mulighed for egenproduktion af bus trafik inden for egne rammer.
- » Fastlæggelse af rutenet og køreplaner for lokal og regional bus trafik ud fra kommunernes og regionens ønske og koordineret, så trafikken udgør et sammenhængende tilbud for kunderne inden for trafikskabet og på tværs af trafikskaber.
- » Udarbejdelse af en trafikplan, der hænger sammen med statens, og som udtrykker regionens og kommunernes politiske/økonomiske målsætninger for den offentlige servicetrafik.
- » Fastsættelse af takstsystem, takster og billetteringssystem for den trafik, der varetages af trafikskabet.
- » Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Herudover kan region og kommuner vælge at lade trafikskabet udfører individuel personbefordring som følge af anden lovgivning.
- » Trafikkøber og infrastruktur forvalter på privatbaneområdet.

Midttrafik overtog derfor den kollektive trafik fra de kommuner, amter og trafikskaber, der hidtil har varetaget opgaven indtil 1. januar 2007. Midttrafik overtog således opgaver fra Ringkjøbing Amt og alle kommunerne i Ringkjøbing Amt, Århus Amt og alle kommunerne i Århus Amt samt fra de eksisterende fælleskommunale trafikskaber i Vejle og Viborg amter for den del af de to amter, der blev en del af Region Midtjylland.

Den kollektive trafik i Midttrafik omfatter regionale ruter finansieret af Region Midtjylland, lokale ruter i de enkelte kommuner og bybusser finansieret af kommunerne, individuel kørsel med handicappede finansieret af de enkelte kommuner samt privatbanerne (Lemvigbanen og Odderbanen) finansieret af Region Midtjylland.

Midttrafik skal på vegne af kommunerne og Region Midtjylland sørge for at indkøbe den kollektive trafik, dvs. indgå kontrakter og styre disse kontrakter med leverandører. Inden dette kan ske, skal Midttrafik sammen med kommunerne og Regionen fastlægge, hvor busserne skal køre, hvor meget de skal køre og hvordan de forskellige busruter koordineres bedst muligt, så kunderne kan få de bedste muligheder. Midttrafiks opgave er at få de mange ønsker fra kommunerne og Regionen til at gå op i en højere enhed og præsentere det for kunderne som en sammenhængende helhed.

“ Taksterne for at bruge den kollektive trafik skal være nemme for kunderne at forstå og understøtte oplevelsen af et sammenhængende system i hele Midttrafik ”

Til dette hører også, at taksterne for at bruge den kollektive trafik skal være nemme for kunderne at forstå og understøtte oplevelsen af et sammenhængende system i hele Midttrafik. Tilsvarende opgaver gælder for handicapkørslen og privatbanerne.

Rollefordelingen er således, at kommunerne og Regionen bestemmer omfanget og betaler for den kollektive trafik, men Midttrafik bidrager med faglig viden og koordination, så der er et sammenhængende tilbud om kollektiv trafik i hele Midttrafiks område.

Midttrafik har også en rolle som ejere af tre driftsselskaber. Odderbanen og Lemvigbanen er selvstændige aktieselskaber, der overvejende ejes af Midttrafik og udfører opgaver for Midttrafik. De har egne bestyrelser. Derudover ejer Midttrafik Busselskabet Århus Sporveje, der drives som et særskilt forretningsområde i Midttrafik og udfører opgaver for Midttrafik i forbindelse med bybusdriften i Århus Kommune. Århus Kommune har ønsket, at bybusdriften skal konkurrenceudsættes, hvorfor ca. 20 % af bybuskørslen blev udbudt i efteråret 2007 på en måde, så private vognmænd kunne give et bud, ligesom Busselskabet Århus Sporveje selv kan give et bud.

Midttrafik har i al væsentlighed udliciteret udførelsen af opgaver. Langt de fleste busser og alle taxier til handicapkørsel køres af private vognmænd; næsten alle rutebilstationer og salgs-/informationssteder er privatejede på kontrakt med Midttrafik. Midttrafik har ansat personalet på rutebilstationerne i Viborg og Randers, fordi de blev overført ved strukturreformen.



“ Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer ”



KUNDERNE I FOKUS

Midttrafiks tilbud til kunderne i den kollektive trafik består af en palette af forskellige produkter, som er tilpasset de enkelte kunders behov:

- ❖ Odderbanen og Lemvigbanen, der transporterer kunderne med tog.
- ❖ På sigt en letbane i Århus, der har flere stop i byen, men kan køre hurtigere uden for byen integreret med Odderbanen og Grenaaabanen.
- ❖ Bybusser, der binder byer sammen.
- ❖ Regionale busser, der forbinder de større byer – nogle af dem er lynbusser, der sørger for hurtig transport af mange pendlere.
- ❖ X busser, der forbinder de større byer med få stop og derfor højere rejsehastighed.
- ❖ Lokalbusser, der kører mellem landsbyerne og de større byer.
- ❖ Åbne skolebusruter, der kører på skoledage og har tilpasset sin kørsel til skoleelevernes behov, men de kan bruges af alle borgere. Disse ruter kaldes ”rabatruter”, hvor kommunerne selv står for en del af planlægningen.
- ❖ Telebus/teletaxi i de tyndt befolkede områder, hvor der er for få kunder til at køre med store busser hele eller dele af dagen – det er en bedre løsning både økonomisk og miljømæssigt.
- ❖ Midttur, hvor kunderne kan bestille en taxa til en rejse fra dør til dør; nogle kommuner giver tilskud til ordningen, så det er billigere end taxa, til gengæld skal kunden acceptere, at andre kunder kan komme med vognen og der kan køres omveje. Midttur forventes i de kommende år at blive en stadig større del af tilbudet om kollektiv trafik, da det imødekommer mange af behovene i de tyndt befolkede områder.
- ❖ Handicapørsel, hvor fysisk handicappede kan visiteres til at kunne blive transporteret med taxa fra dør til dør til en lavere pris end fx Midttur.
- ❖ Patienttransport og nogle kommuners kørselsordninger.



Busser og tog

I forbindelse med de regionale busser, lynbusser og X-busser er der etableret omstigningsmuligheder på de væsentlige trafikknudepunkter.

I 2007 har Midttrafik blandt andet samarbejdet med Ikast–Brande Kommune for at give borgerne i Brande den mest effektive transportløsning i bybussen.

Midttrafik har i 2007 administreret 473 ruter med 953 busser.

I 2007 har der ikke været væsentlige forbedringer af køreplanerne, men der har været arbejdet med forbedringer på flere ruter, hvor køreplanerne træder i kraft i juni 2008. Bl.a. kan nævnes udvidelse af bybusbetjening i Horsens, Viborg og Silkeborg og kortere rejsetid mellem Horsens og Odder. I 2008 vil der også ske nedlæggelse af de mindst benyttede ruter og ture i det regionale rutenet, og lokale ruter vil blive tilrettelagt efter ny skolestruktur i flere kommuner.

Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Skanderborg og Odder kommuner.

Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner sporvogne, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget trace, af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Arbejdet med letbanen har i 2007 fulgt planen.

I Midttrafiks tilbud om kollektiv trafik indgår, foruden Lemvigbanen og Odderbanen, også et nært samarbejde med DSB og Arriva på deres ruter gennem Midtjylland.



Handicapkørsel

I 2007 varetog Midttrafik bestillingsmodtagelse og drift af handicapkørsel i kommunerne i de tidligere Viborg og Århus amter. Kommunerne i det tidligere Ringkjøbing amt fik udført handicapkørslen i en overgangsordning administreret af Region Midtjylland i Holstebro sammen med patientkørslen. Horsens og Hedensted kommuner fra det tidligere Vejle Amt fastholdt en kuponløsning, hvor kunderne ringede direkte til den lokale vognmand, og bestilte kørsel.

Pr. 1. januar 2008 er kommunerne i det tidligere Ringkjøbing Amt samt Horsens Kommune kommet med i den koordinerede handicapkørsel, som varetages af Midttrafik.

Hedensted Kommune har valgt som eneste kommune i Region Midt, at fastholde kuponløsningen i 2008.

FAKTA: ANTAL BRUGERE OG TURE I HANDICAPKØRSLEN 2007

Kommune	Antal visiterede brugere	Antal ture
Favrskov	348	3.474
Hedensted	564	8.118
Herning	557	6.786
Holstebro	435	5.052
Horsens	1.071	19.020
Ikast Brande	287	3.102
Lemvig	159	1.892
Norddjurs	368	2.220
Odder	204	2.446
Randers	761	7.382
Ringkøbing-Skjern	378	4.241
Samsø 45	710	
Silkeborg	858	7.866
Skanderborg	465	4.564
Skive	260	2.912
Struer	160	1.659
Syddjurs	275	1.865
Viborg	546	6.866
Århus	3.748	103.811
I alt	11.489	193.986

“ Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog ”

I sammenhæng med handicapkørslen har Midttrafik i 2007 udført nogle øvrige kørselstyper for Viborg og Skive kommuner. Denne såkaldte KAN-kørsel er forskellige kørselsformer, som kommunerne tilbyder deres borgere, uden at det er kollektiv trafik. Midttrafik har koordineret denne kørsel for de to kommuner på samme måde, som handicapkørsel koordineres. Omfanget har været ca. 29.000 ture i hver af kommunerne. I det tidligere Ringkjøbing Amt har man i 2007 fortsat ordningen med PlusTur, hvor kunderne selv har kunnet bestille en taxi, der er koordineret med handicapkørslen i det område. Det har haft et omfang af ca. 3.500 ture i kommunerne i den vestlige del af Midttrafik; derudover er der kørt ca. 500 ture som sygesikringskørsel for Lemvig Kommune.

Midttrafik har desuden administreret patientkørsel for Region Midtjylland – i alt ca. 74.000 ture. Pr. 1. januar 2008 er der indgået ændret samarbejdsaftale med Region Midtjylland, som selv varetager en del af administrationen i form af bestillingsmodtagelse og visitation, mens Midttrafik varetager udbud, vognstyring og afregning. Patientkørslen forventes at udgøre 180.000 ture i 2008, stigende til 330.000 ture i 2009.

Midttrafik arbejder på at skabe bedst mulig sammenhæng i den kollektive trafik, herunder:

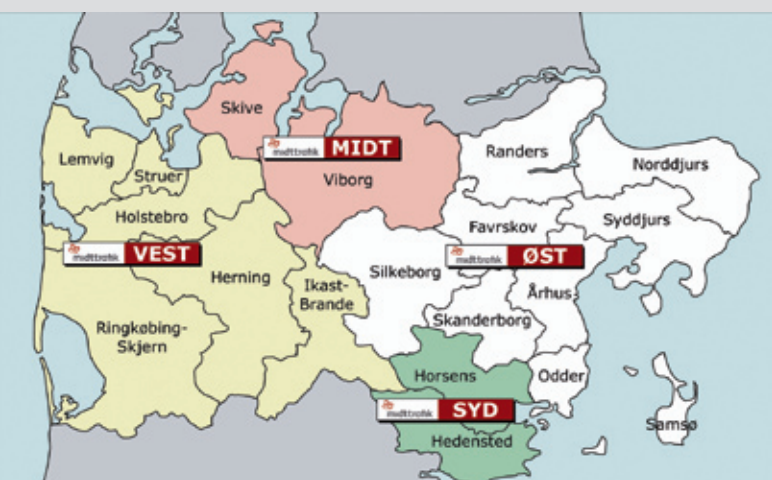
- ❖ Sørgt for mest mulig ensartethed i skoleferiekalenderen i de forskellige kommuner, således at feriekøreplanerne på de forskellige ruter så vidt muligt er ensartede, uanset om der er tale om en kommunal rute eller en regional rute.
- ❖ Iværksat en ny standsningspolitik for de regionale busser indenfor byområderne, i Randers med virkning fra 1. april 2007 og i Århus med virkning fra 1. juli 2007, så kunderne kan stå af og på i centrum.
- ❖ Etableret en ny ringrute omkring Århus, hvor kunden på en rejse mellem Skanderborg og Hornslet kan blive bragt direkte frem til de store uddannelsessteder og arbejdspladser i Århus Nord, herunder også Skejby Sygehus.



“ Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet ”

Overordnet trafikplan

I 2007 er der arbejdet med en overordnet trafikplan, som bl.a. skal sikre at kunden oplever en sammenhængende kollektiv trafik uanset udbyder. Også her vil en rollefordelingen mellem kommunerne og Regionen få en central plads. Der vil blive arbejdet med kommunale trafikplaner og områdeplaner, så man til fordel for kunden ser på en samlet indsats i f.eks. et større byområde på tværs af kommunegrænser. Trafikplanen vil sætte fokus en række af fælles indsatsområder for den næste 4-årige periode gældende for hele Midttrafik område. Særligt fokus vil der blive på pendling og pendlingsstrømme. Midttrafik har brugt meget planlægningsmæssig tid i 2007 på at udarbejde forslag til besparelser for Region Midtjylland.



De fire takstområder i Midttrafik

Takstændring 2007

Midttrafik takster blev ændret 21. januar 2007.

Ved denne takstændring gennemførtes omfattende ændringer i takststrukturen. Takster og takstsystemer hos de tidligere myndigheder var vidt forskellige og det var nødvendigt at iværksætte en gennemgribende harmonisering.

Ved takstændringen i 2007 blev de første harmoniseringer gennemført med henblik på, at skabe et mere ensartet takstsystem i Midttrafik med ens regler, priser og rabatformer. Trafikselskabets geografiske område opdeles i 4 prisområder med adskilte takster i hvert område. I prisområde Midttrafik Øst var udfordringerne med takstharmoniseringen særlig stor. En væsentlig del af Midttrafik samlede indtægtsgrundlag ligger i Østjylland.

Udfordringen ved harmonisering af Midttrafik takstsystem var ikke blot at gennemføre mere ensartede priser i trafikselvskabet fra 2007. Midttrafik har overtaget både billetteringsudstyr og de eksisterende billettyper fra de tidligere takstmyndigheder. I løbet af 2007 har det været nødvendigt at udskifte mange billet-, klippekort- og periodekortformularer. Der er indført et mere ensartet layout med Midttrafik design og logo på mange produkter. Udskiftningen er sket løbende over året i forbindelse med at eksisterende beholdninger er opbrugt.

“ Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer ”

På grund af forskelligt billetteringsudstyr i busserne i Midttrafik, har det ikke været muligt at standardisere samtlige Midttrafiks billettyper til et fuldstændigt ensartet udseende.

Der er lagt vægt på, at det eksisterende billetteringsudstyr skal anvendes. En særlig problemstilling har i den forbindelse været, at der anvendes en enhedstakst for kontantbilletter i bybusserne i Århus, i modsætning til øvrige takster, der er zoneafstands bestemt. Det har medført den uheldige konsekvens at prisen for et 4 zoners klippekort i Århus er dyrere end en kontantbillet. Der er tale om en overgangsordning, og i løbet af 2008 installeres nye billetautomater i bybusserne, som løser denne problemstilling.

Billetautomater i bybusserne i Århus

Billetautomater i bybusserne i Århus er 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning. Dels er det dyrt at reparere de gamle maskiner, dels kan der ikke længere skaffes reservedele til dem. Midttrafik har derfor i efteråret 2007 gennemført et udbud, og indgået kontrakt til en værdi af ca. 24 millioner kroner på vegne af Århus Kommune, så der i efteråret 2008 installeres nye billetautomater.

Der er købt 2 typer af billetautomater:

- 210 mobile, der skal sidde i busserne, til selvbillettering. Disse vil kunne modtage dankort uden anvendelse af pinkode. Endvidere vil automaterne kunne indstilles til, at udstede billetter som er gyldige ud over bygrænsen, eventuelt dækkende hele Region Midtjyllands område.

- 10 stationære billetautomater, som skal placeres i Århus midtby, blandt andet Banegårdspladsen, Park Allé og andre knudepunkter for den kollektive trafik. De stationære billetautomater vil ligeledes kunne modtage dankort. Yderligere vil de kunne udstede 10-turs klippekort og specialbilletter (f.eks. bus + indgang til Djurs Sommerland).

Mange andre steder er billetteringsudstyret forældet og nedslidt, og der kan ikke længere anskaffes reservedele.



Selvbillettering i bybusserne i Århus

I de fleste busser i Midttrafik stiger kunderne ind i ad fordøren og køber billet af chaufføren – eller viser sit kort. Dermed er der forholdsvis få kunder, der kan undgå at betale. I bybusserne i Århus har man for en del år siden valgt, at kunderne stiger ind bag i bussen og selv køber sin billet. Det har den fordel, at buschaufføren kan koncentrere sig om at køre bus, og busserne skal holde kortere tid ved stoppestederne.

Systemet i bybusserne i Århus betyder dog, at der er forholdsvis mange, der undlader at købe billet. Derfor har Midttrafik et korps på ca. 24 billetkontrollører, der hele tiden udfører kontrol i busserne. Kontrollørerne udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har gyldig billet – kunder der har et gyldigt kort, men glemte det, kan nøjes med at betale for en kontantbillet. Den omfattende kontrol i bybusserne forventes at have en væsentlig præventiv effekt over for potentielle snydere.

De to vigtigste årsager til faldet er omfanget af andet arbejde end billetkontrol i 2007 og Midttrafiks beliggenhed. Billetkontrollørerne har i 2007 bidraget til opbygningen af Midttrafik, hvilket har betydet færre timers effektiv kontrol i busserne.

Midttrafik har etableret sig i lokaler i udkanten af Århus, hvorfor billetkontrollørerne bruger en større del af arbejdstiden på at køre til de øvrige dele af byen for at udføre billetkontrol, hvilket nedsætter antallet af kontrollerede busser og passagerer pr. vagt. Der har desuden været større sygefravær blandt billetkontrollørerne i 2007 end i 2006.

År	Antal kontrolafgifter	Antal glemte kort	Kontrollerede passagerer
2006	19.094	2.701	630.947
2007	17.909	2.897	502.621

“ Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informations-
teknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og
til aktuel trafikinformation ”

Rejsekortet

Midttrafik har i 2007 arbejdet med Rejsekortprojekt. Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Bag projektet står trafikvirksomheder over hele Danmark. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så man om få år kan rejse i over hele landet på rejsekortet.

Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til indviklede takst- og zonesystemer. Rejsen påbegyndes ved at kortet holdes hen til en kortlæser i bussen eller på togperronen, som registrerer rejsens begyndelse. Tilsvarende holdes kortet hen til en kortlæser ved rejsens afslutning samt ved evt. omstigning. Rejsens pris beregnes automatisk ud fra de registreringer som sker ved "check-in" og "check-ud".

Midttrafiks bestyrelse har ikke truffet endelig beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet. Der er i december 2007 udarbejdet en business-case, som beskriver de økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks deltagelse – hvis Midttrafik i fuld omgang går ind i projektet, vil det være en samlet investering på ca. 103 mio. kr. samt køb af aktiekapital på ca. 33 mio. kr. og indskud af lånekapital på ca. 52 mio. kr. Når projektet er implementeret forventes løbende driftsudgifter på ca. 16 mio. kr. om året. Bestyrelsen principgodkendte deltagelse i projektet på sit møde i december 2007. Projektet er nu sendt i høring ved kommunerne og Regionen. Den videre tilslutningsproces beror på tilbagemeldingerne fra bestillerne.

Webbutik

Bestyrelsen vedtog i maj 2007, at der skal etableres en web-butik på midttrafik.dk. Formålet med webbutikken er, at kunderne skal kunne bestille og betale billetter og kort via nettet 24 timer i døgnet. Webbutikken vil give Midttrafik en øget viden om kundernes behov ud fra solgte billetter, kort og strækninger. Samtidig håber Midttrafik også, at det vil give et mindre kontantsalg i busserne og dermed færre kontanter i busserne, hvilket mindsker risiko for røveri mv. og giver chaufførerne mere ro til kørslen. Webbutikken er udviklet i løbet af 2007 og forventes i drift i sommeren 2008.

Trafikinformation

Midttrafik har til opgave at sikre kunderne aktuel trafikinformation. Det er besluttet, at det mest effektivt kan ske gennem mere brug af moderne informationsteknologi. Der er i 2007 indført et system til håndtering af driftsforstyrrelser, hvor Midttrafik sammen med vognmændene sørger for hurtig information til kunderne, så kunderne hurtigt kan få information, hvis de ikke kan tage bussen som forventet. Informationen opdateres på Midttrafiks hjemmeside 24 timer i døgnet. Midttrafik udbygger hjemmesiden med et ekstrasnet i 2008, hvor kommunikationen med vognmændene kan styrkes yderligere.

Midttrafik har et godt samarbejde med Danmarks Radio, P4, som sikrer, at trafikinformation hurtigt bringes videre til kunderne via radioen.



Rejseplanen

Midttrafik indgår i samarbejdet omkring www.rejseplanen.dk, som er en af landet mest besøgte hjemmesider med information om køreplaner og tider, skiftemuligheder, kort, stationsoplysninger mv.

Arbejdet omkring rejseplanen har i 2007 været en udfordring på grund af sammenlægning af oplysninger fra tidligere meget forskelligartede områder. Alligevel er det nu muligt at søge rejse fra adresse til adresse i stort set hele det midtjyske område.

I 2008 vil arbejdet med rejseplanen blive intensiveret til gavn for kunderne med den kollektive trafik, hvor rejseplanen vil kunne bruges på nye platforme og medier, f.eks. mere mobilservice, dynamiske tavler på rutebilstationer, voice response, mv.

Salg af kort

Rutebilstationer og salgssteder udsteder periodekort til kunderne, som henvender sig dér. Derudover er der nogle typer af periodekort, der forudsætter, at man opfylder visse kriterier for at kunne få kortene enten gratis eller til nedsat pris. Det gælder fx kort til skoleelever, der er berettiget til gratis transport mellem hjem og skole, eller elever i ungdomsuddannelserne, der kan købe kort til reduceret pris.

Disse kort udstedes af Midttrafik:

- ✦ Ca. 9.400 skolekort (årskort)
- ✦ Ca. 45.000 uddannelseskort (kvarterskort)
- ✦ Ca. 600 SU-kort (1-3 mdr.)
- ✦ Ca. 1.600 frikort (1-2 år)

“ Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk ”

SAMARBEJDSPARTNERE

Kundehenvendelser

I 2007 modtog Midttrafiks kundeservice i alt 2.613 kundehenvendelser. Det omfattede 515 generelle henvendelser, 1.259 ”ris og ros”, 729 anmodninger om kompensation i henhold til rejsegarantien, og 110 under andet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 4,7 dage.

Det som kunderne henvendte sig omkring, fordeler sig i forhold til følgende emner:

Billettering og takstsystem	4%
Information	11%
Driftsforhold, svigt	35%
Klager over chauffører	33%
Klager omkring komfort	3%
Køreplanlægning og korrespondance	6%
Andet	7%
Ros	1%
I alt	100%

Samtlige kunder, som har henvendt sig til Midttrafik, har fået et individuelt svar, og der er fulgt op internt og i forhold til leverandører, hvis henvendelsen har vist et forhold, der kan forbedres. Det er samtidig et mål, at den viden som Midttrafik får gennem henvendelserne bruges aktivt til produktudvikling, og til kvalitets- og serviceforbedring.

I 2008 vil der blive gennemført en øget indsats for at sikre stabil drift og god og korrekt information.

Mange chauffører og busselskaber gør en stor indsats i forhold til sikre en god og tryk kollektiv trafik.

Andelen af chaufførklager er dog stort. Det er særligt indsatsområde i 2008 at se nærmere på chaufførservicen, men også de vilkår der gælder for chaufførerne. Arbejdet vil blive gennemført i et tæt samspil mellem busselskaber, chauffører og Midttrafik.

Rejsegaranti

Midttrafik har i 2007 indført rejsegaranti. Rejsegarantien gælder regionale ruter, bybusser (undtagen i Århus) og lokalruter samt Lemvigbanen og Odderbanen. Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de når frem i tide. Rejsegarantien gælder, hvis bussen eller toget er skyld i, at kunden kommer mindst 20 minutter for sent til sit bestemmelsessted, og at kunden vælger at tage en taxa eller at køre i egen bil for at indhente forsinkelsen. Efterfølgende kan kunden søge om at få sine udgifter refunderet.

Rejsegarantien gælder ikke ved force majeure, når forsinkelsen skyldes forhold, som Midttrafik ikke har indflydelse på. Det kan være ved arbejdsnælgelser, meget dårligt vejr (snestorm eller orkan) og trafikproblemer på grund af vejarbejde og uheld.



REJSEGARANTI!

Rejsegaranti

Rejsegarantien gælder heller ikke, hvis Midttrafik senest 24 timer før rejsen har oplyst på sin hjemmeside eller på anden måde, at der er ændringer i kørslen.

Med henvisning til rejsegarantien har 729 kunder i 2007 henvendt sig til Midttrafik med ønske om at få økonomisk kompensation. 699 kunder var berettiget til kompensation, og de har samlet fået udbetalt 177.553 kr. til taxa og anden alternativ transport. Det svarer til, at der i gennemsnit er udbetalt 244 kr. til hver.

I august, september og oktober, hvor den regionale busdrift i Østjylland var ustabil, primært på grund af chaufførmangel, modtog 499 kunder økonomisk kompensation. Rejsegarantien viste her sin berettigelse som et brugbart og centralt element i Midttrafiks kundeservice. Rejsegarantien indgår i det generelle arbejde med kundehenvendelser, der er beskrevet tidligere.

Rejsegarantien gælder ikke i bybusserne i Århus, som det eneste område i Midttrafik. Målet er, at hele det midtjyske område er dækket af rejsegaranti indenfor kort tid.

Chaufførmangel og aflysninger – og dog

Midttrafik var i lighed med andre trafiksselskaber i 2007 ramt af en tiltagende mangel på buschauffører både i Busselskabet Århus Sporveje og hos de private vognmænd - især de der kører i Østjylland.

Bybuskørslen i Århus var specielt i maj og juni hårdt ramt som følge af en kombination af et uforholdsmæssigt stort sygefravær blandt Busselskabets chauffører og problemer med at rekruttere nye chauffører. Busselskabet manglede fra 1. maj 2007 og resten af året konstant 40-50 chauffører. En målrettet indsats og et tæt samarbejde med køreskolerne, kombineret med en stor velvilje til at udføre overarbejde, medførte at 99,5 % af alle køreplanafgange alligevel kunne gennemføres igen fra starten af juli 2007.

Veolia Transport overtog 1. juli 2007 al regional kørsel mellem Århus og Djursland, samt mellem Århus og Odder, Skanderborg og Ry. Desværre var bemanningen af busserne ikke på plads, blandt andet fordi en række chaufførers ferier skulle afvikles. Det gav massive aflysninger på disse ruter.

“ Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov ”

Midttrafik kontaktede andre vognmænd og fik dem til at dække en stor del af de ellers aflyste afgang som underentreprenører. Midttrafik medvirkede til ruteoptræning af underentreprenørernes chauffører. I samarbejde med busselskaberne har Midttrafik udvirket, at uddannelsen af chauffører er øget væsentligt på de tekniske skoler, ligesom Midttrafik har medvirket til at få det gjort muligt, at tyske chauffører er rekrutteret til området.

Arriva overtog Veolia pr. 1. september 2007 og det lykkedes dem at få alle busser bemanded omkring 1. oktober 2007, hvorefter man kunne gennemføre ca. 99,5 % af deres kørsel. I hele Østjylland var den samlede driftssikkerhed på 99,9 % af alle afgange.

Midttrafik har fortsat fokus på rekruttering, selvom der ved årsskiftet ikke er afløsninger pga. mangel på chauffører, idet der erfaringsmæssigt kan opstå problemer omkring ferieperioderne.

Rutebilstationer

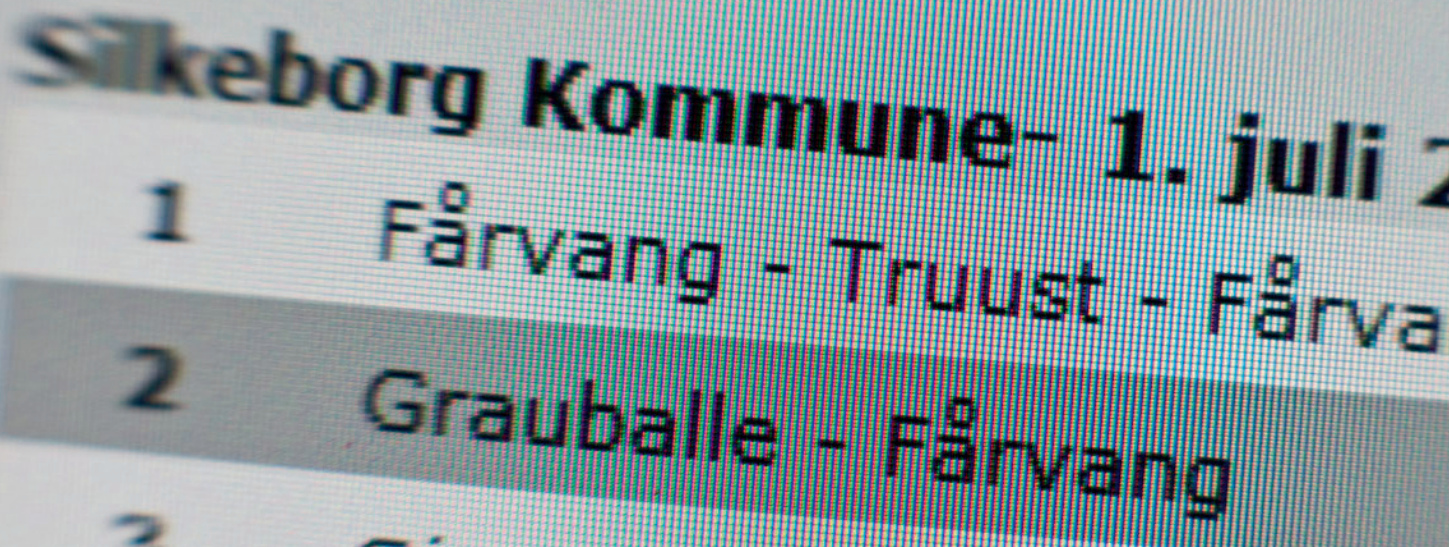
Salg af billetter og kort og information til kunderne om den kollektive trafik i Midttrafik varetages af 11 rutebilstationer, DSB og Arriva salgssteder samt en række øvrige samarbejdspartnere i det midtjyske område. I Århus, Randers og Silkeborg er der et særligt salgsnet, hvor der sælges klippekort og periodekort fra kiosker, tankstationer og supermarkeder.

De fleste rutebilstationer og salgssteder er privat ejede, men Midttrafik har overtaget personale på Randers og Viborg rutebilstationer fra henholdsvis Randers Kommune og VAFT samt et medejerskab i Århus Rutebilstation.

FAKTA: CHAUFFØRER OG BUSSE, SOM GØR DET MULIGT AT GENNEMFØRE DEN DAGLIGE KØRSEL.

Type	Antal ruter	Antal busser	Antal chauffører
Lokale ruter og bybusser	310	610	1.180
Regionale ruter	104	318	630
X-busser i Region Midtjylland	13	25	80
Telekørsel (rutekørsel, som er erstattet af individuel kørsel. Aften, lør-, søn- og helligdage. Hovedsageligt Midttrafik/Vest).	46		
I alt	473	953	1.890

Note: antallet af lokale ruter samt busser og chauffører på disse ruter angiver de ruter, Midttrafik administrerer fuldt ud. Åbne skolebusruter m.m. er ikke talt med.



Rutebilstationer

Hovedopgaven for salgs- og informationsstederne har i 2007 været at sikre, at kunderne har fået en så god og fleksibel service som mulig i en periode med vanskelige vilkår på grund af strukturreformen og fusion. I 2007 og 2008 gennemføres et harmoniseringsarbejde omkring rejseregler, takster mv., som vil gøre det nemmere at yde en god service til flere kunder.

Midttrafik har i 2007 ikke formået at give rutebilstationerne og salgsstederne de fornødne værktøjer til at kunne tilbyde kunderne en god og ensartet service i hele Midtjylland. Der er en stor opgave fremadrettet med at fastlægge en fælles strategi for rutebilstationerne samt salgs- og informationsstederne, udvikle og implementere de nødvendige værktøjer, uddanne personalet og på andre måder sikre, at Midttrafiks kunder får et forbedret servicetilbud, når de søger personlig betjening på salgs- og informationsstederne. En fremtidig strategi skal også tage højde for ændrede salgsmønstre på grund af Rejsekort, webbutik og kundernes stadig stigende muligheder for selvbetjening på nettet.

Midttrafiks hjemmeside

Hjemmesiden www.midttrafik.dk gik i luften 1. januar 2007. Hjemmesiden er løbende under udvikling og målet er at give kunderne den optimale adgang til information om køreplaner, trafikinformation og andre rejseoplysninger.

midttrafik.dk kom på sin første store prøve i februar 2007, da snevejret skabte kaos i hele Danmark. Et rekordstort antal kunder søgte efter information om busser og tog i Midttrafiks område. Det var mere, end hjemmesiden kunne klare. På daværende tidspunkt var der dagligt ca. 6.000 besøg på hjemmesiden, men det steg til knap 70.000 besøg dagligt under snevejret, hvilket gjorde at siden i perioder var utilgængelig på grund af overbelastning. Problemet er nu blevet løst, så vi er klar til nye udfordringer i fremtiden.

I 2007 var der knap 4.000.000 besøg på vores hjemmeside. Hver besøgende så i snit 4,6 sider i forbindelse med besøget. Langt størstedelen af aktiviteten koncentrerede sig omkring køreplaner, der har stået for omkring 50 % af de viste sider. Herudover har der været en naturlig høj aktivitet omkring forsiden, og dernæst informationer omkring billetter og priser. Trafikinformationssiden, der oplyser vores kunder i eventuelle driftsforstyrrelser og ruteomlægninger, har ligeledes været meget besøgt.

“ Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder ”

Information til chauffører samt salgssteder og rutebilstationer

Midttrafik informerer chauffører, salgs- og informationssteder via et nyhedsbrev, der udsendes når behovet er der. Der blev i 2007 udsendt 24 forskellige nyhedsbreve.

Informationen til chaufførerne samt salgs- og informationsstederne har i starten af 2007 ikke været god nok. En række ændringer i de forhold, som chaufførerne og salgsstederne skal kunne informere kunder om, er ikke blevet sendt ud hurtigt og præcist nok. I efteråret 2007 er indholdet i nyhedsbrevene blevet gradvist bedre, og der arbejdes stadig med at sikre, at informationen kommer målrettet og forståeligt ud til alle, der har brug for det, så de kan betjene kunderne bedst muligt.

Midttrafik har endnu ikke fået lavet en samlet chaufførvejledning for chaufførerne, der kører i Midttrafik. De fælles rejseregler, der ligger til grund for en chaufførvejledning er godkendt i Bestyrelsen 29. februar 2008, og der udarbejdes en chaufførvejledning i foråret 2008.

Kampagne for at rekruttere chauffører

Bestyrelsen vedtog november 2007 at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af busselskaber og chauffører, som har samarbejdet om en kampagne under temaet “bedre image” og “bedre rekruttering”. Det er vognmændenes ansvar at have chauffører nok til at udføre den kontraktaftalte kørsel, men Midttrafik lever af stabil drift, så Midttrafik er også meget afhængige af, at der kan rekrutteres nok kvalificerede chauffører. Arbejdsgruppen har besluttet, at kampagnen skal bestå af avisannoncer, hængeskilte, streamere, plakater og en jobportal kaldet “chauffor.nu”. Avisannoncerne vil med et anderledes blikfang forsøge at skabe interesse for faget som buschauffør og reklamere for den nye jobportal. Jobportalen fortæller faktuel om jobbet som buschauffør og hvordan man kan blive chauffør. Alle busselskaber har mulighed for at slå ledige jobs op på jobportalen. Så vidt vides er denne fælles jobportal den første af slagsen i Danmark. Annoncering og jobportal gik i luften februar/marts 2008.



“ Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter ”

“ Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder) ”

Stoppesteder m.m.

Det er vejmyndigheden (kommunerne og Staten), som har forpligtelsen til oprettelse og vedligeholdelse af publikumsfaciliteter, herunder stoppesteder, skilte, læskure m.v. Hedensted Kommune har dog valgt at betale Midttrafik for at udføre en del af dette arbejde.

Generel foregår dette arbejde i et nært samarbejde med Midttrafik, og som trafikelskab leverer Midttrafik de køreplaner, der hænges op på stoppestederne og i visse tilfælde også de skilte, der viser rutenumre m.m. på stoppestederne. Det nære samarbejde med kommunerne omfatter også det overordnede design af stoppesteder.

Fra starten af havde vejmyndighederne både manglende kendskab til opgaven, mandskabsmangel og skulle have afklaret nye arbejdsgange efter strukturreformen. I mellemtiden er der i varierende grad rettet op på dette. Vejdirektoratet har endnu ikke påtaget sig opgaven. Generelt kan indkøringsfasen ikke anses for at være afsluttet endnu. Midttrafik står også for udviklingen og implementeringen af automatisk stoppestedsinformation i bybusserne i Århus – nogle andre byer har vist interesse for systemet.

Ruteomlægninger

Større vej- og gadeomlægninger foretages af vejmyndighederne i et nært samarbejde med Midttrafik samt vognmændene og chaufførerne, så omlæg-

ningerne kan gennemføres til mindst mulig gene for kunderne.

Kontrakter om kørsel

Midttrafik har kontrakt med mange busselskaber om udførsel af buskørsel. Midttrafiks kørsel spænder vidt og derfor er der forskellige kontrakttyper, for de forskellige kørselstyper. Midttrafik har overtaget de kontrakter, som kommuner, amter og trafikelskaber havde indgået, og hovedparten af disse er fortsat gældende.

Kontrakterne er opdelt efter om kørslen udføres som buskørsel i fast rutekørsel eller om kørslen er behovsstyret.

Udbud og kontrakter indeholder regler og vejledninger for hvorledes kørslen udføres og dermed for de muligheder Midttrafik har for at få flere og mere tilfredse kunder. Kontrakterne skal således både være regulerende og variable således, at Midttrafiks muligheder for at forbedre transporttilbuddet er størst mulig inden for kontraktens bestemmelser, men samtidig være en sikkerhed for busselskaberne for, hvad de kan forvente fra Midttrafik og dermed for betalingen. Disse forhold vil Midttrafik i samarbejde med busselskaberne forsøge at indarbejde i de kommende kontrakter. Da det er de enkelte bestillere (kommuner eller Region), der betaler, inddrages de altid i de enkelte udbud.

“ Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik ”



Udbud i 2007 og kontraktforlængelser

I 2007 er der gennemført udbud i Ringkøbing – Skjern Kommune, Lemvig Kommune, og by-busserne i Silkeborg. Herudover er et udbud, Århus Amt havde iværksat, afsluttet, og der er udsendt udbudsmateriale vedrørende ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. En række kontrakter er forlænget, hvor det har været hensigtsmæssigt. Udbuddene i 2007 medførte generelt besparelser for bestillerne i forhold til det serviceniveau, bestillerne havde ønsket.

Udbuddet i Silkeborg Kommune var desuden Midttrafiks første forsøg med at lave et udbud, hvor der var andre tildelingskriterier end pris. Fremover vil der blive flere forsøg på at lave udbud med mere nuanceret tildelingskriterier, ligesom Midttrafik også inden udgangen af 2008 vil udvælge en kontrakt, der skal i udbud på en måde, så vognmanden får incitament til selv at bidrage til at få flere kunder til at bruge bussen.

Da mange kommuner i året op til kommunalreformen valgte at forlænge kontrakter i stedet for at gennemføre udbud, og da Midttrafik også har forlænget et antal kontrakter skal der i 2008 og i årene derefter gennemføres særdeles mange udbud.

Midttrafik har fokus på chaufførernes vilkår, når der gennemføres udbud. Det er især arbejdsmiljøet, der indgår i vurderingen af tilbud.

FAKTA:

- Der er i 2007 udbudt 23 rutebiler og 25 bybusser, svarende til hhv. 22.000 og 83.000 køreplantimer.
- Midttrafik har kontrakter med ca. 70 busvognmænd.
- Midttrafik har kontrakter med ca. 100 vognmænd i variabel kørsel.
- Efterhånden som busserne udskiftes, vil de regionale og lokale busser blive malet i Midttrafiks blå farve for at skabe et samlet indtryk for kunderne. Bybusserne vil fremover ved udbud blive Midttrafiks gule farve.

Den behovsstyrede kørsel er også udbudt i 2007. Selve udbudsmaterialet og kontrakterne er bestemt af de forhold, Midttrafiks planlægningssystem anvender. Midttrafik vil i samarbejde med andre trafikselskaber fortsat udvikle udbudsmaterialet og kontraktmaterialet, så det tilpasses, dels behovet og planlægningssystemets muligheder. De nuværende kontrakter på behovsstyret kørsel udløber til 2009 og skal i udbud i 2008, men der er dog mulighed for at Midttrafik kan forlænge kontrakterne med op til 12 måneder.



Partnerskab med bestillerne

Midttrafiks rolle er at koordinere, planlægge, informere om og følge op på den kollektive trafik på vegne af 19 kommuner og Region Midtjylland. Det er vigtigt, at kunderne oplever den kollektive trafik som en samlet helhed, der hænger sammen uanset, om det er en kommune eller Regionen, der finansierer ruten.

Midttrafik har derfor et samarbejde med kommunerne og Regionen på flere forskellige måder:

- ❖ Bestyrelsen og repræsentantskabet er Midttrafiks øverste organ; Repræsentantskabet har et medlem fra hver kommune; Bestyrelsen har 7 medlemmer valgt af repræsentantskabet og 2 medlemmer valgt af Regionen. Bestyrelsen mødes ca. 10 gange om året og repræsentantskabet mødes 2 gange om året.
- ❖ Midttrafiks bestyrelsesformand har jævnligt indlæg på møderne i Kommunernes Kontaktråd, hvor alle borgmestre i kommunerne i Region Midtjylland deltager.
- ❖ Midttrafiks direktør har jævnligt indlæg på kommunaldirektørmøderne, hvor kommunaldirektørerne fra hele Regionen deltager.
- ❖ Midttrafiks administration har flere gange deltaget i fagudvalgsmøder i f.eks. Region Midtjylland.

❖ Der er etableret et Driftsråd for Busselskabet Århus Sporveje, hvor Århus Kommune, Busselskabet og Midttrafik løbende drøfter udviklingen i Busselskabet.

❖ Der er etableret et Fagligt Forum, hvor Midttrafiks administration præsenterer og drøfter relevante emner med medarbejdere fra kommunernes og Regionens administration.

Midttrafik har udformet en standardsamarbejdsaftale, der skal indgås med hver af kommunerne og Regionen. Formålet med standardsamarbejdsaftalen er at sikre, at der fælles forståelse for, hvad Midttrafik gør, og hvad kommunerne og Regionen selv skal gøre for at give kunderne den bedst mulige kollektive trafik.

Partnerskab med vognmændene og chaufførerne

Midttrafik har i 2007 været i løbende kontakt med vognmændene og chaufførerne. Det vil fremover blive et samarbejde, der intensiveres og struktureres, så der bliver faste kontaktmøder med vognmænd og chauffører.

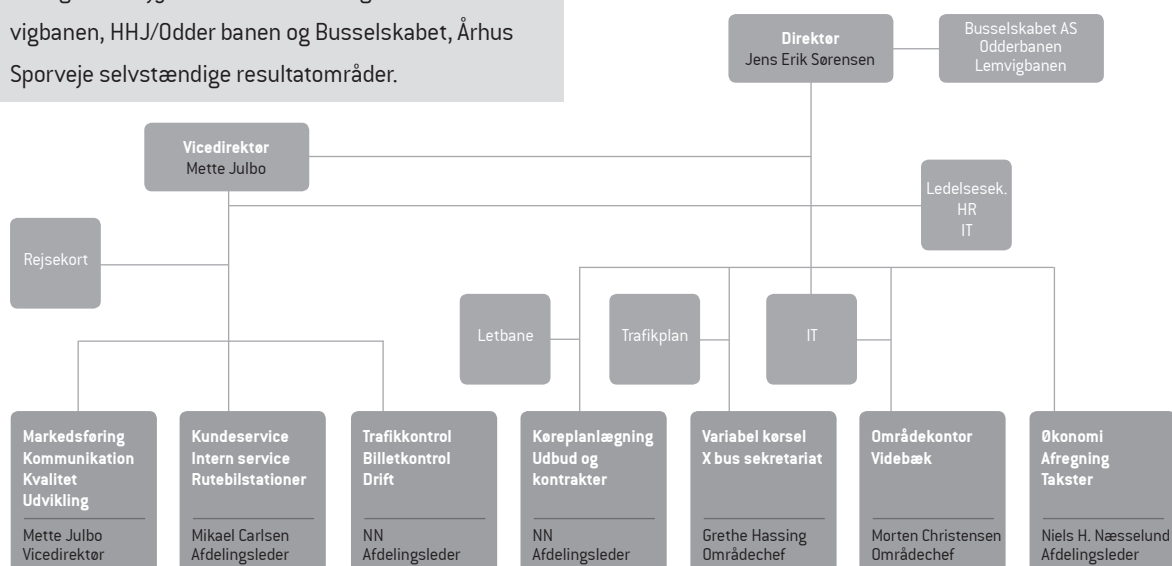
De faglige organisationer i branchen er også vigtige samarbejdspartnere. Midttrafik har jævnlige møder med 3F og AKT, der er overenskomstparter for henholdsvis arbejdstagere og arbejdsgivere hos de private vognmænd.

“ Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne ”



ORGANISATION

Midttrafik er ledet af en politisk bestyrelse på 9 personer, hvoraf 7 er udpeget af kommunerne og 2 af Region Midtjylland. I selskabet udgør VLTJ/Lemvigbanen, HHJ/Odder banen og Busselskabet, Århus Sporveje selvstændige resultatområder.



Administrationen

Administrationen i Midttrafik er ledet af den administrerende direktør og er organiseret i 7 afdelinger. Hertil kommer en række tværgående funktioner. Administrationen er normeret til 133 fuldtidsstillinger, ekskl. Letbanesekretariatet og indtægtsdækket virksomhed i form af KAN-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

STILLINGERNE ER FORDELT SÅLEDES PÅ FUNKTIONERNE:

Buskørsel og tværgående funktioner:	79,0
Billett kontrol i Århus og administration heraf	27,0
Handicapkørsel/variabel kørsel	21,0
Rutebilstationer	6,0
I alt	133,0

Bestyrelsen for Midttrafik:

Poul Vesterbæk, Viborg Kommune, formand (V)
 Peter Thyssen, Århus Kommune, 1. næstformand (R)
 Bjarne Schmidt Nielsen, Region Midtjylland, 2. næstformand (S)
 Torben Nørregaard, Ringkøbing-Skjern Kommune (V)
 Jørgen Nørby, Lemvig Kommune (V)
 Finn Stengel Petersen, Herning Kommune (S)
 Mogens Nyholm, Randers Kommune (R)
 Hans Bang-Hansen, Horsens Kommune (V)
 Aleksander Aagaard, Region Midtjylland (V)



Midttrafiks medarbejdere er overført fra 2 amter, 2 trafiksselskaber og 3 kommuner (Århus, Randers og Silkeborg). Desuden er der besat nogle ledige stillinger inden driftsstarten 1. januar 2007. Normeringen er fastlagt ud fra, hvad der blev brugt på at løse opgaver med kollektiv trafik hos disse 7 afgivende myndigheder. Midttrafik har overtaget opgaver fra en række kommuner ud over de nævnte, men der er ikke overført normering med disse opgaver. I forbindelse med budgetlægningen for 2007 blev det besluttet, at Midttrafik i sit første år skulle finde 10 % besparelse på budgettet for fællesudgifter, herunder på lønbudgettet. Dette sparemål er opnået i 2007.

Pr. 1. januar 2007 var der ansat 127,83 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger. Pr. 31. december 2007 var ansat 127,58 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger eller 134 personer. Cirka 13 % af de ansatte er deltidsansatte.

Der har i 2007 været 26 fratrædelser og 25 nyansættelser. Det giver en personaleomsætning på cirka 19 %. I dette tal er ikke medregnet stillingskift internt i organisationen.

Det gennemsnitlige sygefravær blandt medarbejderne i administrationen var i 2007 på 4,30 %. Cirka en fjerdedel af de ansatte har ikke haft noget sygefravær og cirka en femtedel har haft et samlet fravær over 2 uger.

Kønsfordelingen er 45,52 % kvinder og 54,48 % mænd. Gennemsnitsalderen for de ansatte i administrationen er 46,2 år. 41,80 % af de ansatte er over 50 år.

Aldersfordelingen:

20-24 år:	1,49%
25-29 år:	4,48%
30-34 år:	5,97%
35-39 år:	11,19%
40-44 år:	18,66%
45-49 år:	16,42%
50-54 år:	20,90%
55-59 år:	11,94%
60-64 år:	8,96%

Midttrafik har etableret HovedMED-udvalg for hele Midttrafik inklusiv driftsselskaberne og et LokalMED-udvalg for Midttrafiks administration. Arbejdet i de to udvalg koordineres af Midttrafik og bidrager til, at medarbejder- og ledersiden løbende har dialog om Midttrafiks udvikling og forholdene for medarbejderne.

I 2007 gennemførte Midttrafik en arbejdsklimaundersøgelse inden sommerferien for at sætte fokus på de forhold i forlængelse af fusionen, som havde betydning for medarbejdernes trivsel og opgaveløsning. En række forhold blev identificeret og der blev iværksat handleplaner for at forbedre rammerne for opgaveløsningen.

“ Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder–Århus, hvor passagertallet i 2007 var på 1,1 mio passagerer. ”

Privatbanerne

HHJ/Odderbanen og VLTJ/Lemvigbanen er etableret som aktieselskaber, hvor Midttrafik har aktiemajoriteten i begge selskaber. I HHJ/Odderbanen er den ene af Midttrafiks bestyrelses næstformænd, Bjarne Schmidt Nielsen, formand for bestyrelsen. I VLTJ/Lemvigbanen er Midttrafiks bestyrelsesformand, Poul Vesterbæk, formand for bestyrelsen.

Begge selskaber har en aftale med Midttrafik om at levere trafik på de to baner. Finansieringen af privatbanerne er alene Region Midtjyllands ansvar, idet der dog er en vis finansiering fra Lemvig og Holstebro kommuner til Lemvigbanen.

Lemvigbanen varetager persontransporten på strækningen Vemb–Lemvig–Thyborøn, hvor passagertallet i 2007 var på ca. 250.000 passagerer. Godstransporten, der i 2007 var på 51.200 tons, sker i et samarbejde med Railion Danmark, hvor Lemvigbanen kører til Herning.

Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder–Århus, hvor passagertallet i 2007 var på 1,1 mio passagerer.

De nye skærpede sikkerhedsmæssige krav til jernbanevirksomheder gør det vanskeligt for mindre selskaber at have de nødvendige kompetencer på specifikke ansvarsområder. På den baggrund blev det i slutningen af året besluttet, at Odderbanen og

Lemvigbanen skulle have fælles ledelse og sikkerhedsorganisation. Herved sikrede man en bredere og mere robust organisation til gavn for begge baner. Samarbejdet mellem banerne forventes konsolideret og intensiveret i 2008 med henblik på at styrke den samlede banedrift under Midttrafik og for at opnå en mere rationel anvendelse af ressourcerne.

Det har været drøftet med Trafikstyrelsen, hvilke muligheder der er for, at trafikken på de to baner kunne indgå i et udbud sammen med statens genudbud af trafikken i Midt- og Vestjylland. Da det ville være nødvendigt med forskellige udbudsbetingelser på grund af Lemvigbanens godsdrift og forventningen om, at Odderbanen kommer til at indgå i et letbanenet i Århusområdet, ønskede Trafikstyrelsen ikke at gennemføre et fælles udbud.

Der er ikke aktuelle planer om udbud af trafikken. Spørgsmålet om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen afventer stadigt nyt materiel. Staten ønsker ikke at indsætte nye tog på Grenaabanen før nye IC 2 tog til erstatning af det nuværende materiel på Svendborgbanen bliver leveret, og der er fortsat ikke et tidspunkt for leverance af disse tog.



Driften på Odderbanen blev helt stoppet 14. september 2007, idet Trafikstyrelsen påbød Odderbanen at stoppe kørslen på en strækning, indtil nogle fejl var udbedret. Kørslen blev delvist genoptaget 18. september og helt genoptaget 25. september 2007.

Regulariteten på Odderbanen i hele 2007 var 92,6% jf. Banedanmarks RDS-system. Til sammenligning var tallet for 2006 90,9%. Regularitet opgøres som afgang inden for 3 minutter fra planlagt afgang. Ud over driftsstopet i september blev der aflyst 32 tog på hele strækningen og 17 tog på delstrækninger i 2007. I alt blev der kørt 18.411 tog i 2007. Tilsvarende tal findes ikke for Lemvigbanen.

Region Midtjylland godkendte i 2007 første etape af en investeringsplan for banerne, der indebærer spormodernisering af Odderbanen samt færdiggørelse af nyt sikringsanlæg og nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen

På Odderbanen var man i sidste halvdel af året i gang med at forberede spormoderniseringen, som omfatter etablering af et nyt sporanlæg på strækningen Odder – Tranbjerg. Arbejdet skal udføres i sommeren 2008, hvorefter hele strækningen fra Odder til Århus er spormoderniseret.

Busselskabet Århus Sporveje

Mål for Busselskabet

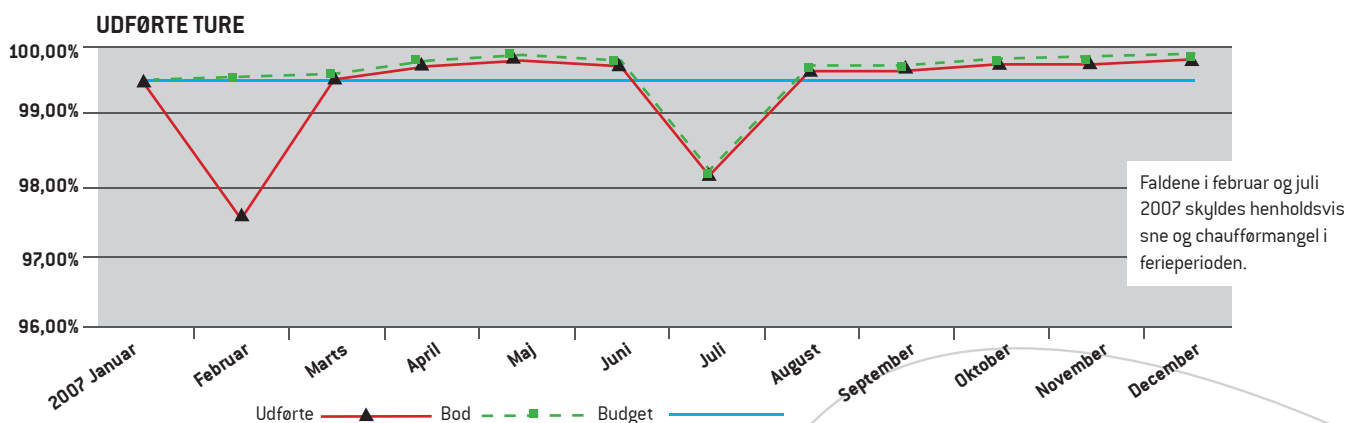
Målet for Busselskabet Århus Sporveje er at kunne sammenlignes med private entreprenører. Det klare politiske ønske fra Midttrafiks bestyrelse er mere kollektiv trafik for pengene. Den stabile drift i 2007 blev i vinteren 2007/2008 fulgt op af et kontrolbud på den udbudte kørsel i Århus, der prismæssigt lå på niveau med konkurrenterne.

Driften

Budgetmålet, der i 2006 blev lagt på 99,0% gennemført kørsel blev i løbet af 2007 hævet til 99,5% gennemført kørsel. Dette mål er holdt, takket være en målrettet indsats fra alle afdelinger i Busselskabet.

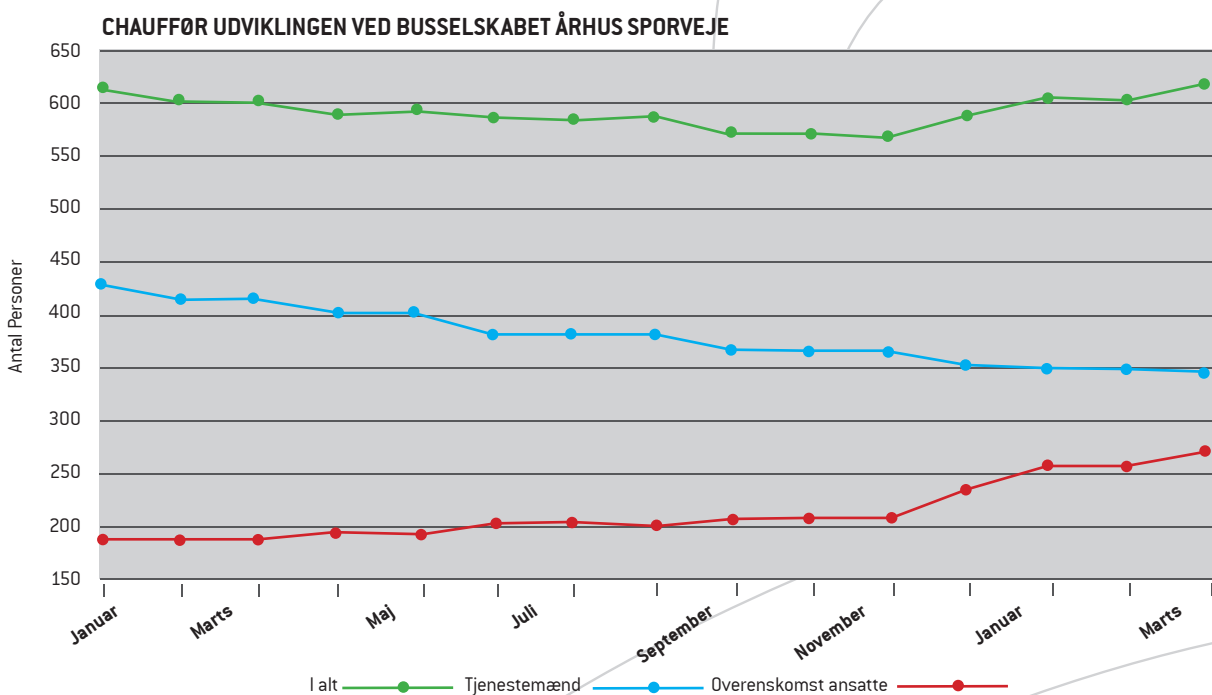
Se skema øverst til højre

“ Den stabile drift i 2007 blev i vinteren 2007/2008 fulgt op af et kontrolbud på den udbudte kørsel i Århus, der prismæssigt lå på niveau med konkurrenterne ”



I løbet af 2007 blev rekrutteringen af buschauffører stabiliseret. Specielt fra oktober 2007 sker der en positiv udvikling i det samlede chaufførtal. Rekrutteringen skete i samarbejde mellem Busselskabet, 3F samt

Uddannelsescenteret for Kollektiv Trafik, bl.a. ved etablering af eud-kurser. Både overenskomstansatte og tjenestemandansatte chauffører deltager i uddannelse af de nye chauffører.





Busselskabet Århus Sporveje

I september 2007 var chaufførantallet nede på 572, og ved udgangen af februar 2008, var det på 618. Det budgetterede tal for 2007 er på ca. 647 chauffører. I en periode har der således manglet mellem 70 og 80 chauffører dagligt. Det har betydet meget overarbejde for chaufførerne, og det har belastet Busselskabet både organisatorisk og økonomisk. Heldigvis gør netotilvæksten i chaufførtallet, at situation er bedret i de sidste måneder af 2007.

Sygefravær

Det gennemsnitlige fravær for 2007 var på 1,9 sygedage pr. chauffør pr. måned. Nedenstående tabel angiver februar 2007 og februar 2008, der er de sidst opgjorte tal, for henholdsvis overenskomstsansatte og tjenestemandsansatte buschauffører.

Udviklingsplan

Busselskabet følger en udviklingsplan fra 2008 til 2010. Planen indeholder dels en administrativ, en ledelsesmæssig og en personalemæssig effektivisering, og dels en nedbringelse af de faste omkostninger. Det sker ved at Busselskabet fokuserer på sine absolutte kerneområder, og reducerer sine faste omkostninger til bl.a. husleje ved at flytte fra Bryggervej til nye stationer. Målet er at omkostningerne til bl.a. husleje kan matche det øvrige marked. Planen følges af en omfattende informationsplan, med informationsmøder månedligt fra efteråret 2007 frem til efteråret 2008, en høj grad af personaleinddragelse, samt klare udmeldinger til personalet om mål og strategier.

	Feb. 2007			Feb. 2008			
	Tj.m.	O.k.	Samlet	Tj.m.	O.k.	Samlet	
Sy.dg/md/chf	2,27	1,67	2,09	1,81	0,91	1,43	
Antal. chf.	415	189	604	349	257	606	

Udviklingen er positiv for begge grupper, dog mest markant for de overenskomstsansatte.



“ Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig ”

ØKONOMI

Regnskabet for Midttrafik for 2007 viser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt med mindre udgifter på i alt 52,6 mio. kr. og mindre indtægter på i alt 83,2 mio. kr.

Hovedårsagen til budgetafvigelsen ligger i markante mindreindtægter på busdriften som delvist opvejes af mindreudgifter indenfor samme område. Det skal dog bemærkes, at der i budgettet indgår indtægter på ca. 24 mio. kr., der tidligere er omkonteret i nogle kommuners regnskaber for bl.a. skolekort og pensionistkort, og som i 2007 ikke er blevet betalt til Midttrafik. Desuden er der en fejloplysning vedr. indtægter på ca. 6 mio. kr. fra en enkelt kommune.

På de øvrige forretningsområder er der tale om mindre forbrug på privatbanerne og på handicapkørslen, ligesom der er et mindreforbrug på selve Trafikselskabets budget.

Regnskabet giver anledning til revurdering af budgetterne for 2008 og efterfølgende år.

Det overordnede regnskabsresultat for Midttrafik for 2007 er i hovedtal gengivet nedenfor. Den overordnede gennemgang tager udgangspunkt i resultatet af driften eksklusiv bidragene fra kommunerne og regionen. Bestillerbidragene – og effekten af regnskabsresultatet for den enkelte bestiller – er gennemgået i de enkelte afsnit vedrørende forretningsområderne og Trafikselskabet.

REGNSKAB 2007 PÅ HOVEDOMRÅDER (MIO. KR.)

	Budget	Regnskab	Afvigelse
Busdrift			
Udgifter		1.089,1	-31,5
Indtægter *	-702,3	-619,3	83,0
Netto	418,3	469,8	51,5

Privatbaner			
Udgifter	46,0	41,6	-4,4
Indtægter	-16,0	-14,5	1,5
Netto	30,0	27,1	-2,9

Handicapkør.			
Udgifter **	59,3	44,7	-14,6
Indtægter	-8,0	-5,1	2,9
Netto	51,3	39,6	-11,7

Trafikselsk.			
Udgifter**	123,0	120,9	-2,1
Indtægter***	-8,4	-12,6	-4,2
Netto	114,6	108,3	-6,3

* Incl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet

** Der er budgetmæssigt overført 13,0 mio. kr. fra administration af handicapkørsel (løn og IT) til Trafikselskabet, idet forbrug og budget rettelig henhører under Trafikselskabet, jf. også det tidligere vedtagne budget for 2008.

*** Indtægterne hidrører fra kontrolafgifter og tilskud til forskellige sekretariater.

+ = merudgift for bestilleren

Busdrift

Samlet set er der tale om en netto budgetafvigelse på busdriften på ca. 51,5 mio. kr. Der er tale om mindre udgifter på i alt ca. 31,5 mio. kr. og om en mindre indtægt på netto i alt ca. 83,0 mio. kr. inkl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet.

Udgangspunktet for resultatet på busdriften er de registrerede udgifter og indtægter, sat i forhold til de af bestillerne indmeldte budgetter på området.

De samlede udgifter var budgetteret til 1.120,6 mio. kr. mens indtægterne var budgetteret til 702,3 mio. kr. Dette budget blev endeligt vedtaget i september 2006, efter budgettet af tre gange havde været sendt til høring ved bestillerne hhv. de afgivende myndigheder, og justeret på baggrund af eventuelle bemærkninger fra høringsrunden.

Det må konstateres, at budgetterne – specielt indtægtsbudgetterne – har været behæftet med større fejl og usikkerhedsmomenter. På den ene side har der været tale om direkte forkerte indberetninger, og på den anden side har der været tale om en for optimistisk fremskrivning af indtægterne. Efter regnskabsafslutning har der været dialog med alle kommuner og Regionen, og de respektive årsager til fejl og usikkerheder i budgetterne er drøftet – og det vil blive justeret i forhold til budget 2008. I alt forklarer usikkerhedsmomenter og fejl manglende indtægter på ca. 29,4 mio. kr.

Det drejer sig om følgende indtægter:

Odder Kommune	0,5 mio. kr.
Herning Kommune	0,1 mio. kr.
Silkeborg Kommune	2,1 mio. kr.
Viborg Kommune	4,2 mio. kr.
Århus Kommune	17,0 mio. kr.
Favrskov Kommune	5,5 mio. kr.

I alt burde indtægtsbudgettet således være nedskrevet med ca. 29,4 mio. kr.

Den resterende manko på ca. 53,6 mio. kroner kan forklares ved en for optimistisk fremskrivning af indtægtssiden fra 2005 til 2006 prisniveau, samt fremskrivningen fra 2006 til budget 2007 prisniveau. Udgangspunktet for budgettet for Midttrafik for 2007 var generelt regnskabet for 2005.

Disse regnskabsresultater er generelt fremskrevet med ca. 3 % pr. år fra 2005 til 2007, svarende til en ren fremskrivning på ca. 49 mio. kr.

Ud fra de historiske data, samt ud fra den faktiske udvikling i 2006 og 2007 kan det konstateres at indtægterne i overvejende grad har været uændret målt i løbende priser. Det har den effekt, at hele den forventede merindtægt – som for en stor dels vedkommende er begrundet i takststigninger – er mere end 'spist op' af en nedgang i antallet af kunder.



Den generelle optimistiske og fejlskønnede budgetfremskrivning af indtægterne dokumenteres også i den revisionsanalyse, Midttrafik har bedt revisionsfirmaet KPMG om at udarbejde, og som nu foreligger som et udkast til en delanalyse.

Revisionsanalysen blev iværksat af Midttrafik forud for regnskabsaflæggelsen, og omfatter stikprøver på budgetgrundlaget og regnskabsudviklingen for 5 kommuner og 2 tidligere amter, hvorved størsteparten af Midttrafiks område skulle være dækket ind. Revisionsanalysens hovedkonklusioner er i hovedtræk følgende:

- ✘ Indtægterne er generelt vurderet for højt, fremskrivningen kan ikke genfindes i virkeligheden
- ✘ De indmeldte regnskabstal er generelt behæftet med nogen usikkerhed
- ✘ Indmeldingerne af budgetterne er uensartede, og i visse tilfælde nettoopgørelser

Den sammenfattende konklusion er, at det forekommer "sandsynligt, at det udarbejdede budget for 2007 ikke har haft en tilstrækkelig kvalitet til at kunne fungere som et effektivt styringsgrundlag for regnskabsopfølgningen for 2007. Den manglende datakvalitet i vores (KPMG's) stikprøve gør det ikke muligt at kvantificere usikkerheden eller dens effekt på de enkelte poster."

Tendensen med faldende passagerindtægter er generel for alle trafiksselskaber.

På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter, som dels skyldes udbud af ruter, hvor det har været muligt at opnå besparelser af en vis størrelse, dels at der i løbet af foråret har været foretaget nettoposteringer i forbindelse med afregning af busruterne. Sidstnævnte har den effekt, at udgifterne er lavere end antaget og at det samme gør sig gældende for indtægterne. Netto har det dog ingen effekt.

Bus- og togsamarbejdet har været vanskeligt at vurdere i 2007. De afgivende myndigheder har for størstedelens vedkommende indrapporteret et nettobeløb, og det har ikke været muligt for ultimo 2007 at foretage en samlet opgørelse over udgifterne og indtægterne ved dette samarbejde. Ved regnskabsopgørelsen konstateredes en netto merindtægt på ca. 28 mio. kr., som indgår i det samlede regnskabsresultat for busdriften for 2007. Heri er indregnet den efterregulering fra tidligere år, som skyldes en fejlberegning fra en konsulentvirksomhed.

Fra og med budget 2008 indarbejdes brutto udgifterne og brutto indtægterne i Midttrafiks samlede budget, hvorved der fås et bedre og mere effektivt styringsinstrument.

Busselskabet

BUSSELSKABET ÅRHUS SPORVEJE REGNSKAB 2007 (MIO. KR.)

	Budget	Regnskab	Afvigelse
Udgifter	357,5	411,0	53,5
Indtægter *	393,1	424,0	30,9
Netto	-35,6	-13,0	-22,6

I det omkostningsbaserede regnskab for Busselskabet Århus Sporveje blev der et overskud på 13,0 mio. kr. mod et budgetteret overskud på 35,6 mio. kr. Forskellen skyldes:

- Ændrede forhold, da Busselskabet overgik fra at være en del af Århus Kommune til at være en del af Midttrafik, hvilket ikke var indregnet fuldt ud i budget 2007, det drejer sig f.eks. om husleje, advokathjælp samt øvrige interne ydelser i kommunen, som Busselskabet nu selv skal klare.
- Justering af chaufføromkostningerne i forhold til den faktiske udgift
- Overarbejde blandt chaufførerne (17,8 mio. kr. over budgettet) pga. stort sygefravær.
- Udgift til ansvarsskader er steget, hvilket har medført større forsikringsomkostninger (4,3 mio. kr. over budgettet).
- Annoncering efter chauffører på 0,8 mio. kr. har givet forøget administrationsomkostninger.

Privatbanerne

Budgettet for privatbanerne har været genstand for en del justeringer i løbet af 2007, herunder opretning af fejl og en omfordeling mellem indtægter og regionens bidrag.

I forhold til det oprindelige budget, er der mindre udgifter på ca. 4,4 mio. kr. mens der mindre indtægter på ca. 1,5 mio. kr.

De to privatbaner er selvstændige aktieselskaber og de forelægger regnskaberne for deres respektive bestyrelser.

Regnskaberne for de to privatbaner forventes at foreligge i maj måned.

Det foreløbige resultat vil blive drøftet nærmere med Region Midtjylland samt Lemvig og Holstebro kommune, som er de eneste bestillere der direkte har andel i dette forretningsområde.

Handicapørsel

Mindreforbruget på handicapørsel var ca. 11,7 mio. kr., idet der var reducerede udgifter i forhold til det oprindelige budget, hvilket primært skyldes at omkostningerne har været overvurderet. Kørselsomfanget har i 2007 været mindre end det var forudsat i budgetterne for 2007.



Trafikselskabet

Trafikselskabets budget til fællesomkostninger er det budgetområde, hvor Midtrafik har absolut størst indflydelse på udviklingen i udgifterne.

Trafikselskabets budget svarede i 2007 til det, der tidligere var brugt til samme formål i de to amter, to trafikselskaber og Århus Kommune. Bestyrelsen havde besluttet, at der fra starten skulle effektiviteres 10%, hvilket er opnået. De 10% blev i 2007 fastholdt i Midtrafik til etableringsomkostninger, men fra 2008 er budgettet reduceret med disse 10%.

Regnskab 2007 viser et mindreforbrug på ca. 6,3 mio. kr. Baggrunden for mindreforbruget i Trafikselskabet er, at der har været udvist stor tilbageholdenhed med hensyn til at besætte ledige stillinger, ligesom der er foretaget en opbremsning på en række andre initiativer, indtil der var etableret en mere sikker økonomistyring.

Bestyrelsen besluttede i december 2007, at et eventuelt mindreforbrug indenfor dette område kan anvendes til en lang række initiativer, der nu er sat i gang for 2008. Initiativerne omfatter i hovedtræk følgende:

- ❖ Konsulentanalyse af pendlingsstrømme til brug for en målretning af det regionale rutenet samt grundlag for de kommunale trafikplaner

- ❖ Chaufførportal og chauffør imagekampagne jf. bestyrelsens tidligere beslutning om at udvikle fælles rekrutteringsportal og en fælles imagekampagne
- ❖ Moderniseringsprogram for salgsstederne, herunder bl.a. anvendelse af Midtrafiks logoer, brochureholdere m.v.
- ❖ Gennemførelse af etablering af web-butikken. Projektet er tidligere godkendt af bestyrelsen, men er blevet forsinket lidt.
- ❖ I lyset af de seneste episoder med vold mod buschauffører og kontrollører, igangsættes en række kampagner som tidsmæssigt vil strække sig ind i 2008, og derved også først belaste økonomien til næste år.

Det drejer sig om 4,5 mio. kr., som administrationen har fået overført til 2008.

Effekten af regnskabsresultatet for bestillerne

Regnskabsresultatet giver anledning til en række forskellige korrektioner i de bidrag, kommunerne og Regionen har indbetalt til Midtrafik – ikke mindst vedrørende underskuddet på busdriften.

På omstående side er der gengivet budget og regnskab for hver bestiller samt netto afvigelsen på hver af aktivitetsområderne. Den samlede udgift er sammenlignet med det budgetterede for 2007.

“ Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmåliger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at overgå forventninger ”

REGNSKAB 2007 IFT. BUDGET 2007 FORDELT PÅ BESTILLERE (1.000 KR.)

	Budget 2007	Regnskab 2007	Afvigelse	Heraf afvig. på busdrift	Heraf afvig. på handicap	Heraf afvig. på privatbaner	Heraf afvig. på trafikskabet
Regionen	181.990	185.880	3.890	9.211	0	-2.900	-2.421
Favrskov	6.917	9.325	2.408	2.979	-123	0	-448
Hedensted	8.280	10.272	1.992	1.893	222	0	-123
Herning	29.383	31.943	2.560	3.305	-247	0	-497
Holstebro	20.450	20.631	181	576	-146	0	-249
Horsens	28.829	28.846	17	1.019	-1.013	0	11
Ikast-Brande	9.950	8.251	-1.699	-1.694	43	0	-48
Lemvig	7.638	4.929	-2.709	-2.442	-124	0	-144
Norddjurs	11.499	10.149	-1.350	-988	-220	0	-141
Odder	5.147	4.703	-444	-233	-76	0	-134
Randers	34.480	31.366	-3.114	-2.273	-511	0	-330
Ringkøbing-Skjern	17.413	20.069	2.656	2.912	40	0	-296
Samsø	2.747	3.159	412	486	-56	0	-18
Silkeborg	31.311	30.770	-541	211	-477	0	-275
Skanderborg	12.017	12.517	500	1.064	-214	0	-349
Skive	14.850	15.476	626	1.671	-632	0	-413
Struer	5.463	4.909	-554	-469	-34	0	-51
Syddjurs	13.516	13.094	-422	-82	-186	0	-154
Viborg	23.631	25.806	2.175	3.857	-1.247	0	-435
Århus	148.782	172.738	23.956	30.508	-6.739	0	187
I alt	614.293	644.834	30.541	51.508	-11.740	-2.900	-6.328

I ovenstående tabel er nettoresultatet for Trafikskabet korrigeret for den godkendte overførsel af 4,5 mio. kr. fra 2007 til 2008. Det samlede mindreforbrug er på 6,3 mio. kr. (1,8 mio. kr. + 4,5 mio. kr.).

I relation til afvigelser på busdrift

“ Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater ”

KVALITET OG UDVIKLING

2007 har været præget af, at Midttrafik skulle etableres og de mange funktioner og opgaver skulle fusioneres og harmoniseres. Der har derfor ikke været særligt fokus på struktureret at gennemføre tilfredshedsmålinger og andre resultatmålinger. I 2008 vil der blive fokus på at gennemføre en række målinger blandt kunderne og vognmændene, ligesom der vil blive lavet benchmarking med de øvrige trafikskaber.

Midttrafik har i 2007 arbejdet med at indsamle viden om, hvordan opgaver er blevet løst hos de kommuner, amter og trafikskaber. Baseret på denne viden, har Midttrafik udviklet sine egne metoder og arbejdsgange til at løse opgaverne bedst muligt i samarbejde med kommuner, Regionen og øvrige samarbejdspartnere.

Fokus har fra starten af 2007 været, at kunderne ikke skulle mærke manglende stabilitet i driften på grund af etableringen af et nyt trafikskaber. Det er blevet overholdt. Innovationen og resultaterne i form af forbedringer har i 2007 været i støbeskeen, og konkrete tiltag vil derfor blive synlige i 2008 og fremefter.

Midttrafik laver effektive transportløsninger på basis af informationer fra kunder, bestillere, busselskaber og andre samarbejdspartnere. Informationerne kombineres med Midttrafiks erfaringer og viden på området og i samarbejde med Midttrafiks partnere bliver

informationen en vigtig del af processen på at lave effektive løsninger for kunderne. Derfor er det vigtigt, at de informationer, Midttrafik arbejder med, er korrekte og baseret på fakta.

Midttrafik har bestilt et konsulentfirma til at udarbejde en pendlingsanalyse, hvor byer over 3.000 indbyggere opdeles i delområder. Analysen skal bruges til at kortlægge regionale rejsestrømme for faktabaseret at kunne kategorisere de nuværende regionale ruter efter graden af regional pendling. Desuden vil analysen kunne bruges til at planlægge ruterne mere præcist efter, hvor pendlingen foregår, med det formål at nedbringe rejsetiden for de større pendlerstrømme. Endelig vil databasen over pendlingen kunne bruges ved udarbejdelse af kommunale trafikplaner. Analysen leveres i foråret 2008.



Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring

Hvert år foretager Midttrafik et køreplanskifte. I forbindelse med dette arbejde inviterer Midttrafik kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Dette sker ved ophæng i busserne, annoncer på hjemmesiden og breve til uddannelsesinstitutioner, bestillere og busselskaber. Denne information giver Midttrafik et billede af hvad der sker i Midttrafiks område mht. pendlerstrømme, udviklingen af uddannelsesinstitutioner, boligområder osv. og et grundlag i forbindelse med udviklingen af køreplaner.

Kundehenvendelser og rejsegaranti giver også Midttrafik et godt billede af, hvordan kørslen er tilrettelagt, og hvordan den udføres. Er der ikke tid nok til bussen at køre køreplanen vil bussen blive forsinket, og Midttrafik modtager klager over forsinkelsen, hvorved Midttrafik kan foretage de nødvendige justeringer.

Busselskaberne har i deres kontrakter med Midttrafik pligt til at meddele forhold, der kan have eller vil få indflydelse på udførelsen af kørslen. I mange kontrakter er busselskaberne tillige forpligtet til at meddele forsinkelser, aflyste ture osv. til BUS-INFO, der også er et vigtigt informationssystem for Midttrafik til at blive bedre til at udvikle produkterne og informationen til kunderne.

Midttrafiks bestillere - Regionen og kommunerne - er vigtige samarbejdspartnere, i forbindelse med indsamling af information til køreplanlægningen. De kender de lokale problemer, men vigtigst: de kender også fremtidsplanerne for deres områder. Bygges der nyt boligområde, nedlægges skoler eller laves en ny omfartsvej, alt sammen har det betydning for at udarbejde den effektive transportløsning.

Midttrafik indsamler også selv oplysninger, der kan danne grundlag for udvikling af køreplaner. Der foretages tællinger af kunderne, og Midttrafik har busser, der er udstyret med særligt tælleudstyr og som sender informationer direkte til Midttrafiks database. Det er spredt viden og et område, der skal markant forbedres. Udover disse tællinger har Midttrafik mulighed for at følge indtægterne på de enkelte ruter og ture, der kan give oplysninger om kundernes køb af billetter og dermed rejsemønstre.

Videnscenteret

Midttrafik oprettede et Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, som indsamler information og viden om transportløsninger i ind og udland og gennemfører forsøg, netop for at finde den mest effektive transportløsning i de tyndt befolkede områder. Videnscenteret samarbejder med kommuner og andre, for at indsamle information og gennemføre projekter, således Midttrafiks viden om kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder øges, og Midttrafik kan tilbyde de mest effektive transportløsninger.



“ Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringsystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt ”

Midttrafik har i 2007 indgået i et landsbyprojekt i Ringkøbing-Skjern, Skive og Norddjurs kommuner, hvor der er indsamlet viden om aktiviteter, holdninger, interesser og bæredygtighed i landsbyerne med henblik på at skabe effektive transportløsninger i tyndt befolkede områder.

Videncenteret har gennem samarbejde med EU og Region Midtjyllands kontor for Regional udvikling fundet en række samarbejdspartnere i andre EU-lande. Midttrafik forventer at disse samarbejder, vil resultere i konkrete forsøg i tyndt befolkede områder i de kommende år. Udover EU lande har Videncenteret kontakt til organisationer og offentlige kontorer, der arbejder med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, kontakter der vil give viden og udvikling til Midttrafiks arbejde på at styrke den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

FAKTA:

- Midttrafik råder over 25 data busser der giver oplysning om bussens drift. Det registreres hver gang der stiger en kunde på eller af samt hver gang busser stopper.
- Alene på telekørslen findes der 29 forskellige kontrakttyper og måder hvorpå telekørslen er tilrettelagt og kan bruges. Disse forsøges harmoniseret i de kommende år.

Samarbejdet med bestillere

Kvaliteten i Midttrafiks produkter afhænger af, at mange forskellige samarbejdspartnere arbejder godt sammen. Bl.a. vognmænd, rutebilstationer og salgssteder, kommuner og Regionen, andre trafiksselskaber skal sammen med Midttrafik bidrage til kvaliteten, som kunderne oplever i den kollektive trafik i Midttrafiks område.

Midttrafik har i sit første år især fokuseret på at skabe de rette rammer for kvaliteten i et nyt, fusioneret selskab. Der har således været arbejdet målrettet med at få skabt overblik over indholdet af aftaler med alle samarbejdspartnere for derigennem at kunne fastlægge fælles kvalitetsmål for det fremtidige samarbejde.

Den tidligere nævnte standardsamarbejdsaftale fastlægger også hvad den enkelte kommune eller Regionen skal bidrage med, og hvad Midttrafik skal lave for at højne kvaliteten. Samarbejdsaftalen fastlægger for eksempel, hvordan man sikrer kommunernes viden indgår i køreplanlægningen, så viden om de lokale forhold sammen med Midttrafiks viden om køreplanlægning sammen kan højne kvaliteten i de køreplaner, der i sidste ende sikrer kunderne gode muligheder i den kollektive trafik.



Samarbejdet med bestillere

Internt i Midttrafik har der også været arbejdet på at højne kvaliteten ved justere organiseringen i forhold til opgaveløsningen og lave beskrivelser af arbejdsgange. Medarbejderne er fusioneret fra 7 myndigheder, og der er rekrutteret en del medarbejdere udefra. Der har derfor været behov for at arbejde meget med at sikre den interne kvalitet, så alle medarbejdere arbejder efter ensartede principper for, hvordan Midttrafiks virksomhedsgrundlag og målsætninger bliver opfyldt. Dette arbejde vil blive intensiveret i 2008.

I 2008 vil der blive fokus på kvalitet i form af et mere systemiseret kvalitetsudviklingsarbejde i forhold til målstyring og effektivisering af arbejdsgange. Derudover vil der blive arbejdet med ekstern kvalitet i samarbejde med vognmændene samt salgs- og informationsstederne, så kunderne kan opleve bedre og mere ensartet kvalitet i hele Midttrafiks område.

“Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfunds faktorer og i samarbejde med bestillernes bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende”

PERSPEKTIVER FOR 2008

Miljø

Midttrafiks bestyrelse har i februar 2008 godkendt, at Midttrafik fremover også arbejder med et mål for at arbejde med miljøforhold. "Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfunds faktorer og i samarbejde med bestillernes bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende".

Udover krav og forventninger omkring miljøkrav til busser i almindelighed, og til bybusser i særdeleshed, så deltager Midttrafik også i følgende projekter:

- ❖ Senest i 2009 skal mindst 5 % af den diesel, der bruges i Midttrafiks busser være biodiesel. Dette projekt foregår i et nært samarbejde mellem Teknologisk Institut, Færdselsstyrelsen, Statoil, OK, udvalgte busvognmænd og Midttrafik.
- ❖ Inden Klimatopmødet i København, efterår 2009, vil Herning Kommune have, at mindst én af deres bybusser er en brintbus på brændselsceller. I dette nære samarbejde indgår Miljøstyrelsen, Herning Kommune, H 2 Logic A/S, Arriva Bus DK og Midttrafik.

Da begge disse 2 projekter kræver betydelige etableringsomkostninger, så fordrer det tilskud af midler fra staten. Der søges og forventes bevilget tilskud til etablerings- og driftsomkostninger til de to projekter gennem hhv. Færdselsstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Midttrafik vil deltage aktivt i indførelsen af miljøzoner i Århus, når dette bliver besluttet af Århus byråd.

Bestyrelsen i Midttrafik har sat fokus på det forhold, at busser i nogle tilfælde kører rundt med meget få kunder. Økonomisk og miljømæssigt er det problematisk, hvis store busser kører med meget få kunder, hvorfor Midttrafik vil sætte fokus på, om sådanne steder kan betjenes på en mere miljøvenlig måde med mindre busser eller telebusser.

Overordnet trafikplan

Midttrafik vil i 2008 fremlægge en overordnet trafikplan. Formålet med en overordnet trafikplan er at fastlægge visionerne med den kollektive trafik for hele Midttrafik samt fastlægge nogle principper for, hvilke typer kollektiv trafik Regionens henholdsvis kommuner skal tage ansvaret for at finansiere. I den sammenhæng vil det også blive fastlagt, hvordan man på sigt sikrer en bedre sammenhæng i de forskellige kommuners og Regionens kollektive trafik – alt sammen skal det gerne munde ud i, at kunderne oplever det som et samlet tilbud om kollektiv trafik, der møder kundernes behov. Det er en forudsætning for, at Midttrafik kan få flere kunder, og mere tilfredse kunder.

Den overordnede trafikplan vil blive suppleret med områdeplaner for fx Århus- og Randers-området og en række konkrete projekter.

“Midttrafik vil indsamle faktisk viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfunds faktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende”



Udvikling i den kollektive trafik

Selvom bestillerne, herunder ikke mindst Region Midtjylland, i øjeblikket har behov for at spare på den kollektive trafik, skal Midttrafik i 2008 arbejde med udvikle og forbedre den kollektive trafik. Der skal arbejdes med at udnytte ressourcerne til kollektiv trafik bedre ved fx bedre koordinering af kommunale og regionale ruter, effektivisering af nogle ruter og nedlæggelse af afgang, der har meget få kunder.

Der skal også arbejdes med bedre betjening af pendlere og andre ”storkunder” i den kollektive trafik, så der kommer flere indtægter. Der vil blive forberedt et forsøg med en særlig pendlerbus, der kører direkte fra en oplandsby ved Århus til et område med mange arbejdspladser i Århus – uden at skulle forbi centrum først. Bybustrafikken i flere byer skal udvides og forbedres, ligesom visse af de nye sammenlægningskommuner skal have den kollektive trafik tilpasset, så kommunerne bliver bundet bedre sammen.

Midttur blev etableret i 2007 som et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi. Midttur minder om kollektiv trafik – man skal acceptere, at der kan være andre kunder med vognen, der kan være omvejskørsel og bilen kører ikke nødvendigvis lige på det tidspunkt, man ønsker. Midttrafik koordinerer kørslen med blandt andet handicapkørsel og patientkørsel. Ordningen dækker hele Midttrafik og er selvfinansierende, men nogle kommuner har valgt at give et tilskud til ordningen,

så turene kan gennemføres til halv pris – 7 kr. pr. km. I 2008 vil der blive mere fokus på at markedsføre Midttur, gøre kommunerne opmærksom på de behov, Midttur kan dække i kommunerne samt arbejde med at få nogle af de øvrige tele-taxi-ordninger ind i Midttur, så der opnås flere stordriftsfordele.

Patientkørsel

Fra 2008 har Midttrafik overtaget ansvaret for at koordinere og udføre en stor del af patientkørslen for Region Midtjylland. Kørslen med patienter til og fra sygehusene er en meget stor opgave, som Midttrafik skal have indarbejdet i den eksisterende variable kørsel, som primært består af handicapkørsel og Midttur. Patientkørslen har et omfang, så der er gode muligheder for at få endnu bedre koordinering af de taxi'er, Midttrafik har kontrakt med. Dermed udnyttes kapaciteten bedre, og kørslen med både handicappede, patienter og brugere af Midttur bliver billigere.

Bedre viden om kunderne

Midttrafik har en spredt viden om kunderne, men det er et mål løbende at blive endnu bedre til at forstå kundernes behov for at kunne forbedre den kollektive trafik. Der vil i 2008 blive arbejdet med at gennemføre kundeundersøgelser, kundetællinger og pendleranalyser.



Rejsegarantien vil blive en kilde til løbende information om kundernes oplevelse i den kollektive trafik. Den information skal bruges struktureret til at forbedre vores service.

Nye produkter

Flere virksomheder har vist stor interesse for at kunne tilbyde medarbejderne et buskort, så de kan bruge den kollektive trafik til og fra arbejde.

Midttrafik vil i 2008 arbejde på at kunne tilbyde et sådant produkt til erhvervslivet.

I Østjylland har der været et godt samarbejde mellem den kollektive trafik og turistbranchen, så man i dag fx kan købe en busbillet med indgang til Djurs Sommerland. Sådanne billetsamarbejder skal der laves bedre rammer for, så det kan udbredes til flere samarbejdspartnere på en måde, der er attraktiv for kunderne, samarbejdspartnerne og Midttrafik.

Takster og billetter

Der vil i 2008 blive arbejdet videre med at harmonisere taksterne i Midttrafik, idet målet fortsat er ens takster i hele Midttrafik. Inden det kan gennemføres, skal der træffes beslutninger om ændring af zoner, zonestruktur, prisberegningsprincip og ens rejseregler i hele Midtjylland. Det vil få betydning for taksterne og måden, takster beregnes på, for mange kunder.

De forskellige typer af billetter, klippekort, periodekort osv. vil blive harmoniseret, så sortimentet bliver mindre på den almindelige type kort og billetter. Fx skal der ryddes op i de mange undtagelser og særlige billetter, der gælder på enkelte ruter rundt omkring. Til gengæld vil der blive nye korttyper: deltidperiodekort til pensionister, klippekort og periodekort til institutioner, kort med tidsbegrænsning til skoleelever osv.

Det følges nøje, om man andre steder i Danmark eller udlandet gør gode erfaringer med nye typer af kort og billetter, så det kan overvejes at indføre disse i Midttrafik.

Rejsekortet vil være et fokusområde i 2008. Afhængig af Bestyrelsens beslutning om tilslutning vil der skulle gøres meget for at indføre Rejsekortet i Midttrafik, som vil ændre en række forretningsgange internt og eksternt.

Salg og information

Midttrafik har samarbejde med en lang række rutebilstationer samt salgs- og informationssteder i Midtjylland. I 2008 vil der blive lavet en ny strategi for disse steder, så der bliver en mere ensartet måde, kunderne mødes på i Midttrafiks salgs- og informationssteder, og ressourcerne på disse steder bruges mere effektivt og målrettet på de fokusområder, Midttrafik vælger.



Webbutikken vil i 2008 gøre det nemmere for kunderne at købe og forny periodekort på internettet. Midttrafik vil desuden udvikle brugen af nettet til at give kunderne bedre og mere opdateret information om rejsemuligheder, driftsforstyrrelser, priser osv. Der arbejdes derudover med automatisk stoppestedsannoncering i flere bybusser.

Chauffører og vognmænd

Samarbejde med vognmændene og chaufførerne
Midttrafik gennemfører i samarbejde med vognmændene og fagforeningerne en kampagne i Århus i foråret 2008, hvor der sættes fokus på, at kunderne skal behandle chaufførerne ordentligt. Baggrunden er nogle voldsomme episoder i efteråret 2007. Kampagnen fokuserer på, at man ikke skal brokke sig til chaufføren, men i stedet rette sin utilfredshed mod Midttrafik og skrive et brev til os, så vi kan gøre det bedre fremover.

Midttrafik går også i samarbejde med vognmændene for at skaffe flere chauffører til branchen. Bortset fra Busselskabet Århus Sporveje, har Midttrafik ikke selv ansat chauffører, og det er principielt de private vognmænds eget ansvar at få tilstrækkelig med chauffører til at kunne opfylde deres kontrakter med Midttrafik. I praksis har det dog også stor betydning for Midttrafik, at der er tilstrækkeligt med kvalificerede chauffører hos vognmændene, da Midttrafik frem for alt ønsker, at de planlagte busser kører, så kunderne kan få det,

de forventer. Midttrafik står derfor bag en portal, der bliver lanceret i foråret 2008, hvor chauffører og potentielle chauffører kan få viden om jobbet som buschauffør i den kollektive trafik.

Med Midttrafiks tilblivelse 1. januar 2007 sagde vi samtidig farvel til det tidligere kvalitetsudvalg, som bestod af en til to repræsentanter for hvert busselskab. I Midttrafik regi arbejder vi på at få et tilsvarende kvalitetsudvalg op at stå. Det vil blive en realitet i løbet af 2008. Udvalget skal sikre et godt samarbejde mellem Midttrafik og vognmændene samt vognmændene imellem.

Udbud

Midttrafik vil i 2008 udvælge et udbud med kontraktstart i 2009, der er egnet til forsøg med omfattende incitamentsordninger. Formålet er, at vognmanden skal få større incitament til at gøre en indsats for at få flere kunder i busserne. Erfaringer fra bl.a. Sverige tyder på, at man kan tiltrække rigtigt mange kunder til busserne, når vognmændene og chaufførerne belønnes for at få flere kunder i busserne. Udbudsmaterialet herfor udsendes inden udgangen af 2008.

I efteråret 2007 var der udbud af ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. Det er første gang, at denne kørsel er i udbud. Vinderen af udbuddet findes i april 2008.

Det blev Busselskabet Århus Sporveje der vandt og nu skal fortsætte kørslen på en særlig kontrakt, der holdes adskilt fra den resterende kørsel. Den ikke-udbudte del af bybuskørslen i Århus Kommune vil fortsat blive varetaget af Århus Sporveje, men der vil blive indgået en ny kontrakt, så styringen af Busselskabet kommer til at foregå på vilkår, som om det var kørsel vundet i udbud.

Der vil i 2008 være fortsat fokus på effektivisering og udvikling af Busselskabet Århus Sporveje, så Busselskabet kan udføre bybuskørslen i Århus til en pris, der er på niveau med private vognmænd. En sådan effektivisering vil kræve en række tiltag som f.eks. reduktion af de faste omkostninger til bygninger m.m. og effektivisering af administrationen. Busselskabet er blevet effektiviseret over de senere år, men der er stadig potentiale for at effektivisere yderligere.

Kvalitet

Midttrafik vil i 2008 sætte fokus på intern og ekstern kvalitet. Hensigten er, at kvaliteten i den kollektive trafik og de opgaver, Midttrafik løser for at understøtte den kollektive trafik, skal følges meget nøjere, så der er basis for løbende forbedringer. Det vil foregå på en måde, som involverer alle medarbejdere i Midttrafik, leverandører samt andre samarbejdspartnere i et vist omfang.

Privatbaner og letbane

Privatbanerne – Odderbanen og Lemvigbanen – skal fortsat have konsolideret og intensiveret samarbejdet, så det fælles ejerskab i Midttrafik kan udmøntes til at styrke den samlede banedrift inden for Midttrafik og for at opnå en mere rationel anvendelse af ressourcerne.

Letbane-projektet kører efter projektplanen. Midttrafik vil presse på for at fremskynde etableringen af letbanen. I 2008 vil der først og fremmest være fokus på at få lavet en VVM-redegørelse, der er en forudsætning for at etablere letbanen.



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
midttrafik.dk