



midttrafik

Åben dagsorden

til

mødet i Bestyrelsen i Midttrafik

1. februar 2008 kl. 09:30

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Foreløbig status for målopfyldelse 2007 og målsætninger for 2008	1
2	Forslag til harmoniserede regler og administration af buskort til skoleelever	5
3	Indgåelse af fornyet aftale om Bus & Tog Samarbejde	7
4	Studietur for Bestyrelsen	8
5	Valg af bankforbindelse	10
6	Anmodning fra kunde om at ændre regelsæt vedr. årskort	11
7	Koncept til pendlingstrafik: "LynPendleren"	12
8	Status for større trafikplanlægningsprojekter	16
9	Udbud af regional og lokal buskørsel i Midttrafik Vest	18
10	Respektkampagne	19
11	Regionsdækkende rekrutteringskampagne	20
12	Meddelelse: Midttrafiks åbningsbalance	21
13	Eventuelt	22

1-30-70-1-08

1. Foreløbig status for målopfyldelse 2007 og målsætninger for 2008

Resumé

Administrationen gør rede for den foreløbige status for målopfyldelsen i 2007. Desuden foreslås, at Bestyrelsen vedtager et mål om miljø.

Sagsfremstilling

Mål 2007

./ På bestyrelsesmødet 26. januar 2007 drøftede Bestyrelsen administrationens vedlagte forslag til initiativer til at realisere Midttrafiks virksomhedsgrundlag. Initiativerne var beskrevet med udgangspunkt i de 16 mål, Bestyrelsen har vedtaget for Midttrafik:

- 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 billetteringsystem, 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 måles på sin evne til at levere resultater - faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (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 kvalitetsstyringsystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget - eksternt og internt
- 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

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen på bestyrelsesmødet 4. april 2008 vil der være en gennemgang af målopfyldelsen for 2007. Hermed gives en foreløbig status for de overordnede aktiviteter i 2007:

- der er gennemført en sammenkædning af lokale ruter i Ikast-Brande og Struer.
- der er etableret en ny regional ringrute mellem Skanderborg og Hornslet.
- der er udarbejdet en række forslag til bedre koordinering af rutebiler og bybusser i Århus-området, som ikke er gennemført.
- takster og billettyper blev delvist harmoniseret i 2007. Harmoniseringen fortsætter i 2008.
- arbejdet med trafikplan for hele Regionen er påbegyndt, og forslaget til trafikplanen fremlægges i 2008.
- arbejdet med letbanen i Østjylland gennemføres efter planen.
- det regionale rutenet er analyseret i forbindelse med Regionens sparekrav, og der er udpeget en række ture og strækninger med lav benyttelse.
- gennemførte udbud har generelt medført besparelser for bestillerne.
- Midttrafik har gennemført initiativer, der sparer 10 % på budgettet til fællesudgifter.
- Midttrafiks løbende økonomi- og aktivitetsopfølgning over for bestillerne har ikke været så god som ønsket; det bliver et hovedindsatsområde nu.
- Midttrafik har i samarbejde med kommunerne gjort sig erfaringer med at styrke den kollektive trafik i tyndt befolkede områder og indført Midttur.
- Midttrafik har påbegyndt en proces for at få truffet endelig beslutning om tilslutning til Rejsekortet i foråret 2008.
- Rejsegaranti er indført i hele Midttrafik undtagen Århus Kommune.
- hjemmesiden www.midttrafik.dk har mange oplysninger for kunderne om køreplaner, driftsforstyrrelser osv. og har høstet en del anerkendelse.
- der er vedtaget en standardsamarbejdsaftale, som skal indgås mellem Midttrafik og hver enkelt bestiller.
- der er indført et system til håndtering af driftsforstyrrelser, hvor Midttrafik sammen med vognmændene sørger for hurtig information til kunderne.
- i samarbejde med vognmænd er der gjort en stor indsats for at rekruttere chauffører, så driften er blevet mere stabil.
- Midttrafik har sammen med vognmændene arbejdet med en chaufførportal, der startes i januar 2008, samt en kampagne for at tiltrække chauffører.
- der har været forsøg med udbud med andre kriterier end pris i Silkeborg Kommune. Herudover er der gennemført udbud af en enkelte lokal rute i Lemvig Kommune og alle lokale ruter i Ringkøbing-Skjern Kommune. Desuden har der været udbud af koordineret kørsel.

- Midttrafik har løbende gennem året haft dialog med bestillerne gennem Fagligt Forum, kommunaldirektørmøder, KKR-møder m.m.
- Midttrafik har arbejdet med at konkretisere Bestyrelsens mål til servicemål for fx håndtering af kundehenvendelser.
- Midttrafik indgår i samarbejde med de øvrige trafikselskaber om måling på nøgletal.
- Midttrafik har påbegyndt et målrettet arbejde med kvalitetsstyring.
- udbud af bybuskørsel i Århus Kommune er forberedt og igangsat. Busselskabet Århus Sporveje er i gang med en omfattende effektiviseringsproces og har stabiliseret driften.
- spormodernisering på Odderbanen er ikke gennemført i det forventede omfang.
- organisationen på privatbanerne er blevet justeret i forhold til kompetencer og effektivisering gennem delvis fusion.

Målsætninger 2008

På bestyrelsesmødet 29. februar 2008 vil administrationen fremlægge forslag til konkrete mål og initiativer for 2008 inden for de overordnede mål, Bestyrelsen har vedtaget. Målene vil være baseret på et indarbejdet system, hvor administrationen har arbejdet konkret med at beskrive hver enkelt mål i forhold til interne forudsætninger og konkrete aktiviteter, der skal gennemføres for at nå målene.

Administrationen vil i forbindelse med fastlæggelsen af målsætningerne for 2008 foreslå, at Midttrafiks 16 overordnede mål suppleres med et mål for arbejdet med miljø. Baggrunden er dels, at bl.a. Region Midtjylland har ønsket, at Midttrafik indgår i arbejdet med at afprøve biodiesel, ligesom der er tanker om forsøg med brintbusser i bybuskørslen i Århus, Århus Kommune vil indføre miljøzoner osv. Derudover viser erfaringer fra bl.a. Sverige, at miljø kan være et vigtigt tema i forhold til kommunikationen over for potentielle kunder i den kollektive trafik. Administrationen ønsker derfor, at arbejdet med miljø kan fastlægges inden for rammerne af et overordnet mål, som Bestyrelsen har godkendt.

Miljø kan forstås som en række forhold. Administrationen anbefaler, at Midttrafiks arbejde med miljø set i et bredt perspektiv, så det omfatter påvirkning af luft, vand osv., som man normalt forbinder med miljø, men at det også omfatter øvrige samfundsfaktorer, der har betydning for menneskers velvære, herunder trængselsproblemer i og omkring de større byer.

Det er vigtigt, at Midttrafiks værdi om troværdighed bliver en del af et mål omkring miljø, således at det også handler om, at Midttrafik indsamler faktuel viden og bruger det til at udvikle og informere om den kollektive trafik sammen med bestillerne.

Administrationen vil derfor foreslå, at Midttrafik i sine målsætninger for 2008 også indfører konkrete mål inden for rammerne af den overordnede målsætning "Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende."

Direktøren indstiller,

- at** den foreløbige status for målopfyldelsen 2007 tages til efterretning
- at** Bestyrelsen vedtager yderligere et hovedmål for Midttrafiks arbejde i 2008 og fremefter: "Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende."

Bilag

- initiativer til at realisere Midttrafiks virksomhedsgrundlag

1-25-05-1-08

2. Forslag til harmoniserede regler og administration af buskort til skoleelever

Resumé

Elever i folkeskolen har i nogle tilfælde krav på, at kommunen tilbyder transport mellem hjem og skole. Mange steder i Midtjylland foregår det ved hjælp af den kollektive trafik, hvorfor befordringsberettigede skolebørn får tildelt et buskort finansieret af kommunen.

Der er vidt forskellig praksis for regler og administration af disse kort. Desuden har Midttrafik fået en konkret henvendelse fra Horsens Kommune, der tilkendegiver, at nuværende praksis visse steder kan være i uoverensstemmelse med kommunalfuldmagten. Midttrafik har derfor iværksat en undersøgelse af status og drøftet med kommunerne med henblik på at finde en ensartet løsning.

Sagsfremstilling

Elever i folkeskolen har i nogle tilfælde krav på, at kommunen tilbyder transport mellem hjem og skole. Det fremgår af Folkeskolelovens § 26, hvilke elever der er befordringsberettigede.

Nogle steder løser kommunerne opgaven med at bringe børnene i skole ved hjælp af egentlige skolebusser, der kun kører børn til og fra skole. Disse løsninger er ikke kollektiv trafik og vedrører derfor ikke Midttrafik.

Mange steder i Midtjylland foregår transporten af skoleelever ved hjælp af den kollektive trafik, hvorfor befordringsberettigede skolebørn får tildelt et buskort finansieret af kommunen. Der er vidt forskellig praksis for regler og administration af disse kort. Midttrafik har ved opstarten lagt en linje, så kommunerne selv må udstede kort efter egne regler til børn, der alene bruger de lokale ruter. Hvis en skoleelev skal bruge en regional rute, skal Midttrafik udstede kortet af hensyn til indtægtsfordelingen mellem kommunen og Regionen.

Bestyrelsen blev 21. december 2007 orienteret om status for den nuværende mangfoldighed i løsningen af opgaven.

Midttrafik ønsker at harmonisere såvel reglerne som administrationen af buskort til skoleelever, da det vil gøre det lettere for forældre, kommuner, buschauffører og alle andre interessenter at forstå, ligesom det er nemmere at administrere, når det gøres ens over hele Midtjylland.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet vedlagte forslag til fremtidige regler og administration af buskort til skoleelever. Forslaget går ud på, at kommunerne selv kan udstede kort til rabatruter, mens Midttrafik udsteder alle kort til øvrige ruter. Der indføres et særligt skolekort, som kun kommunerne kan købe via en internetbestilling. Skolekortet har begrænset gyldighed, så det kun kan bruges mandag-fredag fra skolestart i august til sko-

leafslutning i juni. Dermed kan kommunerne købe et kort, der er lovligt i forhold til kommunalfuldmagtens regler om ligebehandling og almennytte. Kommunerne skal visitere skoleeleverne til ordningen og bestille kortene, mens Midttrafik udsteder kortene og sikrer fordeling af indtægterne mellem kommunerne og Regionen.

Det nye skolekort med begrænset gyldighed vil kunne udstedes til begyndelsen af skoleåret 2008/2009.

Den foreslåede administration af skolekortet vil muligvis flytte nogle opgaver fra kommunerne til Midttrafik. Midttrafik vil gå i dialog med de pågældende kommuner om, hvordan disse opgaver, der ikke er overført ved delingsaftalerne, fremover håndteres. Enten kan kommunen betale Midttrafik for at løse opgaven, eller Midttrafik kan stille et værktøj til rådighed, så kommunen selv kan udstede skolekortene med reduceret gyldighed.

Administrationen indstiller, at de nye skolekort med begrænset gyldighed sælges til kommunerne til samme pris som almindelige børneabonnementskort med gyldighed fra skolestart til skoleafslutning. Selvom der teknisk set er reduceret gyldighed, er vurderingen, at der vil være begrænset reduktion i den egentlige nytte. En reduktion i prisen vil betyde en væsentlig indtægtsnedgang for Regionen, der ikke svarer til en egentlig nedgang i antallet af skoleelever, der benytter de regionale ruter i weekenderne med et skolekort. Beslutningen skal ses i sammenhæng med, at der findes nogle regionale ruter, som er tilpasset transport af folkeskoleelever, og som Regionen givetvis vil reducere, hvis der falder indtægter bort i større omfang.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik indfører et skolekort med reduceret gyldighed
- at** skolekortet kun sælges til kommuner via en særlige hjemmeside
- at** skolekortet sælges til samme pris som et tilsvarende børneabonnementskort gældende fra skolestart i august til skoleafslutning i juni året efter
- at** direktøren bemyndiges til at indgå aftale med kommuner, hvorfra der måtte blive tale om væsentlige opgaveoverførsel til Midttrafik

Bilag

- forslag til fremtidige regler og administration af buskort til skoleelever

1-00-5-07

3. Indgåelse af fornyet aftale om Bus & Tog Samarbejde

Resumé

Bus & Tog Styregruppen har fremsendt nyt aftalegrundlag for Bus & Tog samarbejdet mellem Midttrafik og DSB/Arriva Tog i høring. Det nye aftalegrundlag erstatter den nuværende "Bus & Tog Takstsamarbejdsaftale" fra 1992. Den aftale var indgået mellem de tidligere takstmyndigheder og DSB/Arriva Tog.

Sagsfremstilling

Bus & Tog Styregruppen har udarbejdet et revideret aftalegrundlag som basis for samarbejdet mellem bus og tog i Danmark. Bus & Tog Styregruppen består af repræsentanter for trafikelskaberne i Danmark, DSB, Arriva Tog samt Kommunernes Landsforening og Danske Regioner.

Aftalen er en rammeaftale – med tilhørende diverse underaftaler. Den væsentligste underaftale vil være aftale om takstsamarbejde mellem Midttrafik og DSB/Arriva Tog. Øvrige underaftaler vil eksempelvis være aftale om Landsdækkende Handicapordning, aftale om Køreplan-koordinering, aftale om informationssamarbejde mm. Status er dog, at der er endnu ikke indgået underaftale på nogen områder.

Det nye i aftalen er nu en formalisering af samarbejdet og en præcisering af vilkår for organisering, finansiering, budget og regnskab. Til at varetage samarbejdet er der oprettet et Bus & Tog Sekretariat. Sekretariatet udarbejder og vedligeholder aftalekomplekset for Bus & Tog Samarbejdet.

Aftalen følger intentionerne i lov om trafikelskaber og formålet med rammeaftalen er, at opretholde og udbygge samarbejdet i den kollektive trafik i Danmark, herunder skabe bedre samarbejde og sammenhæng mellem trafikelskaberne og statens offentlige servicetrafik.

Bus & Tog Styregruppen anbefaler, at alle trafikelskaber tilslutter sig Rammeaftalen.

./ Vedlagte rammeaftale for Bus & Tog samarbejdet er sendt i høring hos parterne i samarbejdet.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik tilslutter sig rammeaftalen.
- at administrationen bemyndiges til at indgå underaftalerne

Bilag

- Rammeaftale for Bus & Tog samarbejdet

1-00-2-08

4. Studietur for Bestyrelsen

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til emner for en studietur, der planlægges for Bestyrelsen i april 2008.

Sagsfremstilling

Administrationen har vurderet mulighederne for en studietur for Bestyrelsen for at blive inspireret af udenlandske erfaringer inden for den kollektive trafik. Der er især fokuseret på Sverige, idet den kollektive trafik i Sverige og Danmark har en række ensartede grundforudsætninger for arbejdet, og Midttrafik i forvejen har gode kontakter til de svenske trafikskaber.

Midttrafik har været i kontakt med trafikskaberne i Västra Götaland (Göteborg regionen) og Jönköping, der begge er interesserede i at få besøg af Midttrafiks bestyrelse.

De to svenske trafikskaber har hver især nogle indsatsområder, der vil være interessante for Midttrafiks bestyrelse at høre mere om.

I Västtrafik, Västra Götaland, vil det især være følgende emner, der kan være i fokus ved et besøg:

- arbejdet med miljøforbedringer og indsamling af viden om den kollektive trafiks betydning for miljøet
- kundeorienterede arbejdsprocesser
- kontaktløst kort som billet (i stil med Rejsekortet)
- fordeling af udgifter og indtægter på hver kommune på en måde, der ligner Midttrafiks
- ny salgsstrategi
- sporvogne i Göteborg

I Länstrafikken i Jönköping er det især følgende, der kan være i fokus ved et besøg:

- erfaringer med koordineret kørsel
- busprioritering, samarbejde med vejmyndigheder ("tænk sporvogn kør bus")
- incitamentskontrakter med vognmænd
- Krösabuss (en pendlerbus med få stop)
- NÖJD kundindex (flerårige kundemålinger)

Begge trafikskabers hovedsæde ligger inden for rimelig afstand af Göteborg, og det vil være muligt at tilrettelægge en 2-dages studietur, så begge steder besøges.

Administrationen vil foreslå, at studieturen enten planlægges til 7.-8. april 2008, 8.-9. april 2008 eller 21.-22. april 2008.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen drøfter forslaget til emner for en studietur
- at** Bestyrelsen beslutter en dato, hvor studieturen afholdes

1-21-2-07

5. Valg af bankforbindelse

Resumé

De rente- og gebyrvilkår, Midttrafik har ved sin nuværende bankforbindelse (Jyske Bank), er indgået i forlængelse af Region Midtjyllands udbud af bankforretninger i 2006.

Det hidtidige samarbejde med Midttrafiks bankforbindelse har fungeret tilfredsstillende, og da aftalen fortsat er konkurrencedygtig, skal det foreslås, at samarbejdet fortsætter som hidtil.

Sagsfremstilling

I forlængelse af Region Midtjyllands valg af Jyske Bank som bankforbindelse, gav Jyske Bank i efteråret 2006 tilbud på en bankløsning, der støtter Midttrafiks behov for en fælles bankforbindelse for Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje, og som samtidig sikrer, at Busselskabet bliver håndteret som et særskilt forretningsområde, hvor der er klare afgrænsninger mellem Busselskabets økonomi og Midttrafiks øvrige økonomi.

Midttrafik indgik aftale med Jyske Bank om at være bankforbindelse indtil videre. Der blev ikke skrevet en kontrakt med opsigelsesfrister, hvorfor aftalen kan ophæves med kort varsel, hvis det skulle være ønskeligt. Dette blev Bestyrelsen orienteret om på bestyrelsesmødet 24. november 2006, hvor Bestyrelsen vedtog, at der skulle laves en opfølgning på valg af bankforbindelse efter et år.

Bankaftalen har fungeret siden da, og vilkårene anses stadig for at være konkurrencedygtige.

Samarbejdet med banken har fungeret godt, og er præget af en stor fleksibilitet og vilje til at få de finansielle mellemværender til at køre optimalt.

Det er på den baggrund Midttrafiks opfattelse, at der ikke for nuværende kan skabes en merværdi for selskabet ved at vælge en ny bankforbindelse.

Det skal derfor foreslås, at det hidtidige samarbejde med Jyske Bank fortsætter.

Direktøren indstiller,

at samarbejdet med Jyske Bank fortsætter

1-25-04-1-08

6. Anmodning fra kunde om at ændre regelsæt vedr. årskort

Resumé

En kunde har sendt en klage til Midttrafiks bestyrelse over, at Midttrafik ikke tilbyder mulighed for at få rabat på et årskort.

Sagsfremstilling

./ En kunde har sendt en klage til Midttrafiks bestyrelse over, at Midttrafik ikke tilbyder mulighed for at få rabat på et årskort, idet et årskort nu koster det samme som 12 månedskort. Klagen fremgår af vedlagte korrespondance mellem kunden Leo Lund-Jensen og Midttrafik.

I det tidligere Ringkjøbing Amt har man kunnet købe et helårskort til en pris svarende til 10 måneders abonnementskort. Denne mulighed forsvandt i forbindelse med første skridt i takstharmoniseringen primo 2007.

Kunden er blevet gjort opmærksom på, at man kan opnå flest rejser for pengene, hvis abonnementsperioderne afstemmes efter de ferieperioder, hvor kortet ikke benyttes.

Administration anbefaler, at henvendelsen fra kunden ikke giver anledning til ændre de beslutninger, der er truffet om takstharmonisering i Midttrafik.

Direktøren indstiller,

- at direktøren bemyndiges til at svare kunden på henvendelsen til Bestyrelsen
- at direktøren bemyndiges til at afgøre lignende sager fremover inden for de rammer, Bestyrelsen har vedtaget.

Bilag

- korrespondance mellem kunden Leo Lund-Jensen og Midttrafik

1-34-75-2-08

7. Koncept til pendlingstrafik: "LynPendleren"

Resumé

En konsulent har i dagspressen og overfor Midttrafiks bestyrelsesformand og administration fremlagt et koncept for pendlerbusser i Århus-området. Projektet svarer på nogle punkter til det planlægningsarbejde, som Midttrafik udfører i samarbejde med kommuner og region, men indeholder også nogle interessante nye aspekter.

Sagsfremstilling

./ Jesper Andersen, som driver et konsulentfirma inden for kollektiv trafik (JA rådgivning aps), har fremlagt vedlagte koncept for et system af pendlerbusser LynPendleren - december 2007 med følgende formål:

- At etablere hurtige og direkte pendlerbusser til større arbejdspladsområder i Århus's periferi (Kolt/Holme, Brabrand N/Tilst og Skejby/Vejlby) fra boligområder med mange pendlere i omegnskommuner.
- At mindske trængsel på vejnettet ved at en større del af pendlingen overflyttes fra bil til bus.

Systemet, som er tænkt som et overliggende system til de nuværende busruter, bygger i hovedtræk på:

- Kort rejsetid, ingen omstigning og bedre komfort i busserne.
- En ekstra-takst som følge af det højere serviceniveau ca. svarende til 10 kr. pr. tur.
- Timedrift – 3 ture morgen og 3 ture eftermiddag.
- Der køres typisk via motorvejen udenom Århus for at spare tid.

Administrationens kommentarer.

Formålet med LynPendleren er hurtig og effektiv bustransport for pendlere, hvilket falder godt i tråd med Midttrafiks målsætninger om at have en vifte af kollektive trafiktilbud, der bl.a. omfatter hurtigruter for pendlere.

Midttrafik har allerede lynbusser fra Silkeborg, Randers og Ebeltoft som betjener store arbejdspladsdestinationer i Århus. Generelt er der dog i forhold til LynPendleren satset på at øge frekvensen på mere direkte ruter, der betjener de største koncentrerede arbejdspladsområder eller skiftepunkter frem for få afgang på flere ruter med en mere udbredt betjening af mindre arbejdspladsområder i Århus.

Lynpendlerforslaget er baseret på timedrift, hvilket giver en relativ stor skjult ventetid (forskel mellem ønsket afgangstidspunkt og faktisk afgangstidspunkt). Til gengæld er der så ikke skift eller stor gangafstand til rejsemålet.

Midttrafik arbejder målrettet på at forbedre den kollektive trafik i de relationer, hvor der er mange pendlere. Fx kan nævnes, at Midttrafik i december 2007 har igangsat rute 101 Skanderborg-Viby-Skejby Sygehus-Vejlby-Hornslet, som netop har pendlere som målgruppe – og ikke som eksisterende ruter går via centrum, men via Ringvejen til Århus Nord. I LynPendleren foreslås dog, at motorvejen anvendes udenom Århus.

Midttrafik arbejder sammen med berørte kommuner og regionen på en ny rute 104 – Hammel-Hinnerup/Søften-Skejby også målrettet pendlere med planlagt start til køreplansskiftet i juni 2008. Denne nye rute kommer meget tæt på dele af konceptet for LynPendleren, da der bliver direkte betjening af de største arbejdspladser i Århus Nord og Katrinebjergområdet fra Hammel, Foldby og Hinnerup/Søften.

I forbindelse med åbningen af motorvejen Søften Skødstrup overvejes det endvidere at lade en del af bustrafikken Rønde - Århus køre via Århus Nord ad den nye motorvej Søften-Skødstrup.

Alle ruter forudsætter dog – for at få en fornuftig økonomi - at der sker reduktioner på de eksisterende ruter for ikke at øge tilskuddet til buskørsel. I projekterne indgår en frekvens større end timedrift i myldretiden.

Som en del af trafikplanen tilvejebringer Midttrafik en oversigt over pendling, nedbrudt på delområder i byerne (og på landet). Det indgår også i Trafikplanen, at der skal udarbejdes områdeplaner for Århus, som indeholder bybusruter og regionalruter, med det formål for samlet set mindst ressourcer at give borgerne en bedre, behovstilpasset betjening. Herunder indgår en plan om at nytænke store dele af det hidtidige rutenet i form af at tilvejebringe mere differentierede ruter, som i højere grad målrettes til de forskellige kundegrupperes rejsebehov – fx pendlerruter – samtidigt med at unødvendig dobbeltbetjening med bybusser og regionalruter skal fjernes.

Administrationen vurderer, at de mere specifikke pendleranalyser skal bruges til at fastlægge ruteføring og standsningsmønstre i arbejdspladskoncentrationer i fx Kolt/Hasselager/Holme, Skejby/Vejlby og Tilst/Brabrand, som dækker flere kvadratkilometer, for at undgå lange gangafstande fra de største arbejdspladskoncentrationer.

LynPendlerens koncept med bedre komfort og ingen ståpladser svarer i princippet til X bus standarden, som dog pt. bruges på længere ruter, hvoraf nogle er tilrettelagt af hensyn til pendlere, og som typisk har et standsningsmønster som omfatter få centrale stoppesteder på de større byers indfaldsveje. X bus konceptet er dog ikke alene møntet på pendlere, men henvender sig til en bred vifte af kundesegmenter.

Ifølge konsulentens notat, vil LynPendleren kræve 21 højklassebusser i drift. Det forudsættes, at busserne kun kører i myldretiden – gennemsnitligt 8 timer pr. dag til en årlig udgift på 19 millioner kr. Endvidere forudsættes det, at busserne kan anvendes til andre formål, når de ikke kører i rute – hvilket skulle betyde, at de faste busomkostninger kun vil udgøre 75% af de faktiske omkostninger.

Dette svarer til en timepris for et højklasseprodukt på 452 kr./time, hvilket vurderes at være for optimistisk, bl.a. set i forhold til Midttrafiks seneste udbud, hvor det vurderes, at der gennemsnitligt er en mere effektiv kørsel.

For det første forudsættes det, at et busselskab vil indgå en kontrakt, som forudsætter, at de selv finder de sidste 25 % af de faste busomkostninger. Bl.a. det tidligere VAFT har udbudt buskørsel, hvor vognmanden selv kan anvende busserne, når trafikskabet ikke gør det. Dette har dog ikke påvirket priserne nævneværdigt.

For det andet vil det forhold, at der skal arbejdes 4 timer morgen, 6 timer fri og 4 timer eftermiddag påvirke timepriserne i opadgående retning, selv om vognmanden måske i noget omfang vil kunne tilrettelægge vagtplanen for chaufførerne, så der kombineres med anden kørsel. Alt i alt skønner administrationen, at den samlede timepris bliver højere end forudsat i konsulentens notat.

På indtægtssiden indgår i konceptet, at kunderne betaler en ekstra-takst på ca. 10 kr. pr. tur, hvilket giver ca. halvdelen af indtægterne. Der vil skulle anskaffes særligt billetteringsudstyr, idet både nuværende zone-takstsystem og et evt. kommende rejsekort opererer med samme takst for samme rejse – uden hensyntagen til transportmiddel. Hertil kommer, at det måske af kunderne vil opfattes som en dyr buskørsel i forhold til fx samkørsel, som vil være et relevant alternativ for kunderne.

Konceptet medfører et behov for yderligere offentligt tilskud på 3 mio. kr. pr. år, men som det fremgår ovenfor, er der behov for yderligere vurdering af både udgifter og indtægter.

Hertil kommer, at det er tvivlsomt, om timedrift giver kunderne tilstrækkelig fleksibilitet. Manglende frekvens opfattes som ventetid (som næsten opleves psykologisk værre end at sidde i en bus, som kører langsomt). En højere frekvens kræver for at kunne finansieres yderligere reduktion af nuværende betjening.

Sammenfatning.

Konceptet indeholder spændende forslag ved at give kunderne kortere rejsetid bl.a. ved at bruge motorvejen omkring Århus og større komfort, også på kortere strækninger med flere pendlere end de relationer, som betjenes af X bus i dag. Der er dog brug for en nærmere vurdering af økonomi, billettering, detaljeret linieføring samt standsningsmønstre.

Midttrafik har allerede med rute 101, 104 og en evt. forlægning af dele af trafikken fra Rønde ad den nye motorvej Søften-Skødstrup iværksat projekter, der minder om Lyn-Pendleren. Disse projekter gennemføres delvist ved omlægning af eksisterende trafik med henblik på at sikre den samlede økonomi, og der køres ikke med særlige komfort-busser. Erfaringer fra disse projekter vil indgå i det videre planlægningsarbejde, hvorved administrationen lægger op til en gradvis udbygning af pendlerruterne.

Med mindre Regionen ønsker at tilføre den kollektive trafik yderligere ressourcer vil projektet skulle indgå i trafikplanen med henblik på, at øvrige ruter vil skulle reduceres.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

at nye muligheder for hurtige pendlerruter indgår i trafikplanlægningen .

Bilag

- LynPendleren - december 2007

1-34-75-1-21-07

8. Status for større trafikplanlægningsprojekter

Resumé

Midttrafik har arbejdet med en række spændende projekter for bestillerne og der orienteres om nogle af disse, som ikke har været præsenteret tidligere for Bestyrelsen. Projekterne offentliggøres løbende og er i høring i uge 8 på Midttrafiks hjemmeside.

Sagsfremstilling

Viborg bybusser

Betjening af nyt boligområde

Viborg Kommune ønsker, at det nye boligområde ved Møgeltoften betjenes med bybusser fra køreplansskiftet 2008. Midttrafik har omlagt den eksisterende bybuslinje 3, så den betjener området med 2 busser i timen i dagtimerne på hverdage og 1 bus i timen om aftenen og i weekenden. Ændringen betyder også, at hele Liseborg vil få mere busbetjening aften og weekend, og samtidig vil der være direkte forbindelse til Viborg Storcenter.

Flere busser til kaserneområdet

Viborg Kommune har ønsket, at flere bybusser betjener Kaserneområdet. Da området er under stor udvikling har Midttrafik omlagt de eksisterende bybuslinjer fra Reberbanen til Rødevej. Herved vil området få direkte busbetjening af bybuslinje 1, 2, 4, og 6. Samtidig vil det give en bedre betjening af Viborg Katedralskole på Gl. Skivevej.

Nyt bybussystem

Viborg by er under konstant udvikling og Midttrafik skal sikre, at bybusnettet kan understøtte den udvikling. Derfor vil Midttrafik og Viborg Kommune sammen arbejde på at udvikle et nyt bybusnet med et grundlæggende 20 minutters drift, som sikre at yderområderne fortsat kan betjenes. Et højere driftsniveau vil gavne flere kunder. Der arbejdes med det nye system i 2008/09, så det kan sættes i drift til køreplansskiftet 2009.

Horsens bybusser

Betjening af nyt boligområde

Horsens Kommune har ønsket en bybusforbindelse til det nye boligområde ved Østerhåb. Derfor er hele bybussystemet blevet analyseret og gennemgået for at optimere det, så boligområdet ved Østerhåb kan betjenes uden at tilføre ekstra ressourcer. Det nye boligområde vil få 1 bus i timen i dagtimerne alle dage. Tiltaget har betydet, at nuværende linje 6 mod Bankager nedlægges, men størstedelen af områderne har fået alternativ betjening ved omlægninger af de øvrige linjer.

Optimering af busfordelingen

Midttrafik har igennem en analyse af afgangstiderne fra Horsens Banegård arbejdet på en bedre og optimeret busfordelingen, hvilket betyder, at flere linjer har fået nye afgangstider fra Horsens banegård.

Silkeborg bybusser

Bybusser til Gjessø

Silkeborg Kommune har ønsket, at Gjessø skulle betjenes med bybus. Midttrafik har derfor oprettet en ny bybuslinje til Gjessø og samtidig omlagt enkelte ruter med lavest benyttelse i det eksisterende bybusnet.

Information

Offentligheden informeres i den takt, som projekterne færdiggøres, og er klar til høring. Projekterne lægges på Midttrafiks hjemmeside. Alle projekterne offentliggøres og er i høring senest i uge 8, således de færdige køreplaner kan sendes til vognmændene 3 måneder før køreplanen træder i kraft 28. juni 2008.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-1-08

9. Udbud af regional og lokal buskørsel i Midttrafik Vest

Resumé

Midttrafik har 18. januar 2008 offentliggjort udbudsmateriale vedrørende en del af den regionale buskørsel i den vestlige del af regionen, den lokale buskørsel i Herning, Ringkøbing-Skjern og Holstebro kommuner samt bybuskørslen i Holstebro Kommune.

Sagsfremstilling

Midttrafik har 18. januar 2008 offentliggjort udbudsmateriale vedrørende en del af den regionale buskørsel i den vestlige del af regionen, den lokale buskørsel i Herning, Ringkøbing-Skjern og Holstebro kommuner samt bybuskørslen i Holstebro Kommune.

Det drejer sig om 10 regionale ruter svarende til cirka halvdelen af de regionale ruter i takstområde vest. Hele udbuddet for regionale og lokale ruter samt bybusser svarer til cirka 120 busser.

Udbudsbetingelser følger de standardbetingelser, der normalt bruges. Regionale ruter og bybusser udbydes som 6-årige kontrakter, mens lokale ruter udbydes som 4-årige kontrakter.

Lokalkørslen i Ringkøbing-Skjern Kommune blev også udbudt i 2007, hvor Bestyrelsen traf beslutning om vindende selskab på mødet 25. maj 2007. Det udbud var tilrettelagt således, at kontrakterne udløber i 2008 af hensyn til planer om ændret skolestruktur samt muligheden for at udbyde kørslen i sammenhæng med regional og anden lokal kørsel i Vestjylland.

Udbudsmaterialer i Midttrafik vedrørende buskørsel og koordineret kørsel offentliggøres bl.a. på www.midttrafik.dk/udbud, hvor man kan se tidligere og aktuelle udbud i Midttrafik, og hvor interesserede kan følge med i, om der er kommet tilføjelser eller ændringer i udbuddene ligesom udbudsresultaterne offentliggøres på hjemmesiden.

Der er afleveringsfrist for tilbud 6. marts 2008. Afgørelsen på licitationen forventes afgjort af Midttrafiks bestyrelse på møde 4. april 2008.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-13-3-3-07

10. Respektkampagne

Resumé

På baggrund af flere grove tilfælde af vold er det besluttet at gennemføre en respekt-kampagne.

Sagsfremstilling

På baggrund af flere grove tilfælde af vold mod Midttrafiks chauffører og kontrollører, besluttede Midttrafik 13. december 2007 en handleplan, der skal sikre større tryghed og sikkerhed for Midttrafiks chauffører og kontrollører. Et af de besluttede initiativer er en respektkampagne.

Der er nedsat en arbejdsgruppe bestående af tillidsrepræsentanter for chaufførerne (FOA og 3F) og ledelsesrepræsentanter fra Århus Sporveje Busselskabet og Midttrafik. Arbejdsgruppens opgave er at komme med input til en vis-respekt-kampagne.

Midttrafiks Bestyrelse modtager i løbet af 1-2 uger arbejdsgruppens forslag til kampagneinitiativer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-75-2-08

11. Regionsdækkende rekrutteringskampagne

Resumé

Midttrafik iværksætter en kampagne for at tiltrække flere chauffører til busselskaberne og skabe større respekt om chaufførfaget.

Sagsfremstilling

Set i lyset af forårets aflysninger på grund af chaufførmangel besluttede Bestyrelsen, at Midttrafik i samarbejde med busselskaberne skal iværksætte initiativer, som dels sikrer bedre rekrutteringsmuligheder og dels forbedrer chaufførjobbets omdømme.

Der har været nedsat en arbejdsgruppe bestående af chauffør- og ledelsesrepræsentanter fra busselskaber i Midttrafiks område. Arbejdsgruppen har udarbejdet et kampagneforslag, som indeholder annoncer, hængeskilte og en internet jobportal. Kampagnens overordnede mål er at tiltrække flere chauffører til faget. Kampagnens sekundære mål er at skabe større respekt omkring chaufførfaget.

Materiale og jobportal er under udarbejdelse. Materialet sendes til Bestyrelsen i begyndelsen af februar, hvor det forventes færdigt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-21-2-07

12. Meddelelse: Midttrafiks åbningsbalance

I henhold til de kommunale regler, som Midttrafik følger, skal Midttrafik inden udgangen af januar 2008 have en revisionspåtegnet åbningsbalance for status ved etableringen 1. januar 2007. Denne åbningsbalance er forsinket. Midttrafiks åbningsbalance skal inkludere åbningsbalancen for Busselskabet Århus Sporveje.

Der er et arbejde i gang mellem Århus Kommune og Busselskabet Århus Sporveje med henblik på færdiggørelse af åbningsbalance for Århus Sporveje. Det har imidlertid vist sig, at udarbejdelsen af en åbningsbalance for Busselskabet Århus Sporveje er en særdeles kompliceret opgave, og arbejdet er derfor forsinket.

Midttrafiks revisor KPMG vurderer, at det med henblik på hurtigt at kunne færdiggøre en åbningsbalance for Midttrafik kan blive nødvendigt at lægge en foreløbig åbningsbalance for Århus Sporveje som grundlag for udarbejdelsen af Midttrafiks åbningsbalance og foretage en efterfølgende regulering, når endelig revideret overdragelsesbalance for Århus Sporveje er modtaget fra Århus Kommune.

Det forventes, at Midttrafiks foreløbige åbningsbalance vil være på plads senest i forbindelse med afslutningen af årsregnskabet for 2007.

1-00-2-08

13. Eventuelt