



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen i Midttrafik

14. august 2009 kl. 10:30

Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Midttrafiks arbejdsprogram for 2009/10	1
2	Incitamentsforsøg ved Busselskabet Århus Sporveje	4
3	Inddeling i takstområder	6
4	Vedligeholdelse og udskiftning af billetteringsudstyr i Midttrafik	9
5	Mindre busser i almindelig rutekørsel	11
6	Foreløbig mødekalender 2010 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik.	14
7	Orientering om miljøkampagnen "VerdensRedder.NU"	17
8	Orientering om fremtidig rutestruktur i Midttrafik	19
9	Orientering om kollektiv trafikplan – mål og strategi for busserne i Randers Kommune	21
10	Orientering om kundetilfredshedsundersøgelse af Midttrafiks hjemmeside	23
11	Orientering om arrangementskørsler i Midtjylland	25
12	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	27
13	Eventuelt	32

1-30-75-20-09

1. Midttrafiks arbejdsprogram for 2009/10

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til endeligt arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2009/10 til godkendelse. Arbejdsprogrammet skal sikre en målrettet indsats i køreplanlægningen og udbudsarbejdet, så fokus er rettet mod opfyldelse af Midttrafiks målsætninger. Administrationen orienterer ligeledes om Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet 2010.

Sagsfremstilling

./ Administrationen fremlægger vedlagte forslag til endeligt arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2009/10. Arbejdsprogrammet indeholder en samlet oversigt over de projekter vedrørende køreplanlægning og udbud, som Midttrafik skal arbejde med i 2009/10. Arbejdsprogrammet indeholder både projekter, som skal afsluttes og gælde fra køreplansskiftet juni 2010 og projekter, som strækker sig over en længere periode. Udover projekterne i projektkataloget arbejdes der med den almindelige køreplanlægning, hvor mindre justeringer i køreplanerne, eksempelvis indsættelse/flytning/sletning af ture, ændringer af køretider m.m. indarbejdes.

Det endelige arbejdsprogram er dannet på baggrund af et udkast til arbejdsprogram, som indeholdt allerede kendte, større opgaver med analyser og omstruktureringer af den kollektive trafik i Region Midtjylland. Udkastet gennemgik en administrativ høringsrunde hos kommuner og regionen i perioden fra 12. maj til 15. juni 2009. I høringen blev kommunerne og Region Midtjylland anmodet om at gennemgå materialet og supplere med eventuelle andre projekter, som de ønsker, at Midttrafik skal arbejde med. Tilsvarende havde kommuner og regionen mulighed for, at få projekter udsat eller helt udgå af arbejdsprogram.

Midttrafik har fået svar fra størstedelen af kommunerne og fra Region Midtjylland. De fleste kommuner havde ikke bemærkninger til det udsendte udkast til arbejdsprogram 2009/10, mens enkelte kommuner havde ønsket om tilføjelse af yderligere projekter.

Det endelige arbejdsprogram for 2009/10 indeholder således alle de projekter, som Midttrafik skal fokusere køreplanlægningen på i 2009/10. Arbejdsprogrammet er afstemt efter ressourcerne i Midttrafik, og i den sammenhæng er det skønnet, at ingen projekter skal udskydes. Fremsender kommuner eller region på et senere tidspunkt ønske om gennemførelse af projekter, som ikke fremgår af det endelige arbejdsprogram til køreplansskiftet 2010, kan det blive nødvendigt for Midttrafik at udskyde gennemførelsen til efterfølgende køreplanår 2011. Vurderingen af muligheden for gennemførelse vil basere sig på de tilstedeværende ressourcer.

Det skal bemærkes, at projektet vedrørende regionale besparelser, endnu ikke er afklaret, hvor der fortsat er uklarhed omkring de konkrete ønsker og bestillinger af kørslen. Det må dog formodes, at det største afklarings- og planlægningsarbejde er overstået nu, hvor det efterfølgende handler om en konkret bestilling fra Region Midtjylland på bag-

grund af det allerede udarbejdede datagrundlag. Det skal ligeledes bemærkes, at Kollektiv Trafikplan Århus (KTÅ) er et meget stort projekt, hvor der er tale om en total omvæltning af al kollektiv trafik i Århus området. Projektet vil strække sig over en toårig periode og forventes at trække en del ressourcer i Midttrafik.

Med arbejdsprogrammet for 2009/10, er det Midttrafiks intention at sikre en målrettet indsats i køreplanlægningen og udbudsarbejdet. En indsats, der dels skal sikre en sammenhæng med Midttrafiks målsætninger i den vedtagne strategiplan, og dels er tilpasset ressourcerne i Midttrafik. På den baggrund er alle projekters omfang og deres sammenhæng med Midttrafiks målsætninger beskrevet i arbejdsprogrammet.

Projekter og væsentlige ændringer vil efter deres gennemførelse blive evalueret, så det sikres, at Midttrafik og bestillere bruger erfaringerne fra de allerede gennemførte tiltag i det videre planlægningsarbejde. Evalueringen vil ske på baggrund af udarbejdede succeskriterier i de enkelte projekter.

- ./.
- Til orientering vedlægges Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplanskiftet juni 2010 (K10). Midttrafiks tidsplan for køreplanlægning til køreplanskiftet K10 har været sendt til kommuner og region, som tillæg til Midttrafiks arbejdsprogram 2009/10. Tidsplanen er tilrettelagt, så den i høj grad inddrager bestillere, vognmænd og kunder i planlægningsarbejdet.

I tidsplanen skal det bemærkes, at det egentlige planlægningsarbejde foregår i perioden fra august til november. I den periode udarbejdes de detaljerede projektbeskrivelser, køreplanforslag, konsekvenser for kunderne og mere detaljerede vurderinger af de økonomiske konsekvenser for hvert enkelt projekt i arbejdsprogrammet for 2009/10. I dette arbejde indgår passagertællinger og kunde- og borgerhenvendelser. I perioden indgår bestillerne i et tæt samarbejde med Midttrafik, og de berørte entreprenører inddrages i planlægningen. I november og december skal projekterne og de konkrete køreplaner forelægges bestillerne til godkendelse.

I januar gennemføres en målrettet offentlig høring for de større køreplanprojekter. Høringen foregår på Midttrafiks hjemmeside og annonceres via pressen og opslag i bussen. Midttrafik behandler evt. indkomne bemærkninger og reviderer køreplanerne. Bestillerne skal tage stilling til det reviderede oplæg til køreplaner senest i midten af marts 2010.

Køreplanerne skal af hensyn til kontrakter med vognmændene og trykning være færdige 3 måneder før køreplanskiftet, dvs. i slutningen af marts 2010.

Særligt gælder for køreplanproceduren af rabatruter, at det er kommunerne selv, som står for administrationen og planlægningen af kørslen.

Direktøren indstiller,

- at** forslaget til endelig arbejdsprogram for Midttrafik 2009/10 godkendes.
- at** tidsplanen for køreplanlægning til køreplanskifte juni 2010 (K10) tages til efterretning.

Bilag

- forslag til endeligt arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud for 2009/10
- Midttrafiks tidsplan for køreplanlægningen til køreplansskiftet juni 2010 (K10)

1-00-3-09

2. Incitamentsforsøg ved Busselskabet Århus Sporveje

Resumé

Busselskabet Århus Sporveje foreslår forsøg med incitamentsordninger for kvalitetsmålinger, dieselforbrug, flere kunder samt færre skader.

Sagsfremstilling

Konkurrencedygtighed og kvalitet er et absolut krav til Busselskabet Århus Sporveje. En sammenhængende kvalitet i den kollektive trafik kræver et partnerskab mellem Midttrafik, Busselskabet, medarbejdere og ikke mindst kunderne. På den baggrund har Busselskabet Århus Sporveje haft en række drøftelser vedr. incitamentsaftaler med medarbejderne og med Midttrafik.

Følgende områder har været drøftet:

1. Kvalitetsmålinger.
2. Dieselforbrug/CO₂-reduktion.
3. Flere kunder i busserne.
4. Skader

Kvalitetsmålinger

Busselskabet og Midttrafik tager initiativ til i fællesskab at etablere et kvalitetsprojekt, der har som formål at forbedre serviceniveauet overfor kunderne. Projektet indbefatter motivations- og uddannelsesinitiativer overfor chaufførerne, og der vil efterfølgende blive fulgt op med kvalitetsmålinger på de pågældende linjer. Projektet finansieres i et samarbejde mellem Busselskabet og Midttrafik, og evt. kvalitetsbonus tilfalder Busselskabets medarbejdere. Erfaringerne fra forsøget på den regionale linje 118 vil blive brugt.

Dieselforbrug/CO₂-reduktion

Busselskabet tager initiativ til at etablere et incitamentsforsøg med mindre forbrug af diesel. Formålet er at reducere CO₂-udledningen. Bonusen udbetales til de medarbejdere, der indgår i projektet.

Flere kunder i busserne

Busselskabet og Midttrafik ønsker at etablere et forsøg med én bestemt linje med øget fremkommelighed, fokus på busprioritering, busstandere med elektronisk driftsinfo, bedre service, bedre komfort, samt nye busser, med henblik på et øget antal kunder på den givne linje. Det anbefales, at initiativet fremmes bl.a. med finansiering af centrale puljer til finansiering af forbedring af den kollektive trafik. Forsøget bør dog afvente vedtagelse af en ny trafikplan for Århus-området og et nærmere samarbejde med Århus Kommune.

Skader

Busselskabet etablerer et incitamentsforsøg med mindre skader. Forsøget har til hensigt at mindske antallet af skader. Evt. bonus udbetales til Busselskabet medarbejdere.

For alle fire forsøg gælder det, at forsøgsperioden bliver 1 år. Bonusstørrelsen vil afhænge af det opnåede resultat, og bonusserne vil blive finansieret inden for Busselskabet nuværende budget eller af Midttrafiks budget til kvalitetsforbedringer.

Udover ovennævnte områder har der været drøftet incitamentet vedr. sygefravær. Der er en vis tilbageholdenhed fra organisationerne på dette område, men Busselskabet har noteret, at andre selskaber har positive erfaringer med forskellige incitamentsmodeller også indenfor sygefravær.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender disse initiativer.

1-25-3-08

3. Inddeling i takstområder

Resumé

Lov om Trafikselskaber blev ændret 5. februar 2009, således at trafikselskaber og togoperatører senest 31. december 2009, skal have tilendebragt forhandlinger om takstområdeinddeling af trafikselskabet. I modsat fald kan Transportministeren fastsætte inddelingen af trafikselskabets område. Den fremtidige inddeling i takstområder skal have virkning fra takstændringen i januar 2011. Der er aftalt en "køreplan" og proces for afklaring af takstområdeinddeling.

Sagsfremstilling

Baggrund

Midttrafik er aktuelt opdelt i 4 takstområder. Baggrunden for denne inddeling er de tidligere trafikselskaber og amter. Midttrafik har ved takstændringerne i 2007-09 foretaget omfattende harmoniseringer og tilpasninger, så priserne i Midttrafik Øst, Syd og Midt nu er identiske. Taksterne i Midttrafik Vest er ikke fuldt harmoniseret med de andre prisområder. Det vil delvist ske ved den kommende takstændring i 2010.

Midttrafik er forpligtiget til at indgå aftaler med togoperatørerne, som sikrer, at kunderne kan købe én billet til rejser, der foregår med busser og tog. For rejser, der alene foregår inden for et prisområde, fastlægger Midttrafik taksterne efter forudgående høring hos togoperatørerne. For rejser, der foregår mellem to prisområder, fastlægger Midttrafik taksterne for busrejser, og togoperatørerne fastlægger priserne for togrejser.

Forslag om 1 takstområde

Den fremtidige inddeling af Midttrafik i takstområder har stor betydning for kompetencen til at fastsætte taksterne, og dermed omfanget af det kommende indtægtsprovenu for både Midttrafik og for togoperatørerne. Inddelingen har kun betydning for længere regionale rejser, hvorimod relativt korte rejser, ikke påvirkes af Midttrafiks inddeling i takstområder. Dog har inddelingen betydning for rejser over takstområdegrænser, fx mellem Silkeborg og Viborg.

- ./.
- Administrationen har foreslået DSB og Arriva Tog, at hele Midttrafiks geografiske område bliver ét takstområde. Midttrafiks brev til DSB og Arriva Tog om forslag til ændring af takstområder vedlægges.

Forslaget er begrundet i hensynet til kunderne, for at gøre takster og takstsystem mere forståeligt og gennemskueligt, og opnå større ensartethed i Midttrafik. Ét takstområde for hele Midttrafik vil betyde, at alle nuværende togrejser mellem Midttrafiks takstområder, skal foregå efter Midttrafiks takster og på Midttrafiks billetter og kort. Det nuværende Bus & Tog takstsamarbejde vil i så fald blive udvidet med mange flere togrejser. Midttrafik og togoperatørerne vil skulle tilpasse billetteringsudstyret, således at kunder betaler samme pris for togrejser og busrejser. Eksempelvis vil prisen mellem Herning og Århus i så fald blive den samme for en busrejse og en togrejse, hvis Midttrafik bliver ét takstområde.

- ./.
- DSB og Arriva Tog har tilkendegivet, at de ønsker Midttrafiks opdeling i de nuværende 4 takstområder bevaret. Svar fra Arriva Tog og DSB på Midttrafiks forslag om ændring af takstområder vedlægges. Både DSB og Arriva henviser til, at den nuværende opdeling af Midttrafik, er i tråd med intentionerne bag ændringen af lov om trafikskaber. I bemærkningerne til loven er netop hensynet til de respektive parters provenudannelse omtalt, således at det anbefales, at togoperatørerne tildeles takstkompetencen for længere rejser ud over et lokalområde – typisk 35-40 km. Trafikskaberne tildeles takstkompetencen for kortere rejser i lokalområde typisk under 35-40km. Både DSB og Arriva argumenterer for at overgang til Rejsekortet skal ske så let som muligt og med færrest prisudsving for kunderne. Derfor foreslår de, at den nuværende inddeling bevares, indtil Rejsekortet implementeres.

Forslag om 2 takstområder

Hvis den nuværende inddeling af Midttrafik bevares, vil det betyde, at der fortsat vil være prisforskelle for kunder ved rejser mellem områderne. Foretages rejsen i bus vil det ske efter Midttrafiks takster og med Midttrafiks billetter og kort. Foretages rejsen i tog vil det ske efter DSB/Arriva's takster og på DSB/Arriva billetter og kort. Dermed opnås der ikke fælles takster og takstsystem for alle rejser med kollektiv trafik i Midttrafik.

På baggrund af svarene fra Arriva Tog og DSB har administrationen revurderet forslaget. Indførelse af ét takstområde forudsætter fuldstændig tilpasning af taksterne i Vest, hvilket ikke er muligt uden at der foretages ny zoneinddeling i Vest med omfattende prisændringer for kunderne og store tilpasninger af eksisterende billetteringsudstyr. I gennemsnit er zonerne i Vest 1,8 gange større end i Øst, Syd og Midt. Det vil være en stor omlægning for kunderne i det område, og der må forventes yderligere ændringer igen, når rejsekortet måtte blive indført. Derfor vil administrationen i stedet undersøge muligheden for, at Midttrafik i stedet inddeles 2 takstområder. Ét takstområde Vest og ét takstområde Øst, som så vil bestå af de nuværende områder Syd, Midt og Øst. Det vil efter administrationens vurdering være en brugbar løsning for Midttrafik, og det vil tilgode hovedparten af Midttrafiks kunder, der i dag rejser over takstområdegrænser. Det vil i så fald betyde, at rejser mellem fx Viborg og Silkeborg vil blive inden for samme takstområde, mens det fortsat vil være to takstområder mellem Århus og Herning.

Ifølge den aftalte proces for fastlæggelse af fremtidige takstområder, skal Midttrafik senest 15. august 2009 sende svar, om togoperatørernes forslag kan accepteres, eller om Midttrafik ønsker forhandling. Administrationen anbefaler, at Midttrafik ønsker forhandling for at etablere 2 takstområder eller på anden måde sikre mere gennemskuelige takster med kollektiv trafik mellem takstområder i Midt, Øst og Syd.

De øvrige trafikskaber

Også i Sydtrafik og NT skal den fremtidige områdeinddeling aftales mellem trafikskaberne og henholdsvis DSB/Arriva Tog. I lighed med Midttrafik, har både Sydtrafik og NT foreslået, at begge trafikskaber inddeles i ét område.

DSB og Arriva har til Sydtrafik tilkendegivet, at de ønsker Sydtrafiks nuværende inddeling i 3 takstområde bevaret. Begrundelserne er de samme som i Midttrafik.

I NT er situationen anderledes, idet kun DSB udfører togkørsel i trafikskabet og der er ingen togstrækninger mellem takstområder i NT. DSB kan derfor acceptere, at NT forbli-

ver et takstområde, fordi det ikke får konsekvenser i forhold til den eksisterende inddeling.

Administrationen har aftalt fællesmøde med Sydtrafik og NT for løbende at orientere parterne og drøfte eventuelle fælles holdninger.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik meddeler togoperatørerne, at Midttrafik ønsker en forhandling.

Bilag

- Midttrafiks brev til DSB og Arriva Tog om forslag til ændring af takstområder
- Svar fra Arriva Tog og DSB på Midttrafiks forslag om ændring af takstområder

1-25-01-1-08

4. Vedligeholdelse og udskiftning af billetteringsudstyr i Midttrafik

Resumé

Midttrafik har besluttet at afvente endelig stillingtagen til indførelse af rejsekortet, indtil systemet har vist sig funktionsdueligt i stor skala. Det nuværende billetteringsudstyr skal derfor opgraderes og vedligeholdes, så der kan sikres stabil drift i årene fremover.

Sagsfremstilling

På mødet 17. april 2009 besluttede Bestyrelsen at afvente endelig stillingtagen til indførelse af rejsekortet, indtil systemet har vist sig funktionsdueligt i stor skala. Ved samme lejlighed godkendte Bestyrelsen en nødvendig opgradering af nedslidt billetteringsudstyr for at sikre fortsat stabil drift.

Midttrafik har bestilt 131 nyrenoverede elektroniske billetmaskiner af typen Scanpoint MK2 til levering inden udgangen af oktober 2009. De skal primært erstatte udtjent udstyr i Midttrafik Midt og Syd. Regningen fordeles blandt de bestillere, som er berørt af udskiftningen.

Med udskiftningen forventes en årrække med stabil drift. Det er vurderingen, at der efter 2012 igen vil være behov for et større indkøb af udstyr og generelt stigende omkostninger til reparationer og systemsikring. Indførelse af rejsekortet i andre dele af landet vil dog frigøre eksisterende billetteringsudstyr, som forventes billigt i indkøb.

I en række bybussystemer og på nogle lokalruter i Midttrafik anvendes ældre mekanisk billetteringsudstyr af typen Almex E, F og M. Fra driftsbudgettet købes løbende brugt udstyr, så der hele tiden er en tilstrækkelig reservebeholdning. Det vil blive vurderet fra område til område, om det nuværende udstyr skal bibeholdes indtil rejsekortet evt. kommer, eller om det er nødvendigt med en anden løsning.

På to områder er det nuværende billetteringssystem sårbart.

Der kan ikke længere skaffes reservedele til valideringsprinterne. De anvendes på salgsstederne og i busser med elektroniske billetmaskiner, hvor de giver klippekort en værdi. Indtil videre er marginalt udnyttede valideringsprintere hjemtaget, så de kan erstatte defekte printere, der hvor der er et større salg. Det kan komme på tale i visse områder, helt at flytte salg af klippekort fra busserne til salg af fortrykte klippekort i kiosker og lignende. Det vil i de pågældende områder betyde en ringere service for kunderne, og medfører flere udgifter til provision og administration. Hvis indførelsen af rejsekortet forsinkes meget, kan det overvejes, om der skal bestilles nye printere til alle salgssteder. Der er her tale om nyproduktion, til en anslået samlet pris på ca. 1 mio. kr.

Midttrafik har ikke hidtil haft en fast serviceaftale omkring reparation af billetteringsudstyret. Køb og reparationer af det eksisterende udstyr afregnes kontant. Uden en ser-

viceaftale, er der imidlertid ikke sikkerhed for, at de nuværende samarbejdspartere i de næste år fortsat sælger og reparerer billetmaskineudstyr. Set i lyset af mulighederne for at købe brugt udstyr i de kommende år, planlægger Midttrafik ikke at indgå en serviceaftale.

Opsummering

- Indkøb af nye brugte billetmaskiner sikrer mere stabil drift de kommende år
- Der kan ikke længere skaffes reservedele til de printere som validerer klippekortene.
- Manglende serviceaftale omkring billetteringsudstyret, er et risikoområde.
- Efter 2012 vil det være forbundet med en større usikkerhed og stigende udgifter, at fastholde hele det nuværende billetteringssystem.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik indtil videre ikke køber nye valideringsprintere.

1-23-4-2-08

5. Mindre busser i almindelig rutekørsel

Resumé

I forlængelse af Midttrafiks strategiplan og målsætningerne i denne om, at Midttrafik skal gavne miljøet og skaffe mest trafik for pengene, arbejder administrationen med flere undersøgelser og muligheder for at indsætte mindre busser, hvor kapacitetsbehovet kan dækkes med disse. Formålet er at spare brændstof, og dermed både gavne miljø og spare udgifter til driften af de pågældende ture.

Sagsfremstilling

Erstatning eller supplement til større busser

Det har stor betydning for udgifter og rentabilitet, ved indsættelse af mindre busser i kørslen, om disse busser kan erstatte de større busser, eller blot er et supplement til store kontraktbusser.

1. Hvis den mindre bus blot er et supplement, som kører på tyndt besatte ture, men ikke kan erstatte en større bus, er gevinsten meget begrænset. I et sådant tilfælde, er der en brændstofbesparelse på den ene side, og faste busudgifter til både den store kontraktbus og den mindre bus på den anden side. Scenariet giver vognmanden en stor besparelse, hvis selskabet i forvejen har ledige mindre busser til rådighed, der opfylder Midttrafiks krav. Skal vognmanden investere i nye busser, vil det kræve cirka 2.000-2.500 timers kørsel årligt i de mindre busser, før investeringen bliver tilbagebetalt i ren brændstofbesparelse.
2. Hvis den mindre bus kan erstatte en større kontraktbus bliver det økonomiske rationale mere åbenbart. I et sådant tilfælde vil der både være en løbende brændstofbesparelse samt en forventet besparelse på de faste busomkostninger. Dette scenarie kræver, at man kan finde sammenhængende vognløb henover hele driftsdøgnet med mindre kapacitetsbehov, således at den mindre bus fuldt ud kan erstatte den større. Midttrafik arbejder løbende på at vurdere mulighederne for indsættelse af mindre busser, eller fx erstatte buskørsel med teletaxa-kørsel eller Middtur. Udgangspunktet for dette arbejde er de årlige passagertællinger.

Ofte kan det være svært at benytte scenarie to, da der i myldretiden ofte vil være brug for den større bus. Administrationen vil aktivt afsøge alle de muligheder, som findes, og opsætte de rammebetingelser, som kan bringe Midttrafik så langt på denne vej som muligt.

Praktiske problemstillinger ved mindre busser

For at holde etableringsomkostningerne nede, bør Midttrafik og bestiller drøfte, om der kan dispenseres for følgende krav:

- Døres placering og størrelse
- Handicaptilgængelighed - mulighed for alternative transportmuligheder for handicappede kan overvejes. Midttur kan være en mulighed.
- Busfarve
- Skiltning - mere fleksible løsninger og skilte som ikke fuldstændig overholder kravene til størrelse og læsbarhed kan overvejes.

Det skal sikres, at billettering kan gennemføres korrekt.

Aktuelle tiltag

I øjeblikket arbejder administrationen med forskellige modeller og beregninger af, om indsættelse af mindre busser kan betale sig økonomisk og miljøgevinstens størrelse.

Blandt andet de nedennævnte initiativer i Horsens og Randers. Yderligere drøftes der i øjeblikket lignende initiativer med bestillerne i Herning og Viborg.

Horsens

Administrationen har foretaget beregninger på, i hvilket omfang 12 eller 20 personers minibusser kan erstatte eller supplere almindelige bybusser.

- 12 personers minibusser kan indsættes i 10.500 timer om året, svarende til ca. 21 % af timetallet i Horsens, eller
- 20 personers busser kan indsættes i 16.500 timer, svarende til ca. 33 % af timetallet.

I begge tilfælde kræver det anskaffelse af 5 ekstra busser. Investeringen heri løber op i henholdsvis 3.500.000 og 4.000.000 kr.

Administrationens beregninger viser over en 8-årig kontraktperiode ved sammenligning med tilsvarende kørsel foretaget med almindelige 12-meter busser:

- at 12 personers minibusser kan give en besparelse på cirka 200.000 kr. Besparelsen svarer til ca. 0,08 % af de samlede udgifter til kørslen i Horsens. Brændstofbesparelsen svarer til ca. 14 % af forbruget, i forhold til, at der kun køres med 12-meter busser.
- at 20 personers busser kan give en besparelse på cirka 1.700.000 kr. Besparelsen svarer til ca. 0,72 % af de samlede udgifter til kørslen i Horsens. Brændstofbesparelsen svarer til ca. 20 % af forbruget, i forhold til, at der kun køres med 12-meter busser.

Det økonomiske argument for at indsætte mindre busser i Horsens er ikke særlig stort. Derimod kan der være en pæn miljøgevinst, i form af mindre udledninger, samt mindre belastning af vejene.

Det skal bemærkes, at beregningerne er sårbare overfor ændrede forudsætninger – f.eks. de store bussers brændstofforbrug.

Randers

I forbindelse med udbudsmaterialet til det igangværende udbud af bybusserne i Randers, har Midttrafik åbnet mulighed for at indsætte mindre busser i kørslen, så længe kapacitetsbehovet dækkes, og Midttrafik i øvrigt kan godkende busserne. Gennem en attraktiv bonusordning for mindre brændstofforbrug, opfordrer Midttrafik vognmanden til at benytte mindre busser, men stiller ikke et absolut krav herom.

Midttrafik stiller passagertællinger for efteråret 2008 til rådighed for bydende busselskaber, og forventer at man med afsæt i disse tællinger, vil identificere ture, hvor mindre busser kan indsættes. Administrationen forventer, at bydende busselskaber vil medregne forventede besparelser og bonus i deres tilbud.

Konklusion

Det er administrationens opfattelse, at der kan hentes en væsentlig miljøgevinst uden yderligere omkostninger. Administrationen anbefaler, at Midttrafik i de kommende år arbejder videre med forskellige modeller for at høste yderligere erfaringer på området. De forskellige modeller afprøves sammen med bestillerne, og erfaringerne fra forsøgene udvides til øvrige bestillere med lignende kørselsformer.

Direktøren indstiller,

at administrationen i de kommende år arbejder videre med forskellige modeller for at anvende mindre busser.

1-00-1-10

6. Foreløbig mødekalender 2010 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik.

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til foreløbig mødekalender for 2010. Der tiltræder en nyvalgt bestyrelse i januar 2010, som vil få forelagt den foreløbige mødekalender som forslag. Mødekalenderen er afstemt med nogle forsyningsvirksomheder og Midttrafiks planer for udbud i 2010.

Sagsfremstilling

Midttrafiks nuværende bestyrelse er valgt for indeværende valgperiode. Der vælges en ny bestyrelse på baggrund af regionsråds- og kommunalvalget 17. november 2009. Den nyvalgte bestyrelse vil blive forelagt forslag til mødekalender 2010 på sit konstituerende møde med henblik på endelig godkendelse eller ændringer i forhold til bestyrelsesmedlemmerne planer.

Konstituerende møde i Repræsentantskabet og Bestyrelsen

Midttrafik har hidtil planlagt, at der skulle være konstituerende møde i Repræsentantskabet og Bestyrelsen 18. december 2009. Administrationen er blevet gjort opmærksom på, at kommuner og region kan konstituere sig frem til 15. december 2009, hvilket kan betyde, at repræsentanter ikke kan deltage i repræsentantskabsmødet med så kort varsel. Desuden er det således, at et repræsentantskabsmøde kun kan afholdes inden valgperiodens start 1. januar, hvis ingen af de valgte repræsentanter modsætter sig dette - administrationen kan ikke vurdere sandsynligheden for om det vil ske.

I forretningsordenen for Midttrafiks repræsentantskab § 3 står der, at konstituerende møde i repræsentantskabet skal være afholdt inden 60 dage efter afholdelse af valg til kommunalbestyrelser. Det vil i den kommende valgperiode sige senest 16. januar 2010.

Det fremgår af Midttrafiks vedtægter § 10 stk. 2, at indkaldelse til møde i repræsentantskabet skal ske med mindst 4 ugers varsel med angivelse af foreløbig dagsorden. Det er administrationens vurdering, at indkaldelse til møde i repræsentantskabet kan foregå til de deltagende kommuner, inden konstituering har fundet sted, men det er mest hensigtsmæssigt, at det foregår direkte til de udpegede repræsentanter, så de har mulighed for at deltage.

Administrationen foreslår, at konstituerende møde i Repræsentantskabet for Midttrafik afholdes fredag 15. januar 2010 i Århus. Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand sender indkaldelse til mødet i Repræsentantskabet 4 uger før mødet, dvs. 18. december 2009 med angivelse af foreløbig dagsorden.

Dagsordenen på mødet vil blive, at Repræsentantskabet konstituerer sig og udpeger 6 bestyrelsesmedlemmer og 6 suppleanter til Bestyrelsen. Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand kan være mødeleder på mødet og forestå valg af dirigent.

Administrationen foreslår, at der umiddelbart efter mødet i Repræsentantskabet afholdes konstituerende møde i Bestyrelsen. Ifølge forretningsordenen for Bestyrelsen § 2, skal konstituering foregå senest 75 dage efter valg til kommunalbestyrelser og regionsråd, og ifølge Midttrafiks vedtægter § 14 vedvarer den nuværende bestyrelses mandater, indtil nyvalg og konstituering har fundet sted. Den nuværende bestyrelses funktionsperiode vil med administrationens forslag vare til 15. januar 2010.

Da administrationen foreslår, at der ikke skal være konstituerende møde 18. december 2009, foreslås mødekalenderen for 2009 tilrettet således, at der 18. december 2009 alene planlægges et ordinært bestyrelsesmøde, der kun afholdes, hvis der er emner, der ikke kan udsættes til konstituering af ny bestyrelse har fundet sted 15. januar 2010.

Mødekalender for 2010

Midttrafik har de seneste år erfaret, at det kan være svært at finde datoer til mødeafholdelse, hvor medlemmerne af Bestyrelsen og Repræsentantskabet ikke er optaget af møder i andre bestyrelser for især forsyningsvirksomheder eller i KL og Danske Regioner. Administrationen foreslår derfor, at der på nuværende tidspunkt fastlægges en foreløbig mødekalender for 2010, som kan meddeles de øvrige forsyningsvirksomheder.

Administrationen har koordineret forslaget til mødekalender med nogle forsyningsvirksomheder, hvor der tidligere har været personsammenfald i de politisk valgte organer. Det drejer sig om Renosam, Danva, Dansk Energi og Dansk Fjernvarme. Desuden er der i forslaget taget højde for KL's og Danske Regioners årsmøder, og tidsterminer for kendte udbud af buskørsel er indarbejdet, så Bestyrelsen kan vælge tilbud i rette tid til at kontrakter kan indgås som planlagt. Den foreløbige mødekalender forelægges den kommende bestyrelse ved konstitueringen, så den kan tage stilling hertil.

Forslaget til den foreløbige mødekalender er udarbejdet efter samme principper som tidligere år, idet der afholdes møder ca. en gang om måneden. Der foreslås desuden, at der afholdes to møder i Repræsentantskabet som hidtil - et forårsmøde hvor regnskab for foregående år og budgettemaer for kommende år drøftes, og et efterårsmøde, hvor byrdefordeling godkendes og aktiviteter for kommende år drøftes. Møderne afholdes fredag formiddage, dog således at møder i Bestyrelsen afholdes om eftermiddagen i umiddelbar forlængelse af møder i Repræsentantskabet.

Møderne har hidtil primært været afholdt i Århus, med to årlige bestyrelsesmøder i Viborg og et i Videbæk, og et årligt repræsentantskabsmøde i Viborg. Administrationen fremlægger ikke forslag til placering af møderne på nuværende tidspunkt, da dette må afgøres af den kommende bestyrelse - bortset fra det konstituerende møde.

Forslag til mødekalender:

- 15. januar 2010, konstituerende møde i Repræsentantskabet og Bestyrelsen, afholdes i Århus
- 12. februar 2010, møde i Bestyrelsen
- 12. marts 2010, møde i Bestyrelsen
- 16. april 2010, møde i Bestyrelsen
- 21. maj 2010, møde i Repræsentantskabet og Bestyrelsen
- 18. juni 2010, møde i Bestyrelsen
- 13. august 2010, møde i Bestyrelsen

- 10. september 2010, møde i Bestyrelsen
- 5. november 2010, møde i Repræsentantskabet og Bestyrelsen
- 17. december 2010, møde i Bestyrelsen.

Forslaget til mødedatoer tager hensyn til, at der de første måneder vil være flere tema-drøftelser i Bestyrelsen om generelle forhold i kollektiv trafik, så den nyvalgte Bestyrelse får lejlighed til at drøfte udfordringerne. Derudover er der taget hensyn til, at budget-lægningsproceduren for trafikskaber forudsætter godkendelse af budgetter senest 15. september, selvom endelige konsekvenser af de indgåede budgetforlig i kommuner og region først kan indregnes i Midttrafiks driftsbudgetter i løbet af oktober; derfor er repræsentantskabsmødet foreslået placeret primo november, hvor et retvisende budget for 2011 må formodes at kunne præsenteres.

Direktøren indstiller,

- at** konstituerende møde i Repræsentantskabet for Midttrafik for den kommende valgperiode afholdes 15. januar 2010 i Århus.
- at** konstituerende møde i Bestyrelsen for Midttrafik for den kommende valgperiode afholdes umiddelbart efter mødet i Repræsentantskabet 15. januar 2010.
- at** det planlagte møde 18. december 2009 i Bestyrelsen kun afholdes, hvis der er emner, der ikke kan udsættes til konstituering af ny bestyrelse har fundet sted 15. januar 2010.
- at** Bestyrelsen godkender forslaget til foreløbig mødekalender for Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik for 2010 med henblik på endelig godkendelse af den nyvalgte bestyrelse på det konstituerende møde 15. januar 2010.

1-15-0-71-1-09

7. Orientering om miljøkampagnen "VerdensRedder.NU"

Resumé

Et af Midttrafiks hovedmål i strategiplanen vedrører miljøet. Administrationen har udarbejdet forslag til en miljøkampagne, der skal få kunderne til at rejse mere. Et bærende element i kampagnen er logoet "VerdensRedder.NU". Idéerne til miljøkampagnen blev præsenteret på bestyrelsesmødet 19. juni 2009, og Bestyrelsen orienteres hermed om kampagnens endelige elementer.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen vedtog på mødet 20. marts 2009 Midttrafiks strategiplan. Et af målene i strategiplanen er, at Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner, og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere.

Kampagnen

Idéerne til miljøkampagnen blev præsenteret på bestyrelsesmødet 19. juni 2009. Administration har nu udarbejdet den endelige miljøkampagne. Kampagnen starter 10. august 2009. Den skal løbe over en længere periode, og vil i første omgang henvende sig til især unge i alderen 16-24 år. Formålet med kampagnen er at fortælle målgruppen, at bussen, især i og mellem de større byer, er et godt og miljøvenligt valg. Et bærende element i kampagnen er logoet "VerdensRedder.NU"

Kampagnen består af:

I og på busserne

- Hængeskilte, bagrudestreamere, plakater og foldere

I bybilledet

- Plakater ved busstoppestederne i de største bybus byer
- Campingvogn, som bemannes af Midttrafik personale, tager på besøg på gymnasier, handelsskoler og storcentre
- Biografreklamer
- Avisannoncer i MetroXpress vest og 24timer vest
- Gulvstreamere til salgssteder

Busselskaber og salgssteder

- Informationsfolder og badges til chaufførerne

Hjemmesiden/internettet

- Særlig kampagnehjemmeside www.VerdensRedder.NU med miljøinformation, konkurrence, casting mv. for målgruppen
- Banner på midttrafik.dk som linker videre til kampagnehjemmesiden
- Bannerannoncer på hjemmesider relevant for målgruppen, bl.a. facebook og boligportalen

Øvrigt

- Badges, slikposer og t-shirts til uddeling og præmier

./.

Eksempler på elementer fra miljøkampagnen er vedlagt.

Effektmåling

Administrationen gennemfører i uge 32, inden kampagnen starter, en måling blandt 200 unge i målgruppen for at belyse, hvor mange unge, der er klar over, at der er miljøfordele forbundet med at benytte den offentlige trafik. Undersøgelsen foretages af et konsulentfirma, og resultaterne foreligger i uge 34. Forventningen er, at tallet er meget lavt.

I uge 44, når kampagnen har løbet i knap 3 måneder, foretages målingen igen. Her er forventningen, at antallet af unge, som er klar over, at der er miljøfordele forbundet med at benytte den offentlige transport, er steget.

Kampagnen evalueres løbende, og når resultaterne på målingerne kendes, vil Bestyrelsen blive orienteret om evaluering og måleresultater.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Eksempler på elementer fra miljøkampagnen

1-30-804-17-08

8. Orientering om fremtidig rutestruktur i Midttrafik

Resumé

Som en udløber af det arbejde, der for tiden foregår i en Trafikstyregruppe med deltagelse af repræsentanter fra udvalgte kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik om udmøntning af regionens forslag til effektivisering af den regionale kollektive trafik, har Midttrafik iværksat et arbejde med det formål at udarbejde faglige kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet. Desuden skal der udarbejdes forslag til ideoplæg om serviceniveau for kommunale ruter samt analyseres sammenhænge mellem regionale ruter, bybusruter, øvrige regioners kollektive trafik og jernbanenettet.

Sagsfremstilling

Som en udløber af det arbejde, der for tiden foregår i en Trafikstyregruppe med deltagelse af repræsentanter fra udvalgte kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik om udmøntning af regionens forslag til effektivisering af den regionale kollektive trafik, har Midttrafik iværksat et arbejde med det formål at udarbejde faglige kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet. Kriterierne skal opstilles på baggrund af det konkrete forslag til fremtidigt regionalt rutenet, der for tiden drøftes i Trafikstyregruppen, og kan basere sig på elementer som pendling, transportvaner m.m. Denne del var oprindeligt tænkt som en del af Midttrafiks trafikplan, men blev ved afslutningen af dette arbejde udsat, på grund af usikkerhed om det regionale rutenets udvikling.

Samtidig indebærer arbejdet, at der opstilles forslag til kriterier for det lokale serviceniveau, til inspiration for de kommunale bestillere. Dette arbejde vil bl.a. blive inspireret af arbejdet med kollektiv trafikplan i Randers, hvor der på kommuneniveau er opstillet mål for service, tilgængelighed, rejsetider m.m.

Endelig indebærer arbejdet en analyse af det foreslåede regionale rutenets sammenhæng til bybussystemerne, de øvrige regioners kollektive trafik og jernbanenettet, bl.a. for at se, om der er steder, hvor disse systemer ikke hænger ordentligt sammen eller måske ikke ressourcemæssigt er tænkt godt nok sammen.

./.

Midttrafik har indgået aftale med konsulentfirmaet Tetraplan om løsning af opgaven. Tetraplan har medvirket i arbejdet med områdeplan i Århus, har udarbejdet forslag til kollektiv trafikplan for Randers og har bl.a. også udarbejdet kollektiv trafikplan for Nordjyllands Trafikselskab. Arbejdsprogram for fremtidig rutestruktur i Midttrafik vedlægges.

Kommunerne og Region Midtjylland inddrages i arbejdet i form af den tekniske referencegruppe som er nedsat af Trafikstyregruppen og i selve Trafikstyregruppen.

Arbejdet forventes afsluttet ultimo november 2009 og vil herefter blive præsenteret for Bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Arbejdsprogram for fremtidig rutestruktur i Midttrafik

1-30-75-1-205-254-08

9. Orientering om kollektiv trafikplan – mål og strategi for busserne i Randers Kommune

Resumé

I samarbejde mellem Midttrafik og Randers Kommune er der udarbejdet en samlet kollektiv trafikplan for Randers. Planen er en strategiplan, der primært indeholder målsætninger for den kollektive trafik i Randers Kommune. Planen kommer ikke med konkrete anvisninger på, hvordan busserne skal køre i Randers.

Sagsfremstilling

Sammen med et konsulentfirma har Midttrafik og Randers Kommune udarbejdet en samlet trafikplan for Randers. Planen er udarbejdet på baggrund af en borgerhøring på internettet samt analyse af pendling, transportvaner, passagertal, tilgængelighed m.m.

En central konklusion i planen er, at bybusserne i Randers i sammenligningen med de øvrige bybussystemer i Midttrafiks område er meget velfungerende. Dette giver sig udtryk i, at antallet af passagerer pr. time er højere end i de sammenlignelige byer i Midttrafik. Rapporten konkluderer bl.a., at "systemet er nøje planlagt og optimeret ud fra en økonomisk synsvinkel med meget lidt spildtid indbygget. Bybussystemet har en høj frekvens i store dele af byområdet, dækker byområdet godt geografisk og tilbyder en god korrespondance mellem linjerne". Det gode serviceniveau i Randers afspejler sig således i et højt passagertal. På den baggrund lægger rapporten ikke op til væsentlige ændringer i bybusbetjening i det centrale Randers.

Områder uden for selve Randers by er også analyseret. På baggrund af denne analyse er der opstillet en række servicemål for byer af forskellig størrelse. Størstedelen af byerne lever op til disse servicemål, men planen peger på enkelte steder, hvor der er behov for justeringer. I alt er der 7 mindre byer, hvor betjeningen på et eller flere af servicemålene med hensyn til frekvens afviger fra det ønskede servicemål. Sammen med Randers Kommune undersøges muligheder at forbedre betjeningen der.

Det største kritikpunkt i rapporten rettes dog mod forholdene på Randers Rutebilstation. Kritikken er fremkommet via borgerhøringen, hvor det primært er plads-, adgangs og informationsforholdene, der kritiseres. Randers Rutebilstation er placeret meget centralt i byen – og dermed meget hensigtsmæssigt i forhold til kundernes behov. Men placeringen gør også, at det pladsmæssigt er vanskeligt at løse alle de problemer, der peges på. Randers Kommune og Midttrafik arbejder dog videre med at undersøge forskellige løsninger især på informationssiden.

Endelig nævner rapporten fremkommelighed for busserne i Randers som et særligt tema. Rapporten indeholder en række konkrete forslag til forbedret fremkommelighed, som skal undersøges nærmere – og evt. kan danne basis for ansøgninger til Trafikministeriets puljemidler til fremkommelighedsprojekter.

- ./.
- Selve planen er udkommet i en rapport med tilhørende bilagsbind, som er offentliggjort på Midttrafiks hjemmeside. Desuden er udarbejdet vedlagte pjece med de væsentligste konklusioner fra den kollektive trafikplan for busserne i Randers Kommune.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- pjece med de væsentligste konklusioner fra den kollektive trafikplan for busserne i Randers Kommune

1-31-70-2-09

10. Orientering om kundetilfredshedsundersøgelse af Midttrafiks hjemmeside

Resumé

Midttrafik har som overordnet mål at få mere tilfredse kunder. Dette måles bl.a. ved kundeundersøgelser. Midttrafik har i perioden januar til maj 2009 gennemført en kundeundersøgelse på hjemmesiden med det formål at undersøge kundernes tilfredshed med hjemmesidens bruger- og læsevenlighed.

Sagsfremstilling

Om undersøgelsen

Kundetilfredshedsundersøgelsen er gennemført med et spørgeskema, som brugerne kunne klikke sig ind på via en nyhed på forsiden af hjemmesiden. Undersøgelsen blev gennemført i perioden februar til maj 2009.

I alt har 492 kunder deltaget i undersøgelsen, hvilket er et repræsentativt udsnit af hjemmesidebrugerne. 60 % af respondenterne er kvinder og 40 % er mænd. 78 % af respondenterne er mellem 15 og 44 år.

Resultater

Det overordnede resultat af undersøgelsen kan ses i skemaet herunder. Skemaet viser, at tilfredshedsgraden for de syv konkrete emner, der blev spurgt til, er meget høj. Inden for alle emnerne har gennemsnitligt 93 % af respondenterne svaret "Tilfreds" eller "Meget tilfreds".

	Meget tilfreds	Tilfreds	Utilfreds	Meget utilfreds
Brugervenlighed og opbygning. - Jeg kan nemt finde det, jeg søger.	41 %	52 %	6 %	1 %
Udseende/design. Farver, billeder, grafik, tekststørrelse og type m.m.	35 %	60 %	4 %	1 %
Sprog/tekst. Informationerne er skrevet i et sprog, jeg forstår.	52 %	46 %	1 %	1 %
Forhold mellem relevans og indhold. - Jeg får de oplysninger, jeg har brug for.	34 %	56 %	7 %	3 %
Aktualitet. Siden er opdateret med de nyeste oplysninger.	36 %	55 %	7 %	2 %
Hastighed/teknik. Den tid det varer at indlæse hjemmesiden.	47 %	47 %	5 %	1 %
Indholdet generelt på hjemmesiden. Din samlede vurdering af www.midttrafik.dk	38 %	55 %	6 %	1 %

Selvom tilfredshedsgraden ligger højt, vil administrationen fortsat arbejde på at fastholde den høje tilfredshedsgrad, øge kendskabsgraden til hjemmesiden og øge antallet af besøg på hjemmesiden. Midttrafiks hjemmeside havde knap 4 mio. besøgende i 2008. Målet er at øge antallet af besøg med 10 % årligt.

Kendskabsgraden og antallet af besøg søges forbedret ved at lave kampagner, som dels henviser til hjemmesiden dels oplyser om hjemmesiden og dens funktioner.

Tilfredshedsundersøgelsen bestod også af en fritekst del, hvor deltagerne med egne ord kunne komme med forbedringsforslag til hjemmesiden. Mange brugere efterlyser et rute-/zonekort på hjemmesiden, ligesom mange efterlyser mere præcis trafikinformation. Midttrafik har allerede igangsat initiativer, der kan efterkomme disse ønsker og dermed fastholde den høje tilfredshed.

Undersøgelsen gennemføres hvert andet år for at sikre, at udviklingen af hjemmesiden tager udgangspunkt i kundernes ønsker og behov for en brugervenlig hjemmeside.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-3-1-09

11. Orientering om arrangementskørsler i Midtjylland

Resumé

Midttrafik har fokus på at sikre god kollektiv trafik til større arrangementer som fx koncerter. Midttrafik har sammen med arrangører og bestillere afprøvet forskellige modeller.

Sagsfremstilling

Midttrafik har haft et stigende antal henvendelser vedrørende kollektiv buskørsel i forbindelse med større arrangementer. Midttrafik arbejder derfor hele tiden med at finde gode løsninger, som sikrer at kunderne kommer hurtigt frem og tilbage, når mange mennesker samles til koncerter og lignende.

Reglen er, at trafikselskaberne kun må arrangere buskørsel til arrangementer ved at indsætte ekstra busser som dublering på eksisterende køreplanafgange. Der må kun laves særlige ruter, som ikke eksisterer i forvejen, hvis arrangementet løber over mindst 3 dage og bliver offentliggjort. De fleste koncerter og lignende skal derfor klares med ekstra busser, der indsættes i den almindelige køreplan.

Det udgør en udfordring at håndtere mange kunder, der skal til eller fra et arrangement på samme tid. Hvis de skal billetteres af chaufføren, kan det tage meget lang tid, og hvis der ikke skal billetteres eller kunderne selv skal billettere (som i bybusserne i Århus), er der stor risiko for, at bestilleren ikke får de forventede indtægter på det øgede antal kunder.

Midttrafik har sammen med arrangører og bestillere arbejdet med forskellige modeller i forbindelse med arrangementer af kortere varighed, så de bedste løsninger kan laves for at yde bedst mulig service for kunderne. Der orienteres her om nogle forskellige modeller, der har været afprøvet i 2009.

Busbillet i forbindelse med køb af billet til arrangement

I forbindelse med, at VIA University afholdt en stor fusionsevent med 4.000 gæster i Tivoli Friheden i Århus i maj 2009, indgik Midttrafik en prisaftale med VIA, hvor gæsterne igennem VIA Universitys hjemmeside købte en billet til Tivoli, hvor også bustransporten til/fra Århus med de regionale busser indgik. Gæsterne kom fra hele Region Midtjylland og havde på forhånd printet en billet ud, som gav adgang til kørsel til/fra Tivoli. Denne løsning gjorde det nemt for både chauffører og kunder. VIA University har efterfølgende udtrykt stor tilfredshed med samarbejdet om begivenheden. Denne løsning er også brugt i forbindelse med U-days arrangementerne (1.175 deltagere til uddannelsesmesser i Århus) og de netop afholde EVACNS 2009 i Århus (EM i atletik for veteraner med ca. 500 deltagere).

Arrangører betaler dubleringsbus

I Århus er der en særlig udfordring med billettering i forbindelse med store arrangementer, da der er selvbillettering i busserne. Ikke alle kunder kan nå at købe billet, når mange kunder skal transporteres på kort tid. I forbindelse med Eagles koncerten 30. maj

2009 på Atletion i Århus ønskede arrangørerne indsættelse af dubleringsbusser. Midttrafik, Århus Kommune og Atletion/koncertarrangøren indgik en prisaf tale, hvor der blev indsat 5 dubleringsbusser, som kørte imellem Atletion og Århus Midtby efter koncerten. Det var en god model, som sikrede et hurtigt flow ind/ud af busserne, men også en model der er svær at "sælge" til arrangørerne. De fleste koncertarrangører forventer, at den pågældende by automatisk indsætter ekstra busser, da det er god reklame for byen.

Særbillet sælges uden for bussen

I Herning har Midttrafik indgået aftale om en forsøgsmodel, hvor der sælges en arrangementsbillet i forbindelse med store koncertarrangementer. Ved 3 koncerter sælges billetter kun til hjemtransport med bybusserne i Herning. Billetten kan købes på vej til koncerten (i bussen), under koncerten og efter koncerten. Indtil videre har der været afholdt Bruce Springsteen koncert 8. juli 2009 (55.000 gæster) og Grøn Koncert 17. juli 2009 (18.000 gæster). Der blev solgt hhv. 2.100 og 1.000 busbilletter. Meldingerne fra både Herning Kommune og busselskabet er meget positive. Det giver et meget hurtigere flow ind i busserne, så chaufførerne kan komme hurtigt af sted med kunderne - kunderne udtrykte tilfredshed med løsningen over for chaufførerne. Logistikken omkring Bruce Springsteen koncerten har været positivt omtalt i medierne. 16. august 2009 bliver der afholdt en koncert med Coldplay (forventet 40.000 gæster), hvor også denne løsning benyttes. Efterfølgende vil Midttrafik evaluere forsøget med Herning Kommune.

Øvrige arrangementer

Udover de nævnte modeller har Midttrafik samarbejdet med mange andre arrangører. Som eksempler kan nævnes Skive Beach Party, Skanderborg Festival, Århus Festuge osv. Fælles for disse arrangementer er, at der billetteres på normal vis i busserne, og der er i disse tilfælde ikke indgået særlige billetaftaler.

Perspektiver

Midttrafik arbejder fremadrettet på at få overbevist arrangører/bestillerne om, at det optimale ved store arrangementer vil være en samlet pakke til kunderne, hvor både billet til arrangementet og buskørsel indgår. Det vil betyde en optimal service for kunderne, en hurtig og god transport til/fra arrangementet og en let måde at køre for chaufførerne.

Under alle omstændigheder giver attraktive og vellykkede kørsler den kollektive trafik et godt omdømme og hjælper til at begrænse trængslen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-09

12. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden bestyrelsesmødet 19. juni 2009.

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Incitamentskontrakter gør chaufførjobbet mere attraktivt og kunderne mere tilfredse

./ Siden november 2008 har Midttrafik gennemført et incitamentsforsøg på rute 118, som kører mellem Randers og Århus. Efter 24 ugers forsøg på rute 118 har Midttrafik lavet en afsluttende måling blandt chauffører og kunder. Chaufførerne er glade for mere indflydelse på jobbet. Kunderne mener, at chaufførerne er blevet venligere, servicen bedre og kørslen mere behagelig, hvilket uddybes i vedlagte pressemeddelelse af 30. juni 2009 om incitamentsforsøg på rute 118.

Incitamentsforsøget på rute 118 har givet Midttrafik viden om, hvilke initiativer, der kan højne kundetilfredsheden. Målene er nået med forbedringer på alle målepunkter. Kunderne svarer bl.a. at chaufførerne er blevet mere venlige, servicen bedre og kørslen mere behagelig. Forsøget viser, at chaufførerne spiller en afgørende rolle, når man ønsker at forbedre kundetilfredsheden. Derfor udbetaler Midttrafik nu den aftalte bonus på 150.000 kr. til busselskabet De Grønne Busser. Pengene er øremærket til chaufførerne, fx som tilskud til motionsordning, kompetenceudvikling eller lignende. Bestyrelsen vil i efteråret 2009 blive orienteret nærmere om resultaterne og de videre perspektiver af forsøget, når resultaterne er analyseret nærmere.

Billetmaskiner i bybusserne i Århus

I samråd med Trafik og Veje i Århus Kommune har Midttrafik besluttet af gennemføre takstændringen for kontantbilletter i zone 3 og 4 i Århus 10. august 2009, fordi langt de fleste fejl på de nye billetautomater nu er udbedret. I øjeblikket er der kun 2 mindre mekaniske fejl, som leverandøren arbejder på. Det forventes, at disse fejl er fjernet medio august. Begge fejltypen opstår kun sporadisk og kan hurtigt udbedres af Busselskabet Århus Sporveje. Fejlprocenten har i juli været på ca. 2,0-3,5 % af samtlige automater, og kun periodevist.

Leverandørerne af automaterne og Midttrafiks it-leverandører arbejder sammen for at finde fejlen, som forårsager, at dankortbetaling ikke har kunnet installeres i ca. 180 maskiner. Der forventes endelig godkendelse fra PBS for dankortbetaling medio august, hvorefter det tager ca. 14 dage at udstyre de resterende automater med dankortbetaling.

Når alle automater er leveret fejlfrit efter kontrakten, vil der bliver et juridisk efterspil mellem leverandøren og Midttrafik. Midttrafik har tilbageholdt en bod på 3,6 mio. kr.

Midttrafik afventer, at Århus Kommune opsætter 10 stationære billetautomater i byen.

Der foregår i øjeblikket en debat om, at blinde og svagtseende ikke kan bruge de nye automater. På de gamle automater var der en fordybning på knappen, hvor man kunne vælge billetter. Problemet gælder kun for de blinde og svagtseende, der ikke har månedskort eller klippekort.

I udbudsmaterialet er der ikke stillet krav om særlig funktionalitet for blinde. Den nedsatte administrative projektgruppe vurderede, at omkostningerne ville være for store i forhold til behovet og automaternes driftssikkerhed. Sagen har ikke været forelagt politisk.

Dansk Blindesamfund er utilfreds med løsningen, og en række politikere har gjort opmærksom på, at det strider mod Århus Kommunes handlingsplan om tilgængelighed for handicappede.

Administrationen er i gang med at undersøge mulige løsninger sammen med Århus Kommune, og der vil blive taget kontakt til Dansk Blindesamfund.

Bedre forbindelser til Billund Lufthavn med X bus

908 X er den nye busrute mellem Herning og Billund Lufthavn. Samtidig er 913 X lagt om, så den kører via lufthavnen i stedet for Brande. 913 X kører nu på strækningen Esbjerg, Grindsted, Billund, Silkeborg og Århus. Omlægningen er bl.a. sket på grund af Billunds status som knudepunkt for bus/bil/fly samt byens mange arbejdspladser og forlystelser. Region Midtjylland behandler i øjeblikket et forslag om at etablere en direkte X bus forbindelse mellem Århus og Billund, der efter licitation vil kunne starte ultimo marts 2010.

Nyt på rute 330: Ekstra kørsel mellem Skanderborg og Låsby

Fra 10. august 2009 er der ekstra ture til gavn for bl.a. elever på ungdomsuddannelserne ved Højvangen i Skanderborg. Der er indsat en ekstrabus om morgenen mod Skanderborg. Om eftermiddagen vil der være en ekstra tur fra Højvangen i Skanderborg. Den ene tur fortsætter efter Låsby mod Galten Torv, Skovbyskolen og Herskindskolen. Formålet er bl.a. at skabe bedre morgen- og eftermiddagsforbindelse mellem ungdomsuddannelserne ved Højvangen i Skanderborg og de elever, som bor i den nordlige del af kommunen. Kørslen er naturligvis ikke kun for elever, men også et tilbud for andre pendlere til og fra Skanderborg. Den ekstra kørsel foregår i en prøveperiode frem til sommeren 2010, og turen kører kun på skoledage (200 dage pr. år).

Ny busrute forbinder byerne mellem Ringkøbing og Skjern

Midttrafik har i samarbejde med Ringkøbing-Skjern Kommune oprettet en ny busrute - nr. 560. Den giver bl.a. Dejbjerg og Stauning buskørsel på skolefridage. Og så får pendlere en ny bybusrute i Ringkøbing by.

Den nye busrute 560 mellem Ringkøbing og Skjern starter 10. august 2009. Undervejs betjener den Velling, Lem, Dejbjerg og Stauning. Rute 560 erstatter delvis rute 561 Ringkøbing-Lem-Højmark og 563 Skjern-Stauning-Lem. Rutens primære målgrupper er pendlere, uddannelsessøgende på ungdomsuddannelserne i Ringkøbing og Skjern/Tarm samt folkeskoleelever på Amagerskolen i Skjern. Den nye rute kører alle hverdage undtagen i skolernes sommerferie samt hverdagene mellem jul og nytår. Dog er nogle af afgangene begrænset til kun at køre på skoledage. Det betyder, at både Stauning og Dejbjerg fremover har buskørsel på skolefridage.

Udover den nye busrute mellem Ringkøbing og Skjern, kommer der også nye busruter i Ringkøbing by. Linje 1 betjener Ringkøbing Rutebilstation-Havnen-Ringkøbing Rutebilstation og har som primær målgruppe pendlere mellem Ringkøbing Rutebilstation og arbejdspladserne på Ringkøbing Rådhus og Vestas. Rutens sekundære formål er at køre med borgere, som har ærinde på Ringkøbing Rådhus. Linje 1 kører i tidsrummet kl. 6.40 - 17.40. Linje 2 betjener Ringkøbing Rutebilstation-Rindum-Ringkøbing Rutebilstation-Alkjær-Ringkøbing Rutebilstation og har som primært formål at forbinde boligområderne med Ringkøbing centrum. Linje 2 betjener også det nye butikscenter på Herringvej. På linje 2 er der kørsel om formiddagen.

MAN busser

Busselskabet Århus Sporveje har en løbende udskiftning af sine busser. I perioden 1. november 2008 til 1. november 2009 sker der en udskiftning i den samlede vognpark på 211 busser, således at der er 37 færre busser med EURO-norm 2 eller dårligere (der resterer 26 busser i den kategori). I stedet kommer der i perioden 37 busser med EURO-norm 6, hvilket Busselskabet ikke havde før 1. november 2008.

8 af de nye busser vil være 13,7 meter MAN lavgulvsbusser. Det er første gang, der er 13,7 meter lavgulvsbusser i Danmark. Der er tale om det ypperste indenfor miljømotorer. MAN bussen drives af en såkaldt EEV motor, der er bedre end den hidtil højeste EURO-norm 5, der tidligere kun kunne opnås med gasbusser.

Sikkerheden i disse busser er også meget høj med EBS (elektronisk bremsesystem), ASR (antispin regulering), ABS (antiblokeringsystem) samt en UDS boks, der lagrer oplysninger i forbindelse med færdselsuheld (sort boks).

MAN busser er i øvrigt meget rost både af kunder og chauffører. Der bliver mulighed for at besigtige en af de nye busser i forbindelse med bestyrelsesmødet 14. august 2009.

Århus busser til Bornholm

I forbindelse med en busentreprenørs konkurs på Bornholm, viste der sig en fornuftig forretningsmæssig mulighed for Busselskabet Århus Sporveje for at sælge 22 busser med nedbygget bagperron til Bornholm. Busserne bliver solgt i stedet for at udnytte en option, som Solaris havde for at købe de gamle busser i forbindelse med den nye leverance af Solaris 12 meter busser til efteråret. Busserne afskibes fra Århus Havn i fire leverancer af fem styk og en leverance af to styk i takt med, at Busselskabet modtager sine nye busser. Kontakten til Bornholm blev formidlet af Midttrafik.

Forsøg med ændring af adgangsveje i bybusserne i Århus

Busselskabet Århus Sporvejes Solaris-lavgulvsbusser har været udsat for kritik i såvel medierne som fra kunderne blandt andet på grund af lang vej mellem dørene og de sæder, der er reserveret til gangbesværede. Efter møde med ældrerådet i Århus har Busselskabet foreslået en ændring af bl.a. adgangsvejene i busserne for at give dårligt gående en kortere vej mellem sæder og døre. Da en ændring kan have indflydelse på en række forhold, er det aftalt mellem Busselskabet, Århus Kommune, Ældreråd og Midttrafik, at man laver et afgrænset forsøg for at samle erfaringer før en eventuel udbredelse til hele bybusnettet. Forsøget gennemføres på linje 8 frem til 30. november 2009.

Forsøget gælder de busser, der har tre døre, hvor kunderne i dag stiger ind ad midterdøren og ud af for- og bagdør. I forsøgsperioden kan kunderne stige ind ad både bag- og midterdør og stige ud af alle tre døre. I forsøget vil der være fokus på, at billetkontrollen

fortsat kan gennemføres effektivt, at kunderne kan komme til billetautomaterne, at risikoen for faldskader ikke øges samt en række andre forhold i bussen. Der følges op på forsøget ved interviews med kunder, spørgeskemaer, gennemgang af videoer fra busserne, billetkontrollørerne vurdering, kundehenvendelser/klager, drøftelse med Ældrerådet m.m. Bestyrelsen orienteres, når resultatet af forsøget foreligger.

Økonomi og rammer

Henvendelse til Midttrafik fra Kristian Pihl Lorentzen

Midttrafik har 5. august 2009 modtaget nedenstående mail fra Venstres Trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen under overskriften "Til orientering for Midttrafik":

»V ønsker turbo på det nationale rejsekort

- Arbejdet med udvikling og indførelse af det nationale rejsekort går alt for trægt, siger Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen.

- Det er et vigtigt politisk mål at gøre den kollektive transport til mere attraktiv som alternativ til bilen, ikke mindst i de forholdsvis tæt befolkede dele af landet. Derved reducerer vi trængsel på vejene og udleder mindre CO2. For at nå dette mål har vi med den brede trafikaf tale fra januar 2009 aftalt at investere massivt i forbedring af den kollektive transport i årene frem.

- Men investeringer i nye togs kinner og fremme af busdriften gør det ikke alene. Vi skal også sikre en langt bedre sammenhæng på tværs af de enkelte dele af den kollektive transport. Det gælder ikke mindst i hovedstadsområdet, hvor vi skal forbedre køreplanlægning og drift af busser, S-tog, metro og regionalto g, så passagerne oplever et moderne og sammenhængende transportsystem. Eksisterende barrierer og vanetænkning skal erstattes af helhed og sammenhæng set med passagerne s øjne, fastslår Kristian Pihl Lorentzen.

- Venstre ser derfor meget frem til, at vi får indført det nationale elektroniske rejsekort, der vil gøre livet nemmere for passagerne ved enkel og hurtig betaling uanset skift på tværs af kollektive transportmidler. I andre lande har man med stor succes brugt elektroniske rejsekort i årevis. Så kan vi naturligvis også finde ud af det i Danmark, selvom vi har mange forskellige aktører inden for den kollektive transport. Venstre ønsker turbo på det nationale rejsekort, så kortet er på banen og i brug overalt i landet senest i sommeren 2011, slutter Kristian Pihl Lorentzen

Hvor der er vilje,
er der vej

Med venlig hilsen
Kristian Pihl Lorentzen«

"Ekstraregning" til Silkeborg Kommune

./. I medierne har der været en omtale af, at Silkeborg Kommune har fået en "ekstraregning" for køb af bustrafik i 2008 på ca. 2 mio. kr. Der vedlægges eksempel på nyhed fra P4 Østjylland, 2. juli 2009, "Der skal spares på vejvedligeholdelse".

Midttrafik justerede i juni 2008 efter en bestyrelsesbeslutning alle bestilleres driftsbudgetter, fordi regnskab 2007 gav et mere retvisende billede af udgifter og indtægter end det hidtidige budgetgrundlag. Dette blev meddelt alle bestillere. Silkeborg Kommune

meddelte Midttrafik administrativt i juni 2008, at man ikke var enig heri og fastholdt, at kommunen resten af 2008 kun ville betale et bidrag svarende til det oprindelige budget. Midttrafik accepterede løsningen, men kun som a'contobidrag, og Midttrafik fastholdt det justerede budget.

Regnskab 2008 viser stort set overensstemmelse med Midttrafiks justerede budget, og Midttrafik fremsender derefter en "ekstraregning" til kommunen på ca. 2 mio. kr.

Det udgør en særlig udfordring, når der er afvigelser mellem Midttrafiks driftsbudget og en bestillers budget til køb af kollektiv trafik. For det første får Midttrafik, og dermed alle bestillere, et likviditetsproblem; Midttrafik har ingen formue eller egenkapital at trække på. For det andet vil altid udgøre et forklaringsproblem.

Midttrafik vil sammen med bestillerne prøve at finde en fælles løsning fremover.

Arbejdstilsynet har fokus på psykisk arbejdsmiljø for billetkontrollørerne

Arbejdstilsynet har gennemført tilsynsbesøg i Midttrafik 26. marts og 15. april 2009. På den baggrund har Arbejdstilsynet truffet afgørelse om, at Midttrafik skal forebygge og reducere risikoen for vold og trusler om vold i arbejdet som billetkontrollør, så arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både på kort og på lang sigt.

Arbejdstilsynet har anbefalet, at Midttrafik iværksætter tiltag indenfor følgende områder:

- Forebyggelse og håndtering af voldsrisikoen i arbejdet
- Ledelsesmæssig, organisatorisk og kollegial støtte.

Midttrafik har sendt høringssvar til Arbejdstilsynet 8. juni 2009, hvor en række faktuelle fejl er påpeget sammen med en række konkrete og generelle bemærkninger til afgørelsen bl.a. i forhold til manglende dokumentation for fremførte påstande.

Arbejdstilsynet har i brev af 24. juni 2009 meddelt, at afgørelsen fastholdes. Midttrafik har efterfølgende i brev af 15. juli 2009 påklaget afgørelsen til Arbejds miljøklagenævnet, da det er Midttrafiks opfattelse, at Arbejdstilsynet ikke har taget det indkomne høringssvar tilstrækkeligt i betragtning. Klagen har opsættende virkning på afgørelsen.

Sideløbende hermed fortsætter Midttrafik det pågående arbejde med forebyggelse og håndtering af voldsrisiko for billetkontrollørerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- pressemeddelelse af 30. juni 2009 om incitamentsforsøg på rute 118
- nyhed fra P4 Østjylland, 2. juli 2009, "Der skal spares på vejvedligeholdelse"

1-00-1-09

13. Eventuelt