



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

23. marts 2012 kl. 09.00

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet	1
2	Udpegning af Midttrafiks medlem af bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S	8
3	Resultater af forsøget med innovative busser	11
4	Evaluering af bonusordninger til bedre miljø	13
5	Særlig priskampagne til pendlere mellem Randers og Aarhus	16
6	Nyt bybusnet i Holstebro	18
7	Omlægninger af regionalruter som følge af vejarbejde på Kystvejen i Aarhus	20
8	Evaluering af forsøg med buskørsel på en række ferie- og fridage	22
9	Godkendelse af vedtægter for foreningen FlexDanmark	25
10	Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 27. april 2012	27
11	Orientering om indtægter i busdrift, regnskab 2011	28
12	Orientering om håndtering af tjenestemandspensioner	29
13	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	30
14	Eventuelt	35

1-25-01-1-08

1. Høring om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet

Resumé

Spørgsmålet om Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet har været i høring blandt bestillerne. Det indstilles, at Midttrafik følger anbefalingerne fra kommunerne og Region Midtjylland, bl.a. at se projektets økonomi i en bredere sammenhæng og følge den fortsatte udrulning af rejsekortet i landet med henblik på, at der træffes en endelig beslutning i starten af 2013.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik har flere gange behandlet spørgsmålet om rejsekortet. Om få år er der behov for en reinvestering i nyt billetteringsudstyr i Midttrafiks område. Bestyrelsen har besluttet, at der skal arbejdes for at indføre rejsekort i Midttrafik, men har ønsket at vente med en endelig beslutning om Midttrafiks tilslutning til projektet, til rejsekortsystemet har vist, at det virker i stor skala, til økonomien er grundigt belyst, og til der er opnået en bred opbakning blandt Midttrafiks ejere.

Siden 2011 er rejsekortet indført i trin i tog og bus på Sjælland og i Nordjylland, og ventes fuldt udrullet inden udgangen af 2012, dækkende alle togstrækninger i landet og alle busser i de områder, der har besluttet at indføre rejsekortet.

På den baggrund besluttede Bestyrelsen på mødet 9. december 2011 at sende spørgsmålet om Midttrafiks fulde tilslutning til rejsekortprojektet i høring blandt kommunerne og Region Midtjylland, med svarfrist 1. marts 2012.

Status for rejsekortprojektet

Udviklingen og indførelsen af rejsekortet er ca. 4 år forsinket, hvor det oprindeligt skulle være udrullet nationalt i 2009. I efteråret 2010 blev systemet set efter i sømmene af et uvildigt konsulentfirma, bestilt af Trafikministeriet som tilsynsmyndighed. Hovedkonklusionen var, at den grundlæggende IT arkitektur kunne danne grundlag for en et landsdækkende rejsekortsystem. I december 2010 indgik Rejsekort A/S og leverandøren den femte tillægsaftale vedrørende den sidste del af leverancen. I juni 2011 udsendtes en beretning om rejsekortprojektet fra Rigsrevisionen. Her blev der rettet en kritik af forbedelsesarbejdet og manglende reaktion fra rejsekortselskabets side i forhold til tidlige problemer i projektet, men at der siden 2008 er rettet op på de kritiserede områder. Rapporten fastslog også, at forventningen om landsækkende udrulning i 2012 kan nås, hvis den aftale plan overholdes, og der er et godt samarbejde. Ligeledes konkluderede rapporten, at økonomien i projektet har udviklet sig tilfredsstillende, da den samlede kontraktpris stort set er fastholdt. Merudgifter skyldes primært det forsinkede projekt og en ressourceudvidelse i projektorganisationen hos Rejsekort A/S.

Den nuværende version af rejsekortsystemet, som danner grundlag for landsdækkende drift inden udgangen af 2012, overholder lovgivningen og krav fra revision. Den endelige version af systemet forventes leveret ultimo 2013, bl.a. med fastprisprodukt (periode-

kort) og andre forbedringer aftalt i forbindelse med den seneste tillægsaftale. Data fra systemet til planlægning, analyse og indtægtsdeling er til stede.

På Sjælland er rejsekortet, siden starten af 2011, taget i brug område for område. Kortet kan i dag bruges på alle stationer og lokalbaner, og i busserne i hele Vest- og Sydsjælland og på udvalgte ruter i hovedstaden. I maj 2012 åbnes for brug af rejsekort i busserne i København city og omegn, og juli 2012 tages det i brug i busserne i Nordsjælland, hvorefter hele Sjælland er dækket med rejsekort i bus, tog og metro. I Nordjylland kan rejsekortet i dag bruges på alle DSB stationer og på Skagensbanen og Hirtshalsbanen, og i alle by- og metrobusser i Aalborg. Forsat udrulning er planlagt til både før og efter sommerperioden, hvorefter rejsekortet ventes fuldt udrullet Nordjylland til oktober 2012. I Sydtrafiks område, er der planlagt åbning for brug af rejsekortet på dele af Vestbanen og der er planlagt prøvedrift på udvalgte busruter i efteråret 2012. Rejsekortudstyr er opsat og er i test på alle togstationer i landet, undtaget Midtjyske Jernbaner. Åbning for kunder på stationerne er udsat fra marts til juni 2012, bl.a. på grund af manglende aftaler, herunder takster, mellem togoperatørerne. Der er indtil videre solgt over 100.000 rejsekort til kunder, som har gennemført over 3 mio. rejser med kortet.

Det er forventningen, at rejsekortet er fuldt udrullet i slutningen af 2012 på alle togs-trækninger i landet og i alle de tilsluttede trafiksselskaber, dog i prøvedrift i Sydtrafiks område.

På Fyn pågår en høring blandt kommunerne og regionen, om Fynbus' tilslutning til rejsekortsamarbejdet. Fynbus forventer at træffe beslutning i slutningen af marts.

Hidtidige kundeerfaringer

Mindre kundeundersøgelser viser, at ca. 75 % af de kunder, som benytter rejsekort, generelt er tilfredse. Mellem 10 - 30 % siger, at de har eller vil rejse mere med den kollektive trafik på grund af rejsekortet. Der er ikke gennemført supplerende målinger af, om der reelt er foretaget flere rejser på grund af rejsekortet. I undersøgelserne er der ca. 75 %, som ser positivt på rabatsystemet, og ca. 80 % som accepterer check ind og check ud. Undersøgelserne indeholder også kritiske svar. Det drejer sig om kunder, som finder det svært at forstå prisudregningen og at få tilstrækkelig klar information omkring kortet.

Rejsekortet i Midttrafik

Rejsekort i Midttrafik skal ses som et reinvesteringsprojekt, idet der om få år er behov for at erstatte det nuværende billetteringsudstyr, som er 20-30 år gammelt og mange steder nedslidt. Andre trafikmyndigheder i landet har længe stået i samme situation. Derfor besluttede DSB og en række trafiksselskaber, at indføre et elektronisk rejsekort som et ensartet billetsystem.

Siden 1997 har der været et takstsamarbejde mellem bus og tog. Det har bl.a. betydet, at rejser med bus og tog indenfor et af trafiksselskabernes områder, sker til trafiksselskabets takster og rabatter, og at kunder med togbillet til lange rejser kan benytte billetten til en tilslutningsbus - uden merpris - indenfor et omstigningsområde.

Det fremtidige takstsamarbejde i landet mellem bus og tog vil kun omfatte kontantbilletter og rejser med rejsekort. Hvis Midttrafik vælger at indføre et andet billetteringssystem end rejsekort, eller vælger at holde liv i det nuværende gamle udstyr, vil Midttrafik stå uden for den centrale del af takstsamarbejdet. Det vil betyde at kunder i Midtjylland, kun

kan opnå rabat i togrejser med et rejsekort, og at klippekort og periodekort kun kan benyttes i busserne og lokalbanerne. Kun fælles kontantbilletter vil gælde til både bus og tog. Konsekvensen er, tilgængeligheden til den kollektive trafik vil blive ringere, da det vil blive mere besværligt for de kunder som skifter mellem bus og tog. Der foretages i dag ca. 3,3 mio. omstigninger i Midttrafiks område mellem bus og tog, og hvor der er en samlet omsætning på 44 mio. kr., heraf 26 mio. kr. som Midttrafik modtager fra DSB og Arriva.

Høringen

- ./.
- Midttrafik har indtil videre modtaget 15 officielle høringssvar og et foreløbigt høringssvar fra Region Midtjylland. Oversigt og kopi af høringssvar vedlægges.

To kommuner - Odder og Hedensted - kan ikke anbefale tilslutning til rejsekortprojektet. Det er forudsat i business casen, at disse to, sammen med syv andre kommuner, ikke har udgifter til udstyr og drift, idet de kun skal medvirke til overordnet finansiering af systemet.

Herning, Ringkøbing-Skjern og Viborg kommuner finder, at rejsekortet er dyrt. De tager forbehold for tilslutning, med en forventning om en reduktion i udgifter. Viborg Kommune ønsker, at Midttrafik ligeledes undersøger, om der er billigere alternativer til rejsekortet.

De øvrige 10 kommuner (Favrskov, Horsens, Holstebro, Lemvig, Norddjurs, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Struer og Syddjurs) har anbefalet Midttrafiks fulde tilslutning til rejsekortprojektet. Flere kommuner forventer, at Midttrafik arbejder for udgiftsreduktioner, statslig medfinansiering og forhandling med Rejsekort A/S om lavere udgifter til aktier, lån, udstyr og til drift.

Høringssvar er endnu ikke modtaget fra Samsø, Ikast-Brande, Randers og Aarhus kommuner.

Region Midtjylland har sendt et foreløbigt høringssvar, baseret på en indstilling fra Forretningsudvalget til Regionsrådet i Region Midtjylland. Her indstilles, at Region Midtjylland i sit høringssvar tilkendegiver, at Region Midtjylland principielt er positiv overfor Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, men at Region Midtjylland på det foreliggende grundlag ikke kan tage beslutning om tilslutning til rejsekortet som følge af usikkerhed om de økonomiske konsekvenser, rejsekortets funktionalitet og behovet for rejsekortudstyr. Samtidig anmodes Midttrafik om, at udarbejde en ny business case, hvor det forudsættes, at rejsekortet indføres ved letbanens idriftsættelse.

- ./.
- Efter et møde 14. marts 2012 mellem kommunerne og regionen har Midttrafik modtaget vedlagte beslutning om kommunernes og regionens fælles holdning til Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet.

Anbefalingen går ud på

- at Region og kommuner tilkendegiver, at parterne principielt er positive overfor Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet,
- at Midttrafik anmodes om at udarbejde en revideret business case, omfattende hele regionen, som forholder sig til:

- hvor stor skal stigningen i antal rejser være for, at rejsekortet bliver udgiftsneutralt for bestillerne,
- konkret vurdering af de enkelte ruter om hvorvidt de bør omfattes af rejsekortet og hvilket udstyrsniveau,
- de fremadrettede udgifter til vedligeholdelse af det nuværende billetteringsudstyr og tabte indtægter i tilfælde af nedbrud,
- hvilke muligheder der er for en gradvis indfasning af rejsekortet i forhold til konsekvenserne for den øvrige kollektive trafik i Midtjylland,
- at Midttrafik anmodes om, at optage forhandlinger med Rejsekort A/S om reduktion af udgifterne, herunder til udstyr, drift m.v.
- at Midttrafik anmodes om en redegørelse for rejsekortets teknologiske fremtidssikring og dets muligheder for fremadrettet at kunne anvende andre betalingsformer, såsom mobiltelefoner, smartphones, apps, selvbillettering m.m.
- at region og kommuner afventer de konkrete og praktiske erfaringer fra henholdsvis Nordjylland og Sjælland, med hensyn til passagerfremgang og øvrig drift inden endelig tilslutning til rejsekortprojektet. Der afholdes erfaringsopsamlingsmøde primo 2013.

I høringsperioden, har Midttrafik deltaget på udvalgmøder med oplæg og svaret på spørgsmål hos 10 kommuner og regionen. Der har ligeledes været afholdt møder på administrativt niveau, og Midttrafik har været i dialog med Kommunaldirektørnetværket og Kommunekontaktrådet i Midtjylland, hvor rejsekortet har været behandlet. Her har der været rejst ønske om, at vurdere rejsekortet ud fra en bredere økonomisk betragtning, hvor øvrige effekter og alternative omkostninger indgår.

Midttrafik vil sammen med bestillerne foretage en justering af business casen ud fra ønskede vinkler. For at illustrere virkningen af forskellige valg, kan det fx tilføjes:

Indtægtseffekt

I DSB og de øvrige trafikskabers business cases indgår en positiv indtægtseffekt efter indførelsen af rejsekortet, ud fra, at en øget tilgængelighed medfører flere rejser, og på grund af mindre snyd i den kollektive trafik.

Tabel 1. Likviditetsbehov for Midttrafik - ved delvis lånefinansiering, inklusiv indtægtseffekt.

Mio. kr. (2011 -priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. 2017-2023	Gms. 2024-2028	I alt 2012-28
Aktier, lån, udstyr mv. Investeringer (25%)	40,9	22,6	1,0	1,1				65,5
Ydelser på lån (75% af investering)			9,9	19,8	19,8	19,8	17,9	277,9
Forrentning af ansvarlig lånekapital			-1,1	-5,7	-5,2	-8,8		-73,5
Driftsudgifter	0,6	4,7	36,2	37,7	37,2	35,7	35,7	544,8
Besparelser / ændret forbrug i Midttrafik	0,0	1,0	-2,5	-9,0	-10,0	-10,0	-10,0	-140,5
Udgifter NETTO i alt	41,4	28,4	43,5	43,9	41,9	36,8	43,6	674,2
3 % indtægtseffekt (1,5 % i 2014)			-7,7	-15,5	-15,5	-15,5	-15,5	-224,7
Samlede udgifter inkl. indtægtseffekt	41,4	28,4	35,8	28,4	26,4	21,3	28,1	449,5

Tabel 1 viser konsekvensen for den samlede økonomi for Midttrafik ved en positiv 3 % indtægtseffekt. Effekten er beregnet ud fra de samlede billetindtægter på 522 mio. kr. (R2011) i Midttrafiks busser og fra øvrige salgssteder, og fra kompensation fra DSB/Arriva for omstigning tog/bus. Ser man på de samlede udgifter for prognoseperio-

den 2012-2028, vil en indtægtseffekt på 3 % reducere omkostninger med ca. 33 %. Hvis man ser på de årlige udgifter efter introduktion de første år, fx 2017-2023, vil en eventuel indtægtseffekt betyde en reduktion i Midttrafiks samlede årlige udgifter fra 36,8 mio. til 21,3 mio. kr. ved indførelse af rejsekortet.

Omkostninger ved ikke at indføre rejsekort

Hvis rejsekortet ikke indføres i Midttrafiks område, og det besluttes at forlænge levetiden af det nuværende billetteringssystem, vil det påvirke Midttrafiks økonomi negativt, sammenlignet med Midttrafiks nuværende budget.

Tabel 2. Effekt af IKKE at indføre rejsekort

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. efter 2017-28	I alt 2012-28
Mindre indtægter vedr. omstigning bus/tog			1,3	2,5	5,0	5,0	68,8
Mindre indtægter på grund af tekniske fejl			0,5	1,0	1,0	1,0	14,5
Ekstraudgifter til nuværende billetsystem		1,0	2,0	3,0	3,0	4,0	56,0
I alt		1,0	3,8	6,5	9,0	10,0	139,3

Tabel 2 viser, at effekten af mindre indtægter og merudgifter svarer til et tab på 10 mio. kr. årligt fra 2017, som følge af ikke at indføre rejsekort. Mindreindtægten på 5 mio. kr. fra 2017 vedrørende omstigning bus/tog er baseret på en forudsætning om en indtægtsreduktion svarende til 20 % af DSB/Arrivas nuværende betaling til Midttrafik. I takt med at billetudstyret bliver ældre, vil driften blive mere ustabil og der vil komme flere nedbrud. I forhold til i dag, er der skønnet et yderligere indtægtstab på 1 mio. kr. årligt. Udgifter til reparation og vedligeholdelse skønnes fordoblet, med en merudgift på 4 mio. kr. efter 2017 sammenlignet med de nuværende udgifter.

Merudgifter ved rejsekortet (Tabel 1, ekskl. indtægtseffekt) ved sammenligning med mindre indtægter og merudgifter ved nuværende billetsystem (Tabel 2) vil i perioden 2017-2023 være ca. 26 mio. kr.

VAT forpligtelser

Ved seneste kommunalreform arvede Midttrafik en mindre aktiepost i Rejsekort A/S fra det tidligere VAT (Vejle Amts Trafikselskab). Regionen og Horsens Kommune har i årene 2007-2012 indbetalt i alt 17,4 mio. kr. til Midttrafik. 1,8 mio. kr. har dækket overheadomkostninger i Midttrafik, mens 15,6 mio. kr. dækker forpligtelser til indskud af aktiekapital, ansvarlige lån samt øvrige projektomkostninger. Indbetalingen er fortaget med en fordelingsnøgle på 75/25 % for henholdsvis regionen og Horsens Kommune.

I Midttrafiks eksisterende business case er økonomien omkring VAT forpligtelserne holdt ude. I Horsens Kommunes høringssvar er der stillet krav om, at hidtidige indbetalinger til rejsekortet, både før og efter 2007, medregnes ved beregning af den fremtidige finansiering, således at kommunen ikke betaler to gange. Regionen har samme forventning.

Midttrafik har fået udarbejdet en juridisk vurdering af, hvorvidt der kan stilles krav fra nuværende bestillere om kompensation for hidtil afholdte udgifter i forbindelse med rejsekortprojektet, på baggrund af aftaler, lov eller almindelige rets grundsætninger. Hovedkonklusionen er, *"Der ses ikke at være hverken aftaleretligt eller andet grundlag for gennemførelse af et refusionskrav eller anden form for kompensation for de før kommunalreformen afholdte udgifter"* og vedrørende udgifter afholdt efter 2007 "..... forudsæt-

tes der at være visse tilslutnings-/licensomkostninger, som VAT-kommunerne allerede har afholdt, og som disse kommuner derfor ikke kan afkræves igen. Ved den fremtidige byrdefordeling må der derfor tages højde herfor".

Ved Midttrafiks fulde tilslutning til samarbejdet omkring Rejsekort A/S, anbefaler administrationen at alle bestillerne stilles lige fra og med 2007. Det kan ske ved at kompensere regionen og Horsens Kommune for hidtidige indbetalinger til Midttrafik. Kompensationen indarbejdes herefter i business casen for rejsekortet, hvor de samlede udgifter genberegnes og fordeles blandt alle bestillerne.

Midttrafik anbefaler en kompensation til regionen og Horsens kommune på 15,6 mio. kr., som udgør de hidtidige indbetalinger for perioden 2007-2012 fratrukket overhead. For regionen udgør det 11,7 mio. kr. og 3,9 mio. kr. for Horsens Kommune.

Andet

Midttrafik har modtaget en henvendelse fra Nordjyllands Trafikselskab (NT), som anmoder om, at Midttrafik medvirker positivt til, at der kommer rejsekortudstyr i de X Bus ruter som Midttrafik administrerer. Det drejer sig om rute 918X og 960X, som også kører hos NT. NT planlægger at udfase klippekort i første halvdel 2013, hvorefter rejsekortet forventes at være det mest udbredte rabatproduktet i Nordjylland. NT tilbyder Midttrafik, at stille udstyr til rådighed, betale uddannelse til chauffører og andet personale, samt for en periode at dække alle løbende driftsudgifter forbundet med rejsekortet. Midttrafik har forståelse for NT's ønske, og vil sammen med NT snarest få udarbejdet et oplæg til en aftale. Den vil blive forelagt Region Midtjylland og Bestyrelsen.

I efteråret 2011 sendte Midttrafik en ansøgning til Indenrigsministeriet om en forhåndsgodkendelse i forhold til at optage et lån der svarer til 100 % af Midttrafik samlede investeringsomkostninger ved tilslutning til rejsekortsamarbejdet. De øvrige trafikselskaber i samarbejdet har tidligere fået dispensation med en låneramme på 75 %. 24. februar 2012 fik Midttrafik svar fra Indenrigsministeriet, hvor de godkendte en låneramme på 75 %. Dette er også forudsat i Midttrafik business case. Afgørelsen betyder, at bestillerne kan forvente en kontantfinansiering svarende til 25 % af investeringsudgifterne fordelt over 2-4 år ved fuld tilslutning til rejsekortsamarbejdet.

6. juni 2012 er der planlagt åbning for kunders brug af rejsekortet på stationer i hele landet, inkl. i Midtjylland. For strækninger med sporarbejde, vil rejsekortet blive taget i brug når det er færdigt. For kunder som benytter rejsekort til togrejser i Midtjylland, vil det kun gælde mellem stationerne. Ved omstigning til bus skal kunderne købe en ny billet.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik følger de fælles anbefalinger fra kommunerne og Region Midtjylland, som det fremgår af sagsfremstillingen.
- at** Midttrafik forventer endelig afgørelse første kvartal 2013.
- at** ved fuld tilslutning til rejsekortet kompenseres Horsens Kommune og Region Midtjylland for foretagne indbetalinger siden 2007 til rejsekortet.

Bilag

- Oversigt og kopi af høringssvar
- beslutning om kommunernes og regionens fælles holdning til Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet

1-7-2-12

2. Udpegning af Midttrafiks medlem af bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S

Resumé

Administrationen orienterer om lovforslaget om Aarhus Letbane, som bl.a. indebærer, at Bestyrelsen for Midttrafik skal udpege et medlem til bestyrelsen for Aarhus Letbane I/S.

Sagsfremstilling

Forslag til lov om Aarhus Letbane blev fremsat i Folketinget 25. januar 2012. Ifølge Folketingets tidsplan er der 2. behandling af lovforslaget 27. marts 2012 og 3. behandling 10. april 2012.

Vedtagelse af lovforslaget, etablering af Aarhus Letbane I/S og udpegning af selskabets bestyrelse og dennes konstituering i april er afgørende for muligheden for at overholde en tidsplan for fuld idriftsættelse af letbanen i 2016, idet selskabets bestyrelse skal træffe den endelige beslutning vedr. udsendelse af prækvalifikation af bydende på transportpakken.

Lovens § 5, 6 og 7 indeholder bestemmelser om bestyrelsen og dens virke:

§ 5. Aarhus Letbane I/S ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer.

Stk. 2. Aarhus Kommune udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer, transportministeren, Region Midtjylland og trafikelskabet i Region Midtjylland udpeger hvert 1 bestyrelsesmedlem. Aarhus Kommune, transportministeren, Region Midtjylland og trafikelskabet i Region Midtjylland kan udpege suppleanter for deres bestyrelsesmedlemmer.

Stk. 3. Aarhus Kommune udpeger formanden for bestyrelsen og Region Midtjylland udpeger næstformanden.

Stk. 4. Formanden og næstformanden for bestyrelsen må ikke udføre hverv for selskabet, der ikke er en del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformand. Formanden og næstformanden for bestyrelsen kan dog, hvor der er særligt behov herfor udføre opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre af og for bestyrelsen.

Stk. 5. Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, som har udpeget den pågældende.

§ 6. Selskabslovens kapitel 1-3, 6-7, 9 og 20, finder med de tilpasninger, der følger af denne lov, anvendelse for Aarhus Letbane I/S.

Om denne bestemmelse hedder det i bemærkninger til § 6:

Bestemmelsen indebærer bl.a., at oplysninger vedrørende Aarhus Letbane I/S' forhold skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen og være offentligt tilgængelige i samme omfang, som normalt er gældende for statslige aktieselskaber, jf. reglerne i selskabslovens kap. 20 om særlige offentliggørelsespligter m.v.

Bestyrelsen vil være ansvarlig for Aarhus Letbane I/S' virksomhed og organisation over for Aarhus Kommune, Region Midtjylland og transportministeren, og kan ifalde ansvar efter dansk rets almindelige regler. Bestyrelsen varetager virksomhedens overordnede ledelse, og vil skulle ansætte en kvalificeret direktion og fastlægge direktionens ansættelsesforhold.

Desuden skal bestyrelsen føre tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål, som er af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Aarhus Letbane I/S' arbejde er inden for de retningslinjer, som er fastlagt i vedtægten, jf. forslaget § 7.

§ 7. Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland fastsætter i fællesskab en vedtægt for Aarhus Letbane I/S.

Stk. 2. Aarhus Letbane I/S skal på begæring uden unødigt ophold stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for Aarhus Kommune, transportministeren og Region Midtjylland.

Der er endnu ikke udarbejdet forslag til selskabets vedtægter. Transportministeriet udarbejder et udkast.

Midttrafik er ikke medejer af Aarhus Letbane I/S, men tildeles som det fremgår en plads i bestyrelsen.

I bemærkningerne til § 5 hedder det:

"Midttrafik tildeles en plads i bestyrelsen, selvom trafikselskabet ikke er medejer af Aarhus Letbane I/S. Midttrafik har i projekteringsarbejdet med letbanen haft en central rolle og har i kraft heraf stor viden om projektet. Midttrafiks medlem i bestyrelsen skal sikre, at Aarhus Letbane I/S i den præcise udformning af letbanen tager hensyn til sammenhængen til den øvrige offentlige servicetrafik i nærområdet."

Der vil i projektet skulle træffes en række beslutninger, der har betydning til sammenhængen til øvrig offentlig servicetrafik i området bl.a. følgende:

- Det forventes, at der indgås aftale med Region Midtjylland og Aarhus Kommune om at Midttrafik forestår udbud af operatørkontrakten. Det er derfor meget vigtigt, at der er en effektiv håndtering af snitflader til Aarhus Letbane I/S af betydning for Midttrafiks senere udbud af trafikdriften.
- Skifteforhold til bustrafik, hvor det er vigtigt at få en sammenhæng til øvrig ruteplanlægning.
- Billetteringsudstyr og dennes sammenhæng med Midttrafiks øvrige planer.
- Realtidsinformation og dennes sammenhæng til Midttrafiks øvrige planer

Parterne (stat, kommune og region) har aftalt, at der skal være en administrativ/professionel bestyrelse.

Der vil i Aarhus Letbane I/S skulle træffes beslutninger, der får betydning for Midttrafiks fremtidige virksomhed. Fra de øvrige parter i anlægsselskabet vil det være forventningen, at Midttrafik lader sig repræsentere, så der effektivt kan træffes beslutninger på selskabets bestyrelsesmøder, og at der sker en sikker og effektiv håndtering og koordinering af snitfladerne mellem Aarhus Letbane I/S og Midttrafik.

Ovennævnte taler for, at Midttrafik lader sig repræsentere ved Midttrafiks direktør.

Aarhus Letbane I/S' opgave er i loven entydigt alene anlæg af letbanens etape 1, herunder Odderbanens og Grenaabanens integration i letbanen. Udbygning af letbanen med yderligere etaper må derfor håndteres parallelt.

Det er derfor besluttet, at Letbanesamarbejdet og Letbanesekretariatets arbejde omkring udbygning af letbanen fortsætter. Placeringen af Aarhus Letbane I/S og Letbanesekretariatet med adresse hos Midttrafik giver mulighed for vidensdeling og deling af ressourcer.

Midttrafiks direktør er formand for Letbanesamarbejdets styregruppe, og vil såfremt direktøren også udpeges til bestyrelsesposten i Aarhus Letbane I/S kunne medvirke til at sikre sammenhængen mellem etape 1 og arbejdet med udbygningsetaper.

Bestyrelsesformanden for Midttrafik indstiller,

at Bestyrelsen udpeger Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen som Midttrafiks bestyrelsesmedlem i Aarhus Letbane I/S.

1-30-78-3-1-09

3. Resultater af forsøget med innovative busser

Resumé

Midttrafik har gennemført projektet Innovative busser (iBus) efter midler tildelt fra passagerpuljen ved Trafikstyrelsen. Projektet er nu afsluttet, og forsøgets forskellige tiltag skal nu enten videreføres, udvikles eller afsluttes.

Forsøget har omfattet indretning af gratis internet, arbejdsborde, individuelle klapborde, individuelle skærme, pladsbestilling og stillezoner i busserne.

Der fremsættes forslag om hvilke tiltag, administrationen vil anbefale bestillerne at tilbyde fremover.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Trafikstyrelsens passagerpulje har Midttrafik modtaget puljemidler til forsøg med indretning af busser, så busserne kan blive et bedre alternativ til bilen. Forsøget startede i foråret 2011 og afsluttedes februar 2012.

Der er gennemført forsøg med 6 forskellige tiltag i busser på 5 forskellige ruter fordelt i hele Midttrafiks område. Forsøget har omfattet indretning af gratis internet, arbejdsborde, individuelle klapborde, individuelle skærme, pladsbestilling og stillezoner.

Der er gennemført en kundeundersøgelse i uge 46 – 48 2011. Resultatet er positivt og viser bl.a.

- 56 % af kunderne giver udtryk for at iBus gør dem til mere tilfredse kunder.
- 6 % af kunderne tager nu bussen fremfor bilen efter iBus.
- 16 % af kunderne tager oftere bussen efter iBus.
- Projektet har givet 68 % af kunderne et mere positivt syn på kollektiv trafik.

Derudover er der gennemført en kundetælling på ruterne i uge 5 2012. Set i forhold til tælling uge 40 i 2009 og uge 14 i 2011, viser tællingen en stigning i antallet af kunder på de ruter, der er omfattet af forsøget.

./. Notatet "Resultat og fremtid for innovative busser" vedlægges. En rapport med de samlede resultater af kundeundersøgelserne ligger som baggrundsbilag på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder.

Administration anbefaler, at

- De installerede internet forbindelser bibeholdes.
- Regionen anbefales at udskifte nuværende konferenceborde i X-busser med forsøgskonferencebordene.
- Midttrafik kræver disse borde i kommende udbud af busser med X-bus koncept.

- Nuværende klapborde beholdes, men der installeres ikke flere.
- Infoskærmene udtages af flybusserne og sættes ind i nogle andre busser; skærmene i rute 953X busserne forsøges indbygget i stoleryggen.
- Midttrafik udvikler indholdet i infoskærmene, ud fra forslag afgivet i kundeundersøgelsen.
- Pladsbestillingsfunktionen fjernes, fordi den stort set ikke er blevet brugt.
- Midttrafik udarbejder principper for, hvornår bestillerne anbefales at tilbyde internet, strømudtag, konferenceborde, infoskærme og stillezoner i busserne i eksisterende og fremtidige kontrakter baseret på de enkelte ruters kundegruppe osv. Det vil fremover indgå i Midttrafiks rådgivning af bestillerne ved udbud.

Bestyrelsen besluttede på sit møde 27. januar 2012, at Midttrafik i forlængelse af workshopen om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder skal gennemføre et projekt om en "lektiebus" baseret på erfaringerne fra iBus. Midttrafik vil kontakte nogle kommuner og ungdomsuddannelser for at finde et egnet sted at gennemføre projektet.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik udarbejder faktabaseret rådgivningsmateriale baseret på erfaringer fra iBus, så det indgår i den fremtidige rådgivning af bestillerne især i forbindelse med udbud, så internet, arbejdsborde og stillezoner kan installeres i nye busser.
- at** nuværende tilbud om gratis internet, arbejdsborde, stillezoner, klapborde og infoskærme opretholdes.
- at** muligheden for pladsbestilling ophører.

Bilag

- Resultat og fremtid for innovative busser

1-34-70-2-08

4. Evaluering af bonusordninger til bedre miljø

Resumé

Midttrafik indførte incitament for at begrænse brændstofforbrug og forurening fra busserne i flere kontrakter for bybuskørsel i 2010 og 2011.

Formålet er, at tilskynde busselskaberne til miljøvenlig adfærd og dermed reducere klima- og miljøpåvirkninger fra den kollektive trafik, samt forbedre den kollektive trafiks omdømme.

I køreplanåret 2010-2011 er der med indførelsen af bonusordningerne blevet sparet knap 600 tons CO₂ fra bybusserne i Herning, Randers, og Skive (svarende til ca. 13-18 %). Bonusordningen for busser med højere euronorm medvirkede til indsættelsen af 26 nye busser, som har medført en reduktion af udslippet af kvælstof og kulbrinte på ca. 20 %.

Administrationen fremlægger erfaringerne med de nuværende bonusordninger, og foreslår indførelse af andre miljøfremmende bonusordninger i fremtidige kontrakter.

Sagsfremstilling

Midttrafiks strategiplan 2009-2011 peger på indførelse af incitament til bedre miljø i kontrakterne for buskørsel, for at reducere udledningerne af CO₂ og luftforurenende stoffer fra den kollektive trafik. Derfor indgår incitament til mindre brændstofforbrug og/eller indsættelse af mere miljøvenlige busser i Midttrafiks kontrakter for bybuskørsel siden 2010.

Bonus for sparet brændstof

Bonusmodellen blev indført for første gang i 2010 i kontrakterne for bybuskørsel i Randers, Herning og Skive, og derefter i 2011 i bybuskontrakterne i Horsens og Skanderborg. Princippet er, at busselskaberne får ekstra betaling for hver liter brændstof, som de sparer i forhold til en på forhånd fastsat norm for forbrug pr. køreplantime.

Bonusmodellen giver fleksibilitet til busselskaberne, som selv kan vælge om de vil opnå bonusbetaling ved at uddanne sine chauffører i miljøvenlig kørsel, indsætte energieffektive busser, supplere kørslen med mindre busser eller lignende.

- ./.
- Det vurderes at bonusordningen har virket efter hensigten og busselskaberne er blevet motiverede til at sætte fokus på minimering af brændstofforbruget, da det samlede CO₂ udslip fra buskørslen i de tre byer er blevet reduceret med ca. 13-18 % i løbet af det første køreplanår. Notat med evaluering af bonusordninger til bedre miljø vedlægges.

Bonusordningen har bidraget med at nedbringe udslippet af CO₂, samt skabt positiv incitament blandt Midttrafiks leverandører og positiv omtale. Derfor anbefaler administrationen, at fortsætte arbejdet med bonusordningen for at sikre mindre brændstofforbrug i relevante kontrakter for buskørsel.

Bonus for busser med mindre forurening

Modellen er indført i kontrakterne i Randers, Herning og Skive. Hensigten er at tilskynde busselskaberne til at indsætte busser med en lavere udledning af sundhedsskadelige stoffer, som fx partikler, kvælstof og kulbrinte. I dette tilfælde gives en månedlig bonus for hver bus, som opfylder EURO 5 eller højere. På grund af det kontraktlige incitament blev der indsat nye busser, som udledte ca. 20 % mindre kvælstof og kulbrinte, end hvis de blot opfyldte minimumskravene.

I forbindelse med vedtagelsen af Midttrafiks miljøstrategi er EURO 5 blevet krav til bybusser i byer med over 30.000 indbyggere. En bonus for EURO 5 er derfor overflødig for bybusser i de større byer og er af denne grund ikke indført i kontrakterne i Horsens og Skanderborg.

Den 1. januar 2014 træder den nyeste euronorm (EURO 6) i kraft, som har betydelige miljøfordele i forhold til EURO 5. Bl.a. bliver den sundhedsfarlig partikeludledning halveret både for de store og de ultrafine partikler, og udledningen af kvælstof og kulbrinte, som fremkalder lungesygdomme og er drivhusgasser, reduceres hhv. 4 og 2 gange. Til gengæld bliver busserne ca. 100.000-200.000 kr. dyrere pr. stk.

Administrationen anbefaler anvendelse af bonusordning for busser, der opfylder EURO 6 i kontrakter for bybuskørsel, som skal gælde indtil en højere euronorm indføres. Midttrafik udbyder bybuskørsel i 2014 i Holstebro og Silkeborg.

Administrationens anbefalinger til nye bonusordninger

Det er administrationens opfattelse, at bonusordninger brugt på den rigtige måde er et godt værktøj til at stimulere den ønskede adfærd hos busselskaberne. Samtidig vurderes det også, at den generelle signalværdi i forhold til offentligheden er høj, da miljøvenlige busser er med til at forbedre den kollektive trafiks omdømme.

Både hybridbusser og kørsel med biodiesel er forholdsvist velafprøvede alternativer til almindelig kørsel med dieselbusser og understøtter Midttrafiks målsætning på miljøområdet.

Bonus for hybridbusser er relevant at indføre i kontrakter for bybuskørsel, når bestilleren gerne vil yde en merbetaling for et vist antal hybridbusser i busparken, men ikke stille et krav til alle busserne i kontrakten.

Et incitament til anvendelse af biodiesel muliggør, at forskellige busselskaber selv beslutter hvorvidt de skal anvende biodiesel i kørslen, uden at være tvunget til det. Biodiesel kan, med små tilpasninger, anvendes i de nuværende busser, og er derfor blandt de mest oplagte muligheder for reduktion af CO₂ udslippet fra den kollektive transport. Et krav til anvendelse af biodiesel vil dog afholde nogle busselskaber fra at byde, da det ikke er alle vognmænd, der kan opsætte ny brændstoftank ved deres garage. En bonusordning for biodiesel vil motivere busselskaberne, som gerne vil og kan køre med alternativt brændstof, og samtidig give dem fleksibilitet til at anvende den mest passende biodieseliblandingsprocent til deres set-up.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik arbejder videre med bonusmodellen for brændstofbesparelser i kommende relevante udbud.
- at** Midttrafik indfører bonus for busser, der opfylder EURO 6, i kommende relevante udbud for buskørsel, hvis bestilleren ønsker det.
- at** Midttrafik indfører bonusmodel for hybridbusser i kommende relevante udbud for bybuskørsel, hvis bestilleren ønsker det.
- at** Midttrafik indfører bonusmodel for anvendelse af højere iblandinger af biodiesel i kommende relevante udbud, hvis bestilleren ønsker det.

Bilag

- evaluering af bonusordninger til bedre miljø

1-25-1-11

5. Særlig priskampagne til pendlere mellem Randers og Aarhus

Resumé

I månederne august-oktober 2012 foreslås iværksat et tilbud med billige periodekort til pendlere i bus mellem Randers og Aarhus.

Fra køreplansskiftet i juni 2012 forbedres buskørslen mellem Aarhus og Randers med flere afgang og flere busser. Administrationen har efter aftale med Region Midtjylland planlagt en forbedring af buskørslen. Med baggrund heri foreslås iværksat en kampagne med tilbud om billige periodekort til voksne.

Sagsfremstilling

Fra køreplansskiftet sommeren 2012 styrkes rute 918X. Det sker primært ved at ændre de nuværende "lynbusser" på rute 118 til X-busser. Samtidig får køreplanen en bedre frekvens og flere ture i myldretiden. Ruteføringen i Randers ændres, og kundernes muligheder for at benytte X-bus til/fra det nordlige Randers uden busskifte øges. Den nye køreplan forbedrer desuden betjeningen af Skejby-området. Det ventes, at især kunder, som bor i Randers og arbejder i det nordlige Aarhus, vil have glæde af ændringerne.

Administrationen foreslår, at bedre busbetjening følges op af et kampagnetilbud med et særligt buskort og en betydelig rabat i forhold til nuværende pris. I en introduktionsperiode tilbydes et periodekort til "kampagnepris". Kortene foreslås solgt i perioden august til oktober 2012. Da de har en gyldighed på op til 30 dage, vil de kunne bruges til udgangen af november 2012.

Kampagnen skal være målrettet mod pendlere begge veje mellem Aarhus og Randers. Det særlige tilbud skal kun gælde for rejser på 7 og 8 takstzoner. Fra Randers til Aarhus er der 8 takstzoner og til arbejdspladserne i Aarhus nord er der 7 zoner.

Forslag til priser ved kampagnetilbud for busrejser Aarhus-Randers:

	Priser 2012	Kampagnepris	Rabat
Periodekort 30 dage - 8 zoner - voksne	1.055	750	29 %
Periodekort 30 dage - 7 zoner - voksne	945	750	21 %

Kampagnetilbud vil ikke være målrettet mod de mange studerende, der rejser på strækningen mellem Aarhus og Randers. Unge på videregående uddannelser eller ungdomsuddannelser, kan købe periodekort med rabat. SU-Styrelsen kompenserer Midttrafik for den ydede rabat. Egenbetalingen for et uddannelseskort er 562 kr. pr. måned. Kampagnetilbuddet er derfor ikke relevant for uddannelsessøgende.

Administrationen estimerer et indtægtstab på ca. 0,2 mio. kr. ved kampagnetilbuddet. Det vil dog variere afhængigt af antal af kunder, der benytter ordningen og det antal kunder, der kan fastholdes efter ordningens udløb.

Administrationen foreslår, at kampagnetilbuddet kun skal være gældende til busrejser. I Midttrafiks takstsamarbejde med DSB er der frit valg af befordringsmiddel med bus og tog med et periodekort mellem Randers og Aarhus. Ifølge aftalen om takstsamarbejde med DSB, kan Midttrafik tilbyde rabatpriser til tidsbegrænsede kampagner med bus.

Salget af de særlige periodekort vil ske via Midttrafiks hjemmeside, på Busterminalen i Randers samt på Midttrafiks Kundecenter i Aarhus. Der vil ikke være mulighed for salg af disse kort fra busserne.

Administrationen ønsker en simpel salgsdistribution af ordningen og vil minimere omkostningerne til salgsudstyr ved ikke at omprogrammere billetteringsudstyret i busserne.

Priskampagnen skal ledsages af en målrettet markedsføring og information for at forøge kendskabet til de forbedrede transportmuligheder.

Den forbedrede buskørsel er godkendt i Region Midtjyllands Forretningsudvalg. Der træffes endelig beslutning om udvidet buskørsel på et møde i Regionsrådet 21. marts 2012. I beslutningen om at gennemføre en særlig priskampagne mellem Aarhus og Randers, må der således tages forbehold for Regionsrådets godkendelse.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik sælger billige periodekort til voksne mellem Aarhus og Randers i perioden august-oktober 2012.
- at** de foreslåede priser godkendes.

1-30-75-1-216-2-12

6. Nyt bybusnet i Holstebro

Resumé

Midttrafik og Holstebro Kommune planlægger et projekt med at ændre bybusbetjeningen i Holstebro.

I den forbindelse foreslås det at styrke dialogen bl.a. med lokale grundejerforeninger, beboerforeninger og uddannelsessøgende gennem afholdelse af 6 borgermøder med disse særligt interesserede grupper. Baggrunden er bl.a. erfaringerne fra Midttrafiks workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, hvor Midttrafik blev opfordret til at styrke dialogen med disse grupper.

Det foreslås derfor, at der i forbindelse med arbejdet med bybusplanlægningen i Holstebro indgås aftale med en proceskonsulent, der kan hjælpe med afvikling af disse møder.

Sagsfremstilling

Bybusnettet i Holstebro har gennem de sidste år gennemgået mindre ændringer som følge af kundeforhold, nye boligområder, besparelseskrafter m.m. Til køreplansskiftet 2013 arbejder Midttrafik og Holstebro Kommune på et oplæg om at modernisere bybusbetjeningen i Holstebro, som tilgodeser den nuværende og fremtidige byudvikling i kommunen.

For at sikre et god dialog med nuværende og kommende brugere foreslås det, at der afholdes en række dialogmøder med deltagelse af grundejerforeninger, beboerforeninger, ældreråd, uddannelsessøgende m.m. Ud fra dette vil der blive skabt et samlet overblik over ønsker til det kommende bybusnet i Holstebro.

Det foreslås, at der indhentes procesmæssig hjælp til løsning af denne opgave. Midttrafik og Holstebro Kommune har indhentet et tilbud til løsning af opgaven som lyder på ca. 0,1 mio. kr. som betales af Holstebro Kommune og Midttrafik.

På dialogmøderne vil deltagerne bl.a. få mulighed for at "lege" køreplanlægger, hvor de på kort får lejlighed til at tegne de optimale ruter, placere stoppesteder m.m.

Ud over at give et godt grundlag for de fremtidige køreplaner i Holstebro, vil projektet også medføre læring i form af metoder til sikring af bedre borgerinddragelse i køreplanlægningen. En god borgerinddragelse er en væsentlig forudsætning for et godt slutprodukt, og de nuværende metoder med høringer har deres begrænsninger, da det ofte er borgere med særlige interesser, der lader høre fra sig i disse sammenhænge.

Det er således Midttrafiks forventning, at den anvendte metode, efterfølgende kan finde anvendelse i tilsvarende planlægningsprojekter rundt omkring i regionen.

Det nye bybusnet i Holstebro vil blive udført af den nuværende vognmand på en kontrakt, der udløber i 2014 med mulighed for forlængelse i op til 2 år. Holstebro Kommune

og Midttrafik arbejder sammen med Maabjerg Energy om at undersøge muligheden for, at Holstebro Kommunes bybusser fra 2014 kan køre på biogas produceret lokalt i Holstebro. Det vil i så fald blive det første sted i Danmark, at dette sker. Teknologien er kendt fra udlandet, og bl.a. i Sverige kører der mange busser på biogas. Maabjerg Energy vil stille tankningsfaciliteter m.m. til rådighed, så det bliver nemt for et busselskab at køre med biogasbusser.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik i samarbejde med Holstebro Kommune indgår i en særlig planlægningsproces med tæt inddragelse af grundejerforeninger, beboerforeninger, ældreråd og uddannelsessøgende.

1-30-75-1-23-07

7. Omlægninger af regionalruter som følge af vejarbejde på Kystvejen i Aarhus

Resumé

På mødet 27. januar 2012 blev Bestyrelsen orienteret om overvejelser om ændringer af regionalruterne forløb, som følge af det store vejarbejde på Kystvejen i Aarhus til efteråret. Bestyrelsen ønskede en bedre løsning end den foreslåede.

Efterfølgende har Midttrafik afholdt flere møder med Aarhus Kommune og der er lavet flere prøvekørsler for at finde frem til det mest hensigtsmæssige ruteforløb. Aarhus Kommune og Midttrafik er kommet frem til en løsning, som administrationen finder, er den mest hensigtsmæssige.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune gennemfører til efteråret og 2 år frem et omfattende vejarbejde på Kystvejen i Aarhus. Vejarbejdet må antages at medføre så store gêner for trafikken på Kystvejen, at det vil være u hensigtsmæssigt at køre bus på strækningen. Tidsforbruget vil blive meget stort, stoppestedforhold meget dårlige og risiko for kødannelser og store forsinkelser vil være betydelig.

Midttrafik og Aarhus Kommune er nu enige om en løsning, der giver mindst mulig gene for kunderne og færrest mulige udgifter for Region Midtjylland.

Løsningen indebærer, at regionalruter mod Djursland vil få endestation ved Nørreport ved Arkitektskolen. Dette medfører, at disse ruter fortsat vil have de samme korrespondancer på Djursland som tilfældet er i dag. 2 nuværende stoppesteder betjenes ikke, nemlig Skolebakken og Rutebilstationen. Gangafstanden fra Nørreport til Skolebakken er rimelig, mens der skal sikres god information til de kunder, der er vant til at stå på bussen på Rutebilstationen. Det gælder især kunder til Djursland, der ankommer med tog til Aarhus eller med andre regional- eller X-busser. Der er indgået aftale med Arkitektskolen om brug af toiletfaciliteter til chauffører. Ture, der har længere ophold, vil fortsætte til Rutebilstationen.

Køretidsmålingerne har vist, at ruteforløbet via Thorvaldsensgade og Viborgvej er det hurtigste. Det må samtidig antages, at dette ruteforløb bliver mindst berørt af ændrede trafikmængder som følge af vejarbejdet på Kystvejen. Derfor foreslås det, at de fleste andre regional og X-busruter kører den vej, for at begrænse merudgifter og sikre bedst mulig overholdelse af køreplanen.

Ruteforløbet har dog den ulempe, at Nørreport og Kommunehospitalet ikke betjenes. Som konsekvens af det, foreslås det, at de 2 gennemkørende ruter – rute 100 Odder-Hornslet og rute 200 Skanderborg-Hinnerup - i stedet for kører ad ruteforløbet Vester Alle-Nørre Allé. Dette ruteforløb er langsommere end Thorvaldsensgade-Viborgvej, men sikrer mulighed for betjening af Nørreport og Kommunehospitalet. Samtidig må det an-

tages, at trafikken på især Nørre Allé vil stige, når vejarbejdet på Kystvejen går i gang. Aarhus Kommune har tilkendegivet, at man vil gøre, hvad der er praktisk muligt for at forbedre fremkommeligheden for busserne i Nørre Allé. Dette vil ske via optimering af lyssignaler, standsningsforbud for privatbiler og nedlæggelse af nogle stoppesteder for bybusserne. Samtidig har man oplyst, at man er indstillet på at genoverveje muligheder for at lade rute 100 køre gennem Busgaden, hvis det viser sig, at løsningen via Nørre Allé ikke fungerer.

Køretidsmålingerne har generelt vist, at Busgaden er den langsomste af de alternative løsninger, men må til gengæld antages at blive det ruteforløb, der bliver mindst berørt af den flytning af den generelle trafik, der vil blive konsekvensen af vejarbejdet på Kystvejen.

./. Kort over Aarhus Centrum med busgadeforløbet vedlægges.

Midttrafik har på baggrund af dette løsningsforslag og de nye køretidsmålinger revurderet de økonomiske konsekvenser for Region Midtjylland. Det anslås nu, at merudgifter bliver ca. 2 mio. kr. årligt, og ikke 5-7 mio. kr. som var de første vurderinger.

Direktøren indstiller,

- at** regionalruter til Djursland får endestation ved Nørreport.
- at** rute 100 og 200 kører via Vester Allé–Nørre Allé.
- at** øvrige regional- og X-busser mod Randers kører via Thorvaldsensgade–Viborgvej.

Bilag

- Kort over Aarhus Centrum med busgadeforløbet

1-30-75-1-11

8. Evaluering af forsøg med buskørsel på en række ferie- og fridage

Resumé

Bestyrelsen besluttede i december 2010, at buskørslen på en række ferie- og fridage (semifridage) skulle gennemføres efter lørdagskøreplanen. Beslutningen omfattede hverdagene mellem jul og nytår samt fredag efter Kr. Himmelfartsdag. Bestyrelsen besluttede ligeledes, at kørslen skulle gennemføres som forsøg i køreplanperioden 2011 – 2012 med en efterfølgende evaluering om, hvorvidt kørslen har givet anledning til problemer for kunderne.

Administrationen fremlægger forslag til fremtidig håndtering af kørslen på semifridage.

Sagsfremstilling

Forslaget om at ændre kørslen på en række dage fra almindelig hverdagskørsel til lørdagskørsel blev fremsat på baggrund af mange bestillers ønske om at finde besparelser indenfor den kollektive trafik. De konkrete dage, som omfatter hverdagene mellem jul og nytår samt fredag efter Kr. Himmelfartsdag, er dage, hvor en lang række medarbejdere holder fri eller ferie, og hvor skoler og uddannelsessteder holder lukket. Bestyrelsen besluttede i december 2010, at kørslen generelt skulle gennemføres efter lørdagskøreplanen, men samtidig kunne kommuner og region anmode om, at kørslen blev gennemført anderledes, hvis det blev vurderet, at lørdagskøreplanen ville give væsentlige transportmæssige udfordringer. Efterfølgende benyttede Region Midtjylland sig af denne mulighed ved at anmode om, at enkelte ruter uden weekendkørsel blev gennemført efter hverdagskøreplanen. Tilsvarende anmodede enkelte kommuner om, at kørsel på lokalruter og bybusser blev gennemført efter hverdagskøreplanen.

Med baggrund i den gennemførte kørsel i dagene mellem jul og nytår 2011 (27. til 30. december) fremlægger administrationen en vurdering af kørslen i forhold til kunder og busselskaberne oplevelser og tilbagemeldinger.

I dagene mellem jul og nytår modtog Midttrafik væsentlig flere kundehenvendelser end normalt. Særligt telefoniske henvendelser og særligt hos Midttrafiks Kundecenter, som oplevede op til 200 % flere opkald end tilsvarende dage året før. I særlig grad har busselskaber modtaget rigtig mange henvendelser fra kunder.

Som en del af den samlede evaluering har Midttrafik bedt busselskaberne om en tilbagemelding på deres oplevelser i forhold til semifridagskørslen. Midttrafik har modtaget tilbagemeldinger fra 14 busselskaber. Generelt har busselskaberne modtaget mange klager fra kunder - både telefonisk, mail og via chaufførerne.

Et gennemgående træk ved kundehenvendelserne har været, at kunderne ikke har været opmærksomme på den anderledes kørsel i hverdagene mellem jul og nytår. Kunderne efterspørger langt bedre information. Kommunikativt har Midttrafik annonceret om

kørslen i køreplanen, på hængeskilte og via pressen. Men det har vist sig at være en særlig udfordring at kommunikere om den specielle kørsel. Mange kunder har ikke været opmærksomme på informationen i køreplanen eller set hængeskiltene. Udover den informationsmæssige indsats har der været utilfredshed blandt kunder, som ikke har kunnet komme rettidigt på arbejde, da lørdagskøreplanen typisk har de tidligste afgange mellem kl. 8.00 og 9.00.

Generelt har busselskaberne givet udtryk for, at der er grundlag for at lave indskrænkninger i kørslen på semifridage, da passagergrundlaget ikke er så stort, som på en almindelig hverdag. Men de gør samtidig opmærksom på, at indskrænkningen i kørslen burde udformes, så det er muligt for pendlere at komme på arbejde de pågældende dage.

Med udgangspunkt i de erfaringer, som Midttrafik har draget på baggrund af kørslen mellem jul og nytår 2011, anbefaler administrationen kørselsprincippet ændres.

Administrationen anbefaler, at et allerede eksisterende kørselsprincip omkring skoledagskørsel/ikke-skoledagskørsel anvendes og udbredes til at gælde flere ruter/ture end det er tilfældet med nuværende køreplaner. Konkret vil det betyde, at en eller flere ture på både regional- og lokalruter indskrænkes til kun at køre skoledage og altså ikke, når de enkelte skoler holder lukket fx dagen efter Kr. Himmelfartsdag. I udgangspunktet vil indskrænkningerne i bybussystemer finde sted i skolernes sommerferie samt dagene mellem jul og nytår, men der kan vælges at følge det generelle princip omkring skoledagskørsel/ikke-skoledagskørsel.

Med den nye løsning vil de væsentlige problemstillinger i forhold til kommunikation og behovet hos pendlere imødekommes. Ved at indskrænke enkelte ture i skolernes ferie vil Midttrafik igennem planlægningen kunne sikre sig, at pendlere forsat kan komme til og fra arbejde. Der vil ligeledes kunne sikres en større koordination på tværs af regionsgrænserne til ruter i Sydtrafik og NT, da der vil køres på ens dagtype. Samtidig vil kørslen nemt kunne kommunikeres til kunderne, da kørslen udføres som hverdage, hvor kun enkelte ture er indskrænket. De aktuelle ture er tydeligt markeret i køreplanerne med angivelse af datoer for kørsel.

Midttrafik tilsigter en kørselsreduktion, som omfangsmæssigt vil være den samme, som hvis nuværende kørselsprincip på semifridage fortsatte. Ved en gennemsnitsbetragtning vil der typisk være 4 semifridage pr. køreplanår. Det betyder, at der samlet set pr. køreplanår vil ske en reduktion i kørslen svarende til ca. 8.000 køreplantimer i hele Midttrafik. Dette svarer til en samlet årlig besparelse på ca. 3,2 mio. kr. En væsentlig forskel er dog, at kørselsreduktionen ikke rammer de enkelte køreplaner så kraftigt, da reduktionen er spredt ud på flere dage i forhold til nuværende princip om indskrænket kørsel som lørdage på få dage mellem jul og nytår samt fredag efter Kr. Himmelfartsdag.

Det skal bemærkes, at da erfaringerne for kørslen på semifridage er sket i dagene mellem jul og nytår 2011, har det ikke været muligt for Midttrafik at indarbejde det nye forslag i de køreplaner, som har været i offentlig høring i januar 2012. På grund af tidspress har det heller ikke været muligt at gennemføre en egentlig høring blandt Midttrafiks bestillere omkring valg af indskrænkninger af konkrete ture i køreplanerne. Midttrafik har sikret en dialog med de enkelte kommuner og Region Midtjylland omkring det nye princip. Skulle indskrænkningerne i kørslen betyde, at væsentlige kørselsbehov i de enkelte

kommuner og regionen ikke dækkes tilfredsstillende, så vil Midttrafik efterfølgende gå i dialog omkring en løsning.

Det skal samtidig indstilles, at der sikres bedst mulig koordination på tværs af regionsgrænserne på dagene 24. og 31. december samt grundlovsdag 5. juni. Det betyder, at det indstilles, at:

- 24. december køres som søndag
- 31. december og 5. juni køres som lørdag.

Direktøren indstiller,

- at** en eller flere ture på både regional- og lokalruter indskrænkes til kun at køre skoledage.
- at** bybussystemerne som udgangspunkt kun indskrænkes i skolernes sommerferie samt dagene mellem jul og nytår.
- at** 24. december køres som søndag.
- at** 31. december og 5. juni køres som lørdag.

1-15-1-75-1-11

9. Godkendelse af vedtægter for foreningen FlexDanmark

Resumé

Midttrafik deltager sammen med Nordjyllands Trafikselskab, Movia, Sydtrafik og Region Midtjylland i samarbejdet FlexDanmark om drift af it-systemer til koordineret kørsel i form af handicapkørsel, patientkørsel, flexkur m.m.

Samarbejdet organiseres fremover som en forening. Bestyrelsen forelægges forslag til reviderede vedtægter.

Sagsfremstilling

Baggrund

FlexDanmark er et samarbejde vedrørende drift af it-systemer samt drift af trafikstyrings- og bestillingscentral til behovsstyret kollektiv trafik. Deltagerne i FlexDanmark er Nordjyllands Trafikselskab, Region Midtjylland, Sydtrafik, Trafikselskabet Movia og Midttrafik. Det er besluttet, at Fynbus skal indtræde fra 1. april 2012.

Der er igangsat en proces med at gøre FlexDanmark til en selvstændig juridisk person. Baggrunden er bl.a. et ønske om, at samarbejdet ikke længere skal være en integreret del af Nordjyllands Trafikselskab. Efter juridisk anbefaling organiseres samarbejdet fremover som en forening med begrænset ansvar (FMBA).

Bestyrelsen bemyndigede på lukket dagsorden 9. december 2012 direktøren for Midttrafik til på vegne af Midttrafik at godkende oprettelse af og deltagelse i FlexDanmark FMBA. De øvrige parter i samarbejdet har ligesom Midttrafik haft forslag til vedtægter og organisering i høring.

- ./.
- På baggrund af høringssvar fra Region Midtjylland er det blevet præciseret i vedtægterne, at medlemmer af foreningen kan framelde sig deltagelse i projekter med et budget over 0,5 mio. kr., hvis det på ingen måde berører medlemmet. Denne præcisering fremgår af vedlagte reviderede vedtægter for FlexDanmark af 8. marts 2012 punkt 8.4. Øvrige dele af vedtægterne er som hidtil.

Organisering

FlexDanmark er organiseret som en forening med begrænset hæftelse (FMBA). Det betyder, at medlemmerne ikke skal hæfte for FlexDanmarks forpligtelser.

Den øverste myndighed i FlexDanmark FMBA vil være generalforsamlingen, hvor alle medlemmerne er repræsenteret. På generalforsamlingen har hvert medlem stemmer svarende til medlemmets procentvise andel af FlexDanmarks samlede omsætning i det senest godkendte budget. Beslutning træffes med simpelt flertal på nær beslutning om godkendelse af budget for det kommende regnskabsår, beslutning om ændring af vedtægterne samt beslutning om opløsning, som kræver enstemmighed. På generalforsamlingen udpeger hvert medlem ét medlem til bestyrelsen. I bestyrelsen træffes beslutninger med simpelt stemmeflertal.

FlexDanmark FMBA skal varetage de driftsopgaver vedrørende flextrafik, som FlexDanmark i dag varetager. FlexDanmark skal således ikke varetage myndighedsopgaver for medlemmerne. Endvidere vil organiseringen af FlexDanmark ikke indebære indskrænkninger i de beføjelser, som efter lovgivningen og medlemmernes vedtægter tilkommer medlemmernes styrelsesorganer. Der vil således ikke være tale om, at medlemmerne overdrager kompetence til selvstændig varetagelse til FlexDanmark. De økonomiske rammer for FlexDanmark fastsættes således i et budget, som skal godkendes ved enstemmighed på generalforsamlingen, hvor alle medlemmerne kan deltage.

Godkendelse

Efter godkendelse af de endelige vedtægter i de enkelte trafiksekskaber, skal vedtægterne sendes til orientering i statsforvaltningerne, idet statsforvaltningerne har haft vedtægterne til forhåndsgodkendelse. Derefter opløses det eksisterende samarbejde og der afholdes stiftende generalforsamling i FlexDanmark FMBA.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik deltager i FlexDanmark FMBA, der dannes med det reviderede forslag til vedtægter.

Bilag

- reviderede vedtægter for FlexDanmark af 8. marts 2012

1-00-3-12

10. Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 27. april 2012

Resumé

Midttrafik afholder møde i Repræsentantskabet 27. april 2012. Bestyrelsen forelægges hermed de emner, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.

Sagsfremstilling

Midttrafik afholder 2 repræsentantskabsmøder om året. Hidtil har det været praksis, at indholdet på møderne overordnet skulle være således, at i foråret afholdes et møde med orientering om regnskabet og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år, og i efteråret afholdes et møde med godkendelse af byrdefordelingen for det kommende budgetår samt drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget.

Administrationen vil foreslå, at emnerne på mødet i Repræsentantskabet 27. maj 2012 bliver:

- formandens beretning for 2011
- status for beslutning om tilslutning til rejsekortet
- opfølgning på Midttrafiks byrdefordelingsmodel (jf. drøftelsen på mødet i Repræsentantskabet 4. november 2011)
- udfordringer for den kollektive trafik og drøftelse af temaer for budgetlægning 2013

Ifølge forretningsordenen for Repræsentantskabet for Midttrafik, skal formanden for Bestyrelsen sørge for indkaldelse til møder i Repræsentantskabet med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Indkaldelse til mødet 27. april 2012 skal derfor foretages senest 30. marts 2012. Administrationen sender en sådan indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender.

Bestyrelsen besluttede i forbindelse med godkendelse af mødekalenderen for 2012, at møder i Repræsentantskabet afholdes kl. 10.00-12.00. På dage med møder i Repræsentantskabet afholdes mødet i Bestyrelsen kl. 9.00-10.00.

Direktøren indstiller,

at de foreslåede emner til dagsordenen for mødet i Repræsentantskabet 27. april 2012 godkendes.

1-22-1-11

11. Orientering om indtægter i busdrift, regnskab 2011

Resumé

Midttrafiks indtægter for busdrift viser, at de samlede indtægter ligger 34,8 mio. kr. over budgettet for 2011. Stigningen svarer til merindtægter på 5,4 %.

Fremgangen skyldes hovedsageligt flere indtægter fra HyperCard og fra kompensation for fritidsrejser på HyperCard. Der er samlede merindtægter på 27,6 mio. kr. fra HyperCard.

Der har også været en mindre fremgang i de almindelige passagerindtægter i forhold til budgettet. På trods af reduktioner i buskørslen samt omfattende kørselsomlægninger i 2011, er det lykkedes at fastholde passagerindtægterne.

Sagsfremstilling

Regnskabet for 2011 viser flere indtægter fra busdrift i Midttrafik end forventet. Merindtægterne skal fordeles til kommuner og region. Det samlede driftsregnskab inkl. udgifter fremlægges på bestyrelsesmødet 27. april 2012 og vil vise, hvor meget de enkelte kommuner og Region Midtjylland skal have tilbageført.

./ Der vedlægges et notat om indtægter i busdrift 2011.

Omsætningen fra kundernes køb af billetter og fra salget af klippekort og periodekort, ligger 0,2 % over de budgetterede indtægter. Udviklingen i billetindtægterne i perioden august – december 2011, viste et fald i forhold til samme periode 2010. Den negative udvikling i indtægterne i disse måneder, i forhold til 2010, kan forklares ved betydelige reduktioner i køreplantimer og de omfattende omlægninger af buskørslen i flere byer fra sommeren 2011. Det spiller også ind, at vejret var mildt i både november og december sammenlignet med 2010.

Budgettet for busdrift blev revideret i marts 2011. Det skete blandt andet på baggrund af ændrede regler fra 1. april 2011 for egenbetaling af buskort til ungdomsuddannelser. På den baggrund blev indtægtsbudgettet nedskrevet. Efterfølgende er det nye HyperCard indført fra 1. august 2011, uden at indtægtsbudgettet er revideret. HyperCard'et er populært blandt unge.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- notat om indtægter i busdrift 2011

1-20-2-11

12. Orientering om håndtering af tjenestemandspensioner

Resumé

Midttrafik har i samarbejde med Aarhus Kommune og Midttrafiks revision justeret i håndteringen af tjenestemandspensionen i forhold til beslutningen taget i Bestyrelsen april 2011.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik vedtog på sit møde 8. april 2011 et oplæg fra administrationen vedrørende håndtering af tjenestemandspensioner i Midttrafiks regi. Efter en nærmere drøftelse med Midttrafiks revision og Aarhus Kommune er der opnået enighed om den konkrete udmøntning af bestyrelsesbeslutningen.

Midttrafik vil benytte Sundheds- og Indenrigsministeriets sats på 20,3 % til årligt at beregne tilvæksten og ikke den årlige aktuarberegning.

Forskellen på aktuarberegningen og de 20,3 % bliver bogført på Midttrafiks egenkapital. Hvis der opstår en større afvigelse mellem de to metoder, forelægges dette for Bestyrelsen.

Midttrafiks bestillere behøver ikke at underskrive et gældsbevis, idet en skriftlig tilkendegivelse vil blive accepteret.

Hensættelsen kan som nu indbetales, hvis bestilleren vælger dette.

De kommuner, som allerede har betalt, vil få tilbudt at få tilbagebetalt differencen.

Samlet bliver hensættelsen 5,1 mio. kr. i stedet for 11,7 mio. kr. for årene 2007-2010.

./. De nærmere forhold omkring håndtering af tjenestemandspension vedlægges som bilag, ligesom notat fra revisionen om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse (som forelagt Bestyrelsen den 8. april 2011) vedlægges.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- håndtering af tjenestemandspension
- notat fra revisionen om finansiering af den stigende pensionsforpligtelse (som forelagt Bestyrelsen den 8. april 2011)

1-00-1-12

13. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

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

Sagsfremstilling

Drift og aktiviteter

Høring om nye køreplaner 1. juli 2012

Midttrafik har i perioden 16. januar-31. januar 2012 gennemført høring af ændringer på ruter til køreplansskiftet 2012. Alle væsentlige ændringer på ruterne har været i høring. Der kan bl.a. nævnes, at der har været høring om et nyt bybusnet i Viborg, større ændringer på lokale ruter i Ringkøbing-Skjern Kommune, større ændringer på X busnettet og besparelser på regionalruter omkring Randers Kommune samt flere ændringer i bybusnettet i Aarhus.

I høringsperioden har Midttrafik modtaget i alt 637 henvendelser fra borgere med bemærkninger til ændringerne i de kommende køreplaner. 283 af henvendelserne vedrører ændringerne til Aarhus bybusser, 282 henvendelser vedrører ændringerne til regionale ruter og X busser, mens de resterende 72 henvendelser vedrører ændringerne til lokale ruter og øvrige bybussystemer .

Midttrafik har behandlet alle høringssvarene og leveret materiale til bestillerne. I materialet har Midttrafik givet et resume af alle indkomne høringssvar, og på baggrund heraf er der opstillet mulige alternativer, såfremt bestillerne skulle ønske at imødekomme henvendelserne. Materialet giver Midttrafiks bestillere mulighed for at foretage den endelige behandling og afgive konkret bestilling på køreplanerne til Midttrafik.

I løbet af marts 2012 forventer Midttrafik at modtage de endelige bestillinger fra kommuner og Region Midtjylland, så de færdige køreplaner kan leveres til busselskaberne senest 30. marts 2012.

Status for pendlerruten Silkeborg-Aarhus N

Midttrafik har sendt afrapportering til Trafikstyrelsen for det første års drift for pendler-ruten fra Silkeborg til Aarhus Nord. Trafikstyrelsens passagerpulje finansierer 75 % af underskuddet det første år.

Afrapporteringen viser følgende ugentlige passagertal i de 4 tællinger, der er gennemført i 2011:

Uge 8: 154 passagerer
Uge 14: 226 passagerer
Uge 34: 332 passagerer
Uge 48: 422 passagerer

Der har således været en udvikling i passagertallet i løbet af 2011, men det lever endnu ikke op til den målsætning der var for ruten med 200 daglige kunder.

Driftsmæssigt har ruten fungeret i hele 2011, og der er kommet mange positive tilkendegivelser fra kunder om tilbuddet. I begyndelsen af 2012 er der iværksat yderligere markedsføringstiltag, hvor nuværende kunder fx har kunnet tage en ven, kollega eller lignende gratis med bussen. Effekten af disse tiltag er endnu ikke kendt.

Trafikstyrelsen støtter også forsøget i 2012 og 2013. I 2012 betaler Trafikstyrelsen 50 % af underskuddet og i 2013 25 % af underskuddet.

Letbanen i Østjylland udgiver sit 9. nyhedsbrev

./.

25. januar 2012 blev vedlagte 9. nyhedsbrev for Letbanesamarbejdet i Østjylland udgivet. I nyhedsbrevet kan man bl.a. læse om lovforslaget til anlæg af første etape af letbanen, interview med formanden for Vej- og Trafikudvalget i Silkeborg Kommune, Frank Borch-Olsen, om letbanens betydning for Silkeborg, informationsmøder om udbudspakkerne samt forberedelse af Parkér og Rejs-anlæg i Lisbjerg.

5. marts 2012 har Letbanen offentliggjort to videoer på sin hjemmeside, som giver et overblik over letbanens etape 1, der forbinder Odderbanen og Grenaa-banen med et 12 kilometer nyt letbanespor igennem Aarhus og til de mulige udbygningsetaper til andre byer i Østjylland.

Oplysningskampagne om dokumentfalsk

Det er dokumentfalsk, hvis en kunde forsøger at ændre i buskort eller billetter. Det gælder også SMS og Print Selv billetter. Dokumentfalsk bliver anmeldt til politiet, når chaufføren eller kontrolløren opdager det. Ifølge Midttrafiks billetkontrol er der desværre stadig flere, som forsøger at snyde med deres buskort.

Midttrafik kører en oplysningskampagne, der handler om dokumentfalsk og om, hvor meget det kan ødelægge, bl.a. for et ungt menneskes fremtidsplaner. En dom for dokumentfalsk medfører bøde- eller fængselsstraf og dermed en plettet straffeattest. Det kan betyde, at borgeren fx ikke kan komme ind på sin ønskeuddannelse eller arbejde i sit ønskejob.

Flytning af opgaver fra Midttrafik til Midttrafik Kundecenter

Direktionen har besluttet at flytte udvalgte opgaver fra Midttrafiks administration i Højbjerg til Midttrafik Kundecenter ved Aarhus Rutebilstation. Konkret drejer det sig om opgaver vedr. hypercard, skolekort, uddannelseskort og buscheck. Flytningen sker medio april 2012.

Midttrafik udsteder hypercard og skolekort samt håndterer buschecks i administrationen i Højbjerg. Siden juli 2011 har Midttrafiks administration udstedt de uddannelseskort, der tidligere blev udstedt på rutebilstationerne, da statens ordninger for uddannelseskort blev ændret. Aktiviteterne omkring de berørte opgaver er præget af store udsving afhængig af perioder med fornyelser, studiestart osv. Dette giver i perioder mange kundeforhøvelser og kortudstedelser, og deraf følgende længere behandlingstider og dårligere kundeservice med fx manglende mulighed for at besvare telefoniske henvendelser i perioder. Midttrafiks administration har åbent hverdage kl. 9.00-15.00 og er placeret ubelejligt for de fleste kunders transportbehov.

For at forbedre service og kundeoplevelse er der behov for at øge Midttrafiks kapacitet og tilgængelighed over for kunderne. Disse serviceforbedringer opnås ved at indgå i et

tæt samarbejde med Midttrafik Kundecenter Aarhus om opgaveløsningen. Kundecentret modtager allerede i dag henvendelser om kort mv. og har åbent alle ugens dage kl. 7.00-22.00. Kundecentrets medarbejdere vil få oplæring og systemadgang, der gør dem i stand til at ekspedere hovedparten af de henvendelser, der i dag håndteres af Midttrafik. Kundecentret har ledig kapacitet i ydertimerne, der vurderes at kunne dække kapacitetsbehovet.

Flytningen indebærer, at de medarbejdere, der har de berørte opgaver som hovedopgave, flytter tjenestested til Midttrafik Kundecenter. De er fortsat ansat i Midttrafik med samme ledelsesmæssige reference som hidtil.

Gratis kørsel i Holstebro og Horsens

Bestyrelsen har 7. oktober 2011 besluttet, at Direktionen bemyndiges til at godkende gratis kørsel inden for visse rammer. Administrationen har modtaget to henvendelser fra kommuner:

- Holstebro Kommune ønsker at have gratis kørsel i bybusser 7. april 2012 i forbindelse med et håndbold stævne.
- Horsens Kommune ønsker i forbindelse med Giro d'Italia gratis bybuskørsel på 4 bussløjfer inden for cykelringen i Horsens by, samt for buskørsel fra opsamlingsparkeringspladser til steder tæt på bycentrum. Gratisbusserne skal køre 7. maj 2012 i tidsrummet kl. 9-16.30. I nævnte tidsrum vil al normal bybuskørsel i Horsens by være indstillet.

Begge sager ligger inden for de rammer, Bestyrelsen har besluttet, og Direktionen har derfor godkendte ønskerne.

Økonomi og rammer

Annullering af udbud af realtidsinformationssystem i Silkeborg

Midttrafik og ARRIVA har som partnere i MIXTUR-projektet modtaget midler fra Trafikstyrelsen til at etablere et realtidsinformationssystem i Silkeborg, bestående af realtid, skærme og internetadgang i busserne og informationsskærme på udvalgte steder i byen.

Midttrafik og ARRIVA udarbejdede i 2011 en kravspecifikation og bad i den forbindelse COWI varetage den udbudsjuridiske opgave i forbindelse med afholdelse af udbud. Dette udbud er nu blevet annulleret 2 gange – første gang i forbindelse med en teknisk fejl i forhold til prækvalifikationen og anden gang på grund af en indholdsmæssig fejl. Midttrafik og ARRIVA har indgået aftale med COWI om at gennemføre udbuddet uden prækvalifikation. COWI har påtaget sig ansvaret for de opståede fejl, og gennemfører det nye udbud uden beregning. Resultatet af udbuddet forventes at foreligge inden sommerferien. Det betyder, at projektet udskydes med 3-6 måneder.

Tildeling af midler fra puljen til energieffektive transportløsninger

Midttrafik er medansøger i tre ansøgninger til Trafikstyrelsens pulje til energieffektive transportløsninger i 2011. Trafikstyrelsen offentliggjorde i starten af februar, at to af projekterne som Midttrafik er projektpartner i, er blevet tildelt midler. Alle projekter, som har fået støtte er dog blevet tildelt færre midler end søgt.

For Midttrafiks vedkommende er projekterne indenfor bæredygtig omlægning af Samsø Kommunes kollektive transport, samt Beredskab for Klimavenlig Transport blevet tildelt

midler. Projektet som skulle finde fleksible transportløsninger for små lokale samfund, har ikke fået støtte.

Omlægning af Samsøs kollektive transport har til formål at introducere klimaneutral offentlig transport på øen. Samsø Energiakademi, Samsø Kommune og Midttrafik er projektpartnere i projektet, som har fået 3 mio. kr. til at udføre en del af rutekørslen i kommunen med eldrevne busser. Oprindeligt søgte projektet støtte på 5,2 mio. kr.

Beredskab for Klimavenlig Transport (BKT) har til formål at udvikle en rådgivningspakke som skal gøre det nemmere at sammenligne og vælge miljøvenlige transportløsninger på baggrund af kvantificerbare datagrundlag. Midttrafik deltager som rådgiver i projektet, som har Teknologisk Institut som primær ansøger. Projektet har fået 700.000 kr. Oprindeligt søgte projektet støtte på 3,988 mio. kr. Det er endnu uklart hvordan projektets rammer skal ændres i forbindelse med det mindre budget.

Midttrafiks bidrag til projekterne er i form af arbejdstid, og udløser ikke meromkostninger for trafikskabet.

Puljen til energieffektive transportløsninger er målrettet alle former for transport og ikke kun kollektiv trafik. Støttede projekter i denne tildelingsrunde indebærer bl.a. forsøg med "mobility management" i Hovedstadsområdet, forsøg med energieffektiv kørsel blandt taxachauffører, forsøg med elbiler og eltaxier, forsøg med delebiler, aerodynamisk optimering af lastbiler, m.fl.

Indenfor den kollektive trafik blev følgende projekter støttet: Movias forsøg med store elbusser (5 mio. kr.), samt "mobility management" projektet "Formel M" (3 mio. kr.); forsøg med gasdrevne køretøjer og bybusser i Fredericia Kommune (5 mio. kr.); og Arrivas forsøg med gasdrevne busser (750.000 kr.).

Fusion af administrationen af handicapkørsel i Midttrafik

Siden dannelsen af Midttrafik har Midttrafik måttet administrere handicapkørsel i 2 forskellige systemer pga. overførte langvarige kontrakter – 1 system til handicapkørsel i Aarhus Kommune og 1 system til handicapkørsel i de øvrige kommuner. Det har medført dobbeltadministration på nogle opgaver. Fra 1. marts 2012 er administrationen fusioneret, så al kørslen udføres i de samme systemer og administreres af de samme medarbejdere.

I forbindelse med fusionen er de harmoniseringer af serviceniveau for kunderne i handicapkørsel, Bestyrelsen godkendte 17. juni 2011, gennemført.

Ændringerne har været størst for kunderne i Aarhus. De har alle fået informationsmateriale.

Midttrafik forbedrer sammen med de øvrige trafikskaber telefonbetjeningen i ydertimerne. Fra 1. april 2012 vil kunderne kunne ringe hele døgnet, hvis en vogn er forsinket eller udeblevet – i dag kan det ske kl. 7.00-23.00.

Midttrafiks udbud af buskørsel på Samsø er blevet afgjort

Arriva Danmark A/S blev 2. marts 2012 tildelt en 5-årig kontrakt på kørsel med dieselbusser. I forbindelse med udbuddet opnåede Samsø Kommune 3 mio.kr. i tilskud fra

Trafikstyrelsen til forsøg på kørsel med energirigtige busser. Tilskuddet var dog ikke tilstrækkeligt til at iværksætte forsøg med indsættelse af el-busser på hele nettet.

Samsø Kommune har efterfølgende fået godkendelse fra Trafikstyrelsen til at benytte tilskudsbeløbet til at indlede forhandlinger med Arriva Danmark med henblik på at introducere el-busser i et mindre omfang end oprindeligt tiltænkt. Disse forhandlinger påbegyndes snarest i samarbejde med Midttrafik.

Udbuddet på Samsø har været udfordret primært på det kommunikationsmæssige. Der er nu etableret procedurer i både Midttrafik og ved Samsø Kommune, der sikrer at relevante parter orienteres og løbende inddrages i projektet. Det er aftalt at Midttrafik orienterer udbuddets kontaktperson ved Samsø Kommune, som herefter sikrer orientering og inddragelse af såvel administration som politikere i Samsø Kommune.

Offentliggørelse af planerne for ny rutebilstation i Aarhus

Aarhus Kommune offentliggjorde 13. marts 2012, at forslaget "Perlekæden" fra planlægningsteamet COBE, Transform, Rambøll, Søren Jensen og ICP skal danne grundlag for en helhedsplan for omdannelsen af arealet omkring den nuværende rutebilstation i Aarhus. Det betyder, at der arbejdes videre med planerne om en rutebilstation i tilknytning til banegården. Midttrafik har deltaget i et informationsmøde, og Midttrafik forventer at blive inddraget i, hvordan man kan sikre, at den nye rutebilstation indrettes, så den imødekommer kundernes behov for god service, gode ventefaciliteter, trygge omgivelser og gode informationsmuligheder. Det vil være med til at sikre flere kunder i den kollektive trafik. Desuden vil Midttrafik kunne være med til at sikre, at også busselskabernes og – chaufførernes interesser varetages, så der bliver gode pladsforhold, oversigtsforhold, venteforhold, velfærdsfaciliteter osv.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- 9. nyhedsbrev for Letbanesamarbejdet i Østjylland

1-00-1-12

14. Eventuelt