



midttrafik

Århus, den 18. januar 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 26. januar 2007 kl. 9.30
i Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. januar 2007	1-00-1-7	Jens Erik Sørensen	jes@midttrafik.dk	87 40 82 02

Initiativer til at realisere Midttrafiks virksomhedsgrundlag.

Der redegøres for nogle af de initiativer, Midttrafik vil tage i 2007 for at realisere bestyrelsens målsætninger.

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

I 2007 laver Midttrafik en **trafikplan**, som peger på de indsatsområder, hvor der er brug for bedre koordinering mellem de forskellige kollektive transportmidler.

Forenkling af takstsystemer og ensartede rejseregler vil gøre det nemmere for kunderne at bruge den kollektive trafik. I 2007 skal der foretages en kraftig harmonisering og forenkling.

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

I 2007 igangsættes en VVM-undersøgelse af letbanen i Østjylland i samarbejde med Transport- og Energiministeriet. Der opbygges snarest en politisk og administrativ samarbejdsorganisation, der sikrer den nødvendige fremdrift.

Det regionale rutenet vurderes nærmere med henblik på at reducere driftsudgifterne netto med 13 mio.kr. i løbet af 3 år, både i form af flere indtægter og færre udgifter.

I 2007 iværksættes følgende initiativer:

- Udbygning af 914X Århus-Viborg
- Ingen begrænsninger for optagelse og afsætning af kunder i Århus og Randers
- Regionale ringruter mellem Skanderborg-Hornslet via ringvejen og betjening af Århus N
- Ny rute Hammel - Foldby - Søften - Århus N - Århus S
- Samlet plan for harmonisering af variabel kørsel
- Sammenkædning af lokalruter i nye store kommuner (Struer, Ikast-Brande)
- Værktøjskasser for telebus/teletaxa

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

- Ved effektive udbud og planlægning arbejdes der hele tiden for, at bestillernes driftsudgifter til kollektiv trafik er så optimale som mulige, og der iværksættes en lang række initiativer, som skal få flere til at bruge den kollektive trafik og dermed øge indtægterne
- I 2007 gennemføres initiativer, der sikrer 10 % reduktion i Midttrafiks budget til fællesaktiviteter og administration (stordriftsfordele)
- I 2007 laves en indtægtsfordelingsmodel, der på troværdig vis fordeler indtægterne mellem kommunerne og regionen.
- Midttrafik laver en økonomi- og aktivitetsopfølgning, som gør det muligt for bestillerne at have indseende hermed

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

I samarbejde med kommunerne og regionen laves der i 2007 en trafikplan, som afspejler bestillernes krav til kollektiv trafik som instrument for en ønsket udvikling.

I Midttrafik opbygges den nødvendige viden om rammebetingelser for kollektiv trafik i Region Midtjylland (f.eks. pendling), som kan bruges til aktiv planlægning og initiativ.

Der udarbejdes en værktøjskasse til brug for projekter, der kan styrke kollektiv trafik i tyndt-befolkede områder, og der iværksættes i 2007 forsøg, som kan give nogle erfaringer.

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

I 2007 udarbejdes forslag til letforståelige og ensartede rejseregler for hele Region Midtjylland.

I 2009 er der ét takstsystem for hele regionen med ensartede priser, rabatformer og regler.

I 2007 træffes beslutning om evt. deltagelse i rejsekort ud fra en velfunderet business-case. Beslutning kan forsinkes, hvis der ikke indhøstes praktiske erfaringer på Sjælland.

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

Midttrafik laver realistiske køreplaner i dialog med busselskaberne.

Gennem ”databusprojektet” har Midttrafik konstant information om bl.a. bussernes rettidighed. Dertil kommer kvalitetskontrol, kundehenvendelser og indberetninger fra samarbejdspartnere.

Der arbejdes for at indføre en rejsegarantiordning, som giver kunderne økonomisk kompensation for forsinkelser, og som giver Midttrafik mulighed for at forbedre kvaliteten af kundernes rejseoplevelser.

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

Der er etableret en ny hjemmeside – www.midttrafik.dk – som giver kunderne adgang til køreplaner, andre rejseoplysninger og driftsforstyrrelser døgnet rundt.

Der indføres et **nyt system til håndtering af driftsforstyrrelser**, som gør det nemmere for kunderne at få overblik.

- Der laves samarbejde med **radioer** for at give kunderne hurtig information – også via sms
- **Rejseplanen** skal være adressebaseret i hele regionen, så kunden kan planlægge en rejse fra A til B
- Køreplanoplysninger på de mest benyttede **stoppesteder** i hele regionen.

Chaufførerne i de mange busselskaber, Midttrafik har kontrakt med, skal give kunderne god information.

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

I løbet af 2007 skal der indgås **samarbejdsaftaler** med de 19 kommuner og Vejdirektoratet omkring praktik vedr. læhuse, vedligehold og udskiftning af stoppestedsstandere og –tavler.

Der skal laves **samarbejdsaftaler** med kommuner/region over ønsket serviceniveau på de mange rutebilstationer, der befinder sig i Midttrafik.

Midttrafik skal i trafikplanen udpege – sammen med vejmyndighederne – de områder, hvor **forskellige fremkommelighedsinitiativer** kan styrke den kollektive trafik.

Midttrafik skal dokumentere over for bestillerne/vejmyndighederne, at det kan give flere kunder og bedre driftsøkonomi, hvis de investerer i fremkommelighed.

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

På Midttrafiks hjemmeside skal der informeres om aktuelle rejseoplysninger, herunder driftsforstyrrelser.

Kunderne skal via hjemmesiden kunne købe abonnementskort døgnet rundt.

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

At fastholde og rekruttere chauffører er et væsentligt indsatsområde.

Midttrafik vil sammen med busselskaberne og chaufførrepræsentanter iværksætte en række initiativer, der kan styrke fastholdelse og rekruttering: Efteruddannelse, forbedring af branchens omdømme, information og medindflydelse på arbejdsforhold. Der vil blive nedsat entreprenør- og chaufførudvalg, som kan understøtte disse initiativer.

I kommende udbud stilles der krav om forstærket indsats på dette område.

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

Der udarbejdes en udbudsstrategi, som sikrer mere effektive udbud og et klarere kontraktgrundlag i de fremtidige kontrakter. Der anvendes udbudsformer, som belønner både god kvalitet og lav pris ved valg af entreprenør.

I udbudene stilles krav om ordentlige arbejdsmiljøforhold for chaufførerne.

Der iværksættes forsøg, hvor leverandørernes evne til at få flere og mere tilfredse kunder belønnes.

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

- Midttrafik vil lave billetsamarbejde mm med turistattraktioner og kulturinstitutioner i hele regionen
- Midttrafik skaber administrative og politiske fora i forhold til kommunerne og regionen, der styrker samarbejdet om den kollektive trafik
- Midttrafik udvikler et effektivt kundeloyalitetsprogram
- Midttrafik har en synlig og aktiv kommunikationspolitik, der skal forbedre den kollektive trafiks omdømme.

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

- Der udvikles servicemål for de ydelser, Midttrafik selv har ansvar for (f.eks. salg af kort, behandling af kundehenvendelser, løbende samarbejde med bestillere, leverandører og andre samarbejdspartnere), og der foretages målinger af om de opfyldes
- Der indføres rejsegaranti som dialog- og kvalitetsstyringsinstrument med kunderne
- Nye initiativer måles på forudbestemte succeskriterier.

"Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere mfl.), økonomiske effektivitetsmål og evne til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre."

I 2007 gennemføres ovennævnte tilfredshedsmålinger. Resultatkontrakter med bestillerne evalueres.

Der udvikles effektivitets- og servicemål for driften af den kollektive trafik.

Midttrafik vil indgå i benchmarking med de øvrige trafiksselskaber i 2007 og har fokus på best practice, nationalt og internationalt.

"Midttrafik vil opbygge et kvalitetsstyringssystem, der støtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt."

I 2007 indføres en form for kvalitetsstyring, der sikrer, at virksomhedsgrundlaget udgør platform og retning for Midttrafik.

Målsætninger gøres målelige, og effekten på service, aktiviteter og produktivitet vurderes løbende med henblik på at lave forbedringer for kunder, bestillere osv.

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

Bestræbelserne på at effektivisere Århus Sporveje fortsætter i tæt dialog med Århus Kommune. Inden 1. oktober 2007 forelægges en samlet plan for udbud og konkurrenceudsættelse. Århus Sporveje foretager snarest en SWOT-analyse og gør sig klar til at være konkurrencedygtig.

I tæt dialog med regionen opstilles krav til kontraktstyring af de 2 baner. Heri indgår krav til kvalitet, service og økonomi.

Der arbejdes for at fremskynde samdrift mellem Odder- og Grenåbanen og for anskaffelse af nye tog til Odderbanen – set i sammenhæng med letbaneprojekterne.

Der gennemføres spormodernisering på Odderbanen i 2007.



midttrafik

Århus, den 18. januar 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 26. januar 2007 kl. 9.30
i Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Status for større køreplanprojekter i 2007.

Ringkøbing Amt og trafikselskaberne i de tidligere VAFT- og VAT-områder har i januar 2007 gennemført et køreplansskifte. Køreplanerne i disse områder forventes som udgangspunkt - med undtagelse af lokale ruter i det tidligere VAT-område - at være gyldige indtil køreplansskiftet i juni 2008, hvor der bliver et første fælles køreplansskifte for hele Midttrafik.

Ruterne fra det tidligere Århus Amt har køreplansskifte 1. juli 2007. Det gælder såvel Regionale ruter som bybus- og lokaltrafik. Århus Kommune har dog køreplansskifte 24. marts 2007 og igen i september 2007. Herefter forventes bybusserne i Århus at følge sommerkøreplansskiftet i resten af Midttrafik's område.

Det betyder, at der i det kommende køreplanår fra 1. juli på nuværende tidspunkt alene forventes større køreplanændringer på de ruter, der kommer fra Århus Amt.

Hertil kommer ændringer på de lokalruter, der kommer fra VAT og Ringkøbing Amt og ruter fra Århus amt. Trafikplan forventer, at der i de næste måneder frem til køreplansskiftet til sommer vil komme ønsker fra de nye sammenlagte kommuner om nye lokalruter eller omlægninger af eksisterende lokalruter. Der arbejdes eksempelvis allerede i Videbæk efter ønske fra Ikast - Brande Kommune med forbedringer af forbindelsen Ikast - Brande af hensyn til uddannelsessøgende og med at etablere en ny forbindelse til Nørre Snede. Samtidig arbejdes der på at etablere en ny forbindelse mellem de to tidligere kommuner, der indgår i Struer Kommune (Struer og Thyholm) ved sammenkædning af 2 lokalruter fra de gamle kommuner.

Der er stadig en række kommuner, som ikke endeligt har afklaret, om de har ønsker til væsentlige køreplanændringer, nye ruter eller omlægninger til sommeren 2007. Det gælder bl.a. Silkeborg, Randers, Favrskov og kommuner fra det tidligere Ringkøbing Amt. Kommunerne er blevet gjort opmærksomme på, at det vil være vanskeligt for Midttrafik at påtage sig nye større køreplanprojekter, der skal træde i kraft i sommeren 2007 på nuværende tidspunkt. Der er kun ca. to måneder til, at køreplaner jvf. mange af kontrakterne skal afleveres til busselskaberne. Nye ønsker fra bestillerne skal derfor være meget specifikke.

Det foreslås at køreplanændringer på de regionale ruter, der påvirker Århus Kommunes bybusruter først træder i kraft til bybussernes køreplansskifte i september 2007. Herved er der mulighed for at lave tilpasninger i bybusdriften

1. Ændret standsningsmønster i Århus og Randers

Projektet er godkendt af Midttrafik's bestyrelse den 20. december 2006, hvor det er beskrevet. Projektet gennemføres 1. marts 2007 i Randers og 1. juli 2007 i Randers.

Projektet forudsætter, at der sker en gennemgang af de regionale ruters stoppesteder inden for det område, hvor der hidtil har været restriktioner. Det vil af hensyn til køreti-

den på de regionale ruter være hensigtsmæssigt, at der sker en reduktion i antallet af stoppesteder.

Frem til køreplansskiftet skal der foretages grundige køretidsmålinger på de strækninger, hvor der kommer nyt standsningsmønster. Målingerne skal sammenlignes med målinger efter køreplansskiftet. Herved er der mulighed for at vurdere behovet for at øge køreplantiden og behovet for at kompensere busselskaberne i perioden frem til, at der kan foretages en justering af køreplanerne.

2a Ny regional ringrute Skanderborg – Viby Torv – Skejby Sygehus – Vejlbj Centervej – Hornslet

Århus Sporveje og Århus Amts Rutebiler betjener begge de to største indfaldsveje i Århus (Grenåvej og Skanderborgvej). Ruterne kører mere eller mindre direkte til/fra den indre by, hvilket betyder, at kunder til/fra store dele af ringvejen, uddannelsesinstitutioner og virksomheder/forretninger i det nordlige Århus samt Skejby Sygehus skal skifte bus – enten på ringvejen, ved Viby Torv eller ved Vejlbj Centervej – alternativt skal kunden køre via den indre by og skifte bus der.

Skanderborgvej (fra Hasselager og ind mod Århus) betjenes af de regionale ruter 107 Horsens - Skanderborg - Århus og 109 Galten – Hørning- Århus samt af bybuslinjerne 15 og 26. Rute 107 har kvartersdrift hele dagen og sammen med rute 109 samt dublinger tilnærmet 10 minutters drift i myldretiden. Linje 15 har kvartersdrift i myldretiden og Linje 26 har halvtimedrift. Alt i alt betyder det, at der kører 12 busser i timen fra Hasselager ind til Århus midtby. Ingen af ruterne benytter ringvejen.

Grenåvej (fra Skæring og ind mod Århus) betjenes af de regionale djurslandsruter 119, 120, 121, 122 og 123 samt af bybusserne 56 og 58. Ruterne 119-123 har op i mod 10 ture i timen, heraf er de 6 ture på rute 119. Linje 56 og 58 har henholdsvis 3 ture og en tur i timen, alt i alt giver det ca. 14 ture i timen. Ingen af disse ruter benytter ringvejen.

Forslag

En regional ringrute mellem de to indfaldsveje i Århus vil give nuværende regionale busrejsende et bedre tilbud om direkte forbindelser til virksomheder på Ringvejen, uddannelsesinstitutioner ved Olof Palmes Allé, hele området ved Skejby Sygehus samt industri, kontorer, uddannelsesinstitutioner i Skejby/Vejlbj. Det forventes, at en sådan rute også vil tiltrække nye kunder, som i dag benytter privatbil. Projektet vil i høj grad bidrage til at opfylde Region Midtjyllands målsætning om hurtigere og mere direkte transport til de store arbejdspladskoncentrationer, der er langs Ringvejen i Århus.

Ringruten foreslås etableret med ½-timedrift i myldretiden og timedrift midt på dagen på hverdage. Der er primært tale om kørsel på tidspunkter, hver der er høj kapacitetsudnyttelse og dubleringsture på Århus Sporvejs linje 12. I myldretiden vil den regionale ringrute øge frekvensen fra 6 busser pr. time til 8 busser pr. time (i hver retning). Udvidelsen af kørsel på ringvejen i myldretiden vil svare til 33% - uden for myldretiden vil udvidelsen være på ca. 20%.

Linje 12's hovedopgave er, at den tilbyder skifteforbindelse mellem 5 store indfaldsveje i Århus: Skanderborgvej, Silkeborgvej, Viborgvej, Randersvej og Grenåvej. Det vil sige, at den skaber forbindelse til/fra de bybusser og regionale busser, som krydser ringvejen – og de bybusser som kører på dele af Ringvejen. Linje 12 betjener ikke Skejby Sygehus og det store udviklingsområde i Skejby. Ruten er "kun" er en lokal ringrute og kan ikke i sig selv tiltrække så mange kunder som et regionalt ringrutesystem, der potentielt vil appellere til meget store kundegrupper fra Skanderborg, Stilling, Hørning, Hasselager, Vibj samt Hornslet, Løgten, Skødstrup og Skæring.

En frekvensøgning på ringvejen – som følge af etableringen en regional ringrute, vil forbedre servicen for både de nuværende regionalrejsende og for bybuskunderne, fordi skiftetiderne ved Ringvejen generelt vil blive kortere, som følge af at der samlet set kører flere "ringvejsbusser". Flere busser på Ringvejen vil formentlig kunne reducere dubleringsbehovet på linje 12, fordi frekvensen i myldretiden øges.

Der vil givetvis være en andel af passagererne fra linje 12, der vil bruge den regionale ringrute. På den anden side forventes den regionale ringrute at generere mange nye kunder, som vil skifte til de af Århus Sporvejes linjer, der krydser ringvejen – Mange pendlerrejser som nu kræver to skift kan med en regional ringrute gennemføres med et skift.

Opsummering af fordelene ved en regional ringrute

- Skiftetider på Ringvejen til/fra både regionalbusser og bybusser reduceres.
- Skiftemuligheder øges generelt som følge af øget frekvens på ringvejen.
- Ventetider ved stoppesteder på Ringvejen reduceres, da der bliver flere afgang mellem Viby og Århus Nord.
- Kunder internt i Århus Kommune f.eks. i Hasselager, Løgten-Skødstrup og Skæring vil få en væsentligt forbedret service som følge af etableringen af en "forlænget ringvejskørsel".
- Regionale kunder fra Skanderborg, Stilling, Hørning, Mørke, Hornslet vil ligesom kunderne fra Hasselager, Løgten og Skødstrup opleve det som en stærk forbedring, at der nu bliver direkte kørsel til/fra arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner ved ringvejen.
- Det regionale ringvejstilbud differentierer sig fra bybusringruten (line 12) fordi den giver helt nye muligheder for både bybuskunder og regionalkunder, som via ringvejen vil kunne køre direkte til nye områder i Århus Nord (Skejby Sygehus og udbygnings-/erhvervsområder i Skejby).
- Rejsetider vil kunne forkortes væsentligt – dels fordi der køres direkte mellem bolig – arbejds-/uddannelsessted, og fordi busskifte kan undgås.
- I forhold til at betjene regionens største sygehus med et regionalt kollektivt trafiktilbud vil den største effekt/det største kundegrundlag og dermed bedste servicetilbud opnås, ved at lade busser som kører på de 2 største århusianske indfaldsveje betjene Skejby Sygehus.
- Etableringen af den regionale ringrute understøtter dermed målsætninger i både amt og kommune om reduktion af den individuelle trafik. Endvidere vil ringruten bidrage til opfyldelse af målsætningen i den kommende trafikplan for Region Midtjylland om at skabe hurtigere og mere direkte kollektive trafikbetjening af store regionale rejsemål.

Problemstillinger

- Århus Kommune har hidtil skønnet, at kommunens mulige besparelser ved etablering af ringruten (reduceret dubleringsbehov) er max 1.3 millioner kr. om året, mens kommunen vurderer indtægtstab til mellem 1.5 og 4.6 millioner kr. om året på grund af øget overflytning af passagerer fra bybus til regionalbus.

Det foreslås, at Århus Kommune kompenseres efter den model, der er besluttet i forbindelse med ændret standsningsmønster. D.v.s. at Regionen i det første køreplanår får 1/3 af passagerindtægterne for de rejser, der foretages i de regionale busser internt på den strækning, hvor der er en ny regional betjening. I andet køreplanår modtager regionen 2/3 af indtægterne og i 3. køreplanår den fulde indtægt. For Ringrutens vedkommende skal der derfor foretages en optælling af interne rejser på strækningen Vejlbj Centervej til Viby Torv. Århus Kommune får herved to køreplanår til at justere bybusbetjeningen. Der kan bl.a. blive tale om, at ruterne 12 og 92 skal justeres i yderpunkter for at opnå den optimale betjening. Ruten vil også alt andet lige reducere brugen af nogle af Århus Kommunes linjer – eksempelvis ruterne fra Hasselager, og udviklingen på disse rute bør følges. Til gengæld vil den regionale ringrute generelt øge brugen af kollektiv trafik, hvilket vil have afsmittende effekt på andre bybusruter, som herved får større indtægter. Det foreslås, at der laves bruger-

undersøgelser på den regionale ringlinie for at afdække, hvordan rejsemønstrene ændrer sig.

Administrationen arbejder på en økonomisk vurdering af ruten. Generelt vurderes det, at driftsomfanget af ruten og parallelle ruter kan tilpasses, så ruten efter få års indkøring kan hvile i sig selv. Det forudsætter dog, at to øvrige køreplanprojekter gennemføres samtidigt. Projekterne kan tilvejebringe en del af de ressourcer, der skal bruges for at etablere ringruten.

- Reduktion til kvartersdrift på rute 119 mellem Århus og Hornslet.
- Omlægning af rute 119, så den ikke længere betjener Mørke på ture mellem Hornslet og Auning

2b Reduktion til kvartersdrift på rute 119 mellem Århus og Hornslet

Baggrund

Da Grenaabanen for 2 år siden blev opgraderet blev rejsetiden reduceret betydeligt, og DSB har haft voksende passagertal fra Hornslet, Løgten og Skødstrup, der betjenes af rute 119. Rute 119 har i perioder 10 minutters drift mellem Århus og Hornslet. Løgten og Skødstrup betjenes også af rute 120 og 121, så i alt der 10 afgangene i timen i myldretiden inkl. tog.

I forbindelse med udbud af de regionale ruter i Århus Amt, blev alle entreprenører spurgt om der var behov for større kapacitet i form af større busser. Der var ikke kapacitetsproblemer på rute 119. Trafikplans vurdering er, at der er nogen overkapacitet på ruten i forhold til andre store pendlerruter i Århus. Strækningen dubleres ikke.

Forslag

Det foreslås, at der reduceres til maksimalt kvartersdrift på rute 119. Med en ny ringrute bliver frekvensen på strækningen Hornslet – Vejlbj Ringvej ikke ændret. Det foreslås samtidig, at der indsættes et antal 13,7 m. busser på rute 119 ved førstkommende busudskiftning.

Reduktionen betyder, at der bliver op til 5 busser ledige, som kan overgå til den nye Ringrute.

2c Mørke betjenes ikke på ture mellem Auning og Hornslet

Baggrund

Rute 119 kører fra Århus til Ørsted via Hornslet, Mørke, Vivild, Auning og Allingåbro. Det er en tur på 1 time og 40 minutter, som tager flere små ture væk fra landevejen. Ruten har mange pendlere fra det nordlige Djursland til Århus for hvem, det ville være en klar gevinst at køre udenom Mørke.

Mørke betjenes af rute 119, 217 samt Grenaabanen. Grenaabanen har timedrift fra Mørke mod Århus og rute 217 timedrift til Rønde og Hornslet, hvor der er gode skiftemuligheder.

Forslag

Det foreslås, at der køres udenom Mørke by på de lange ture til Ørsted. De morgenafgange der starter ud fra Mørke skal fortsat opretholdes. Ved at køre udenom Mørke by kan køretiden reduceres med 5 minutter. Forslaget bør drøftes med Syddjurs Kommune.

Økonomi

Der kan spares ca. 260.000 kr. om året.

3a Ny rute Hammel – Foldby – Søften – Skejby – Århus

Baggrund

Favrskov har ønsker om at etablere en betjening mellem Hammel og Hinnerup, hvor der i dag ikke er nogen forbindelse.

Hammel er relativt dårligt betjent i forhold til Århus. Den betjenes alene med rute 114 og 914X, og der er kun halvtimesdrift i myldretiden suppleret med X-busture. På ruten ind til Århus betjenes kun få store arbejdspladser. Hammel er under hastig udvikling, og der er en betydelig pendling til Århusområdet. Århus Amt har derfor tidligere overvejet at etablere en pendlerrute (kørsel i dagtimerne på hverdage) ad en alternativ rute, som vil give langt hurtigere og direkte forbindelse til pendlere, der arbejder i Århus N på strækningen fra Skejby til Kommunehospitalet. Ruten vil samtidig give direkte forbindelse til Århus N fra Foldby området.

Strækningen mellem Hadsten og Langå på rute 117 (Århus – Hadsten – Langå) er en af de strækninger Region Midtjylland bør vurdere i forhold til, hvorvidt den skal bevares som en regional strækning. Det har derfor været drøftet med Favrskov Kommune om man vil være indstillet på at foretage et "mageskifte" således, at Region Midtjylland etablerer pendlerruten Hammel – Foldby – Søften – Skejby – Århus, mens Favrskov Kommune overtager ansvaret for strækningen Hadsten – Langå på Rute 117, hvor Langå - Hadsten også er togbetjent.

Forslag

Det foreslås, at der etableres en variant af rute 115, som kører Hammel – Foldby – Søften – Skejby – Århus på hverdage i dagtimerne. Ruten vil ikke betjene Hinnerup Centrum, men en stor del af arbejdspladserne i Hinnerup/Søften vil være betjent inden for gangafstand. Alternativt må der skiftes til 115 mod Hinnerup, som har kvartersdrift i dagtimerne. Det foreslås som udgangspunkt, at ruten føres helt til Århus Centrum. Såfremt der etableres letbane til Skejby vil det være oplagt at afkorte en sådan pendlerrute ved Skejby Sygehus, hvorved der kan spares en del køretid.

X-bussektariatet er samtidig ved at undersøge om det vil være hensigtsmæssigt at rute 914X Viborg – Hammel – Århus bør have en tilsvarende linieføring m.h.p. at differentiere X-bustilbuddet i forhold til togbetjeningen Viborg – Århus.

Samtidig med en evt. gennemførelse af det nævnte projekt bør der etableres en betjening af den nye "Ringvej" omkring Søften, hvor der er en meget kraftig byudvikling.

Det foreslås, at to øvrige køreplanprojekter gennemføres samtidigt. Projekterne kan tilvejebringe en del af de ressourcer, der skal bruges for at etablere ruten.

- Reduktion på rute 111 Hinnerup – Foldby – Sabro – Århus.
- Forlængelse af Århus Sporvejes rute 55 så den betjener Sabro.

Midttrafik vil søge at få Region Midtjylland, Århus Kommunes og Favrskov Kommunes tilslutning til at projekterne gennemføres samtidig.

3b Reduktion på rute 111 Hinnerup – Foldby – Sabro – Århus

Rute 111 kører mellem Århus og Hammel via Foldby, Sabro og Tilst (også kaldet Bilka-ruten). Hvis forslag 3a gennemføres, vil Foldbyområdet i modsætning til i dag være betjent med en attraktiv rute via Århus N. Det er Trafikplanlægnings vurdering, at der ikke længere vil være grundlag for halvtimesdrift på strækningen Hinnerup – Sabro. Hvis rute 111 reduceres til timedrift, skal der etableres en alternativ betjening af Sabro.

3c Forlængelse af Århus Sporvejes rute 55 så den betjener Sabro

Baggrund

Århus Sporvejes rute 55 har et langt ophold i Tilst, og Århus Kommune har tidligere foreslået at udvide ruten til Sabro, hvor kommunen har meget byudvikling. En rute med endestationsophold i Sabro vil bedre kunne betjene det efterhånden udbredte byområde. Det bør samtidig undersøges, om rute 55 på enkelte ture kan betjene Skjoldelev i Favrskov Kommune, således at man kan undgå den store omvejskørsel på rute 111.

4 Omlægning af rute 234 Mariager – Hobro og rute 235 Mariager – Randers

Baggrund

Nordjyllands Trafikselskab (NT) overtager fra 1. januar rute 234, som kører mellem Hobro og Mariager.

Mariagerfjord Kommune ønsker at udvide kørslen på rute 234, således at ruten fremover skal køre mellem Hadsund, Mariager og Hobro.

NT ønsker, at Region Midtjylland/Midttrafik reducerer kørslen på rute 235 Randers – Mariager – Hadsund, således dobbeltkørsel kan undgås.

Forslag

Der reduceres på rute 235 mellem Mariager og Hobro, således at kørslen tilpasses behovet. For at optimere ruten ses der samlet på hele rutens forløb. Der foreslås, at der laves nogle gennemkørende ture fra Randers – Mariager udenom Spentrup samt videre til Hobro udenom Dania. For at tilgodese Spentrup by, etableres der nogle ture ind omkring Spentrup i myldretiden, således at der i myldretiden er halvtimesdrift mellem Randers og Mariager.

Beslutning om det videre forløb afventer udmelding fra Nordjyllands Trafikselskab. En beslutning fra Nordjyllands Trafikselskab skal foreligge i januar måned, hvis det skal være realistisk at gennemføre projektet til køreplansskiftet 1. juli 2007.

5 Korrespondance mellem rute 352 Ryomgård – Glesborg – Bønnerup – Grenaa og Grenaabanen i Ryomgård

Betjeningen på Grenaabanen blev i 2004 udvidet til timedrift mellem Hornslet og Ryomgård således at togene på Grenaabanen nu krydser en gang i timen i Ryomgård. Rute 352 har ud over korrespondancen til Grenåbanen en vigtig korrespondance i Glesborg til rute 213 Randers – Fjellerup – Grenaa. På grund af køretiden mellem Glesborg og Ryomgård er det ikke muligt at opretholde gode korrespondancer begge steder.

Der kunne laves en perfekt korrespondance begge steder såfremt man undlod betjening af Stenvad på rute 352. Spørgsmålet har været drøftet med Norddjurs Kommune i 2006. Kommunen var på daværende tidspunkt indstillet på at lave en alternativ lokal betjening af Stenvad.

Trafikplan arbejder videre med projektet i samarbejde med Norddjurs Kommune m.h.p. at det gennemføres i 2007.

6 Rute 103 Odder – Århus, forlængelse af ruten/afgange til Århus N

Århus Amt har tidligere overvejet forlængelse af rute 103 til eller afgang på denne til Århus N (Skejby Sygehus). Der er et meget stort antal pendlere fra Odder og Beder Malting, der arbejder i Århus N. Trafikafdelingen i Århus amt har modtaget en del henvendelser fra kunder, som vil sætte stor pris på en gennemgående forbindelse.

Gennemgående forbindelse kan enten laves ved at forlænge rute 103 til Århus N eller ved at sammenlægge rute 103 og rute 115, Århus Hinnerup.

Forlængelse af rute 103 skal nøje afstemmes med Århus Kommune, da den betyder indsættelse af en del ekstra kapacitet på strækningen mellem Århus Midtby og Århus N.

Forlængelsen kan enten laves ved at dele 103 i et ordinært system og et myldretidssystem der er gennemkørende til Århus N eller ved at forlænge alle afgang på ruten.

Sammenlægning af ruterne 103 og 115 giver ikke større kapacitet på strækningen og kan derfor gennemføres uden større ændringer på Århus Kommunes lokale ruter. Til gengæld kan det være en ulempe, at forsinkelser vil påvirke begge ruter. Samtidig kan man ikke lave en mere udbredt betjening af Århus N, da man så vil forlænge rejsetiden for passagerer til/fra Hinnerup, som rejser gennem Århus N. Løsningen forudsætter gennemførelse af den nye standsningspolitik i Århusområdet.

Projektet drøftes med Århus Kommune og Region Midtjylland. Såfremt kommunen er indstillet på at lave tilpasninger på bybusnettet, kan det gennemføres med relativ kort tidshorisont. Der er foreløbig ikke foreslået noget tidspunkt for iværksættelse af projektet.

Resumé

Som større projekter for 2007 foreslås:

- at projekt 1 gennemføres som besluttet i Midttrafiks bestyrelse i samarbejde med Århus og Randers Kommuner,
- at der arbejdes videre med Region Midtjylland, Århus Kommune og Favrskov Kommune om at gennemføre projekterne 2 og 3 til Århus Kommunes køreplansskifte i september 2007,
- at projekt 4 gennemføres til køreplansskiftet 1. juli 2007 såfremt Nordjyllands Trafikselskab træffer beslutning herom i januar 2007.
- at projekt 5 søges gennemført i samarbejde med Norddjurs Kommune til køreplansskiftet i 2007.
- at projekt 6 forlængelse af rute 103 drøftes med Århus Kommune

Århus, den 18. januar 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 26. januar 2007 kl. 9.30
i Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3



VAFT bus



VAFT bus



Århus Amt



Århus Amt



Randers Bybus



Århus Sporveje



© Jens Christesen

Herning



Ringkøbing



Ringkøbing



VAT

Århus, den 18. januar 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 26. januar 2007 kl. 9.30
i Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5



Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

ANBEFALET

Bemyndigelse fra bestyrelserne for trafikskaberne til KL

I henhold til Lov nr. 582 af 24. juni 2005 etablerer hvert regionsråd et eller flere trafikskaber.

Disse trafikskaber er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, hvoraf følger, at personalets løn- og ansættelsesvilkår er omfattet af de kommunale løntilsyn, jf. lovens § 67 om Kommunernes Lønningsnævn.

I kommunerne sker ansættelse på grundlag af de overenskomster og aftaler, som KL har indgået, og som er godkendt af Kommunernes Lønningsnævn. KL indgår disse aftaler og overenskomster på vegne af kommunerne, som hver især har afgivet bemyndigelse til KL til at indgå disse.

Trafikskaberne er ikke umiddelbart omfattet af den bemyndigelse, kommunerne har afgivet til KL, idet interessenterne i trafikskaberne dels er regionerne og dels kommunerne i den enkelte region. Det er derfor KL's opfattelse, at selskaberne bør afgive bemyndigelse til KL til at agere som arbejdsgiverorganisation. Herved etableres et sikkert kollektivt arbejdsretligt grundlag for selskaberne.

KL anbefaler, at bemyndigelsen gives med virkning fra selskabets dannelse den 1. januar 2007.

- ./.
- Bemyndigelsen kan afgives på vedlagte blanket, og bedes indsendt til KL, Overenskomstkontoret til Anne G. Sørensen, Weidekampsgade 10, 2300 København S.

Den 9. januar 2007

Jnr 08.08.00 P27
Sagsid 000173289

Ref AGS
ags@kl.dk
Dir 3370 3113

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S


Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

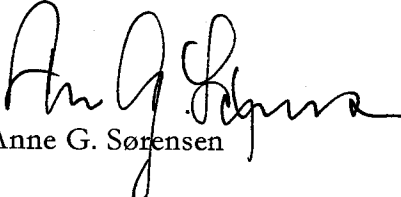
1/2

Giver dette brev anledning til spørgsmål, kan disse rettes til Marianne Brinch-Fischer, tlf. 33703451, e-mail mbf@kl.dk, eller Anne G. Sørensen, tlf. 33703113, e-mail ags@kl.dk.

Med venlig hilsen



Marianne Brinch-Fischer



Anne G. Sørensen

Bemyndigelse

Bestyrelsen for.....

har på sit møde den 2007

vedtaget at bemyndige KL's bestyrelse til med bindende virkning at indgå overenskomster og andre aftaler og fastsætte generelle bestemmelser om løn- og ansættelsesvilkår for selskabets medarbejdere.

Bemyndigelsen har virkning fra 1. januar 2007.

....., den 2007

.....
Bestyrelsen

Århus, den 18. januar 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 26. januar 2007 kl. 9.30
i Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. januar 2007	1-00-1-7	Annemarie Elverum	ael@midttrafik.dk	87 40 82 05

Status på faglige opgaveløsninger

Videnscenter Videbæk

Alle medarbejdere er kommet i orden i Videbæk og alle er begyndt på deres "normale" arbejde. Der er stadig en hel del praktiske ting, som endnu mangler, men alle har adgang til IT-systemerne og telefonerne virker.

De første opgaver er koncentreret om køreplanlægningen for de lokale ruter i den vestlige del af midttrafiks område, planlægningen af udviklingsprojekter, som Videnscentret skal arbejde med i 2007. Der vil i løbet af kort tid blive afholdt møder i kommunerne for at få præciseret deres ønsker på kort og lang sigt.

Den 1. februar 2007 begynder 2 nye medarbejdere. Når de er startet, er der ansat 10 medarbejdere i Videbæk, som også er normeringen i Videbæk.

Hovedkontoret i Århus

Udbud og kontrakter

Midttrafik har igangsat de indledende øvelser vedrørende udbud af bl.a. bybustrafik i Silkeborg og lokalruter i Ringkøbing-Skjern Kommune. Flere kontrakter bliver forlænget med henblik på at sikre den nødvendige tid til at gennemføre udbud, som kan give den ønskede kvalitet og lave omkostninger. Det er desuden en stor opgave at få styr på de mange kontrakter, kommunerne har overdraget. Disse kontrakter er ikke i alle tilfælde klare og fyldestgørende, hvilket bl.a. besværliggør afregningen til entreprenørerne.

Takstsystemer

Hovedudfordringen har været at sikre, at takstændringen d. 21. januar 2007 gennemføres efter planen. Det gælder både i forhold at sikre, at den rigtige information er sendt ud, og at de tekniske systemer fungerer. Begge dele er en stor udfordring i et nyt trafikselsskab, men i skrivende stund d. 17. januar 2007 regner vi med, at tingene er på plads.

Økonomisystemer

Opbygningen af Midttrafiks tekniske økonomisystemer har krævet mange ressourcer i opbygningsfasen, men er nu nået dertil, at Midttrafik kan gennemføre de basale økonomiske transaktioner: Betaling af regninger og udsendelse af opkrævninger til eksempelvis bestillerne. Nu arbejdes der på at få etableret de nødvendige systemer til at kunne give en tilfredsstillende rapportering til bl.a. bestyrelse og bestillerne om økonomiens udvikling

Omstilling

- Omstillingen er normeret til 1 person i åbningstiden. Funktionen deles af 2 halvdagsansatte.
- I de første dage efter indflytning var omstillingen hele tiden bemanded af 2 personer på grund af mange opkald. Antallet af opkald er nu faldet.
- Der er sat en log på telefonsystemet, så antallet af opkald kan tælles.
- Efter 1. februar 2007 indføres nyt software- og skærbaseret omstillingssystem. Dette skulle betyde en bedre og mere effektiv service.
- Hertil kommer følgende initiativer til at forbedre omstillingsfunktionen:
 - Bedre opgavebeskrivelse knyttet til alle medarbejdere hos Midttrafik
 - Opfordring til konsekvent brug af elektronisk kalender, så servicen kan kvalificeres.
 - Forsat fokus på egen - service, - hvordan og med hvilken tilgang møder vi kunden, er servicen personlig, personlig/professionel, eller bare professionel.

Kundehenvendelser

- 2 administrative medarbejdere varetager opgaverne i Kunder og Marked omkring rejsegaranti/kundeklager. Kundehenvendelser der vedrører køreplaner, priser/takster mv. behandles i de enkelte faggrupper.
- I en overgangstid behandler en medarbejder i Trafikplanlægningen alle henvendelser omkring drifts- og servicesvigt hos Århus Sporveje Busselskabet.
- I de første 2 uger har Midttrafik behandlet ca. 30 kundehenvendelser, hvoraf de ca. 10 har indeholdt refusion af taxaregning eller kompensation.
- Det er et mål, at kunderne skal opleve en rigtig god service, når de kontakter Midttrafik. Kunderne kan derfor forvente hurtigt svar, og altid på kort og klart dansk.
- Et oplæg til en gennemgående rejsegaranti for Midttrafik (undtaget Århus Sporveje) er klar til behandling i bestyrelsen i februar. Århus Sporveje følger, når driftssituationen normaliseres.

Uddannelseskort til elever i ungdomsuddannelser

Området har haft en meget travl og turbulent opstart med mange henvendelser fra kunder, skoler og salgssteder.

Der har været stor forvirring omkring den nye ordning. Der er stor forskel på informationsniveauet fra de afgivende myndigheder. SU-Styrelsen har informeret sent og upræcist, hvilket har betydet at mange elever har henvendt sig på salgsstederne i stedet for at sende bestilling ind.

Der er en overgangsordning for gamle elever, men en del elever var "glemt" hos enkelte afgivende myndigheder, der samtidig lukkede tidligt. En del elever var "faldet ud" i forbindelse med fordelingen af "gamle" elever fra VAT. (ca. 100 ud af 1.200).

Den udmeldte ekspeditionstid er op til 10 arbejdsdage. Den reelle ekspeditionstid er nu 1-3 dage på mangelfrie bestillinger. Den udmeldte ekspeditionstid fastholdes indtil videre.

Øvrige kort

Salg af øvrige kort fungerer normalt, og hjemmesiden fungerer rigtig godt.

Generelt

Midttrafik har som mange andre organisationer berørt af kommunalreformen oplevet, at geografien har stor betydning for medarbejderne. For de to områder Kunder og Marked samt Kontrakter og Indtægter har det betydet, at de er et stykke fra at være fuldt bemanded. Det betyder, at der i øjeblikket ofres en del kræfter på at sikre den nødvendige rekruttering til afdelingen.

Midttrafik har oplevet en del vanskeligheder med at få it- og telefonsystemer til at fungere. Personalet går til opgaverne med krum hals og udviser den fornødne fleksibilitet. Der mangler fortsat en del for at få driften af administrationen til at fungere optimalt, men det skrider fremad, og der arbejdes målrettet med at få løst problemerne.