



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til**

**mødet i Bestyrelsen i Midttrafik**

**20. juni 2008 kl. 09:30**

**Videbæk, Mødelokale 1, Videbæk Rådhus,**

**Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Evaluering af Midttrafiks afdeling i Videbæk	2
2	Midttrafiks miljøprofil	5
3	Meddelelse: revision af regnskabet for 2007	7
4	Midttrafiks likviditet	8
5	Teknisk budget 2009 og udviklingspulje	9
6	Byrdefordeling af trafikskabets budget til fællesudgifter	10
7	Orientering om status på Region Midtjyllands effektivisering af det regionale rutenet	12
8	Høring af Statens Trafikplan	15
9	Salgs- og informationsstrategi for Midttrafik	19
10	Godshåndtering	23
11	Incitament som forsøg	26
12	Midttrafiks udbud af buskørsel – udbudsplan, udbudspolitik og incitamentsmodel	28
13	Evaluering af takster og regler i handicapkørslen i 2008 uden for Århus Kommune og forslag til takster og regler i 2009	30
14	Indførelse af gratis buskørsel i Lemvig Kommune	33
15	Gratis kørsel i kommuner	34
16	Fortsættelse af model for skolekort i Ringkøbing-Skjern Kommune	36
17	Vedtægter for Trafikskaberne i Danmark	38
18	Meddelelse: Århus Kommunes integrationspris	39
19	Eventuelt	40

1-34-75-3-1-07

## 1. Evaluering af Midttrafiks afdeling i Videbæk

### Resumé

*Der redegøres for forbruget af ressourcer, opnåede resultater og udførte arbejdsopgaver for Midttrafiks afdeling i Videbæk det første 1½ år. Bestyrelsen har ved flere lejligheder drøftet dette.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks afdeling i Videbæk redegør hermed for de resultater, opgaver og udfordringer, som afdelingen har stået overfor siden opstarten af Midttrafik 1. januar 2007.

### Bemanning

Afdelingen i Videbæk er normeret til 9 ¾ mandeår, og består af 3 forskellige enheder. En køreplanlægningsenhed normeret til 4 personer, et Videnscenter normeret til 3 personer og en service- og kontrolenhed på 1 ¾ person. Derudover er der en leder for afdelingen.

Det kan konstateres, at der siden opstarten har været en langtidssygemeldt medarbejder i køreplanafdelingen – var først på fuld kraft pr. december 2007 – samt at Videnscentret kun har været bemanded med 2 personer frem til maj 2008 grundet en medarbejders barsel og efterfølgende manglende kvalificerede ansøgere til stillingen. Samlet set har afdelingen været 85 % bemanded i perioden i forhold til normeringen.

### Formålet med afdelingen i Videbæk, herunder afgrænsning af arbejdsopgaver

Afdelingen i Videbæk blev oprettet med baggrund i 3 hovedopgaver:

- Køreplanlægning for den almindelige kollektive trafik i den vestlige del af regionen
- Videnscenter for udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.
- Midttrafiks ansigt ud ad til i den vestlige del af regionen, samt være base for servicering og kontrol af busser, billetteringsudstyr m.m. for busselskaber, bestillere m.m. i vest.

Med baggrund i normeringen lå det fast, at opgave-sortimentet skulle afgrænses, således at opgaverne omkring afregning, kontraktforhold, udbud, salgssteder m.m. skulle varetages fra hovedkontoret i Århus.

### Det hidtidige arbejde og resultater

Arbejdet i afdelingen i Videbæk de første 1½ år kan opdeles i de 3 hovedopgaver samt en lang række ekstraopgaver, som er udført i stedet for i hovedkontoret i Århus som oprindeligt forudsat.

### Køreplanlægning

Der er gennemført køreplanrevision for de vestlige kommuner med ikrafttræden af ny køreplan sommeren 2007. Efterfølgende er der gennemført ny køreplanrevision med ikrafttræden af ny køreplan sommeren 2008. I den forbindelse er samtlige vestlige kommuners kørsel gennemgået og ændret/revideret i henhold til kommunernes ønsker.

Specielt skal nævnes nye køreplaner i Lemvig, Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern og Struer kommuner primært som følge af nye skolestrukturer.

### **Videnscenter**

Arbejdsopgaverne i Videnscentret har været:

- Definerings af mål og opgaver for Videnscenteret til beslutning i Bestyrelsen.
- Oplæg til og gennemførelse af harmonisering af 29 forskellige artede telekørsler i Midttrafik
- Oplæg og gennemførelse af Midttur samt markedsføring heraf
- Kundeundersøgelse i Ikast Telebybus
- Ansøgning om EU-midler til Interreg. Projekt, samt til et EU-projekt i Kattegat-Skagerak regionen
- Projekt i Syddjurs og Skanderborg kommuner. Kommunerne har hyret et rådgivende firma, hvor afdelingen i Videbæk skal fungere som rådgiver for kommunen på buskørsel, som ikke umiddelbart er økonomisk "rentabelt" af videreføre, herunder flexkørsel.
- Landdistrikt projekt Ringkøbing-Skjern, Norddjurs og Skive kommuner
- Endvidere er der udarbejdet hjemmeside om Videnscentret
- en miljøprofil for Midttrafik, herunder deltagelse i projekter om indførelse af biodiesel og brændselsceller, som brændstof

2 projekter, som er lige ved at blive implementeret

- Omlægning af Brande Bybus med ikrafttræden september 2008. Stor udvidelse af kørselstilbuddet til byens borgere til samme udgifter som nu. Konceptet kan benyttes i andre byer af samme størrelse og med nogenlunde samme struktur.
- Model til vurdering af effekten og omkostningen ved indførelse af gratis kørsel i kommunernes lokale buskørsel (se særskilt dagsordenspunkt).

### **Service og kontrol**

Serviceret busselskaber med vedligehold af billetteringsudstyr, gennemført billet- og kvalitetskontrol i busser og på Lemvigbanen.

### **Afdelingen har også udført opgaver for hele Midttrafik, som det ikke var hensigten skulle laves i Videbæk**

- Gennemført 8 udbud af buskørsel omfattende både regional buskørsel og lokal buskørsel, svarende til udbud af 197.800 køreplantimer og 154 busser. Opgaven med de 8 udbud har omfattet alle aspekter i udbuddet fra udarbejdelse af udbudsmateriale, herunder kontrakter, afholdelse af licitation, vurdering af tilbud, kontaktindgåelse, kontakt til EU og udarbejdelse af bestyrelsessager og pressemeddelelser.
- Forlænget telebus-kontrakter i flere kommuner, hvor der afventes revision af den almindelige rutekørsel
- Involveret i udarbejdelse af nye takster med ikrafttræden januar 2008, herunder håndtering af takstprogrammer og harmoniseringspolitik på forskellige takster
- Foretaget afregning i opstarten for de regionale busser i den vestlige del af regionen. Foretager fortsat afregning for teleordninger, rutebilstationer og godsindleveringssteder
- Deltaget i udformningen og udarbejdelsen af "Samarbejdsaftale mellem Midttrafik og bestillerne".
- Bidrager i forbindelse med udarbejdelse af Trafikplanen, herunder udarbejdet skabelon til brug for kommuner

- Driftsforstyrrelser; meddelelser om driftsforstyrrelser til hjemmesiden, udfærdigelse af omvejsvejledning til entreprenører, udarbejdelse af hængeskilte til busserne og udarbejdelse af stoppestedsskilte til kommunerne.
- Været tovholder på et internt projekt om at få udarbejdet kortmateriale til brug for chauffører, planlægning, til salg af uddannelseskort m.fl.
- Endelig har medarbejderne i Videbæk deltaget i en lang række af interne projekter i forbindelse med opstart af Midttrafik for at få det struktureret og planlagt arbejds gange m.m.

Det vurderes, at Videbæk i denne overgangsperiode har brugt et par årsværk på disse opgaver.

### **Omdømme og reaktioner fra samarbejdspartnere m.fl.**

Midttrafik afdeling i Videbæk har gennem sit hidtidige arbejde fået positive tilkendegivelser fra både passagerer, chauffører, busselskaber, salgssteder og bestillere. Det at Midttrafik har et "ansigt" i den vestlige del af regionen har været vigtigt for mange samarbejdspartnere m.fl.

Nu er den administrative drift i Midttrafik ved at blive stabiliseret, og Videbæk kan koncentrere sig om sine hovedopgaver.

### **Mål for 2008 og 2009.**

Der er internt opstillet en række mål for arbejdet i afdelingen for resten af 2008 og 2009.

I køreplanlægningsgruppen er de store projekter koncentreret omkring en revision af bybusnettet i Herning, hvilket forventes at indgå som et bidrag til den mobilitetsplan, Herning Kommune har bedt Midttrafik medvirke til. Der skal ske en gennemgang af bybusnettet i Holstebro, som følge af et ønske om besparelser på busdriften i kommunen. Desuden vil de udmeldte besparelser fra regionens side medføre en række planlægningsmæssige problemer i forbindelse med at få et sammenhængende og koordineret kollektiv trafiktilbud mellem regionale og lokale busser til at hænge sammen. Sideløbende med ovenstående udarbejdes den almindelige køreplanrevision med ikrafttræden sommeren 2009, samt gennemførelsen af passagertællinger m.m.

I Videnscentret forventes konceptet fra Brande bybus udbredt til andre byer med lignende struktur og kørselsmønster. Der arbejdes videre med vurderingen og hjælp til kommuner, såfremt der ønskes indført gratis kørsel. Midttur konceptet skal markedsføres og videreudvikles, således det gøres mere fleksibelt og mere attraktivt at benytte. Desuden arbejdes videre med ansøgningen om EU-projekter og at få etableret flere endnu ikke navngivne projekter i forsøg i forskellige kommuner. Endelig skal der fastsættes en miljøprofil for Midttrafik, hvor der opsættes en række målbare mål omkring miljøindsatsen for Midttrafik, f.eks. på benyttelsen af alternative brændstoffer, udledning m.m.

I kontrol og service skal billetkontrollen effektiviseres. Der skal følges op på de kontraktmæssige forpligtigelser, som de enkelte entreprenører skal overholde, f.eks. krav om uddannelse, kørsel med de rigtige busser m.m.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen drøftes

---

1-34-70-2-08

## 2. Midttrafiks miljøprofil

### Resumé

*Bestyrelsens har vedtaget et mål for Midttrafik om, at "Midttrafik vil indsamle faktisk viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssigt henseende." Videnscentret i Videbæk har udarbejdet en foreløbig handlingsplan for en miljøprofil for Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Organisatorisk er miljøarbejdet placeret i Videnscenteret i Videbæk, men det er væsentligt for arbejdet, at projektet forankres i hele Midttrafik, hvis der skal opnås succes med at give information om og udvikle den kollektive trafik i miljømæssig henseende. Der nedsættes derfor en projektgruppe på tværs af afdelingerne, som vil dække samtlige aspekter i miljøarbejdet.

Et succeskriterium er at hele Midttrafik ikke bare tænker miljø, men også indarbejder miljø i alle områder og generelt følger med i udviklingen af miljøtiltag. Derfor opstilles konkrete miljømæssige mål i den kommende periode. Administrationen vil fremkomme med disse mål på bestyrelsesmødet i september 2008.

Hos Movia bruges sloganet "Tænk Grønt, Kør Gult" og de miljørigtige busser har en mærkat med en grøn sommerfugl, som en del af deres miljøprofil. Midttrafik ønsker også en miljøprofil, hvorfor der udarbejdes en marketingplan, der styrker kollektiv trafiks omdømme med transport som en miljørigtig transportform.

I Midttrafik indarbejdes miljø i de kommende udbud i forbindelse med bussers forurening, og der laves et værktøj, som bestillerne kan bruge til at træffe beslutninger om hvilke miljøforhold, der kan opstilles som krav i kommende udbud.

Udformningen af køreplaner spiller en væsentlig rolle i forbindelse med bussernes udledning. Mange stop, mange venstre sving, hvis køreplanen er tidsmæssigt presset og lignende, betyder meget for bussens kørsel og dermed udledning. Køreplanlæggerne skal have fokus på, hvorledes køreplanlægningen kan påvirke bussernes udledning og at bestillere bliver opmærksomme på, hvorledes fremkommelighed ikke bare er en tidsmæssig gevinst for kunderne, men også for miljøet.

I Midttrafiks område er der i øjeblikket følgende kendte projekter på den kollektive trafik:

- I lighed med andre større byer er der i Århus by planer om indførelse af en miljøzone, indenfor hvilken alle køretøjer over 3.500 kg. skal opfylde EURO 3 kravene. Alle køretøjer skal udstyres med en mærkat, der viser at køretøjet opfylder disse krav. Der kører mange busser i zonen såvel regionale som og bybusser. Busselskabet Århus Sporveje vurderer at dette vil medføre en ekstra omkostning på ca.

2 mio. kr. til montering / forbedring af partikelfiltre og en årlig meromkostning på knapt 100.000 kr. Det skønnes at zonen ikke vil medføre ekstra omkostninger for andre busser.

- I Herning Kommune arbejdes på et projekt med brint som brændstof i bybusserne
- I Østjylland afprøves biodiesel som brændstof i bybusserne i Århus og de regionale ruter, som De Grønne Busser kører.

Der findes andre forsøg med miljøvenligt brændstof til busser. Forsøgene bygger fortrinsvis på 2. generations biodiesel, el, hybrid og gas. En konklusion fra en konference på området er, at der etableres mange forsøg med forskellige brændstoftyper, men der er uenighed om hvilke former for brændstof, der skal satses på i fremtiden. Det er kun sikkert at de fossile brændstoffer vil blive afløst eller tilsat alternative brændstoffer. Dette betyder også at det er vanskeligt at lave en målrettet plan for, hvilke forsøg Midttrafik vil deltage i.

Udledning og brændstof er vigtige i Midttrafiks miljøplan, men en miljøprofil skal indeholde flere forhold. Konkret foreslås at Midttrafiks miljøprofil skal omhandle følgende områder:

- Brændstoffer, emissioner og kørselsmateriel
- Trængselsproblemer: Køreplaner og infrastruktur
- Kampagner for brug af kollektiv trafik som en miljøvenlig transportform. Mange kunder - især de unge - vægter miljøhensyn højt

Videnscentrets målsætning er at igangsætte forskellige initiativer det første år. Disse initiativer omhandler bl.a.:

- Udarbejdelse af oversigt over de eksisterende brændstoffer. Fordele og ulemper. Udarbejdelse af totalt overblik og erfaringsgrundlag fra ind- og udland samt et bedre faktisk grundlag for den nuværende status i Midtjylland for fx emission gennem Midttrafiks busser.
- Indsamle viden om effekten ved anvendelse af partikelfiltre og katalysatorer i sammenhæng med biodiesel samt skærpede krav til brændstofforbrug.
- Trængselsproblemer: analyse af pendlerstrømme i samarbejde med konsulentfirmaet COWI og kommunerne. Udvikling af model til måling af miljømæssige gevinster, når folk flyttes fra bil til bus. Modellen anvendes af køreplanlæggerne.
- Indretning af busstørrelser efter behov, erstatning af "tomme busser" med koordineret kørsel giver også miljømæssig gevinst.
- Indarbejdelse af miljøkrav i udbud, mange busselskaber deltager gerne i forsøg.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

---

1-22-1-07

### 3. Meddelelse: revision af regnskabet for 2007

#### Sagsfremstilling

Administrationen i Midttrafik har tidligere bebudet et revisionspåtegnet regnskab for 2007 til bestyrelsesmødet 20. juni 2008.

Der arbejdes fortsat med at revidere regnskabet, og det må desværre forventes, at der ikke kan foreligge et revisionspåtegnet regnskab til mødet 20. juni 2008.

Forsinkelsen skyldes ikke umiddelbart problemer med at godkende regnskabet, og det forventes heller ikke at revisionens gennemgang vil give anledning til større ændringer i de allerede forelagte hovedtal for regnskabet.

Det må dog konstateres, at det i højere grad end forventet har været nødvendigt at inddrage eksternt bistand til at løse nogle af opgaverne i forbindelse med regnskabsafslutningen. Herudover har det været et større arbejde end forventet at få udarbejdet en åbningsbalance for Midttrafik, hvilket alt i alt har forsinket processen noget.

Midttrafik har i de fleste tilfælde anmodet revisionen om selv at foretage, for at sikre at opgaven løses fuldt ud tilfredsstillende.

Bestyrelsen får tilsendt det revisionspåtegnede regnskab så snart dette foreligger.



1-21-2-08

## 4. Midttrafiks likviditet

### Resumé

*På bestyrelsesmødet 23. maj 2008 blev efterreguleringerne for 2007 fremlagt, hvoraf det fremgik, at de løbende a'conto-betalinger i 2007 ikke har kunnet dække udgifterne. I forlængelse heraf gives en redegørelse for Midttrafiks likviditet, og hvad administrationen vil gøre for at forbedre situationen.*

### Sagsfremstilling

På baggrund af regnskabsresultatet har Midttrafik i specielt sidste del af 2007 haft et meget stort træk på Midttrafiks kassekredit. Fra i begyndelsen af 2007 at ligge på omkring et træk på 30 mio. kr. voksede trækket til at ligge omkring 85 til 100 mio. kr. mod slutningen af 2007. Trækket er fortsat ind i 2008.

Det forventede likviditetstræk var baseret på det oprindelige udgifts- og indtægtsbudget, som Midttrafik startede op med 1. januar 2007.

Som der også er redegjort for ved regnskabsaflæggelsen, har Midttrafik fået væsentlig færre indtægter end forudsat i budgetterne. På den anden side er Midttrafik via kontrakter med videre forpligtet til løbende at betale vognmændene for udført kørsel. Begge forhold betyder at likviditeten er og har været meget stram, idet en budgetmæssig manko slår fuldt ud igennem på likviditetstrækket.

- ./.
- Midttrafik har anmodet revisionen om et notat vedrørende mulighederne for at optage lån hhv. etablere en trækningsret for selskabet. KPMG's svar på trafikelskabets adgang til låneoptagelse eller optagelse af kassekredit vedlægges.

Det må konstateres, at Midttrafik i perioder langt har overskredet den øvre grænse for likviditetstrækket, som – jf. revisionens brev – ligger på omkring 60 mio. kr.

Midttrafik har 12. juni 2008 fremsendt en samlet opgørelse af efterbetalingerne for regnskab 2007 samt en opgørelse over de nødvendige justeringer af bestillerbidragene for 2008 til kommunerne og regionen med anmodning om, at kommunerne og regionen indbetaler mankoen i juli måned. Herved bør der være skabt balance i likviditeten med udgangen af 2008.

Herudover er basis for en fornuftig likviditetsstyring, at budgetterne holder. Denne forudsætning vil forudsætningsvis være til stede fremover, startende med en ajourføring af budgettet for 2008 og et mere realistisk budget for 2009 og overslagsårene.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

### Bilag

- KPMG's svar på trafikelskabets adgang til låneoptagelse eller optagelse af kassekredit

---

1-21-1-08

## 5. Teknisk budget 2009 og udviklingspulje

### Resumé

*Administrationen har udarbejdet et oplæg til et teknisk budget for 2009, der skal bruges som udgangspunkt for en gennemgang med det administrative niveau ved bestillerne.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Administrations oplæg til et teknisk budget for 2009 vedlægges. Oplægget er specielt udarbejdet med henblik på at give det administrative niveau hos bestillerne en mere detaljeret gennemgang af de tekniske forudsætninger bag oplægget.

Det tekniske budget for 2009 og overslagsårene 2010 til og med 2012 er udarbejdet med baggrund i det justerede budget for 2008, som bestyrelsen godkendte på mødet 23. maj 2008.

Det betyder overordnet, at specielt forventningerne til indtægterne vedrørende busdriften er undergået væsentlige ændringer i forhold til det oprindeligt forudsatte.

På udgiftssiden er det oprindelige basisniveau fastholdt, idet det bemærkes, at udgiften til busselskaber forventes at stige med ca. 5 % pga. bl.a. dieselpriser og løn og udgifterne stiger som følge af at fritagelsen for betaling af dieselafgift forventes at slå fuldt igen i 2009.

På indtægtssiden er der taget udgangspunkt i de faktiske indtægter fra regnskabet for 2007, dog med en forventning om et frafald i passagerer; et forhold der allerede er indarbejdet i det justerede budget for 2008.

Det er hensigten at sende oplægget til budget 2009 til høring og nærmere drøftelse med bestillerne, og at der i september 2008 forelægges et endeligt budget for Bestyrelsen.

### Udviklingspulje

- ./.
- På bestyrelsesmødet 23. maj 2008 drøftedes muligheden for at oprette en udviklingspulje. Administrationen har derfor udarbejdet vedlagte forslag til udviklingspulje, vel vidende at der for øjeblikket er fokus på besparelser på driften.

### Direktøren indstiller,

- at** det tekniske budgetoplæg godkendes
- at** oplægget sendes til høring ved bestillerne
- at** forslaget om oprettelse af en udviklingspulje sendes til høring hos bestillerne sammen med det tekniske budgetoplæg

### Bilag

- Oplæg til et teknisk budget for 2009
- Forslag til udviklingspulje

---

1-21-1-08

## 6. Byrdefordeling af trafikskabs budget til fællesudgifter

### Resumé

*Repræsentantskabet godkendte på sit møde 26. oktober 2007 byrdefordelingsprincipperne for 2008. Ved samme lejlighed blev det besluttet, at Midttrafik skal indføre et timesagsstyringssystem, som kan ligge til grund for en eventuel beslutning om en mere præcis byrdefordeling af trafikskabs budget til fællesudgifter i 2009. Administrationen fremlægger hermed forslag til byrdefordelingsprincipperne for 2009.*

### Sagsfremstilling

Repræsentantskabet godkendte på sit møde 26. oktober 2007 byrdefordelingsprincipperne for 2008. Ved samme lejlighed blev det besluttet, at Midttrafik skal indføre et timesagsstyringssystem, som kan ligge til grund for en eventuel beslutning om en mere præcis byrdefordeling af trafikskabs budget til fællesudgifter i 2009.

Midttrafiks bestyrelse skal i forbindelse med beslutning om budgettet for 2009 fastlægge byrdefordelingsprincipperne på sit møde 12. september 2008. Byrdefordelingsprincipperne skal endeligt godkendes på repræsentantskabsmødet 24. oktober 2008.

- ./.
- Timesagsstyringssystemet blev indført i andet halvår af 2007. Administrationen har på baggrund af erfaringer fra andet halvår 2007 udarbejdet vedlagte notat om timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling i 2009. Notatet var udsendt som bilag til repræsentantskabsmødet 23. maj 2008. På repræsentantskabets møde, blev det ikke kommenteret yderligere.

Administrationen redegør i notatet for, at der i sin tid blev fremsat ønske om en mere præcis byrdefordeling. En mere præcis byrdefordeling ved hjælp af et timesagsstyringssystem vil kunne lave en mere direkte fordeling af løn- og personalerelaterede udgifter på ca. 34 mio. kr., som er den del af Midttrafiks samlede budget til fællesudgifter, der vedrører buskørsel. I 2007 og 2008 fordeles disse udgifter efter køreplantimer, men de kunne fordeles mere direkte på de, der har gavn af medarbejdernes indsats i det pågældende år, ved at bruge timesagsstyringssystemet til at fordele udgifterne til personalet. Administrationen præsenterer i notatet fordele og ulemper ved at bruge et timesagsstyringssystem til en mere præcis byrdefordeling:

#### Fordele:

- den enkelte bestiller kan se en umiddelbar sammenhæng mellem anvendelsen af Midttrafiks ressourcer og egen betaling.
- det indførte system er forholdsvist let at administrere, så den daglige brug af systemet er ikke i sig selv et administrativt ressourceforbrug; afhængig af kravene til løbende rapportering, detaljeringsniveau osv. kan administrationen blive mere omfattende.

## Ulemper

- en forholdsvis stor del (78 %) kan ikke fordeles på enkelte bestillere, idet den tid bruges på fælles opgaver som fx takster, rejseregler, kontraktadministration, afregning, markedsføring og generel udvikling samt ledelse og tværgående funktioner (fx HR, økonomistyring osv.).
- en afregning efter timesagsstyring kan medføre, at enkelte bestillers ønske om at få gennemført initiativer, som andre kan få glæde af på sigt, kan begrænses, hvis bestillerne hellere vil vente på, at andre tager initiativet og finansieringen; dette kan afbødes, hvis bestillere i stedet beder Bestyrelsen om at sætte enkeltprojekter i gang som en opgave for hele Midttrafik.
- flere bestillere har i forbindelse med regnskabsafklæggelse 2007 gjort opmærksom på, at det kan være problematisk for den enkelte bestiller, når der opstår efterreguleringer på udgiften til kollektiv trafik; det vil i højere grad blive tilfældet, når/hvis bestillerens udgift til løn og personalerelaterede udgifter afhænger af det enkelte års anvendelse af Midttrafik til fx udbud, særlige køreplansprojekter.

Erfaringerne viser, at det kun er en relativt lille del - 22 % af ca. 34 mio. kr. - der kan fordeles på denne måde, og det giver nogle uhensigtsmæssigheder i forhold til at sikre udvikling for den kollektive trafik generelt og økonomistyring for den enkelte bestiller. Den største del af den tid, der faktisk kan henføres til enkelte bestillers gavn, og som reelt udgør en forskel fra den relative andel af køreplantimer, vedrører større køreplansprojekter og udbud. Disse to opgaver skal ikke gennemføres for den enkelte bestiller hvert år, men til gengæld kan de værre forholdsvis store, når de er der. For begge disse typer af opgaver inddrages Bestyrelsen for at prioritere mellem de enkelte bestillers ønsker og fastlægge planen for deres gennemførelse. Bestyrelsen har derfor på denne måde en mulighed for at sikre, at alle bestillere får gavn af den fælles indsats hen over årene.

Administrationen anbefaler, at Bestyrelsen træffer en foreløbig beslutning om at anbefale kommunerne og regionen, hvorvidt der fremover skal anvendes timesagsstyring til byrdefordeling, og at spørgsmålet sendes i høring sammen med forslaget til budget 2009 inden endelig beslutning på Bestyrelsens møde 12. september 2008.

## **Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen anbefaler kommunerne og Region Midtjylland, hvorvidt der fremover skal anvendes timesagsstyring til byrdefordeling,
- at** kommunerne og Region Midtjylland får spørgsmålet om byrdefordeling i høring sammen med forslaget til budget 2009 med henblik på endelig beslutning på bestyrelsesmødet 12. september 2008 og i repræsentantskabet 20. oktober 2008.

## **Bilag**

- Notat om timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling

1-30-75-24-07

## 7. Orientering om status på Region Midtjyllands effektivisering af det regionale rutenet

### Resumé

*Midttrafiks administration orienterer om status for Region Midtjyllands effektivisering af det regionale rutenet med virkning fra 2009 samt 2010 og 2011. Administrationen i Region Midtjylland har fremlagt forslag til ændringer på det regionale rutenet for Forretningsudvalgets møde den 10. juni 2008. Forslaget omfatter besparelser og effektiviseringer på det regionale rutenet i størrelsesordenen 43 mio. kr. heraf 15. mio. kr. i 2009.*

### Sagsfremstilling

Administrationen i Region Midtjylland har fremlagt forslag til ændringer på det regionale rutenet for Forretningsudvalgets møde 10. juni 2008. Forslaget omfatter besparelser og effektiviseringer på det regionale rutenet i størrelsesordenen 43 mio. kr. Baggrunden for Region Midtjyllands besparelseskraav skyldes dels ønsket om at indføre et effektivt og moderne regionalt rutenet, hvor Regionen opprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer, mod at kommunerne overtager lokale opgaver. Behovet for at gennemføre effektiviseringer i det regionale rutenet er yderligere blevet aktualiseret som følge af markant øgede udgifter - ca. 45 mio. kr. årligt - til regional kollektiv trafik. Merudgifterne skyldes dieselaafgifter, efterregulering af Bus & Tog-samarbejdet, højere regulering af betaling til busentreprenører samt en generel indtægtsnedgang på grund af færre passagerer.

Administrationen i Region Midtjylland indstiller, at forslaget implementeres gradvist, så der gennemføres besparelser og effektiviseringer i rutenettet på ca. 15 mio. i 2009 (med helårsvirkning på 27 mio.), mens de resterende 16 mio. kr. gennemføres fra 2010 og 2011.

På baggrund af beslutning om effektivisering af det regionale rutenet og det økonomiske pres regionen står overfor, foreslår administrationen i Region Midtjylland, at det regionale rutenet fastlægges ud fra nogle overordnede principper, nemlig:

" Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner) med et net af X busser på de lange ruter suppleret med dublerende X busser på pendlertunge dele af ruterne. X busserne betjener regionale rejsemål på ruten og stopper kun få steder. I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke tilgodeser befordring af f.eks. uddannelsessøgende til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser, kan X busserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, og som kan fungere som tilbringerruter til X busruter og tog."

- ./.
- Region Midtjyllands Forretningsudvalg har på deres møde 10. juni 2008 behandlet et konkret forslag til besparelser og effektiviseringer med virke fra 2009. Sagsfremstilling og bilag til Forretningsudvalgets møde 10. juni 2008 vedlægges. Forslaget har regionen udarbejdet på baggrund af en række møder med kommunerne og Midttrafik. Hovedpar-

ten af ændringsforslagene vil få virkning fra køreplansskiftet i juni 2009. For enkelte ruter vil ændringerne træde i kraft fra januar 2009. Forslaget omhandler ruter eller delstrækninger af ruter, som nedlægges efter en vurdering af ingen eller lille regional betydning. Forslaget omfatter endvidere koordinerings- og udviklingsprojekter, som har til formål at styrke den regionale kollektive trafik i overensstemmelse med de beskrevne principper.

På Regionens Forretningsudvalgs møde 10. juni 2008 blev det besluttet, at meddele Midttrafik og kommunerne, hvilke ændringer i det regionale rutenet regionen planlægger at gennemføre i 2009, samt at der arbejdes videre med forslag til gennemførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet.

Administrationen i Midttrafik har på bestyrelsesmødet den 23. maj 2008 orienteret om processen for dannelse af det endelige arbejdsprogram for køreplanlægningen 2008/09 (projektkataloget 2008/09), når Region Midtjyllands har truffet en beslutning om, hvilke projekter man konkret ønsker, at Midttrafik skal arbejde videre med i forbindelse med effektivisering og besparelser på det regionale rutenet.

Region Midtjyllands fremsendte ønsker til projekter vil indgå sammen med de øvrige kendte projekter i en "brutto" liste som nødvendigvis må prioriteres, da Midttrafiks administration vil have meget vanskeligt ved at gennemføre alle projekter indenfor en kort tidshorison. Det skyldes at opgaven er særdeles omfattende, da den forudsætter at der skal gennemføres passagertællinger, der skal ske inddragelse af vognmænd, kommuner og borgere i forbindelse med den konkrete gennemførelse af ændringerne, ligesom der skal produceres og trykkes nye køreplaner m.m.

En særlig problemstilling bliver en vurdering af ændringernes kontraktmæssige konsekvenser overfor vognmændene. I henhold til de fleste kontrakter Midttrafik har med vognmændene, skal der udbetales erstatning ved indskrænkninger i kørslen på mere end 20 % i forhold til kørselsomfanget ved kontraktstart. I forbindelse med den konkrete gennemførelse af ændringerne, skal det undersøges og vurderes om berørte vognmænd evt. kan tilbydes anden kørsel for at mindske udgifter til erstatning.

Samtidig skal opgaven prioriteres bl.a. i forhold til en række kommunale ønsker om gennemførelse af analyser og ændringsprojekter, ligesom et betydeligt antal store udbud – bl.a. i Randers og Viborg - ligger lige for.

Som orienteret på bestyrelsesmødet den 23. maj 2008, vil en prioritering af projekter foretages ud fra 5 faglige kriterier:

1. At projektet omhandler kørsel, som skal i udbud med virkning fra K09.
2. At projektet er et udviklingstiltag, som vil medvirke til bestyrelsens mål om flere kunder i den kollektive trafik. Fx at projektet indeholder ruteudretning med henblik på at sikre lavere rejsetider (færre omkostninger) og samtidig tiltrække/fastholde kunder.
3. At projektet medfører koordinering af kørsel – mellem lokal/bybus- og den regionale buskørsel.
4. At projektet tidligt har været indmeldt fra kommune/region.
5. At projektet omhandler ønske fra kommune/region om nedlæggelse af kørsel.

./.

Oversigt over trafikplanprojekter, som den blev forelagt Bestyrelsen på mødet 23. maj 2008, vedlægges.

---

I forbindelse med regionens ønsker til effektiviseringer og besparelser må man forvente, at der i "kølvandet" herpå også følger yderligere projektforslag og ønsker fra kommunerne. Sådanne projektforslag kan have karakter af omlægning af eksisterende ruter, nedlæggelse og overtagelse af ruter og strækninger, koordinering af eksisterende ruter m.m. Disse "modtræk" skal naturligvis indgå/tages højde for, når regionens ønsker til effektivisering og besparelser på det regionale rutenet indgår som projekt i projektkataloget.

På bestyrelsesmødet 22. august 2008 vil administrationen i Midttrafik fremsende forslag til det endelige, prioriterede projektkatalog til godkendelse.

Administrationen i Midttrafik skal nu arbejde med den konkrete prioritering af projekter i forhold til de faglige kriterier og ressourcer, hvorefter det endelige projektkatalog sendes i høring hos bestillere for at sikre, at alle projekter indgår i Midttrafiks oversigt. Midttrafiks bestillere har svarfrist 15. juli 2008 i forhold til at komme med nye projekter eller udsætte/slette projekter i kataloget, jf. Midttrafiks køreplanprocedure og tidsplan K09.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

### **Bilag**

- Sagsfremstilling og bilag til Forretningsudvalgets møde 10. juni 2008
- Oversigt over trafikplanprojekter

1-30-75-16-08

## 8. Høring af Statens Trafikplan

### Resumé

*Midttrafik, kommunerne og regionen har fået Statens Trafikplan til høring. Midttrafik har en del bemærkninger til sammenhængen i planen. Midttrafik sender sit udkast til høringssvar til kommunerne og regionen med henblik på eventuelt at koordinere et samlet høringssvar. Høringsfristen er sat til den 11. august 2008, men Danske Regioner har bedt om udsættelse.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

./ Statens Trafikplan er sendt i høring hos alle kommuner, regioner og trafikselskaber.

Statens "Trafikplan for jernbanen 2008-2018" udstikker i denne første udgave retningslinjer for togbetjeningens omfang på de enkelte banestrækninger i perioden. Trafikstyrelsen har til dette formål udviklet en trafikeringsmodel til beregning af, hvilken trafikbetjening der kan anses for samfundsmæssigt velbegrundet, set i forhold til den politisk fastlagte minimumsbetjening, den disponible banekapacitet og overholdelse af de gældende trafikkontrakter.

Udover dette giver Trafikplanen et overblik over den nuværende koordinering af kollektiv trafik (busser og tog), og det påpeges, hvor en øget koordinering med fordel kunne gennemføres.

Formålet med høringen er at indhente kommentarer med henblik på udgivelse af en endelig udgave af Trafikplanen, som forventes offentliggjort i september 2008.

#### Midttrafiks overordnede kommentarer

Ifølge administrationens vurdering er der ikke entydig sammenhæng mellem trafikplannens fremskrivning af antal rejser og trafikeringsmodellens resultater for togbetjeningen.

Som hovedregel lægges der op til reduceringer på jyske strækninger, hvor der samtidig forudses betydelige stigninger i antallet af rejser. Eksempelvis vil trafikken på strækningen Århus – Vejle stige med over 40 %, men trafikeringsmodellen foreslår en "måske reduceret betjening". Det er betænkeligt, at trafikudviklingen og byudviklingen i dette område ikke tænkes ind i den kommende trafikbetjening.

Midttrafik mener, at der f.eks. bør være fokus på den forventede udvikling af Byregion Østjylland, dvs. bybåndet Randers – Kolding, jf. Infrastrukturkommissionens betænkning. Fra Infrastrukturkommissionens side blev der lagt op til, at der for Østjylland igangsættes en meget bred langsigtet strategisk planlægnings- og investeringsindsats, der sikrer, at den fremtidige bymæssige og trafikale udvikling i området tænkes sammen. I kommissionens rapport nævnes det endvidere, at "en sådan samlet strategi bør omfatte både individuel og kollektiv trafik, herunder fjerntogstrafikken, lokal- og regio-



naltogforbindelser og bustrafikken. En væsentlig opgave er således allerede nu at undersøge mulighederne for at understøtte en effektiv kollektiv trafik i regionen.”

Trafikeringsmodellen vurderer de enkelte delstrækninger isoleret. Det indgår ikke, at de enkelte togsystemer løser vidt forskellige opgaver i den samlede trafikering. Dette er et område, hvor der efter Trafikstyrelsens eget udsagn skal ske forbedringer i modellen. Tankerne fra Infrastrukturkommissionen om øget betjening i det Østjyske bybånd med genåbning af flere stationer, som betjenes af nye standsende systemer håndteres derfor efter Midttrafiks opfattelse ikke hensigtsmæssigt i de forsimplede kapacitetsvurderinger i trafikeringsmodellen.

Det forekommer overraskende, at Statens trafikplan for jernbaner kommer ud med overvejelser om reduktion af trafikken på strækninger i Østjylland, som har meget kraftig vækst i passagertallet. Planen burde i stedet følge op på Infrastrukturkommissionens anbefalinger og se på stationsåbninger og alternative betjeningsmuligheder i Østjylland.

Gennem de seneste år er der åbnet stationer i Viby, Hørning og Hedensted. På hovedstrækningen kunne følgende stationer måske overvejes genåbnet mellem Randers og Vejle: Stevnstrup, Laurbjerg Søften, Mundelstrup, Brabrand, Åby, Stilling og Hovedgård.

Det er nævnt, at Midttrafik undersøger mulighederne for at tilpasse Grenaabanen til letbanetrafik i Århus. Trafikstyrelsen vurderer i øvrigt, at der vil være manglende kapacitet på Grenaabanen mellem Århus og Hornslet i 2018 p.g.a. trafikudviklingen. Den positive passagerudvikling på Grenaabanen bør fremmes yderligere ved opgradering af hastigheden mellem Ryomgård og Grenaa til minimum 100 km/t fra de nuværende 75 km/t.

Der er også ifølge Trafikstyrelsen sandsynlighed for, at der i 2018 vil være kapacitetsmangel på strækningen Skanderborg - Århus og Skanderborg – Silkeborg. Kapaciteten på strækningen Ryomgård - Grenaa, Herning - Silkeborg og Holstebro - Ringkøbing er fuldt udnyttet. Hvis disse kapacitetsproblemer skal imødegås, skal planlægningen af kapacitetsudvidelser begynde nu.

For strækningen Silkeborg – Skanderborg bør det som et alternativ til kapacitetsudvidelser overvejes at etablere en helt ny hurtig direkte regional-/letbanespor mellem Silkeborg og Århus. Denne nye forbindelse har også været behandlet i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde.

Under koordineret køreplanlægning bør Trafikstyrelsen give et bud på en mere konkret planlægningsproces, herunder tidsplan for statens trafik. Af planen fremgår, at det er kommunerne, der skal tage stilling til den regionale busbetjening. Det er ikke korrekt. Her er regionerne trafikløberne.

Udover disse generelle bemærkninger har Midttrafik desuden en del konkrete bemærkninger og spørgsmål til teksten i Statens Trafikplan, som vil blive medtaget i høringssvaret. Eksempelvis kan nævnes, at betjeningen af Århus H med bybusser ikke er kommet med i sammenligningen af busbetjeningen af større regional- og fjernstationer (Figur 5.8 side 66) og samme sted er der angivet signatur for X bus i Hjørring, men der kører ingen X busser i Hjørring. Til gengæld mangler både X busser og regionale busser i ved Frederikshavn.

### Midttrafiks ønsker til Statens servicetrafik

Midttrafiks egen trafikplan kommer til at indeholde ønsker til Statens servicetrafik. Nogle af ønsker vil bl.a. være:

- Midttrafik har en forventning om at blive inddraget i planlægning af såvel årlige køreplaner som udbud, herunder fastlæggelsen af såvel serviceniveau som konkrete afgangstider.
- Togenes køretider – på strækningen Århus-Silkeborg-Herning kunne overvejes "lyntog" i myldretiden – f.eks. hvert andet tog som lyntog, hvert andet tog som standsende.
- Udbygning til dobbeltspor mellem Skanderborg, Silkeborg og Herning og opgradering af hastigheden mellem Silkeborg og Herning. Alternativt ny regional-/letbane mellem Silkeborg og Århus i stedet for dobbeltspor mellem Silkeborg og Skanderborg.
- Flere direkte tog til København fra Langå-Struerbanen. Frekvensen er i dag den samme som i 1963, - nemlig to daglige afgangse hver vej. Væsentlige trafikforbedringer som Storebæltsforbindelsen har dermed ikke haft den fulde virkning på denne strækning i form af flere direkte forbindelser. I DSB's oprindelige forslag til projekt "Gode tog til alle" var der lagt op til flere direkte tog. Dette indgik også i DSB's tilbud i forbindelse med udbuddet af de midtjyske jernbanestrækninger. Som bekendt fik DSB ikke kørslen. Flere direkte tog til København kunne evt. gennemføres i form af flere gennemkørende tog - uden forøgelse af frekvensen. Hermed ville kunderne få en bedre service.
- Bedre forbindelser mellem Ringkøbing/Skjern og København. Uanset rejsevejen (via Esbjerg eller Herning) er der som hovedregel tale om lange ventetider ved skift mellem tog, - til trods for, at der i udbudsmaterialet for togtrafikken i Midt- og Vestjylland oprindeligt var krav om gode forbindelser i Herning. Der er meget kundekritik af nuværende ventetider, der som nævnt tilmed er i strid med udbudsmaterialet.
- Kommunale ønsker til etablering af nye standsningssteder
- Høringsfrister m.m. for ændringer i togkøreplaner, så ønsket tilpasning af buskørsel er tidsmæssig mulig, herunder også samtidig køreplansskift. Buskøreplanerne ændres ved udgangen af juni, medens togkøreplanerne ændres medio december. Busplanernes ændringstidspunkt er bl.a. fastlagt af hensyn til skolerne, der ændrer planer og til tider struktur i forbindelse med skolenedlæggelser, - netop i forbindelse med sommerferien. Tidligere havde også jernbanerne køreplansskifte om sommeren. Selv om skiftet i december er internationalt vedtaget mellem jernbaneselskaberne, bør det være muligt at foretage lokale tilpasninger på andre tider. Fx har svenskerne flere køreplansskift i løbet af året.

### Høringsprocedure

Midttrafik sender sit udkast til høringssvar til kommunerne og regionen med henblik på eventuelt at koordinere et samlet høringssvar inden den 11. august.

Danske Regioner har anmodet Trafikstyrelsen om udsættelse af høringsfristen til midt af september. Hvis udsættelsen bliver imødekommet, vil Midttrafik præsentere bestyrelsen for høringssvaret på mødet i august til godkendelse, og hvis ikke Trafikstyrelsen accepterer en forlængelse, vil høringssvaret blive forelagt til orientering.

**Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik udarbejder et høringssvar med ovenstående kommentarer
- at** Midttrafik sender sit høringssvar til Regionen og kommunerne som orientering og med henblik på et evt. samlet svar til Trafikstyrelsen
- at** direktøren bemyndiges til at redigere høringssvaret og sende det til Trafikstyrelsen inden høringsfristen

**Bilag**

- Statens forslag til Trafikplan

1-15-0-78-1-07

## 9. Salgs- og informationsstrategi for Midttrafik

### Resumé

*Midttrafiks nuværende salgs- og informationsapparat er meget uens i forhold til økonomi, indretning, Midttrafiks præg, opgaveløsning og serviceniveau. Med udgangspunkt i Midttrafiks mål om salg, information og kommunikation på kundens præmisser samt et ønske om økonomisk effektivisering gennem større sammenhæng mellem Midttrafiks udgifter og udbytte, skal det foreslås, at der udarbejdes en beskrivelse af et ensartet salgs- og informationsapparat. Beskrivelsen skal tage udgangspunkt i bestyrelsens ønsker til en række forhold og vil blive forelagt bestyrelsen til beslutning i efteråret 2008.*

### Sagsfremstilling

#### Statusbeskrivelse

Midttrafik har ved sin dannelse overtaget aftaler fra afgivende myndigheder om salgssteder, rutebilstationer og øvrige faciliteter til kunderne i hele Regionen.

Konkret har Midttrafik aftaler med 12 rutebilstationer med salgsfunktioner, 9 salgssteder i Århus kommune foruden DSB salg og Arriva salg. Hertil kommer 18 terminaler/rutebilstationer uden salgsfunktioner. Endeligt er der en lang række mindre salgssteder (fx kiosker), hvor man kan købe klippekort.

De 12 rutebilstationer modtog i 2007 10.693.250 kr. (dette og følgende beløb er i 2007-niveau) i tilskud fra Midttrafik. Hertil kommer ca. 3,5 mio. kr. til løn og andre administrative udgifter til personale på rutebilstationerne i henholdsvis Randers og Viborg, der afholdes af administrationens driftsbudget fordi VAFT og Randers Kommune overførte medarbejdere til Midttrafik. Salgsstederne i Århus modtog 6.966.395 kr. i provision af salget i 2007 mens terminaler/rutebilstationer uden salgsfunktion modtog 891.079 kr. i tilskud fra Midttrafik. Samlet havde Midttrafik udgifter til dette område på 22.050.724 kr. i 2007. Den samlede omsætning var på ca. 224 mio. kr.

En gennemgang af aftalerne viser, at de er meget uens i forhold til økonomi og vilkår. Der er ikke nogen entydig sammenhæng mellem Midttrafiks betaling og udbytte. Kontrakterne er eksempelvis typisk ikke opdelt i forhold til hvor meget af Midttrafiks tilskud, der skal henføres til fysiske forhold (eksempelvis stodeplads, ventefaciliteter og chaufførfaciliteter) og hvor meget, der skal henføres til kundeservice. På Ringkøbing og Skjern rutebilstationer er tilskuddet fra Midttrafik desuden højere end den samlede omsætning.

Rutebilstationer fremstår meget uens i deres bygningsmæssige stand, indretning og den måde hvorpå Midttrafik eksponeres ved fx logo.

I forhold til kundebetjeningen, så varetager de fleste rutebilstationer med salgsfunktion primært opgaver i forhold til salg af billetter og kort samt informationer om rejse. På især de vestlige rutebilstationer er der herudover en funktion med håndtering af gods. Rutebilstationerne varierer i forhold til åbningstider og bemanning.

Samlet er det konklusionen, at Midttrafiks nuværende salgs- og informationsapparat er meget uens i forhold til opgaveløsning, indretning og vedligeholdelsesstand. Der er endvidere ikke nogen klar sammenhæng mellem Midttrafiks udgifter og udbytte heraf. Det er uhensigtsmæssigt i forhold til at sikre en ensartet kundebetjening af høj kvalitet og i forhold til sikring af økonomisk effektivitet.

### **Forslag om ensartet salgs- og informationsapparat**

På den baggrund og med udgangspunkt i Midttrafiks mål om salg, information og kommunikation på kundens præmisser samt et ønske om økonomisk effektivisering gennem større sammenhæng mellem Midttrafiks udgifter og udbytte, skal det foreslås, at der udarbejdes en beskrivelse af et ensartet salgs- og informationsapparat. Beskrivelsen skal danne udgangspunkt for realitetsforhandlinger mellem Midttrafik og de parter hvormed Midttrafik for nuværende har aftaler om salgs- og informationsapparatet om ændringer eller opsigelser af aftalerne.

### **Indhold i beskrivelse af ensartet salgs- og informationsapparat**

Forud for en beskrivelse af et ensartet salgs- og informationsapparat skal der tages stilling til en række forhold:

1. Midttrafiks præg på de enkelte salgs- og informationssteder samt tilpasning til kundernes behov
2. Ventefaciliteter for kunderne
3. Chaufførfaciliteter

#### *Midttrafiks præg på de enkelte salgs- og informationssteder/tilpasning til kundernes behov*

En række forhold vil få betydning for det fremtidige salgs- og informationsapparat:

- Der er planlagt etablering af en web-butik, hvor kunder og salgssteder via internettet kan købe og forlænge periodekort, købe klippekort og øvrigt få oplysninger om Midttrafik.
- Midttrafiks hjemmeside er under stadig udvikling og giver kunder og andre informationer om eksempelvis rejsetider og ruteændringer.
- Den fulde integration af Midttrafiks ruter og priser i rejseplanen.dk vil betyde, at kunder og andre kan få informationer via internettet om Midttrafiks ruter og priser i sammenhæng med den øvrige kollektive trafik i Danmark.

Behovet for salgs- og informationssteder må antages at formindskes i takt med etableringen af ovenstående.

I forhold til de enkelte salgs- og informationssteder har Midttrafik mulighed for at sætte præg på salgs- og informationsapparatet igennem hvor store krav man kan stille til fx åbningstider, skiltning, uddannelse af personalet, servicemuligheder i butikken (fx kundens adgang til selv at søge på nettet og printe rejseplan), varetagelse af øvrige servicefunktioner (fx udstedelse af særlige kort) osv.

Tilpasningen til kundebehov afspejler, om Midttrafiks strategi for salgs- og informationsapparatet primært tilrettelægges med henblik på effektivisering og en standardiseret løsning, eller om strategien i højere grad tager udgangspunkt i at finde tilpassede løsninger i forhold til kundernes behov.

Ved at kombinere de to forhold, kan der tænkes en række mulige veje for et fremtidigt ensartet salgs- og informationsapparat

1. En mulig løsning er, at Midttrafik laver nogle få, store salgssteder – flagskibe – som supplerer DSB/Arrivas salgsnet. Det kunne være 4-5 steder i Regionen, at Midttrafik har egne salgssteder. Strategien er kendetegnet ved, at Midttrafik kan sætte præg på disse få flagskibe og fokusere ressourcerne på at skabe optimale rammer for en god kundeservice disse steder.
2. Ovenstående kan udbygges med at supplere de store salgssteder med 1 eller 2 niveauer. Det kunne fx være i de 5-10 største byer/kommuner ud over de steder, hvor flagskibene er, at der oprettes servicecentre med principielt de samme ydelser som flagskibene, men mindre krav til åbningstid, uddannelsesniveau, telefonservice, skiltning osv. Et tredje niveau i denne differentierede strategi kunne være, at man har forhandlere, der alene kan sælge Midttrafiks produkter – det kunne være supermarkeder, der kan lave/forny abonnementskort osv. For alle tre typer salgssteder, vil Midttrafik definere kvalitetskrav i kontrakten med de enkelte steder, så det er klart, hvad der forventes af flagskibe, servicecentre og forhandlere. Strategien vil betyde, at Midttrafik får et mere finmasket net af salgssteder, hvor Midttrafik selv har sat sit præg på, hvordan servicen er.
3. Begge af ovenstående modeller kan løses ved en tilpasning af de eksisterende salgs- og informationsapparat. Som et element i løsningen kan tænkes, at Midttrafik indgår aftaler med andre om løsningen af dele af salgs- og informationsopgaven – eksempelvis DSB eller Arriva. Konkret vil det indebære, at der skal laves kontrakter med en eller flere entreprenører baseret på en beskrivelse af Midttrafiks ønsker og de rammer herfor.

#### *Ventefaciliteter for kunderne*

I Midtjylland er der mange forskellige former for rutebilstationer og ventefaciliteter for kunderne. Aftalerne om finansiering af disse er omtrent lige så varierende – nogle steder betaler Midttrafik for et venterum, nogle busholdepladser eller andet, mens kommunerne andre steder betaler for det hele og blot orienterer Midttrafik om forholdene, så det kan indarbejdes i køreplanlægningen og kommunikationen.

Det er en kommunal opgave at sikre ventefaciliteter for kunderne. Midttrafik kan tilkendegive ønsker til indretning m.m. i forbindelse med kundefaciliteterne og kan indgå i en dialog med kommunerne herom.

#### *Chaufførfaciliteter*

Der er et behov for faciliteter til chaufførerne, hvor de kan holde pauser, komme på toilet, hente materialer osv. Disse faciliteter ligger ofte i forbindelse med de nuværende rutebilstationer, men visse steder har man lejet sig ind hos fx DSB, Arriva eller en privat udlejer.

Også chaufførfaciliteterne er lidt forskelligt finansieret i dag. Nogle steder er det en del af et tilskud til en rutebilstation, andre steder er det et særskilt beløb til en udlejer og nogle steder er det en udgift, vognmanden afholder.

Kommunerne har til opgave at tilvejebringe chaufførfaciliteter i forbindelse med rutebilstationerne/terminalerne og busselskaberne/Midttrafik lejer sig ind de kommunale faciliteter. Midttrafik og kommunerne beslutter i samråd hvordan faciliteterne skal indrettes.

**Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen drøfter ønsker til Midttrafiks fremtidige salgs- og informationsapparat med udgangspunkt i de mulige veje, der er beskrevet
- at** Bestyrelsen i efteråret 2008 får forelagt en konkret beskrivelse af et fremtidigt salgs- og informationsapparat samt økonomien heri forud for forhandlingerne med de parter hvormed Midttrafik for nuværende har aftaler om salgs- og informationsapparatet.

1-47-75-1-1-08

## 10. Godshåndtering

### Resumé

*På baggrund af et oplæg om harmonisering af opgaver, takster og regler, besluttede Midttrafiks bestyrelse på møde 29. februar 2008, at indlevering af pakker og gods til forsendelse fremover kun kan ske direkte ved bussen. Det betyder, at funktionen med godsindlevering på rutebilstationer og salgssteder i Midt og Vest ophører. Ændringen gælder fra 29. juni 2008.*

*Midttrafik har modtaget henvendelser fra bl.a. Skive Rutebilstation, Skive Kommune og Lundberg Autoglas, Skive og én borger, som er utilfreds med beslutningen. Bestyrelsen har på mødet 23. maj 2008 ønsket af få et nyt beslutningsoplæg vedr. godshåndtering i dele af Midt- og Vestjylland.*

### Sagsfremstilling

#### Godsforsendelser med busserne

I hele Midttrafik er det muligt for kunder og andre at få sendt gods og pakker med de regionale og lokale ruter, hvor aflevering og betaling sker direkte til chaufføren. Der kan dog ikke sendes gods med bybusserne.

I det tidligere VAFT og Ringkjøbing Amt, og nu Midttrafik Midt og Vest, foretages gods-ekspedition på 7 rutebilstationer og 17 mindre godsindleveringsteder (kiosker, dagligvarebutikker og benzinstationer). Godset indleveres og afregnes, hvorefter personalet sikrer, at det kommer med de rigtige busser. Ved modtagelse bliver pakkerne enten opbevaret indtil det afhentes eller sendes til modtageren med bud. Det drejer sig overvejende om forsendelser med autoreservedele mellem lager og autoværksteder.

I det nuværende Midttrafik Øst og Syd, og i hele Sydtrafik er muligheden for godsindlevering på rutebilstationer afskaffet for en del år siden. Det er sket ud fra ønsket om prioriterer information og service overfor kunderne, der rejser med den kollektive trafik, og reducere udgifterne til godsekspedition.

#### Baggrund for harmonisering omkring godsforsendelser

Forslaget om, at indlevering af pakker og gods til forsendelse og modtagelse fremover kun kan ske direkte ved bussen, skal ses ud fra følgende begrundelser.

#### *Ensartede regler*

I Midttrafik pågår et gennemgribende arbejde med at harmonisere takster, rejsebestemmer og service. Det sker med henblik på at give kunderne med den kollektive trafik en bedre og mere ensartet service, og samtidig leve op til bestillernes forventninger om effektivitet i administrationen.

Indtil nu har der været forskellig service omkring godsekspedition, afhængig af område og i hvilken retning busserne kører. På rutebilstationerne i Holstebro, Lemvig, Skive og Ringkjøbing kan der håndteres gods for næsten alle ruter, som anløber disse byer. I Vi-



borg, Herning og Skjern håndteres gods kun på ruter, som kører i Midt og Vest. Hvis en pakke skal med bussen fra Viborg til fx Århus, Silkeborg, Randers, Vejle eller Horsens, så skal der være en modtager som henter pakken ved bussen.

Med harmoniseringen bliver reglerne ens for alle. Serviceniveauet falder for nogle, men det vil fortsat være muligt at få pakker med busserne ved direkte aflevering og afhentning ved chaufføren.

Samtidigt er det besluttet at spare 10 % i Midttrafiks administration, hvilket gør det vanskeligt at opretholde disse særordninger og undtagelser.

#### *Ny struktur for salg og information.*

Midttrafik har ved sin dannelse overtaget en vifte af forpligtigelser og aftaler med salgssteder, rutebilstationer og omkring øvrige faciliteter til kunderne i hele Regionen. Samlet er der 70 egentlige salgssteder og yderligere 350 kiosker i det midtjyske område, der sælger billetter og kort for Midttrafik. Salgsstederne er af historiske grunde meget forskellige.

Gennem en ny strategi for salg og information skal salgsnettet i hele regionen harmoniseres og effektiviseres. Det er en forudsætning for arbejdet, at det fremtidige salgsnet primært henvender sig med service og information til kunder som rejser med den kollektive trafik. I strategien indgår også etableringen af en webbutik, som giver kunderne mulighed for, - der hvor de er, at oprette, forny og betale for periodekort, og på sigt også andre kort.

Fremover vil der kunne købes kort og andre produkter i busserne, gennem websalg på internettet, evt. i centrale dagligvarebutikker mv. Det vil indgå i arbejdet omkring en ny strategi for salg og information, at eksisterende aftaler med rutebilstationer og øvrige salgssteder skal revurderes, evt. genforhandles med færre eller andre opgaver eller måske opsiges.

#### **Økonomi**

Der har været peget på, at Midttrafik vil miste betydelige indtægter ved at nedlægge godsekspedition på rutebilstationer i Midt og Vest.

Af nedenstående tabel fremgår det aktuelle priser for forsendelse af pakker med busser.

Vægt (kg.)	0-1	2-5	6-10	11-15	16-20	21-25
Pris (kr.)	25	35	45	50	60	65

Priserne er under markedspris. For virksomheder, der har en erhvervsaftale med Post-Danmark, er prisen for forsendelse af en pakke på op til 5 kg. fra virksomhed til privat modtager 54 kr. For private forsendelse er prisen for samme pakke 70 kr.

I Midttrafiks regnskab for 2007 fremgår en samlet indtægt for befordring af post, pakker og gods på 1,6 mio. kr. Dette dækker hele Midttrafik, og det kan ikke nøjagtigt opgøres, hvad der stammer fra avisaflevering, postkassetømning og godsforsendelser. Det vurderes at indtægterne for godsekspedition i 2007 var 0,6 mio. kr.

Indtægt for pakker, god, aviser mv. fordelt i mio. kr. (estimeret):

Avis/post (Midttrafik Øst)	0,3
Pakker (Midttrafik Øst)	0,2
Avis/post (Midttrafik Midt, Vest og Syd)	0,5
Gods (Midttrafik Midt og Vest - ved rutebilen og på rutebilstationer)	0,6
Samlet	0,6

Indtægterne for gods i Midt og Vest kan vurderes i forhold det driftstilskud, som rutebilstationer i Midt og Vest modtager, og hvor godsekspedition tidsmæssigt udgør den overvejende opgave de pågældende steder. For rutebilstationerne i Holstebro, Herning, Skive og Ringkøbing yder Midttrafik et samlet driftstilskud i 2007 på 3,6 mio kr. Her udgør godsekspedition 50 % eller mere af opgaveløsningen.

Midttrafik havde desuden en udgift på 48.000 kr. i 2007 til tilskud til de mindre godsindleveringssteder i Vest.

### **Opfølgning på tidligere beslutning**

Efter Bestyrelsens beslutning er alle rutebilstationer, kommuner og regionen orienteret om, at godsindlevering på rutebilstationerne fra 29. juni 2008 ikke længere er muligt. Endvidere blev aftalerne med de mindre godsindleveringssteder opsagt pr. 1. juli 2008.

### **Direktøren indstiller,**

- at** en eventuel genindførelse af særlig godshåndtering i Midt- og Vestjylland bliver en overgangsordning indtil der er fastlagt en samlet strategi for salgs- og informationssteder i Midttrafik

1-31-75-5-08

## 11. Incitament som forsøg

### Resumé

*Midttrafiks mål er at lave flere udbud, der rummer mulighed for, at leverandørernes incitament for at styrke den kollektive trafik forbedres. Midttrafiks nuværende kontrakter rummer ikke incitamentsskabende initiativer. Administrationen fremlægger forslag til et incitamentsforsøg med start 1. september 2008 inden for eksisterende kontrakt.*

### Sagsfremstilling

#### Forslag om incitamentsforsøg

Midttrafiks nuværende kontrakter rummer ikke incitamentsskabende initiativer. Fra svenske forsøg med incitament ved man, at incitamentskontrakter skaber større motivation for busselskaber og chauffører til at yde en større indsats f.eks. for at få mere tilfredse kunder.

Administrationen foreslår, at der iværksættes et incitamentsforsøg med start 1. september 2008. Forsøget er et supplement til den eksisterende kontrakt mellem busselskabet og Midttrafik – det påvirker derfor ikke eksisterende aftaler mellem parterne.

I forsøget udbetales en form for bonus, når en given kvalitet eller aftalte mål nås. Det kan f.eks. være belønning for flere kunder eller belønning for høj/højere kundetilfredshed inden for udvalgte målepunkter.

Erfaringer fra forsøget skal indgå i forbindelse med kommende udbud, hvor det er Midttrafiks mål, at en del af kørslen skal udliciteres på incitamentskontrakter. Det forventes, at forsøget vil give værdifulde erfaringer om kundernes reelle serviceprioriteter, chaufførernes motivationsfaktorer, virkning af serviceinitiativer, busselskabets præstation over tid mv.

Administrationen forslår, at forsøget er afgrænset til én rute. Et afgrænset forsøg giver gode muligheder for effektive målinger – uden et stort ressourceforbrug.

Den præcise model bør opbygges i et samarbejde mellem parterne – busselskabet, de medvirkende chauffører og Midttrafik. Parterne skal have mulighed for at drøfte og udpege forudsætninger, udfordringer og muligheder inden projektstart. Administrationen går efter en model, som administreres på den mindst bureaukratiske og ressourcekrævende måde.

De Grønne Busser i Hinnerup har sagt ja til at deltage i forsøget. I samarbejde med De Grønne Busser vælges en regional rute med en vis stabilitet. En rute som allerede er kendt og brugt af kunderne, og hvor der ikke, inden for forsøgets tidsramme, er udsigt til væsentlige ændringer i køreplantimer eller ruteføring.

### **Forslag til målepunkter**

Midttrafiks mål er tilfredse kunder og gerne flere kunder. Administrationen foreslår derfor, at modellen primært bygger på kundernes oplevelse af kvaliteten – baseret på konkrete mål inden for kundetilfredshed. Der udpeges 3-6 målepunkter, hvor der foretages før- og eftermålinger, og hvor bonusudbetaling er afhængig af en given fremgang inden for målepunkterne.

Der udvælges målepunkter på områder, som kunderne vægter som vigtige for tilfredshed med rejsen. Det kan f.eks. være rettidighed, chaufførens service, information mv. Inden forsøget gennemfører Midttrafik en kundeundersøgelse for at fastlægge kundernes vurdering af den indbyrdes vigtighed for målepunkterne.

Kundetilfredshed måles via interviews. Der fastsættes et minimum antal interview, som måles 1-2 gange under forsøget. Målingerne danner grundlag for udbetaling af bonus.

Administrationen anbefaler også, at chaufførtilfredshed måles – med henblik på at få erfaringer med hvordan en incitamentsordning kan påvirke chaufførernes motivation for at yde en bedre service og kvalitet.

Endelig kan det være relevant at måle på indtægten eller antallet af kunder, for at opnå erfaringer med om kundernes tilfredshed påvirker rejsehyppigheden. Forsøget løber i første omgang over 12 måneder.

### **Udbetaling af bonus**

Midttrafik udbetaler bonus til busselskabet. Midttrafik ønsker at bonusen øremærkes til forbedring af forholdene for chaufførerne. Initiativerne kan spænde fra oprettelse af frugtordning, motionsordning, kompetenceudvikling mv. De Grønne Busser fremlægger på forhånd en skriftlig plan for, hvordan bonusen planlægges anvendt til chaufførintiati-  
ver.

Midttrafik udbetaler bonus 12 måneder efter projektstart.

Midttrafik afsætter 150.000 til bonusudbetaling, herudover afsættes 100.000 kr. til måling og evaluering af forsøget. Bonusbeløbet kan bringes til hel eller delvis udbetaling, afhængigt af i hvilken grad de aftalte mål nås. Omkostninger til incitamentsforsøget dækkes af Midttrafiks markedsføringsbudget, og kræver derfor ikke en enkelt bestillers særskilte accept.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen godkender incitamentsforsøget
- at** Bestyrelsen i efteråret 2009 får en evaluering af incitamentsforsøget

1-23-4-2-08

## 12. Midttrafiks udbud af buskørsel – udbudsplan, udbudspolitik og incitamentsmodel

### Resumé

*Mange af Midttrafiks kontrakter udløber eller kan opsiges til udløb i 2009. Der orienteres om administrationens arbejde med udbud, herunder vurdering af tildelingskriterier og et projekt om incitamentskontrakt.*

### Sagsfremstilling

#### Plan for udbud og udbudspolitik

Mange af Midttrafiks kontrakter om almindelig rutekørsel med busser udløber eller kan opsiges til udløb i sommeren 2009. Det drejer sig om kørslen på 15 regionale ruter i det tidligere VAFT-område. Herudover bybusserne i Horsens, Skanderborg, Randers og Viborg. Endelig er der tale om lokalruter og rabatruiter i Odder, Skanderborg, Syddjurs, Norddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Ikast-Brande, Viborg og Skive.

Fristen for opsigelse af kontrakterne er normalt et år. Mange kan ikke forlænges. Nogle vil automatisk løbe videre, hvis de ikke siges op. Andre kan Midttrafik forlænge til 2010 eller 2011, enten ensidigt eller ved enighed herom med det pågældende busselskab.

Administrationen vurderer løbende efter dialog med bestillerne, om det vil være hensigtsmæssigt at forlænge nogle af kontrakterne. For eksempel for at skabe sammenhæng mellem tidspunktet for udbud i en storkommune, for gennemførelse af større ruteændringer eller aktuelt for at afvente en afklaring af konsekvenserne af besparelser i Regionens kørsler. En forlængelse af nogle af de kontrakter, som ellers vil udløbe i 2009, kan også sikre en mere jævn udbudsrytme i de kommende år, idet der er voldsomt mange udbud med mulig driftsstart i 2009, men væsentligt færre i 2010 og 2011.

Administrationen vil udarbejde en samlet plan for udbud af almindelig rutekørsel med busser. Ud over et forslag til tidsplan for udbud vil planen også indeholde forslag til udbudspolitik, herunder udbudsform, kontraktform og -længde, tildelingskriterier og andre vilkår. Endelig vil administrationen arbejde med en drejebog for udbud, bl.a. for at sikre gennemsigtighed og effektivitet i udbuddene. Forslagene vil blive forelagt bestyrelsen inden udgangen af 2008.

#### Tildelingskriterier

Midttrafik gennemført såvel udbud, hvor der ved valget mellem indkomne tilbud alene er blevet lagt vægt på prisen, som udbud, hvor der ud over prisen er blevet lagt vægt på forskelle i tilbudt kvalitet.

Efter administrationens vurdering er det ikke problemfrit at lægge vægt på forskelle i tilbudt kvalitet. Det kan således være vanskeligt på en objektiv måde at måle forskellene i den tilbudte kvalitet. Vurderingen baserer sig næsten udelukkende på byders egen beskrivelse af den kvalitet, byder vil levere. Det kan derfor have for stor betydning, om

byder er god til at skrive. Samtidig kræver det et omfattende opfølgingsarbejde at kontrollere, om byder lever op til de ekstra kvaliteter, han er valgt på.

Erfaringerne taler efter administrationens vurdering for, at der kun i særlige tilfælde og efter en dialog med bestilleren bør lægges vægt på andet end prisen, og at kvalitetsmålene i videst muligt omfang bør kvantificeres.

En anvendelse af ren pris som tildelingskriterium betyder ikke, at Midttrafik ikke kan stille krav til kvaliteten. Tværtimod bør de høje kvalitetskrav, Midttrafik ønsker opfyldt, altid være nøje beskrevet og ufravigelige.

Administrationen vil lade dette indgå i en fortsat vurdering af tildelingskriterierne.

### **Incitamentskontrakt**

Administrationen har i særskilt dagsordenspunkt indstillet et forsøg med incitamentskontrakt på en eksisterende kontrakt på en regional rute. Desuden vil et projekt med incitamentskontrakter i bybusser – efter drøftelse med Randers kommune - blive igangsat i forbindelse med udbuddet af bybusserne i Randers, med forventet ikrafttrædelse af kontrakten i 2009. Erfaringerne fra forsøget på en regional rute vil indgå i projektet i Randers.

Et led i projektet vil blive at få afklaret, om incitamentsordningen alene skal have fokus på en forøgelse af passagerantallet eller, om ordningen også skal fokusere på andre parametre, for eksempel en forbedring af driftskvaliteten eller af økonomien i forbindelse med kørslen. De få danske eksempler på incitamentskontrakter har alene haft fokus på enten passagerantallet eller driftskvaliteten. Med fokus på økonomien i forbindelse med kørslen vil der kunne fokuseres på såvel indtægtssiden som omkostningssiden.

Formålet med incitamentsordningen skal være at tilskynde alle involverede parter til at arbejde for en styrkelse af den kollektive trafik, således at borgerne får mest mulig kørsel og anden service pr. tilskudskrone. Det forventes at kunne ske ved at inddrage såvel busvirksomheden som busvirksomhedens chauffører og andre medarbejdere samt bestilleren i ordningen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

1-47-70-2-07

## 13. Evaluering af takster og regler i handicapkørslen i 2008 uden for Århus Kommune og forslag til takster og regler i 2009

### Resumé

*Midttrafik ændrede princip for takster i handicapkørslen 1. januar 2008 uden for Århus Kommune, hvor det tidligere zonebaserede system blev erstattet af et kilometerbaseret system. Samtidigt blev der indført nye regler for anvendelse af tog og X bus ved længere rejser samt rejsegaranti. Som besluttet på bestyrelsesmødet 17. september 2007 har administrationen fulgt op på aktivitet og forbrug i de første 5 måneder i 2008 og har udarbejdet forslag for 2009 for takster og regler.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

1. januar 2008 ændrede Midttrafik takstsystem for handicapkørslen for rejser med undtagelse af interne rejser i Århus Kommune. I 2007 var taksterne for kundernes egenbetaling 30 kr. pr. tidligere kommune, mens det fra 1. januar 2008 blev 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr. Det blev samtidigt besluttet at inddele rejserne i 3 kategorier: 1) korte 0-50 km, 2) mellemlange 50-100 km og 3) lange over 100 km; før 1. januar 2008 blev mellemlange og lange rejser defineret i forhold til naboamter og 3. amter.

Samtidigt blev der indført rejsegaranti i hele Midttrafiks område for handicapkørslen inkl. interne rejser i Århus Kommune, hvor rejsegarantien i 2007 kun dækkede rejser i det tidligere Århus Amt, fraregnet interne rejser i Århus Kommune. Det blev på bestyrelsesmødet 17. september 2008 besluttet, at såvel de nye takster som regler ville blive evalueret efter april 2008. Dette skyldtes en bekymring i høringssvarene for, om de nye takster enten ville give kunderne for høje takster eller kommunerne et for lille provenu set i forhold til det hidtidige takstsystem.

#### Evaluering af nye takster

- ./.
- Af vedlagte evaluering af takster og regler 2008 fremgår det, at den nye kilometerbaserede takstmodel har givet såvel stort set samme egenbetaling pr. tur som procentvise dækning af bruttokørselsomkostningerne, som zonetaksterne gav. Gennemsnittet dækker over såvel dyrere rejser - fx lange rejser i een kommune - som billigere rejser - korte rejser over 2 tidligere kommunegrænser - men i gennemsnit er takster og provenu ramt ganske godt. Notatet har i en tidligere udgave været præsenteret på møde 27. maj 2008 i den følgegruppe, der er nedsat til handicapkørslen, bestående af repræsentanter for kommunerne, Danske Handicaporganisationer og administrationen. Følgegruppens holdning er, at de simple takster skal videreføres i 2009, idet der har været rigeligt med ændringer i 2008.

Regnskabet for 2007 viser et mindreforbrug på ca. 11 mio. kr. for handicapkørslen. I budgetforslaget for handicapkørsel, der indgår i dagsordenspunktet om budget 2009, er indregnet videreførsel af de gældende takster. Der er skønnet samme udgiftsstigning

som for buskørslen. Inden for Århus Kommune anvendes busindexet til prisregulering, mens kørslen uden for Århus Kommune skal i udbud med virkning fra primo 2008. Totalt set giver dette en lille forringelse af handicapkørslens selvfinansiering, men det kan bemærkes, at Danske Handicaporganisationer har fokus på, at det i lov om trafikskaber fremgår, at taksterne for handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikskabet.

### **Opdeling af rejser i 3 kategorier**

I evalueringen er også oplyst, at administrationen pr. måned tilrettelægger ca. 30 mellem-lange og lange rejser i alt med brug af X bus eller tog. Samtidigt er det svært for kunderne, som har en høj gennemsnitsalder, at forstå de mange kategorier. Kunderne skal bestille kategori 2 og 3 rejser 4 hverdage før rejsen, da DSB/Arriva skal have 3 hele hverdage til at tilrettelægge en rejse med tog, og Midttrafiks administration skal have 1 hverdag til planlægningen, mens kategori 1 rejser skal bestilles 2 timer før rejsen (anden frist for interne rejser i Århus Kommune). I øvrigt sætter DSB fristen for bestilling op til 5 hverdage.

Administrationen foreslår på baggrund af det begrænsede antal rejser med brug af X bus og tog, at kategori 1 udvides til 0-100 km, hvorefter der kun vil være 2 kategorier af rejser, og kunderne vil opnå den fordel, at rejser på 50-100 km vil blive udført i lav vogn/liftvogn uden skift af transportmiddel og vil kunne bestilles 2 timer før ønsket udførelse. Rejser over 100 km vil alene blive udført med brug af handicapegnet X bus eller tog, med mindre det er rejser internt i Region Midtjylland, hvor rejser vil blive udført i lav vogn/liftvogn, hvis det ikke er muligt at tilrettelægge rejsen ved brug af X bus eller tog. Et eksempel på en rejse over 100 km til et nabotrafikskab er Silkeborg-Aalborg, hvor rute 960 X kan anvendes.

### **Rejsegaranti**

Rejsegarantien, som blev indført generelt for handicapkørslen pr. 1. januar 2008, har i årets første 5 måneder medført samlede udgifter på ca. 45.000 kr. Disse udgifter er dels refusion af kundens egenbetaling i de tilfælde, hvor vognen er forsinket, men kunden vælger at vente på denne, og dels dækning af taxaregning i de tilfælde, hvor kunden vælger selv at bestille en taxa og efterfølgende indsende fakturaen til refusion hos Midttrafik. Da det beløb er af meget begrænset størrelse - og en stor fordel for kunderne - foreslår administrationen rejsegarantien, som dækker hele handicapkørslen ekskl. Hedensted Kommune, videreført.

### **Handicapkørsel til fritidsformål**

I Midttrafiks folder for handicapkørsel blev det oprindeligt præciseret, at kørslen ikke dækker kørsel til tandlæge, fysioterapi, herunder handicapridning og -svømning, kiropraktor, psykolog og fodlæge, (udover ikke at dække kørsel til læge/speciallæge og behandling på sygehus/genoptræning, hvor der er lovmæssig ret til offentlig betalt kørsel for visse befolkningsgrupper). Turantallet er faldet en del i 2007 og starten af 2008. Det kan bl.a. skyldes, at administrationen har foretaget en meget stram vurdering af kørselsformål ud fra ovennævnte definitioner af fritidsformål. Hos Movia og NT, som ellers administrerer deres handicapkørsel på samme måde som Midttrafik, spørger bestillingsmodtagerne efter det oplyste ikke om turens formål. I Sydtrafik er der kuponkørsel, hvor turene bestilles hos udførerne. I 2007 er der i gennemsnit udført 11,65 ture pr. kunde (Århus Kommune dog 27,7 rejser). Lov om trafikskaber giver kunderne ret til minimum 104 ture pr. år til fritidsformål. (Til sammenligning kan nævnes, at ifølge Trafikstyrelsens statistik blev der pr. kunde i det tidligere Århus Amt i 2006 udført 11 rejser (År-



hus Kommune dog 30), i det tidligere Ringkøbing amt 18 rejser, i det tidligere VAFT 16 rejser og i det tidligere VAT 25 rejser). Alt i alt har Midttrafik i 2007 og starten af 2008 udført betydeligt færre rejser pr. kunde end i 2006. Som følge heraf - og for at imødekomme kritik fra kunderne - har administrationen besluttet, at Midttrafik ikke længere vil spørge til kundens turformål. Det gør det lettere for kunderne og administrationen, og det vil kun give en marginal merudgift.

### **Regelændringer i øvrigt**

- ./ Der vedlægges skemaerne Forslag til ændringer af regler fra 1. januar 2009 samt Oversigt over regler og takster i 2008, som foreslås videreført uændret i 2009. Førstnævnte indeholder dels regelændringer, dels præciseringer af kommunikation mv.

På mødet i følgegruppen blev det oplyst, at Danske Handicaporganisationer til kommunerne og Midttrafik vil fremsende sine kommentarer til forslagene, herunder en prioritering generelt af ønsker til forbedring af handicapkørslen, således at disse kommentarer kan indgå i kommunernes vurdering og Midttrafiks efterfølgende beslutning.

I budgetforslag for handicapkørsel er indregnet en aktivitetsstigning på 5 % fra 2008 til 2009. Midttrafik har ikke kommuneopdelte kundeantal for alle de tidligere kommuner pr. 1. januar 2007, men for Århus Kommune er kundeantallet steget med godt 10 % i 2007. Det forventes, at forøgelsen af turantallet pga. regelændringer vil være marginal og inkluderet i ovennævnte stigning.

### **Tiltag for forbedring af kvalitet i den variable kørsel.**

- ./ Notatet tiltag til forbedring af kvalitet og pressehåndtering vedlægges til orientering. Notatet redegør for administrationens tiltag pt. for at forbedre den kvalitet, som kunderne tilbydes, herunder kontakt til vognmænd og presse.

### **Direktøren indstiller,**

- at** takstsystem og -niveau fortsætter uændret i 2009
- at** de mellemlange rejser fremover håndteres som korte rejser,
- at** rejsegarantien videreføres uændret,
- at** de foreslåede regelændringer godkendes
- at** orienteringen om tiltagene for forbedring af kvalitet i den variable kørsel tages til efterretning.

### **Bilag**

- Evaluering af takster og regler 2008
- Forslag til ændringer af regler fra 1. januar 2009
- Oversigt over regler og takster i 2008
- Tiltag til forbedring af kvalitet og pressehåndtering

1-25-4-07

## 14. Indførelse af gratis buskørsel i Lemvig Kommune

### Resumé

*Midttrafik har modtaget Lemvig Kommunes beslutning om at indføre gratis buskørsel på lokalruter og åbne skolebusruter i kommunen. Gratis transport i lokalruterne gælder for alle kundegrupper. Midttrafik har formelt takstkompetencen, og derfor skal kommunens beslutning om gratis buskørsel godkendes af Bestyrelsen.*

### Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget i Lemvig Kommune har besluttet at indføre gratis buskørsel for alle kundegrupper fra køreplansskiftet sommer 2008. Gratis buskørsel indføres foreløbigt som forsøg for 1 år og gælder i lokalruterne og i de åbne skolebusruter i Lemvig kommune.

Kommunens beslutning om at indføre gratis buskørsel skyldes blandt andet at kommunen ønsker at undgå at udstede skoleårskort til folkeskoleelever, der rejser gratis i kommunen. Lemvig kommune vurderer endvidere, at lokalruterne næsten udelukkende benyttes af skoleelever, og at øvrige passagerindtægter ved salg af billetter og kort er minimale. Derfor vurderer kommunen at det ikke vil være forbundet med nogen særlig merudgift, at indføre gratis kørsel for alle. Midttrafiks administration er enig i denne vurdering.

Lemvig Kommune vil købe Midttrafiks skolekort til elever, der skal benytte regionale ruter eller Lemvigbanen. Derved vil Region Midtjylland ikke lide noget indtægtstab ved ordningen.

Principielt ligger kompetencen til takstfastsættelse i Midttrafik. Bestyrelsen har ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at for lokalruter og åbne skolebusruter (rabatruter) er der mulighed for at anvende 0-takst eller simpelt billetsystem som "garderobe-billetter".

Lemvig kommunes ønske om at indføre gratis buskørsel på ruter, som alene finansieres af kommunen, bør derfor imødekommes. Lignende ordninger for gratis transport på lokalruter og åbne skolebusruter findes i Ikast-Brande Kommune og Favrskov Kommune.

Efter opfordring fra Ringkøbing-Skjern Kommune undersøger Midttrafik fordele og ulemper ved en lignende model i denne kommune (se særskilt dagsordenspunkt).

### Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender, at Lemvig Kommune indfører gratis buskørsel for alle kundegrupper på lokalruter og åbne skolebusruter.
- at** gratis buskørsel i Lemvig Kommune ikke gælder ved rejser i regionale ruter og Lemvigbanen.
- at** Lemvig Kommunes indtægtsbudget for 2008 reduceres for skolekortsindtægter. Ændringen i indtægtsbudgettet vil blive indarbejdet i det forventede regnskab for 2008 for kommunen.

---

1-25-4-07

## 15. Gratis kørsel i kommuner

### Resumé

*Flere kommuner har ytret tanker om at følge Ikast-Brande Kommunes model og indføre gratis kørsel på de lokale ruter. Her redegøres for de forskellige forhold, der bør vurderes i forbindelse med en kommunes overvejelser om at indføre gratis kørsel på buskørsel.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har takstkompetencen for buskørsel i Midttrafik. Det er dog muligt, at en kommune kan tilbyde gratis kørsel på kommunens lokale ruter, i lighed med Ikast – Brande Kommune og nu Lemvig Kommune. Bestyrelsen har ved tidligere lejligheder tilkendegivet, at for lokalruter og åbne skolebusruter (rabatruter) er der mulighed for at anvende 0-takst eller simpelt billetsystem som "garderobe-billetter".

En kommunes lokale ruter består af: rabatruter (åbne skolebusruter), lokalruter og bybuslinjer. Hvis en kommune ønsker at indføre gratis kørsel, er det væsentligt at tage stilling til, om gratis kørsel skal tilbydes på alle kommunens ruter eller der kan differentieres, således det f.eks. kun gælder rabatruter. Denne sondring er væsentlig for kommunens omkostning til gratis kørsel, da billetindtægterne på de forskellige rutetyper er meget forskellig. Det er i den forbindelse også vigtigt, at der ikke differentieres mellem ruter med samme betegnelse, dvs. at der ikke indføres gratis kørsel på nogle lokale ruter, mens der skal betales i andre lokale ruter.

Indførelse af gratis kørsel på kommunes busruter vil dog ikke have indflydelse på, at der fortsat skal løses billet for at benytte de regionale busruter. Disse administreres af regionen, som pt. ikke har planer om indførelse af gratis kørsel i disse busruter.

Ikast Kommune har i flere år haft gratis kørsel på de lokale ruter samt i bybussen i Ikast. Erfaringerne derfra er, at kommunen har flere positive tilkendegivelser på ordningen, fra såvel kunder som busselskaber. Ligeledes har den gratis buskørsel i kommunen været en model, som andre byer ønsker at implementere.

De forhold, der skal analyseres nærmere inden beslutning om gratiskørsel er:

- nuværende indtægter bortfalder
- udgifter til billetteringsudstyr bortfalder, muligvis reduceres kørselstid og dermed færre udgifter
- ingen udgifter til billetkontrol og fordeling af indtægter eller administration af forskellige billetter
- serviceforbedring for kunderne
- det letter arbejdet for chaufførerne

Teknologirådet har i "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport, november 2006" peget på nogle punkter der er af væsentlig betydning i forbindelse med indførelse af gratis kørsel. Disse er:

- Trængsel
- Miljø
- Sundhed
- Ulykker
- Adgang til mobilitet

Desuden kan der tilføjes to parametre, nemlig:

- Serviceforøgelse
- Status

Disse punkter kan også analyseres i forbindelse med beslutningen om indførelse af gratis kørsel.

På den økonomiske side, vil det være svært at vurdere, hvornår det "kan betale sig" at indføre gratis kørsel. Der er store forskelle mellem de forskellige kommuner indtægts- og udgiftsniveau. Derfor må vurderingen bero på en konkret beregning i hver enkelt kommune, herunder hvilke elementer, som den enkelte kommune ønsker, der skal/kan indgå i en sådan beregning. F.eks. vil det være forskelligt, hvor mange interne ressourcer i den kommunale administration, man ønsker der skal indgå i en sådan beregning. Endelig vil billetindtægterne og omkostningerne til inddrivelse heraf samt de "bløde" værdier, der henvises til i Teknologirådets rapport varierer i vægt og værdi fra kommune til kommune.

En kommune, der beslutter sig for at indføre gratiskørsel, skal orientere Midttrafik i god tid, så Midttrafiks bestyrelse kan træffe den formelle beslutning om at ændre taksterne i den pågældende kommune. Inden en sådan beslutning bør kommunen kontakte Midttrafik, så man kan sikre, at de nødvendige overvejelser er en del af beslutningen i kommunen, og at man vælger en løsning, der nemt kan administreres.

Ringkøbing-Skjern Kommunes administration har bedt Midttrafik om en konkret analyse af fordele og ulemper ved indførelse af gratis kørsel i kommunen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

1-25-05-1-08

## 16. Fortsættelse af model for skolekort i Ringkøbing-Skjern Kommune

### Resumé

*På mødet 24. november 2006 godkendte Underudvalget vedr. forberedelse af trafikskabet for Region Midtjylland, at der forsøgsvis laves en særlig aftale for Ringkøbing-Skjern Kommune vedrørende udstedelse og anvendelse af skolekort. Administrationen har nu haft et møde med kommunen, og det er kommunens ønske at forsætte ordningen i skoleåret 2008/09. Bestyrelsen skal fastsætte rammer for den administrative udformning af ordningen.*

### Sagsfremstilling

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker at forsætte med den nuværende praksis, hvorefter samtlige kommunens skoleelever til og med 10. klasse udstyres med et kommunalt udstedt skolekort. Dette skolekort er gyldigt til såvel lokalruter som regionalruter. Kommunen udsteder selv samtlige kort, og der opereres ikke med nogen indtægt for brug af skolekort på lokalruter eller rabatruter. Kommunen ønsker at betale regionen for den konkrete anvendelse af skolekortene, når eleverne rejser på de regionale ruter.

I forbindelse med regnskabsafslutningen for 2007, er der foreløbigt aftalt en a conto afregning mellem Ringkøbing-Skjern Kommune og Region Midtjylland. Det er vanskeligt at opgøre den præcise anvendelse af kommunens skolekort på de ruter Region Midtjylland finansierer. Antal rejser kan opgøres ved periodevise tællinger, men der vil altid være tale om stikprøver, som er forbundet med usikkerhed.

Vilkårene for at beregne Ringkøbing-Skjern Kommunes "kompensationsbetaling" til Region Midtjylland skal principielt aftales i enighed mellem Region Midtjylland og Ringkøbing-Skjern Kommune. Midttrafik har i den sammenhæng en interesse i, at minimere de administrative ressourcer når beregningen skal foretages. Derfor foreslår administrationen følgende hovedtræk i en "model" for beregning af kompensationsbetalingen:

- Antal rejser fastlægges på grundlag af én årlig tælling i en repræsentativ uge.
- Pris pr. rejse beregnes som 1/40 af normal periodekortpris.
- Den gennemsnitlige rejselængde estimeres til 2 takstzoner.
- Der regnes med 40 uger i et skoleår.
- Når "kompensationsbetalingen" er aftalt fastlåses betalingen fremadrettet. Dog reguleres årligt for takstudvikling og antal rejser reguleres ift. antallet af udstedte skolekort.

Ud fra ovenstående principper udformer Midttrafik en model, der aftales med Region Midtjylland og Ringkøbing-Skjern.

Ringkøbing-Skjern Kommune og Arriva Tog A/S har i marts 2007 aftalt, at kommunens skolekort også er gyldige til rejser i togene. I den forbindelse har Midttrafik meddelt båd-

---

de Arriva Tog og Ringkøbing-Skjern Kommune, at beregningen af kompensationsbetalingen for brug af skolekortene i togene ikke varetages af Midttrafik, men må aftales mellem parterne. Samme praksis foreslås også for skoleåret 2008/09.

**Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen godkender, at ordningen med skolekort i Ringkøbing-Skjern fortsætter.
- at** Midttrafik sammen med Regionen og Ringkøbing-Skjern kommune udformer en model på de skitserede vilkår.
- at** betalingen for brug af skolekortene i togene afregnes mellem Ringkøbing-Skjern kommune og Arriva Tog.

---

1-00-2-08

## 17. Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark

### Resumé

*Der er udarbejdet vedtægter og afholdt generalforsamling i foreningen Trafikselskaberne i Danmark*

### Sagsfremstilling

./. Bestyrelsen principgodkendte på sit møde 4. april 2008, at der etableres en fælles forening for de danske trafikselskaber. Foreningen er nu dannet under navnet "Trafikselskaberne i Danmark", og der har været afholdt generalforsamling 22. maj 2008, hvor de vedlagte vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark blev godkendt. På generalforsamlingen var Midttrafik repræsenteret ved bestyrelsesformand Poul Vesterbæk og direktøren.

Pressemeddelelse om dannelsen af foreningen er tidligere udsendt sammen med referatet fra Midttrafiks repræsentantskabsmøde 23. maj 2008, og den ligger også på Midttrafiks hjemmeside.

Formændene fra trafikselskaberne er alle medlemmer af bestyrelsen for den nye forening. Det bemærkes, at der afholdes et årligt møde for medlemmer i trafikselskabernes bestyrelser for at sætte den kollektive trafik på den politiske dagsorden.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark

---

1-00-4-08

## 18. Meddelelse: Århus Kommunes integrationspris

### Sagsfremstilling

I forbindelse med uddelingen af Århus Kommunes integrationspris for 2008, var Busselskabet Århus Sporveje blandt de tre nominerede.

Ud over Busselskabet, var en leder af en fritids- og ungdomsklub i Århus Vest og et integrationsprojekt "Unge 4 unge" også nomineret.

Vinderen af integrationsprisen 2008 blev ungdomsprojektet "Unge 4 unge", der hver dag sikrer at kontakten med unge i Århus Vest udvikles og forbedres. Vinderprojektet har bl.a. en god kontakt til den buschauffør fra Busselskabet, der torsdag til søndag cirkulerer i Århus Vest, for at sikre chauffører og kunder i området i tilfælde af chikanerier og overfald. De unge gik således på gaden hver aften for at snakke med unge i området under de uroligheder, der var i området i uge 7 i år.

Busselskabet Århus Sporveje har grund til at være tilfredse med at blive nomineret til årets pris.



1-00-2-08

## 19. Eventuelt