



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen i Midttrafik**

**16. januar 2009 kl. 09:00**

**Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Trafikplan for Midttrafik 2009-2013	1
2	Takster og billettyper i Midttrafik	5
3	Forslag til takster og rejseregler for institutionsklippe- og periodekort	7
4	Aftale med Region Midtjylland om udførelse af patientkørsel samt drøftelse med Silkeborg Kommune om kommunal, variabel kørsel	10
5	Orientering om justering af budget 2009 på baggrund af ny reguleringssats	12
6	Orientering om passagertælling 2008	14
7	Orientering om benyttelse, kvalitet og økonomi samt udviklingsmuligheder af Midttur	15
8	Orientering om Regeringens transportplan	18
9	Orientering om nye billetautomater i bybusserne i Århus	20
10	Meddelelse: Fejl i priser for klippekort voksen.	21
11	Eventuelt	22
12	Temadrøftelse af Midttrafiks strategiplan 2009-2011	23

1-30-75-14-08

## 1. Trafikplan for Midttrafik 2009-2013

### Resumé

*Det foreliggende "Udkast til Trafikplan 2009-2013", indeholder en række indsatsområder, som Bestyrelsen skal godkende med henblik på, at planen kan danne grundlag for det videre arbejde.*

### Sagsfremstilling

#### Arbejdet med planen

Arbejdet med Midttrafiks trafikplan blev påbegyndt i efteråret 2007. Midttrafik nedsatte en arbejdsgruppe, hvor embedsmænd fra flere kommuner deltog i arbejdet, og der har været afholdt ca. 10 møder.

Det har vist sig vanskeligt at færdiggøre Midttrafiks Trafikplan i det ønskede omfang med samtlige kommunale trafikplaner og forslag til et nyt rutenet, på grund af de kommende ændringer i det regionale rutenet, og de afledte kommunale udfordringer.

Af ovennævnte grunde mangler planen desuden også de væsentlige indikationer af serviceniveauet for de kommende fire år. Denne Trafikplan er derfor mere en overordnet trafikplan, som man efterfølgende arbejder videre med.

#### Trafikplanens indhold

Midttrafiks Trafikplan består af en overordnet trafikplan og bilagsmateriale.

./. Midttrafiks trafikplan 2009-2013 vedlægges.

Bilagsmaterialet består bl.a. af udkast til trafikplaner for samtlige kommuner med undtagelse af Lemvig, Skive og Syddjurs kommuner. Graden af færdiggørelse af planerne er forskellig. For samtlige planer må man sige, at ingen af planerne er færdigbehandlede. Midttrafik har tilføjet kortmateriale og ruteoversigt, som bilag til de kommunale trafikplaner, i det omfang materialet har kunnet skaffes. Samlingen af bilag sker på et tidspunkt, hvor der kontinuerligt arbejdes videre med de respektive bilag. Dette gælder således også for alle de øvrige bilag som f.eks. bilagene om ruteklassifikationer og nøgletal.

./. Der vedlægges bilag 1-4 til Midttrafiks trafikplan :

1. Ruteklassifikationer
2. Behovsstyret kørsel
3. Letbanen i Østjylland
4. Nøgletal for bustransport 2008

Som bilag 5 til Midttrafiks trafikplan indgår rapporten om passagertællinger 2008, som fremgår af separat dagsordenspunkt.

Som bilag 6 til Midttrafiks trafikplan indgår statens trafikplan for jernbanen, de 19 kommuners trafikplaner samt Region Midtjyllands trafikplan. Det er et omfattende materiale (ca. 300 sider), der ikke udsendes som bilag til bestyrelsesmødet. Det kan findes på Midttrafiks hjemmeside ([www.midttrafik.dk/bestyrelse](http://www.midttrafik.dk/bestyrelse)) som særligt bilag til mødet 16. januar 2009.

Selve Trafikplanens hovedindhold findes i Kapitel 4, hvor planens indsatsområder fremstilles.

Indsatsområderne er struktureret svarende til den nyligt vedtagne Strategiplan for Midttrafik og de beskrevne indsatsområder i denne plan er derfor inddelt i fem hovedgrupper:

- Flere loyale kunder
- Tilfredse leverandører
- Tilfredse bestillere
- Et mere sammenhængende rutenet
- Midttrafik og miljøet

Midttrafiks Trafikplan lægger op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udviklingen af den kollektive trafik. Her nævnes nogle eksempler.

#### *Flere loyale kunder*

Midttrafik skal forbedre buskørslen, så kundernes behov for pålidelighed, tryghed og god service fra chaufføren imødekommes. Kunden skal opleve, at det er nemt at få information om den kollektive trafik og at det er nemt at købe billetter og kort. Det er et mål, at det bliver muligt for Midttrafiks kunder at købe Midttrafiks produkter via WEB-salg.

Med kunden i fokus er det naturligvis vigtigt for Midttrafik at kende kundernes oplevelse af kvaliteten af Midttrafiks produkter, og der skal derfor gennemføres regelmæssige undersøgelser af den kollektive trafiks kunder. Med denne viden kan Midttrafik bedre målrette produkter og markedsføring for dels at fastholde kunderne dels at skaffe flere nye kunder.

#### *Tilfredse leverandører*

Hvis kvaliteten af Midttrafiks produkter ikke er i orden udebliver kunderne, og derfor er samarbejdet med Midttrafiks leverandører meget vigtigt. Blandt andet er chaufføren Midttrafiks ansigt udad til og Midttrafik går derfor aktivt ind i at sikre rekrutteringen af gode chauffører og sikre god uddannelse og et godt arbejdsmiljø for chaufførerne. Herudover skal der indbygges incitamenter for at øge kundetilfredsheden og skaffe flere kunder.

#### *Tilfredse bestillere*

Det er Midttrafiks bestillere, der bestemmer kørselsomfanget og Midttrafik vil derfor samarbejde, koordinere, planlægge og informere, således kunderne oplever den kollektive trafik som en samlet helhed. Standard samarbejdsaftalen danner baggrund for en fælles forståelse for, hvem der gør hvad og dermed giver kunderne den bedst mulige kollektive trafik. Midttrafik skal levere god faglig rådgivning, sikre dokumentation og sørge for stabil drift.

Midttrafik vil arbejde for at harmonisere tilbuddene inden for den behovsstyrede kørsel. Der findes forskellige ordninger vedr. handicapkørsel og andre behovsstyrede produkter, som kan drage nytte af enklere takster og mere information til kunderne. Midttrafik tilbyder bestillerne at varetage deres lovpligtige kørsler, f.eks. den siddende patient befording for Region Midtjylland, og Midttrafik kan f.eks. udføre kørsel til læge og speciallæge for kommunerne.

#### *Et mere sammenhængende rutenet*

Som følge af, at strukturreformen kun er et par år gammel, er der stadigvæk mange dele af den kollektive trafik i Midtjylland, der ikke opleves sammenhængende af kunderne. Der findes stadigvæk flere forskellige uhensigtsmæssigheder med hensyn til områder, der har dobbelt-dækning, mens andre områder har et større transportbehov.

Det er derfor et vigtigt indsatsområde at få harmoniseret det rutenet, som har eksisteret siden før kommunalreformen, med bestillernes ønsker til den fremtidige kollektive trafik inden for deres geografiske myndighed.

Der skal derfor laves trafikplaner og områdeplaner, der gælder for de enkelte kommuner og Region Midtjylland. Her kan kommunerne, som også er vejmyndighed, bl.a. vælge at opstille mål for bussernes fremkommelighed og den øvrige fysiske planlægning.

Midttrafik vil gennemgå rutenettet med henblik på, at det er tidssvarende i forhold til kundernes behov, nuværende frekvenser, faste minuttal, afstande til stoppesteder osv.

På området takster og indtægter er der allerede foretaget en del harmonisering, men der er fortsat behov for tilpasninger og justeringer. Der skal være ensartede priser i hele Midttrafik og det skal være enkelt og fleksibelt at rejse til fordel for kunderne og Midttrafiks leverandører. Rejseregler og billettyper skal harmoniseres, og det overvejes at indføre et rejsekort og et ensartet billetteringsudstyr.

#### *Midttrafik og miljøet*

Midttrafik ønsker en miljøprofil, som styrker den kollektive trafiks omdømme med kollektiv transport som en miljørigtig transportform. Mange unge er meget bevidste og engagerede i miljøspørgsmålene og for også at kunne tiltrække kunder fra denne målgruppe er det vigtigt at der arbejdes med miljøbevidstheden. Miljøspørgsmål vil bl.a. blive indarbejdet i kommende udbud i forbindelse med bussernes forurening. Både bussernes størrelse og udformningen af køreplaner kan påvirke udledninger og støj, og Midttrafik vil derfor have fokus på disse forhold.

#### **Den videre proces**

Efter vedtagelsen i Midttrafiks bestyrelse af dette udkast til Midttrafiks trafikplan, vil der foregå et videre planarbejde. Udkastet offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside sammen med bilagsmaterialet til inspiration og anvendelse i det videre arbejde i kommunerne.

Der er nedsat en administrativ styregruppe, der skal forestå optimering af kollektiv trafik indenfor de økonomiske rammer, kommuner og region har. Det forventes afsluttet 1. april, og herefter kan regionale og lokale ruter præciseres nærmere.

Næste udgave af Midttrafiks Trafikplan afventer dette arbejde. Kollektiv trafikplan for Århus, Randers og Herning forventes færdig i sommeren 2009, som vil rumme en række

---

konkrete anvisninger på mere effektiv kollektiv trafik. De øvrige kommuner forventes færdige med planarbejdet i løbet af efteråret 2009.

Det må desuden forventes, at der i 2009 kommer en statslig "Trafikplan for Jernbanen", som skal indarbejdes i Midttrafiks Trafikplan.

Den endelige udgave af Midttrafiks Trafikplan vil derfor formentlig kunne komme i høring i slutningen af 2009.

Efter to år fra den endelige plans vedtagelse, vil der blive fulgt op med henblik på eventuelt justering af indsatsområder.

### **Direktøren indstiller,**

**at** udkast til Trafikplan 2009 - 2013 godkendes.

### **Bilag**

- Midttrafiks trafikplan 2009-2013
- bilag 1-4 til Midttrafiks trafikplan

1-25-3-08

## 2. Takster og billettyper i Midttrafik

### Resumé

*På bestyrelsesmødet 24. oktober 2008 blev det besluttet, at Midttrafik ikke ønsker flere særlige takstordninger indført, da det er svært for kunderne at forstå og det giver for meget administration. Det blev desuden drøftet, hvordan man kan harmonisere de nuværende forskelligheder i takster og billettyper.*

*Administrationen har haft kontakt med de kommuner, der anvender særlige takster (såkaldte "garderobebilletter") og har drøftet mulighederne, for enten at indføre Midttrafik-takster eller nul-takst. Administrationen har udarbejdet en oversigt over kommunernes anvendelse af takster på ruterne og stiller forslag om, at der arbejdes for på sigt, at der fremover kun er mulighed for nul-takst eller Midttrafik-takster.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen har tidligere besluttet, at kommunerne har mulighed for, at anvende enten nul-takst, særlige takster ("garderobebilletter") eller Midttrafik-takster.

Bestyrelsen drøftede på sit møde 24. oktober 2008, at det er u hensigtsmæssigt med forskellige takster og billettyper på tværs af Midttrafik - dels af hensyn til kundernes, salgspersonalets og chaufførernes mulighed for at forstå takster og billetter, dels af hensyn til effektiv administration i Midttrafik. Til eksempel kan det nævnes, at beslutningen om indførelse af gratis kort til pensionister i Randers har medført, at Midttrafiks administration har skullet udstede indtil videre ca. 7.500 helt nye kort på meget kort tid.

I løbet af 2007 og 2008 har flere kommuner valgt at indføre nul-takst på lokalruter og åbne skolebus ruter.

./ Administrationen har lavet vedlagte oversigt over takster i Midttrafik fordelt på kommuner og rutetyper.

Norrdjurs Kommune har godkendt at indføre Midttrafik-takster i bybussen, og det forventes at være løst i løbet af januar-februar 2009. Silkeborg Kommune har besluttet at anvende Midttrafik-takster og bedt administrationen arbejde med at fremskaffe nødvendigt billetterings-udstyr.

Der er således kun tre kommuner, der ikke har truffet beslutning om at vælge enten nul-takst eller Midttrafik-takst for alle sine ruter. Det drejer sig om Herning Kommune (28 ruter), Ringkøbing-Skjern Kommune (26 ruter) og Syddjurs (4 ruter).

Syddjurs Kommune har overvejelser om at indføre nul-takst på nogle ruter og Midttrafik-takster på andre ruter.

---

Det er derfor aktuelt nu, at overveje udelukkende at bruge enten Midttrafik-takster eller nul-takst på lokalruterne i kommunerne for at lette kommunikationen overfor borgerne, chaufførerne og salgspersonalet samt effektivisere administration.

Midttrafiks administration har drøftet problemstillingen med de aktuelle kommuner med henblik på en overgang til enten nul-takst eller anvendelse af Midttrafik-takster.

Der er flere økonomiske aspekter i disse overvejelser for kommunerne, idet kommunerne enten mister indtægter ved nul-takst eller skal investere i billetteringsudstyr til at kunne opkræve Midttrafik-takster.

Administrationen vil tage kontakt til de enkelte kommuner og drøfte hvilke muligheder der er for at finde tilfredsstillende løsninger for kommunerne.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik arbejder for på sigt kun at have nul-takst og Midttrafik-takster
- at** administrationen sammen med Herning, Ringkøbing-Skjern og Syddjurs kommuner drøfter løsningsmuligheder, der sikrer et mere ensartet takstsystem i Midttrafik.

### **Bilag**

- oversigt over takster i Midttrafik fordelt på kommuner og rutetyper



1-25-10-2-08

### 3. Forslag til takster og rejseregler for institutionsklippe- og periodekort

#### Resumé

*Bestyrelsen har 17. september 2007 vedtaget, at der skal indføres institutionsklippe- og periodekort. Der indstilles konkrete forslag til takster og rejseregler.*

#### Sagsfremstilling

I forlængelse af Bestyrelsens beslutninger fra 17. september 2007 fremlægges hermed forslag til takster og regler for institutionsklippe- og periodekort.

- ./.
- Der sælges pt. kun institutionsklippe kort inden for Århus Kommune. Nuværende takster og regler for institutionsklippe kort inden for Århus Kommune er vedlagt.

#### Generelt for begge korttyper

Kortene sælges kun til institutioner (dagplejer, vuggestuer, børnehaver, skoler, skolefritidsordninger, klubber o.l.).

Institutionskortene tilbydes kun som deltidskort med tidsgyldighed uden for myldretiden. Myldretiden defineres som hverdage kl. 7.00-8.30 og kl. 15.00-17.00. Muligheden for at rejse på fuldtids institutionsklippe kort foreslås dermed afskaffet, idet det er ønskværdigt, at større grupper ikke rejser i myldretiden, da det kan betyde flere busser og øgede udgifter for bestillerne. Der bør derfor ikke kunne opnås særlig rabat i myldretiden.

Der indsættes ikke ekstra busser ved grupperejser på institutionskort. Der ydes en særlig rabat, og indsættelse af ekstra busser vil ikke kunne dækkes ind af indtægten fra gruppen.

#### Institutionsklippe kort

Forslaget til takster for institutionsklippe kort i Midttrafik er fastsat, så den svarer til den gennemsnitlige pris for billigste rejse, som få voksne og mange børn ville kunne foretage med øvrige billetterformer. Institutionsklippe kortet vil ved langt de fleste kombinationer være den billigste billetteringsform.

Institutionsklippe kort kan købes til 2 og 3 zoner, og til 1 person og 5 personer. Der skal altid rejse mindst 2 personer på et institutionsklippe kort. Rejsen skal påbegyndes og afsluttes samlet.

Skal man rejse længere end 3 zoner, udvider man zonegyldigheden ved at klippe flere gange (fx kan man rejse 5 zoner med et 3 zoners klip og et 2 zoners klip).

De normale regler om at kunne medbringe børn gratis gælder ikke for rejser på institutionsklippe kort, da prisen på hvert klip er meget lav og produktet er tilpasset, at det er en rejse med børn og voksne.

Der er dobbelt takst for natbusser. Det betyder, at der skal klippes dobbelt på klippekortene.

Kortet foreslås udbudt i 4 varianter:

Antal zoner	Antal personer	Takst
1-2	1	32 kr.
1-2	5	160 kr.
3	1	48 kr.
3	5	240 kr.

### Institutionsperiodekort

Forslaget til takster for institutionsperiodekort i Midttrafik er fastsat ud fra en afvejning af NT's og Sydtrafiks takster, da Midttrafik ikke har et tilsvarende produkt at sammenligne med. Der findes enkelte lokale institutionsårskort, der ikke er umiddelbart sammenlignelige.

Institutionsperiodekortet giver ret til at rejse i busser og Midtjyske Jernbaner i alle zoner inden for Midttrafiks område.

Institutionsperiodekort kan købes til max. 4 voksne og 22 børn eller til max. 2 voksne og 11 børn.

Der skal altid rejse mindst 2 personer på et institutionsperiodekort. Rejsen skal påbegyndes og afsluttes samlet.

Der er dobbelt takst for natbusser. Det betyder, at der skal købes enten kontantbillet eller klippes på klippekort som supplement til institutionsperiodekortet.

Kortet foreslås udbudt i 4 varianter:

Antal måneder	Antal personer	Takst
6	Max. 4 voksne og 22 børn	3.600 kr.
12	Max. 4 voksne og 22 børn	6.800 kr.
6	Max. 2 voksne og 11 børn	2.400 kr.
12	Max. 2 voksne og 11 børn	4.600 kr.

### **Økonomiske konsekvenser**

Det er ikke muligt at komme med en præcis vurdering af de økonomiske konsekvenser ved de foreslåede takster, men de forventes at ville medføre en vis forskydning i salget mellem de forskellige billettyper.

Takstforslaget vil give institutionerne i Århus Kommune en besparelse på 2 zoners rejser og en fordyrelse på 3 og 4 zoners rejser.

Institutionskortene vil udgøre en klar forbedring for kunderne og chaufførerne. Institutionsrejser vil kunne billetteres enkelt og ensartet i hele Midttrafiks område.

Mange institutioner bruger buschecks, da det pt. er den eneste form for køb af busrejser på kredit. Institutionerne må ikke have kontanter i henhold til loven. Det forventes, at behovet for buschecks vil blive reduceret med 50-75%, hvilket vil være en administrativ lettelse for salgssteder, busselskaber og Midttrafiks administration.

Det foreslås, at institutioners evt. lagerbeholdning af institutionsklippekort i Århus Kommune ikke skal kunne tilbagekøbes i forbindelse med indførelsen af de nye kort. De skal fortsat kunne benyttes i Århus Kommune på de gamle vilkår.

### **I krafttræden**

Kortene vil kunne træde i kraft pr. 1. april 2009. Det giver mulighed for at informere kommunerne, chauffører m.fl. samt for fremstilling af kortene.

### **Direktøren indstiller,**

- at** rejseregler og takster for institutionsklippe- og periodekort i Midttrafik vedtages
- at** gamle Århus Kommunes gamle institutionsklippekort ikke kan tilbagekøbes i forbindelse med indførelsen af de nye institutionsklippekort

### **Bilag**

- Nuværende takster og regler for institutionsklippekort inden for Århus Kommune

1-30-75-4-1-08

## 4. Aftale med Region Midtjylland om udførelse af patientkørsel samt drøftelse med Silkeborg Kommune om kommunal, variabel kørsel

### Resumé

*Administrationen har indgået samarbejdsaftale med Region Midtjylland om varetagelse af siddende patientbefordring pr. 1. januar 2009. Aftalen betyder, at antallet af ture, som Midttrafik varetager for Region Midtjylland, stiger fra ca. 170.000 i 2008 til ca. 320.000 på årsplan fra 1. oktober 2009.*

*Administrationen er i dialog med Silkeborg Kommune om kommunal, variabel kørsel.*

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 28. november 2008, blev administrationen bemyndiget til at indgå aftale med Region Midtjylland om øget patientkørsel under forudsætning af, at øgede lønomkostninger og øgede overheadudgifter finansieres af regionen, og aftalen forelægges Bestyrelsen på mødet 16. januar 2009.

#### Den indgåede aftale

./ Administrationen har nu indgået vedlagte "samarbejdsaftale om varetagelse af den siddende patientbefordring i Region Midtjylland fra 1. januar 2009 mellem Region Midtjylland og Midttrafik". Aftalen betyder, at den del af patientkørslen, som omfatter patienter i det geografiske område, som udgør det tidligere Århus Amt, og som ikke anvender kørestol, fra 1. oktober 2009 bestilles og koordineres i samarbejde med Midttrafik.

Visitation til og bestilling af kørsel foregår hos regionens kørselskontor i Holstebro. Bestilling af returkørsel sker primært fra de enkelte sygehusafdelinger.

Midttrafik udbyder kørslen og indgår kontrakter med vognmænd samt foretager vognstyring, afregning og fakturering af kørslen. Midttrafik følger også op på utilsigtede hændelser og udarbejder statistik over kørslen samt sørger for at fremskaffe dokumentation for kunde- og vognmandstilfredshed.

Midttrafik står desuden for at lægge grunddata i it-systemet, som bruges til koordineringen. I forbindelse med implementeringen af den nye kørselsopgave er der dog ekstraordinære opgaver, som regionen får løst ved Bektra, som er et fælles samarbejde for de trafikelskaber, der bruger det samme it-system som Midttrafik.

Aftalen betyder, at Region Midtjylland finansierer 9 stillinger med overhead mod 5 stillinger i 2008. Det er indarbejdet tid til oplæring af de nye medarbejdere forud for kørselsstart 1. oktober 2009.

### **Mulig kommunal kørsel for Silkeborg Kommune**

Administrationen er i dialog med Silkeborg Kommune om samarbejde om kommunal, variabel kørsel. Der vil i givet fald blive udarbejdet tillæg til Midttrafiks udbudsmateriale, så dette afspejler Silkeborg Kommunes beslutning. Der er tilbudsfrist for vognmændene 20. januar 2009 kl. 12.00.

Omfanget af variabel kørsel for Silkeborg Kommune er endnu ikke fastlagt. Det kan vise sig at have et omfang, hvor opgaven ikke kan løses inden for nuværende bemanning i Midttrafik. Midttrafik har i øjeblikket især påtaget sig opgaver med kommunal kørsel ud over handicapkørsel for Viborg, Skive og Randers kommuner, og til dette er der tidligere godkendt en ekstra normering, som finansieres af de pågældende kommuner. Det indstilles, at direktøren bemyndiges til at hæve Midttrafiks normering med 1 årsværk til at håndtere kommunal kørsel, der indgår i den øvrige koordinerede kørsel, hvis omfanget af aftalen med Silkeborg Kommune viser sig at være af en størrelsesorden, hvor dette er nødvendigt for at kunne påtage sig opgaven for kommunen. De samlede ressourcer til kommunal kørsel vil fortsat blive finansieret særskilt af de kommuner, der benytter sig af Midttrafik til disse opgaver, som ligger ud over det, Midttrafik skal løse ifølge loven.

### **Direktøren indstiller,**

- at** orienteringen om samarbejdsaftalen med Region Midtjylland tages til efterretning
- at** direktøren bemyndiges til at hæve Midttrafiks normering med et årsværk, hvis Silkeborg Kommune ønsker udført kommunal kørsel i et større omfang, således at det yderligere årsværk alene finansieres af de kommuner, der benytter Midttrafik til kommunale opgaver.

### **Bilag**

- samarbejdsaftale om varetagelse af den siddende patientbefordring i Region Midtjylland fra 1. januar 2009 mellem Region Midtjylland og Midttrafik

1-21-1-08

## 5. Orientering om justering af budget 2009 på baggrund af ny reguleringssats

### Resumé

*Trafikselskaberne i Danmark udmeldte 19. december 2008 en ny reguleringssats for kontraktafregningen med vognmændene. Der er tale om en nedjustering fra 9,5 % til 5,4 %, hvilket betyder samlede mindreudgifter for Midttrafik på ca. 52 mio. kr. i 2009.*

*Der er tale om en markant ændring, af betydning for alle bestillere, hvorfor administrationen lægger op til en egentlig justering af budgettet for 2009 på den baggrund.*

### Sagsfremstilling

Ved brev af 19. december 2008 sendte Trafikselskaberne i Danmark en revideret beregning af reguleringssatsen for betalinger til vognmændene for 2009.

Der er tale om en nedregulering af satsen fra 9,5 % til 5,4 % for 2009. Faldet skyldes hovedsageligt det kraftige fald i brændstofpriserne, der fra juli til november faldt fra indeks 271,6 til indeks 170,0.

For Midttrafik som helhed betyder nedjusteringen af reguleringssatsen en mindreudgift på ca. 52 mio. kroner i 2009.

Midttrafik orienterede 22. december 2008 administrativt bestillerne om den ændrede forudsætning.

Midttrafiks budget for 2009 blev godkendt af Bestyrelsen på dennes møde 12. september 2008. I dette budget anvendtes en reguleringssats på 9,5 %, som var den officielle udmelding på daværende tidspunkt.

Det er ikke usædvanligt, at der løbende bliver foretaget justeringer af blandt andet pris- og lønskøn, reguleringssatser og andre forhold, der betyder større eller mindre ændringer i budgetforudsætningerne. Disse forhold vil normalt indgå i prognoserne omkring det forventede regnskab, jf. også den løbende opfølgning på økonomien, der kvartårligt præsenteres for Bestyrelsen.

Det er dog Midttrafiks administrations opfattelse, at der her er tale om en så markant ændring af budgetforudsætningerne, gældende alle bestillere, at det vil være hensigtsmæssigt at indarbejde den nye reguleringssats i budgettet for 2009.

Dette vil indebære, at der i 2009 vil blive afrapporteret i forhold til et justeret budget 2009, frem for det oprindelige budget, som blev vedtaget af Bestyrelsen i september 2008.

Det vil ligeledes betyde, at bidraget fra bestillerne til Midttrafik vedrørende busdriften nedsættes, således at det matcher de nye forudsætninger.

Det skal bemærkes, at Midttrafik p.t. er ved at beregne effekten for den enkelte bestiller, således at det justerede budget for 2009 kan sendes til bestillerne ultimo januar 2009.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-27-1-08

## 6. Orientering om passagertælling 2008

### Resumé

*Administrationen fremlægger til orientering resultaterne af Midttrafiks første passagertælling.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik gennemførte i perioden 2.-6. oktober sin første passagertælling. Tællingerne er gennemført af chaufførerne med assistance fra medarbejdere fra Midttrafik på udvalgte ture.

- ./.
- Passagertallene er herefter indtastet, og der er udarbejdet vedlagte tællerapport 2008, der hermed fremlægges for Bestyrelsen. Tællerapporten indeholder passagertal på rute-niveau fordelt på hverdags- og weekendkørsel, samt en opgørelse over passagerer pr. time på ruteniveau. Sidstnævnte er et nyttigt værktøj til at sammenligne ruter.

Oplysninger om på- og afstigning for de enkelte ture vil ske via Midttrafiks hjemmeside og er derfor tilgængelig for vognmænd, bestillere og andre interesserede. Oplysningerne vil også blive anvendt af Midttrafiks planlæggere, og vil danne baggrund for udarbejdelse af forslag til ændringer i køreplaner som vil blive forelagt bestillerne. Det kan være forslag, der vedrører ture med dårlig benyttelse, men det kan også være forslag om styrkelse af den kollektive trafik på tider og steder, hvor der er mange, der bruger bus.

Der er ikke lavet sammenligninger med tællinger fra tidligere amter, kommuner og trafikelskaber, da disse er gennemført på meget forskellig måde, og der derfor er en risiko for at ændringer i tallene skyldes tekniske forhold og ikke er udtryk for en reel passagermæssig ændring.

Enkelte steder er der ikke gennemført passagertællinger. I Århus Bybusser er der ikke talt, da passagertallene her er så høje, at den anvendte metode ikke er brugbar. Der arbejdes sammen med Århus Kommune på at etablere et antal "tællebusser", der automatisk kan tælle af- og påstigende passagerer. I Odder er der ikke talt, da vognmanden efter accept fra kommunen bad sig fritaget. I Grenå mangler tal på grund af en fejl. Der vil blive gennemført en ny tælling her. Endelig mangler der enkelte andre ruter – f.eks. enkelte natbusruter. Også her vil der blive iværksat ekstraordinære tællinger snarest.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- tællerapport 2008



1-34-75-7-1-07

## 7. Orientering om benyttelse, kvalitet og økonomi samt udviklingsmuligheder af Midttur

### Resumé

Efter anmodning på bestyrelsesmødet 28. november 2008 orienteres om erfaringerne efter det første år med Midttur. Tilbuddet anvendes mest i Viborg og Skive kommuner. Der er kun få klager, og rejsegarantien bliver sjældent brugt. Administrationen foreslår Midttur videreudviklet.

### Sagsfremstilling

Midttur er et tilbud til alle borgere i Midtjylland. Som udgangspunkt koster det 14 kr. pr. km. for brugerne (minimum 70 kr.), men nogle kommuner har valgt at støtte tilbuddet, så prisen bliver halveret for kunderne. På nuværende tidspunkt har Viborg, Skive, Randers, Lemvig, Ikast-Brande og Struer kommuner valgt at tilbyde Midttur til halv takst. Det betyder, at taksterne er 7 kr./km for brugerne, dog minimum 35 kr. for interne rejser i disse kommuner. Skive og Viborg Kommuner har endvidere besluttet, at disse takster også skal være gældende for rejser på tværs af Skive og Viborg kommuner fra november 2008.

Kørslen kan benyttes alle dage fra kl. 06 – 24, juledagene undtaget.

### Benyttelse og økonomi 2008

Benyttelsen og økonomien har i de første 9 måneder af 2008 været således:

Kommune	Turan- tal	Nettoomk. (inkl. adm.gebyr)	Egenbeta- ling	Nettoomk. pr. tur (inkl. adm.gebyr)	Egenbeta- ling kr./tur
Viborg	1.876	101.352	96.097	54	51
Skive	1.728	92.609	91.231	54	53
Randers	130	8.073	5.320	62	41
Lemvig	108	11.499	5.750	106	53
Ikast-Brande	93	5.519	4.711	59	51
Struer	61	7.607	3.045	125	50
I alt "støttet kørsel"	3.996	226.658	206.134	57	52
I alt "høj takst"	609	-5.007	92.828	-8	156

Note: "støttet kørsel" er kørsel inden for de kommuner, der giver tilskud. "Høj takst" er kørsel i øvrige kommuner samt kørsel mellem alle kommuner.

Økonomioversigten for Midttur 2008 viser, at der stort set leves op til de vilkår, der blev besluttet, så ordningen er selvfinansierende, hvor kommunerne ikke giver tilskud (et overskud på 5.007 kr.), og at selvbetalingen dækker ca. 50 %, der hvor kommunerne har valgt at give tilskud.

Kommunens nettoudgift til kørslen i Midttur beregnes som udgiften til vognmanden på den pågældende tur plus et administrationsgebyr på 20 kr. pr. tur fratrukket egenbetalingen på den pågældende tur. Kørslen indgår ikke i køreplantimetale for buskørsel, som anvendes som fordelingsgrundlag for en del af Midttrafiks administrationsomkostninger.

Det fremgår af tabellen, at der er størst benyttelse i Viborg og Skive kommuner, hvor kørslen tidligere har været markedsført. Det fremgår også, at det kommunale tilskud er lavest (54 kr./tur) i disse to kommuner, hvor også en del af den kommunale kørsel er koordineret med Midttrafiks handicapkørsel og patientkørsel.

### **Kvalitet**

Bestyrelsen besluttede på sit møde 22. august 2008 at indføre rejsegaranti på Midttur. Der har frem til 22. december 2008 været 1 taxarefusion og 6 tilfælde, hvor egenbetalingen er fjernet pga. vogn forsinket 15 min. eller mere.

På bestyrelsesmødet 24. oktober 2008 blev der orienteret om en kundeundersøgelse blandt Midtturs brugere. Den viste i hovedtræk, at:

- Flertallet havde hørt om Midttur fra kommunen
- Formålet med brug af Midttur var for de fleste besøg/socialt samvær
- Formålet med at anvende Midttur frem for ordinær kollektiv trafik var at kunderne efter eget udsagn var handicappede/kan ikke bruge den kollektive trafik primært pga. nedsat mobilitet
- Gennemsnitlig alder for kunderne var på 63,8 år

Der planlægges ikke at lave en særskilt kundeundersøgelse for Midttur i 2009, men der vil blive lavet en kundeundersøgelse generelt i den koordinerede kørsel i Midttrafik.

### **Udvikling af Midttur**

På bestyrelsesmødet 12. september 2008 blev det oplyst, at administrationen ville kontakte de seks kommuner, der giver tilskud til Midttur for at evaluere erfaringerne. Der er afholdt møde 14. november 2008. Konklusionerne fra mødet er, at kommunerne ønsker Midttur udviklet, så det bliver muligt at differentiere takster og kørselstidspunkter efter geografiske afgrænsninger. Administrationen vil udarbejde forslag til løsninger, der kan understøtte disse ønsker på en måde, så der fortsat kan være effektiv administration og kommunikation af tilbuddet.

Kommunerne foreslår desuden, at Midttrafik udarbejder markedsføringskoncepter for Midttur, som kommunerne kan benytte. Som følge af behov hos kunder og kommuner har administrationen i det nye udbudsmateriale indarbejdet krav til vognmændene om at udstede kvittering for egenbetaling, hvis kunderne ønsker det, og der trykkes hertil et antal kvitteringsblokke.

Kommunerne ønsker ikke, at alle nuværende teletaxa-ordninger skal erstattes af Midttur, og vil gerne, at teletaxa fortsat er et særskilt produkt i Midttrafiks sortiment af kørsel, idet teletaxa har mulighed for lavere takster for kunderne. Pt. er der koordineret te-

---

letaxa i Viborg, Skive, Silkeborg, Ringkøbing-Skjern, Herning Kommuner samt en enkelt rute for Region Midtjylland.

Kunderne betaler i koordineret teletaxa pt. 17 kr. for kørsel i 1-2 zoner og har mulighed for at benytte periodekort, uddannelseskort og skolekort. På sigt kan Midttur og koordineret teletaxa muligvis samles i ét produkt. Der findes også teletaxa i Hedensted, Holstebro, Horsens, Ikast-Brande, Norddjurs, Silkeborg, Skanderborg og Struer, hvor kunderne bestiller kørsel direkte ved vognmanden til forskellige takster. Administrationen vil i løbet af 2009 fremlægge et forslag til, hvordan teletaxa-ordningerne kan harmoniseres.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-16-08

## 8. Orientering om Regeringens transportplan

### Resumé

*Regeringen har 8. december 2008 fremlagt sit forslag til en samlet transportplan for Danmark med titlen "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur". Bestyrelsen orienteres om de forhold, der vedrører den kollektive trafik.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Trafikselskaberne i Danmark har udarbejdet vedlagte notat med transportplanens forhold vedrørende kollektiv trafik.

I forhold til Midttrafik er det især flg. forhold, der er relevante:

#### Målrettet busdrift

Transportplanen fastslår, at det er kommunernes og regionernes ansvar at beslutte service og kvalitet i bustrafikken og på lokalbanerne – og finansiere de nødvendige udgifter.

#### Letbane i Århus

- ./.
- Staten vil skulle tage stilling til projektet, når VVM-undersøgelsen er gennemført, og der dermed er et bedre grundlag for at vurdere projekt- og samfundsøkonomi. Der vedlægges brev fra Følgegruppen for letbanesamarbejdet i Østjylland til Folketingets Trafikudvalg.

#### Bedre adgang til den kollektive transport

Regeringen vil etablere en række puljer til specifikke trafikale formål. Et vigtigt indsatsområde i den forbindelse er tilgængeligheden til og fra stationer. Adgangsveje, busstoppesteder, parkeringspladser og cykelstativer skal indrettes så de kan benyttes let og smidigt. Det er ikke mindst vigtigt på pendlerstationerne. Regeringen vil derfor indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for en ramme af 1 mia. kr.

#### Mere kollektiv transport og flere cykler

Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Den kollektive trafik skal være moderne, effektiv og vidt forgrenet – især i de tæt befolkede områder.

#### Bæredygtighed og nye grønne teknologier

Det er regeringens langsigtede mål at gøre Danmark helt fri af fossile brændsler som olie og gas. En omlægning af transportsektoren skal medvirke til at nå målet. Det er regeringens vision, at Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.

#### Øget forskning – landstrafikmodellen

Regeringen vil afsætte 60 mio. kr. til udvikling af en landsdækkende trafikmodel, der kan styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning og give et mere nuanceret billede af de enkelte projekters trafikale effekter og virkning i forhold til miljø og CO<sub>2</sub>-udledning.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- notat med transportplanens forhold vedrørende kollektiv trafik
- brev fra Følgegruppen for letbanesamarbejdet i Østjylland til Folketingets Trafikudvalg

1-25-11-202-1-09

## 9. Orientering om nye billetautomater i bybusserne i Århus

### Resumé

*De nye billetautomater til bybusserne i Århus er forsinkede. Midttrafik har sammen med Århus Kommune derfor administrativt besluttet, at taksterne ikke ændres for kørsel i zone 3 og 4, førend alle automaterne virker fejlfrit. I de regionale ruter samt togene er takstændringerne programmeret, og de vil træde i kraft som planlagt.*

### Sagsfremstilling

De nye billetautomater til bybusserne i Århus er forsinkede. 45 ud af 210 automater fungerer fejlfrit, men i de øvrige maskiner viser der sig hele tiden småfejl med mønter, der sætter sig fast osv. Der sættes ikke automater i busserne, som ikke er 100 % fejlfri.

De gamle automater kan kun håndtere enhedspris, så kunden betaler det samme uanset om rejsen går i 1, 2, 3 eller 4 zoner i Århus Kommune. De nye automater kan håndtere, at der er forskellig pris afhængig af, om man skal rejse 1-2, 3 eller 4 zoner, som det er alle andre steder i Midttrafik. Midttrafiks nye takster, der træder i kraft 11. januar 2009, var i Århus-området tilpasset, at man fremover kan opkræve differentieret takst afhængig af antallet af zoner.

Midttrafik har derfor i samarbejde med Århus Kommune administrativt besluttet, at indtil automaterne er installeret fejlfrit i alle bybusser, fortsætter priserne på kontantbilletter uændret i zone 3 og 4 med at være 18 kr. Alternativt ville kunderne i bybusserne risikere at betale forskelligt afhængigt af, om rejsen sker i en bus med ny automat eller i en bus med gammel automat.

Til gengæld gennemføres prisstigningerne på kontantbilletter i zone 3 og 4 i alle de regionale busser, på Odder- og Grenaabanen. Her er billetmaskinerne programmeret med de nye priser, og det vil være teknisk uoverskueligt og særdeles ressourcekrævende at omprogrammere de nye billetmaskiner for en kort periode.

Kunderne opfordres i øvrigt til at købe klippekort for at begrænse de store prisstigninger.

Midttrafik har indgået kontrakt med leverandøren om levering af fejlfrie automater i 2008. Midttrafik vurderer, hvilke konsekvenser forsinkelsen skal have for leverandøren.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-25-3-08

## 10. Meddelelse: Fejl i priser for klippekort voksen.

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 22. august 2008 vedtog Bestyrelsen de nye takster i Midttrafik pr. 11. januar 2009. Administrationen har konstateret, at der desværre er en fejl i priserne for klippekort voksen 5-8 zoner i Midttrafik Øst, Syd og Midt.

Fejlen betyder, at det er dyrere for kunderne at købe klippekort til 5-8 zoner end at klippe 2 gange på et klippekort til 2, 3 eller 4 zoner. De vedtagne takster er dermed ikke degressive, som de burde have været.

Midttrafik ønsker ikke at udsætte kunderne for dette. Derfor er priserne administrativt justeret.

De korrekte priser er implementeret i billetmaskinerne fra 11. januar 2009.

#### Korrekte priser:

Klippekort Voksen	Vedtaget Pris	Korrekt Pris pr. 11. januar 2009
1-2 zoner	115	115
3 zoner	160	160
4 zoner	210	210
5 zoner	280	275
6 zoner	335	320
7 zoner	385	370
8 zoner	435	420
9 zoner	480	480
10 zoner	520	520
11 zoner	560	560
12 zoner	590	590

1-00-1-09

## 11. Eventuelt



1-31-70-14-08

## 12. Temadrøftelse af Midttrafiks strategiplan 2009-2011

### Resumé

*På bestyrelsesmødet 28. november 2008 besluttede Bestyrelsen at drøfte strategiplanen for Midttrafik 2009-2011 nærmere på mødet 16. januar 2009.*

### Sagsfremstilling

Strategiplanen bevæger sig inden for den ramme, Bestyrelsen har fastlagt som Midttrafiks mission, vision og 17 langsigtede mål.

Planen tager afsæt i de vilkår, der gælder for kollektiv trafik i Midtjylland:

- økonomisk pres
- kundefrafald
- svingende kvalitet
- usikkerhed om busserne kører
- for lidt serviceorientering i branchen
- kontrakter uden incitament
- for usammenhængende rutenet

Derfor peger strategiplanen på 5 indsatsområder:

- flere loyale kunder
- tilfredse leverandører
- tilfredse bestillere
- et sammenhængende rutenet
- Midttrafik og miljøet.

./. Midttrafiks strategiplan 2009-2011 vedlægges.

### Direktøren indstiller,

at planen drøftes især med henblik på hvilke initiativer, Bestyrelsen ønsker fremmet.

### Bilag

- Midttrafiks strategiplan 2009-2011