



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**5. november 2010 kl. 12:00**

**Hotel Scandic Silkeborg,**

**Udgårdsvej 2, 8600 Silkeborg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Forslag til besparelser i Århus Kommunes bidrag til Midttrafik	1
2	Nyt kapitel i Miljøstrategien om igangværende projekter, der bidrager til et bedre miljø	3
3	Reklamer på og i busserne	4
4	Evaluering af harmonisering af køreplanerne	8
5	Buskørsel på en række ferie og fridage	10
6	Nedsættelse af takster i Viborg kommune	12
7	Gratis buskort til pensionister i Randers Kommune	15
8	Forslag til ændringer i nye kontrakter med busselskaberne	16
9	Midttrafiks 20. - 25. udbud af buskørsel	19
10	Orientering om forventet regnskab 3. kvartal 2010	21
11	Orientering om indtægter i bustrafik – forventet regnskab 2010	23
12	Orientering om samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen	24
13	Orientering om ændring af egenbetaling for studerende med uddannelseskort og SU-kort	26
14	Orientering om Fly High uddannelse og bonus	28
15	Orientering om statistikker for variabel kørsel	30
16	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	32
17	Eventuelt	37

1-21-3-09

## 1. Forslag til besparelser i Århus Kommunes bidrag til Midttrafik

### Resumé

*Århus Kommune har anmodet om, at der foretages besparelser i kommunens bidrag til Midttrafiks budget svarende til 385.000 kr. i 2011. Det vedtagne budget for 2011 indeholder besparelser på i alt 1,5 mio. kr. Såfremt Århus Kommunes andel af disse besparelser viser sig at blive mindre end 385.000 kr. foreslås det, at der efter nærmere drøftelse med Århus Kommune foretages yderligere besparelser på områder, der alene finansieres af Århus Kommune, primært billetkontrollen.*

### Sagsfremstilling

./.

Århus Kommune har bedt Midttrafik om at foretage besparelser i sit bidrag til trafikskabet. Århus Kommunes brev af 27. oktober 2010 samt supplerende mail fra Århus Kommune af 28. oktober 2010 herom vedlægges. Størrelsesordenen af besparelserne er 385.000 kr. i 2011, 744.000 kr. i 2012, 1,15 mio. kr. i 2013 samt 1,442 mio. kr. i 2014.

Ønsket om besparelser kommer efter, at Bestyrelsen på sit møde 10. september 2010 har vedtaget sit budget for 2011.

Bestyrelsen har truffet beslutning om besparelser på administration og fællesaktiviteter på 1,5 mio. kr. i 2011, 3 mio. kr. i 2012, 4 mio. kr. i 2013 og 5 mio. kr. i 2014. Dette realiseres ved at reducere i udgifter til ledelse og personale, udgifter til IT og informationssteder mv. Den konkrete udmøntning af besparelser på bestillere er ikke foretaget endnu på grund af usikkerhed om kommende nedskæringer i antallet af køreplantimer, fordelt på de enkelte kommuner og regionen.

Midttrafik er landets billigste trafikskab, målt på nøgletal fra Trafikstyrelsen. Midttrafik bruger således den laveste andel af sine samlede udgifter til administration/personale (3,3 %) i forhold til øvrige trafikskaber. Gennemsnittet for trafikskaberne er 4,2 %.

For at imødekomme kommunens krav, og uden at det går ud over serviceniveauet for de 19 øvrige bestillere, skal en eventuelt yderligere besparelse hentes på områder, der finansieres af Århus Kommune. Områder, som hidtil har været friholdt for de betydelige effektiviseringer, der har fundet sted i alle andre funktioner i Midttrafik.

Direktionen har tidligere besluttet, at der skal gennemføres en 10 % fusionsgevinst, når de to kørselskontorer for Variabel Kørsel lægges sammen i 2012. Det vil give Århus Kommune en besparelse på 530.000 kr. i 2012. Dette er både LMU og medarbejderne orienteret om, og der er iværksat de nødvendige initiativer.

Det andet område, der skal effektiviseres, er billetkontrollen i Århus Kommune.

---

Det er vurderingen at effektiviteten i billetkontrollen kan øges yderligere med de eksisterende ressourcer bl.a. via forbedret planlægning og målrettet kompetenceudvikling.

Siden 1. januar 2010 har der været ansættelsesstop i Midttrafik, også i billetkontrollen. Ledige stillinger i billetkontrollen vil ikke automatisk blive genbesat.

Udover de ovenfor nævnte opgaver udfører Midttrafik også opgaver, der alene vedrører Århus Kommune i forhold til billetmaskiner, stoppestedannoncering, og særlig klippekortadministration.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Århus Kommunes ønskede besparelser realiseres som en rammebesparelse i 2011 og de efterfølgende år i billetkontrollen under forudsætning af, at de allerede vedtagne besparelser viser sig ikke at være tilstrækkelige. Den konkrete udmøntning aftales efterfølgende med Århus Kommune.

### **Bilag**

- Århus Kommunes brev af 27. oktober 2010
- supplerende mail fra Århus Kommune af 28. oktober 2010

1-34-70-2-08

## 2. Nyt kapitel i Miljøstrategien om igangværende projekter, der bidrager til et bedre miljø

### Resumé

*Administrationen fremlægger et forslag til et nyt kapitel i Midttrafiks miljøstrategi, der beskriver betydningen af Midttrafiks nuværende arbejde for miljøet.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks miljøstrategi blev vedtaget af Bestyrelsen 10. september 2010. Det blev besluttet, at Midttrafiks nuværende arbejde og dets betydning for miljøet skal behandles i højere grad i miljøstrategien. Det blev udtrykt, at især projekterne, der koordinerer forskellige former for kollektiv trafik og forbedrer køreplanerne, samt letbanens betydning for miljøet, skal nævnes.

./ Administrationen fremlægger hermed vedlagte forslag til forslag til kapitel i Miljøstrategien om igangværende projekter, der bidrager til et bedre miljø.

Den samlede miljøstrategi med det foreslåede kapitel kan findes i baggrundsbilagene på [www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder](http://www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder).

### Direktøren indstiller,

**at** Bestyrelsen godkender det nye kapitel om igangværende projekter, der bidrager til et bedre miljø.

### Bilag

- forslag til kapitel i Miljøstrategien om igangværende projekter, der bidrager til et bedre miljø

1-15-0-80-2-09

### 3. Reklamer på og i busserne

#### Resumé

*Reklamer på og i busser har i større eller mindre grad altid været en del af den kollektive trafiks identitet.*

*Midttrafik får oftere og oftere henvendelser vedrørende reklamer på og i busserne. Midttrafiks administration må derfor ofte tage stilling til spørgsmål om bl.a. uddeling af foldere i busserne, forsøg med halv- og helfoliering af busser, reklamer som fylder op over vinduerne og i det hele taget reklamer, som bevæger sig ud over, hvad man normalt ser af reklamer på busserne.*

*Midttrafiks administration ønsker en fælles beslutning om og retningslinjer for, hvilke typer af reklamer Midttrafik skal fortsætte med i forhold til de nuværende regler og især til, om der skal accepteres videre rammer for reklamer, end hvad der er standarden i dag.*

#### Sagsfremstilling

##### Midttrafiks egne "reklame" pladser

Midttrafik råder de fleste steder over følgende pladser på og i busserne:

- 2 stk. hængeskilte (enkelte steder råder Midttrafik over 3 eller 4 pladser til hængeskilte)
- 1 stk. plakat bagved chaufføren
- 1 stk. bagrudestreamer
- 2 stk. kassetter til foldere

Busselskaberne står praktisk og økonomisk for opsætning og nedtagning af ovenstående efter Midttrafiks instrukser og uden meromkostning for Midttrafik.

Midttrafik anvender ovenstående "reklame" pladser til generelle informations- og image-kampagner. "Reklame" pladserne udbydes ikke til salg.

Administrationen anbefaler, at de 2 pladser til hængeskilte udvides til 4 pladser, efterhånden som der er udbud af buskørslen, da det er en effektiv måde at formidle information til buskunderne på.

##### Totalreklamer og reklamer ud over sædvanlige formater

Standard kontrakterne nævner, at "Der må ikke anvendes totalreklamer, med mindre der indgås særskilt aftale med Midttrafik herom".

*Den nuværende situation:*

Regionale busser: Busselskabet råder selv over reklamepladsen bagpå bussen under bagruden samt de hængeskilte pladser, som Midttrafik ikke råder over. Den resterende

udvendige del af bussen må kun påføres busselskabets navn og logo efter designmanualens anvisninger.

Bybusser: Busselskabet (i enkelte tilfælde kommunen, fx Herning) råder selv over alle øvrige udvendige og indvendige reklamepladser og modtager selv indtægterne heraf.

Midttrafiks administration får ofte forespørgsler fra busselskaber og reklamesalgsselskaber, som ønsker at benytte større formater for udvendige reklamer end standarden. Indtil nu har Midttrafiks administration vurderet de enkelte forespørgsler fra gang til gang med tanke for, at kunderne aldrig må komme i tvivl om, at bussen er en Midttrafik bus, og at kunden ikke må generes af forringet udsyn grundet reklamer, der helt eller delvist dækker ruderne.

Administrationen anbefaler, at reklameformater ud over de almindelige standardformater generelt ikke tillades uden på bybusserne.

- ./ Der vedlægges bilag med eksempler på reklamer på busser. Billede 1 viser et eksempel på reklame som går op over ruderne.

### Særligt vedr. bybusserne i Århus

I dag er det Busselskabet Århus Sporveje, som har rådighed over de kommercielle reklamepladser i og på bybusserne, som Midttrafik ikke råder over. Reklamesalget i Århus administreres af AFA JCDcaux. Busselskabet/kommunen har væsentlige indtægter i forbindelse med reklamesalget.

Busselskabet Århus Sporveje er det busselskab, som har det største antal bybusser, og Busselskabet Århus Sporveje er derfor også det busselskab, som har de højeste indtægter ved salg af reklamepladser. Busselskabet Århus Sporveje har en indtægt i 2010 på omkring 7 mio. kr. I gennemsnit ca. 30.000 kr. pr. bus. Indtægterne fordeler sig ca. således:

Bagender	3.500.000 kr.	50 %
Venstre langsider inkl. tagrundinger	1.750.000 kr.	25 %
Højre langsider inkl. tagrundinger	1.050.000 kr.	15 %
Indvendig (hængeskilte, plakater)	350.000 kr.	5 %
Diverse (skæve formater, events mv.)	350.000 kr.	5 %

Hvis der benyttes foliering af hele bagender, langsider eller hele bussen, som ikke er tilladt for nuværende uden Midttrafiks accept, bliver indtjeningen endnu højere.

Skærer man ned i antallet af reklamer, påvirkes indtjeningen og i sidste ende også fremtidige priser ved udbud.

Billede 2 i bilaget viser en bybus med normal mængde reklamer.

Set i lyset af, at buskunderne altid bør kende en Midttrafik bus, og at buskunderne ikke bør generes af unødige reklamer, ønsker Midttrafiks administration en stillingtagen til mængden af reklamer på bybusserne. Skal Midttrafik fortsat acceptere samme mængde reklamer udvendigt på bybusserne? Skal Midttrafik have rådighed over nogle af reklamepladserne til egen markedsføring? Midttrafik kunne på denne baggrund udnytte bus-

serne til egne informations- og imagekampagner og samtidig spare reklamekroner til andre medier, fx abribus (plakater ved stoppesteder), avisannoncer m.m.

Bilagets billede 3 og 4 viser eksempler på bybus med Midttrafiks reklamer.

### **Indtjening vedr. reklamer**

*Uden for Århus Kommune*

#### Regionale busser

Busselskaberne har rådighed over de hængeskiltepladser inde i busserne, som Midttrafik ikke råder over. Desuden har de rådighed over reklamepladsen på bagenden af bussen under bagruden. De adspurgte busselskaber ønsker ikke at oplyse om indtjeningen på disse reklamepladser.

#### Bybusser

Eksempel: Herning kommune har en årlig indtjening på omkring 400.000 kr. eller ca. 30.000 kr. pr. bus pr. år.

*Inden for Århus Kommune*

Bybusserne: Indtjeningen ligger typisk på ca. 30.000 kr. pr. bus pr. år.

*Eksempler på økonomiske konsekvenser:*

#### Regionale busser

Ingen økonomisk konsekvens. De kan stadig sælge pladsen under bagruden og de hængeskilte pladser, som Midttrafik ikke råder over, ligesom hidtidig praksis.

#### Bybusser

Det vil få størst økonomisk konsekvens for Busselskabet Århus Sporveje/Århus Kommune, som vil få en årlig indtægtsnedgang på ca. 40 %, i alt 2.800.000 kr. For Herning Kommune vil det ligeledes betyde en årlig indkomstnedgang på ca. 40 %, det vil sige 160.000 kr.

Holdningen hos Århus Kommunes administration er, at der er interesse for at opretholde den nuværende mængde reklamer og også øge omfanget af reklamer, da der er et stort indtjeningspotentiale. Samtidig skal det også bemærkes, at det i udmøntningsaftalen mellem Århus Kommune og Midttrafik er beskrevet at "Århus Byråd definerer fortsat reklameretten i og på busserne. Ændringer i de nuværende reklameregulerende bestemmelser kan kun ændres i enighed mellem Byrådet og Trafikselskabet".

Administrationen anbefaler, at reklamerne på de øvrige busser harmoniseres i hele Midttrafiks område således, at langsiderne ikke bruges til kommercielle reklamer. Langsiderne anvendes af Midttrafik til Midttrafiks egne informations- og image kampagner.

### **Infotainment**

Der er stigende efterspørgsel fra vognmænd for regler om infotainment (elektroniske skærme med information, nyheder, reklamer og lignende) i busserne. Nogle busselskaber er selv begyndt at installere infotainmentskærme i busserne. Midttrafik har endnu ingen fælles retningslinjer for infotainment i kontrakterne med busselskaberne.

Ifølge et svar fra transportministeren 22. september 2010 vedrørende en henvendelse fra et folketingsmedlem om brug af infotainment i de københavnske S-tog, er det vigtigt



---

at tage hensyn til kundernes mulighed for at kunne slappe af på rejsen uden at skulle forstyrres af unødigt lyd og billede.

Det foreslås at iværksætte en undersøgelse af behovet for infotainment med henblik på en stillingtagen til, om Midttrafik skal indføre infotainment i busserne. Hvis der skal indføres infotainment i Midttrafiks busser, er det vigtigt, at konceptet stykkes rigtigt sammen i overensstemmelse med kundernes behov og at der laves ensartede standarder for udstyr og leverandør.

Indtil undersøgelsen er færdig og de endelige retningslinjer ligger klar, anbefales følgende formulering i kontrakterne med busselskaberne: "Det er ikke tilladt at installere infotainment i busserne uden forudgående aftale med Midttrafik. Midttrafik har ret til at fjerne allerede installeret infotainment udstyr i busserne. Når Midttrafiks retningslinjer for infotainment ligger klar, er det dem, som er gældende."

Administrationen anbefaler, at der laves en undersøgelse af kundernes holdning til og behov for infotainment i busserne, således endelige retningslinjer kan udformes. Indtil da skal kunderne ikke generes af uvedkommende lyd og billede.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik på øvrige busser får råderet over to ekstra hængeskilte (4 i alt) i takt med udbud.
- at** reklameformater ud over de almindelige standardformater ikke tillades uden på busserne.
- at** den nuværende model for reklamer på bybusser i Århus fortsætter.
- at** der ikke installeres infotainment med reklamer i busserne.
- at** der laves en undersøgelse om kundernes holdning til infotainment.

### **Bilag**

- bilag med eksempler på reklamer på busser

1-16-0-1-10

## 4. Evaluering af harmonisering af køreplanerne

### Resumé

*I 2008 besluttede Bestyrelsen at lave et 2-årigt forsøg med at harmonisere køreplanerne. Indtil da havde der eksisteret en bred vifte af forskelligartede køreplaner i Midttrafiks område. Administrationen følger op på forsøget og indstiller, at forsøget gøres permanent.*

### Sagsfremstilling

Ved dannelsen af Midttrafik var der forskellig praksis i de tidligere kommuner, amter og trafikelskaber for serviceniveauet over for kunderne i forhold til at få trykte køreplaner. Bestyrelsen traf derfor i 2008 beslutning om et 2-årigt forsøg med virkning fra køreplansskiftet 2009, hvor udgivelsen af trykte køreplaner blev harmoniseret, så kunderne fik samme service i hele Midttrafiks område, og køreplanerne blev præsenteret ensartet.

Køreplanerne blev harmoniseret i form af 6-8 områdekøreplaner, som indeholder både bybus-, regionalbus- og lokalbuskøreplaner for et givent område. Dog er der en særlig køreplan for bybusserne i Århus.

Det blev også besluttet, at køreplanerne skulle være gratis for kunderne, da det blev vurderet, at indtægterne i forbindelse med salg ikke kunne stå mål med de udgifter, Midttrafik ville få til administration af et betalingssystem. Derudover blev der også lagt vægt på, at kunderne ikke skal betale for at få information om busafgange.

### Økonomien

Omkostningerne for trykning af køreplaner har i gennemsnit for 2007, 2008 og 2009 ligget på 2.454.000,00 kr. inkl. moms. Omkostningerne er for 2010 på kr. 2.034.500,00 kr. inkl. moms. Omkostningerne til trykning af køreplaner er således er reduceret med 419.500,00 kr. inkl. moms i år.

### Kundehenvendelser

Områdekøreplanerne blev indført ved køreplansskiftet i juni 2009. I den forbindelse kom der en del henvendelser fra kunder, som savnede den lille linjekøreplan. Men også henvendelser fra kunder, som var glade for det samlede overblik over køreplanerne.

Da områdekøreplanerne udkom igen i juni 2010, var mængden af disse henvendelser væsentligt reduceret i forhold til året før. Kunderne bruger i højere grad hjemmesiden – i november 2008 var der 304.033 besøg på Midttrafiks hjemmeside med køreplaner, i november 2009 367.275 besøg og i januar 2010 441.720 besøg.

## Målene

Målene med at indføre områdekøreplanerne var:

- At give kunderne et ensartet serviceniveau uanset hvor i Midttrafiks område de bor
- At give de kunder, som ikke har adgang til køreplaner via computer og mobiltelefon, et samlet redskab til at få generel køreplaninformation
- At give kunderne et produkt som gør det muligt spontant at planlægge rejsen undervejs
- At øge kundernes opmærksomhed på og forbruget af de øvrige muligheder, der er for at få køreplaninformation, bl.a. køreplanerne på midttrafik.dk og rejseplanen.dk.

## Konklusion

Målet med at harmonisere køreplanerne og indføre områdekøreplaner er opfyldt. Kunderne har generelt taget godt imod køreplanerne. Udgiften til trykning af køreplaner er blevet reduceret.

Det er administrationens opfattelse, at de kunder, som synes områdekøreplanen er for stor at have med i tasken, opdager de øvrige muligheder, der er for at få køreplaninformation. Den opfattelse bakkes op af de konstant stigende tal for besøg på bl.a. køreplanerne på midttrafik.dk og på rejseplanen.dk.

Også mobiltelefonen bliver i stigende omfang brugt til at hente information om afgangstider. Midttrafik er medejer af rejseplanen.dk, der har gjort det muligt at søge køreplaner på mobiltelefonen, og mange tusinde danskere har allerede downloadet det særlige program til dette. Rejseplanen leverer også data til Google Maps, som mange bruger på deres mobiltelefon til at søge rejsemuligheder med bil og kollektiv trafik.

## Administrationens anbefaling

På baggrund af ovenstående er det administrationens anbefaling, at det 2-årige forsøg med harmonisering af køreplanerne i form af områdekøreplaner gøres permanent, indtil det eventuelt vurderes, at den elektroniske udvikling gør den trykte køreplan overflødig.

## Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik alene udgiver trykte køreplaner i form af områdekøreplaner.
- at** administrationen følger udviklingen og indstiller til Bestyrelsen, hvis det vurderes, at den trykte køreplan kan undværes.

1-30-75-1-38-10

## 5. Buskørsel på en række ferie og fridage

### Resumé

*Mange bestillere har udtrykt ønske om at finde besparelser indenfor den kollektive trafik. Derfor har Midttrafik gennemført en høring om et forslag til at ændre kørslen på en række dage fra almindelig hverdagskørsel til lørdags eller søndagskørsel. De berørte dage er nogle, hvor en lang række medarbejdere holder fri eller ferie, og hvor skoler og uddannelsessteder holder lukket. Konkret drejer det sig om fredag efter Kr. Himmelfartsdag, 3 dage op til påske og hverdagene mellem jul og nytår.*

*Baggrunden for forslaget er primært tilkendegivelser fra vognmænd og chauffører, der har oplyst at en række ruter på de pågældende dage har meget få kunder. Derfor vil der kunne hentes besparelser på den kollektive trafik disse dage, uden at det berører så mange kunder, som tilfældet er i forbindelse med mere generelle besparelser. Besparelsen ved at ændre en kørsel fra en hverdagskøreplan til en lørdags- eller søndagskøreplan er på 1 – 1,1 mio. kr. i hele Midttrafik område. Ændres alle de foreslåede dage, vil der være tale om en besparelse i størrelsesorden 8 mio. kr.*

*På baggrund af høringen foreslås det, at kørslen fredag efter Kr. Himmelfartsdag samt kørslen på hverdage mellem jul og nytår generelt ændres til lørdagskørsel.*

*Samtidig foreslås det at kørslen Grundlovsdag, 24/12 og 31/12 køres efter søndagskøreplan.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Midttrafik har sendt et forslag om ændring af kørslen fredag efter Kr. Himmelfartsdag, dagene op til påske samt hverdagene mellem jul og nytår til kommuner og busselskaber. Forslaget går ud på at ændre kørslen fra hverdagskørsel til enten lørdags- eller søndagskørsel. En sammenfatning af høringssvarene vedrørende kørsel på semi-fridage er vedlagt.

Forslaget er desuden drøftet på et kvalitetsudvalgsmøde i Midttrafik med deltagelse af busselskaber og chauffører. På dette møde var der positive tilkendegivelser, da det var vurderingen, at der på en lang række ruter var meget få kunder, da skoler og uddannelsesinstitutioner var lukkede og mange pendlere havde fri/ferie.

Kun få busselskaber har besvaret den skriftlige høring. Busselskabet Århus Sporveje påpeger et muligt problem i Århus, et andet selskab finder at det er en god ide, mens et tredje selskab også nævner muligheden for i højere grad at anvende mindre busser. Høringssvarene fra bestillerne har et blandet indhold. Generelt er der forståelse for forslaget hos størstedelen af bestillerne, men der er også mange forskellige forslag til hvilke dage, der skal være omfattet, og hvorvidt kørslen så skal gennemføres som lørdags- eller søndagskøreplan.

På baggrund af de forskellige svar foreslås det, at der i den køreplan, der træder i kraft til sommer 2011, som forsøg køres efter lørdagskøreplan på fredagen efter Kr. Himmelfartsdag samt dagene mellem jul og nytår.

Flere bestillere har påpeget at det er uheldigt at der ikke findes passagertællinger fra de berørte dage. Derfor foreslås det i første omgang at gennemføre ændringen som et forsøg, der evalueres i løbet af køreplanperioden – og evt. rettes til efterfølgende år. Samtidig vil Midttrafik gennemføre stikprøvetællinger på de pågældende dage.

Busselskabet Århus Sporveje påpeger, at en ændring i Århus kan være problematisk, da mange mennesker efter selskabets opfattelse ikke vil blive betjent tilfredsstillende. Da det i forvejen er Århus Kommune, der planlægger bybuskørslen i Århus, foreslås det, at Århus Kommune selv beslutter, om man ønsker at køre alle dagene efter hverdagskøreplan. I kommunens høringssvar har man tiltrådt, at dagene køres efter lørdagskøreplan. Samtidig foreslås det, at de regionale ruter, der indgår som en del af Trafikplan Århus følger den beslutning der træffes i Århus Kommune.

Forsøget vil blive evalueret i løbet af køreplanperioden 2011 – 2012 med henblik på en vurdering af, om det giver problemer at køre efter lørdagskøreplan. Evalueringen vil også omfatte muligheden for også at lade dagene op til påske køre som lørdag.

I forbindelse med forslaget evt. gennemførelse vil der blive gjort en særlig kommunikationsindsats for at forklare den ændrede kørsel overfor kunderne. Samtidig er der i valg af løsningsforslag lagt vægt på, at det skal være rimeligt nemt for kunderne at forstå, hvordan busserne kører. Derfor er der fx ikke valgt model, hvor nogle dage køres som lørdag – og andre som søndag.

En gennemførelse af forslaget vil medføre en samlet besparelse for bestillerne i størrelsesordenen 5 mio. kr. i køreplanåret 2011 – 2012.

Samtidig foreslås det, at kørslen Grundlovsdag, 24/12 og 31/12 harmoniseres i Midttrafik, så de fremadrettet gennemføres efter søndagskøreplan. Også her er høringssvarene forskellige, men Midttrafik foreslår en simpel og kommunikerbar model, der efter Midttrafiks opfattelse er tilpasset kundeunderlaget.

Enkelte høringssparter har nævnt, at der muligvis kan være undervisning eller eksamen på ungdomsuddannelser på Grundlovsdag og/eller fredag efter Kr. Himmelfartsdag. Hvis det er tilfældet, vil der kunne etableres særlig kørsel til disse formål.

Vedtages forslaget vil Midttrafik gå i nærmere dialog med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikskelskab, for at harmonisere kørslen på tværs af regionsgrænserne de pågældende dage.

### **Direktøren indstiller,**

- at** kørslen fredag efter Kr. Himmelfartsdag og på hverdage mellem jul og nytår i køreplanåret 2011 – 2012 gennemføres efter lørdagskøreplan.
- at** Århus Kommune anmodes om at tage stilling til, hvordan kørslen gennemføres i Århus.
- at** kørslen Grundlovsdag, 24/12 og 31/12 gennemføres efter søndagskøreplan.
- at** forsøget evalueres i løbet af køreplanperioden 2011 – 2012.

### **Bilag**

- sammenfatning af høringssvarene vedrørende kørsel på semi-fridage

1-25-4-08

## 6. Nedsættelse af takster i Viborg Kommune

### Resumé

*Viborg Kommune har henvendt sig til Midttrafik med ønske om at anvende lavere takster i bybusser og lokalruter i kommunen. Det er Bestyrelsen for Midttrafik, der har kompetencen til at træffe beslutning om takster. Kommunens ønske skal godkendes af Bestyrelsen, inden ændringen kan gennemføres.*

### Sagsfremstilling

Viborg Kommune har i budgetforliget for 2011 besluttet at indføre en forsøgsordning med nedsatte takster i bybusser og lokalruter. Kommunen har ikke konkretiseret, hvorledes det skal udmøntes. Viborg Kommune beder Midttrafik iværksætte processen med henblik på, at det kan træde i kraft fra januar 2011.

Regionen har administrativt tilkendegivet, at ordningen ikke skal gælde i de regionale ruter.

Midttrafik har over flere år gennemført takstharmoniseringer, for at få ensartede takster i Region Midtjylland. Eneste undtagelse er taksterne i prisområde Midttrafik Vest. Det skyldes den afvigende zonestørrelse i området.

Hvis det godkendes, at Viborg forsøgsvis kan indføre nedsatte takster i de ruter, kommunen finansierer, vil det betyde, at kunderne oplever forskellige priser afhængig af, om man rejser med en regional rute eller en lokalrute/bybus. Det vil eksempelvis ske på strækningen mellem Hald Ege og Viborg. Det betyder også, at buschauffører på ruterne (både regionalruter og lokalruter/bybus) samt salgspersonalet i Viborg-området, skal være godt informeret om ordningen for at kunne give korrekte oplysninger til kunderne. Billetteringsudstyret i Viborg-området anvendes i både bybusser, lokalruter og regionalruter. Af den grund kan der ikke laves en maskinteknisk løsning med særlige takster, som kun gælder i bybusser og lokalruter, uden at det påvirker indtægterne på de regionale ruter.

Administrationen har udarbejdet et forslag om nedsættelse af voksentakster på billetter, som ikke kræver ændringer i billetteringsudstyret. Viborg Kommune overvejer i øjeblikket, om nedsatte takster også skal gælde for klippekort. Administrationen har afholdt et møde med kommunen.

Administrationen foreslår en løsning, hvorefter at alle voksne og pensionister kan rejse på børnebillet og børneklippe kort i bybusser og lokalruter. Forslaget vil betyde følgende nedsættelser (2011 priser) på billet/klippe kort.

Pris pr. rejse (kr.)	Voksentakst	Børnetakst	Pct.ændring
Kontant	20	10	50 %
Klippekort	12	8	33 %

Kunder, der køber voksenperiodekort til bybus/lokalruter, kan ikke købe disse til børnepriser. Disse kunder vil ikke opnå yderligere rabat.

Hvis det godkendes, at voksne kan benytte børneklippekort, vil det betyde, at der næsten er samme pris pr. rejse i bybusserne i Viborg ved brug af et periodekort eller et børneklippekort.

Pris pr. rejse på periodekort er 7,84 kr., forudsat kunden rejser 44 ture pr. måned. Hvis der kun rejses 40 ture pr. måned er prisen 8,63 kr. pr. tur. Kundernes rejsehyppighed er således afgørende for, om det er fordelagtigst for kunden at købe klippekort eller periodekort. Det er vigtigt at få denne information kommunikeret ud til kunderne.

Kombinerede rejser, hvor kunder har brug for omstigning mellem bybusser og regionalruter fortsætter uændret med Midttrafiks takster. Disse kunder opnår ikke nedsatte takster. Buschauffører på de regionale ruter skal billettere som på normal vis. Mange kunder vil være uforstående for, at nedsatte takster ikke gælder i regionale ruter og forespørge buschauffører om begrundelse. Grundig information og oplysninger om ordningen vil være nødvendige.

Passagerindtægterne hos regionen eller togoperatørerne påvirkes ikke af forsøget. Kunder med Midttrafiks eksisterende billetter eller kort kan fortsat rejse i bybusser og lokalruterne. Alle med skolekort, uddannelseskort, eller andre subsidierede kort kan rejse som hidtil.

Forsøget med nedsatte takster gælder heller ikke til togrejser, fx Viborg-Bjerringbro, hvor Midttrafiks billetter og kort kan bruges. Midttrafik deler takstkompetencen med DSB og Arriva Tog. Derfor skal Midttrafik principielt høre DSB og Arriva Tog om takstændringen. Da forslaget kun gælder bybusser og lokalruter, vil det ikke have "afsmittende" effekt hverken på DSB eller Arriva Tog. Administrationen vurderer, at DSB og Arriva Tog vil godkende forsøget.

Det vil kræve en instruks til chaufførerne i bybusserne og lokalruter om billetudstedelse. Administrationen vil "programmere" en særlig tast på billetmaskinerne til udstedelse af billetter til børnetakst. Det vil lette billetudstedelsen. Alligevel må det forventes, at der skal udstedes flere billetter og klippekort. Administrationen vurderer, at det er en ulempe ved ordningen, som kan betyde øget tidsforbrug ved billettering af kunderne.

Der vil være behov for en intensiv oplysningskampagne til kunderne. Markedsføring af nedsatte takster på billetter og klippekort skal målrettes kunderne i bybusserne. Administrationen har meddelt Viborg Kommune, at ekstraordinære markedsføringstiltag om takstnedsættelse bør afholdes særskilt af kommunen. I Midttrafiks generelle markedsføringsbudget indgår ikke midler til sådanne specifikke markedsføringer. Midttrafik bidrager med rådgivning og sparring samt oplysninger på hjemmeside, informationer til chauffører og busselskaber mm.

Det er muligt at opgøre økonomien i forsøget til kun at vedrøre Viborg Kommune. Administrationen vurderer, at kommunens indtægtstab vil være ca. 2,8 mio. kr. hvis ordningen kun gennemføres for kontantbilletter. Hvis kommunen vælger, at klippekort også skal være omfattet af ordningen, skønnes et yderligere indtægtstab til ca. 0,7 mio. kr. Der er tale om et skøn baseret på antallet af rejser fra seneste passagertælling i 2009.

---

Det er aftalt, at administrationen konkretiserer beregningerne og evaluerer ordningen sammen med kommunen.

**Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen godkender et forsøg med nedsatte takster i bybusser og i lokalruter som finansieres af Viborg Kommune.
- at** voksne og pensionister kan købe billet og klippekort til børnetakst fra 16. januar 2011.



1-25-4-08

## 7. Gratis buskort til pensionister i Randers Kommune

### Resumé

*Randers Kommune ønsker, at ordningen med et gratis buskort til pensionisterne i kommunen fortsætter i 2011, og at der opkræves et årligt gebyr på 300 kr. pr. kort.*

### Sagsfremstilling

I en 2-årig forsøgsperiode i 2009 og 2010, har alle alders- og førtidspensionister i Randers Kommune haft et tilbud om at få udstedt gratis buskort til alle bybusser, lokalruter og regionale ruter i kommunen. Randers Kommune kompenserer Region Midtjylland for mistede indtægter. Kompensationen beregnes på baggrund af en stikprøveoptælling.

Administrationen har i september 2010 afholdt et møde med kommunen for at planlægge proceduren for genudstedelsen af alle kortene.

I kommunens budgetforlig for 2011 er det besluttet, at ordningen skal fortsætte. Dog skal der opkræves et årligt gebyr på 300 kr. pr. kort. I 2010 har der været udstedt ca. 13.000 gratis pensionistkort. Det er usikkert hvor mange, der ønsker at forny kortet, når der skal betales et gebyr. Hvis bare 50 % af kortene fornys, vil det betyde en indtægt på ca. 1,9 mio. kr.

Bestyrelsen for Midttrafik har kompetencen til at fastsætte takster. Derfor skal Bestyrelsen godkende ordningen, og at der opkræves et gebyr for udstedelsen.

- ./.
- På et møde i Bestyrelsen 28. oktober 2008 blev det besluttet, at godkende ordningen som et forsøg over 2 år. Det blev endvidere besluttet, at der skal laves en opfølgning på ordningen. Administrationen har i foråret 2010 lavet vedlagte evaluering af forsøget med gratis pensionist kort i Randers.

Udstedelse af kort til alle pensionister i kommunen og opkrævning af gebyr indebærer praktiske opgaver, som ligger ud over den normale administration i Midttrafik. Derfor skal Randers Kommune medvirke i den praktiske løsning, og kommunen skal afholde de ekstra omkostninger, som ligger ud over Midttrafik's almindelige administration.

Administrationen vil sammen med Randers Kommune aftale den konkrete genudstedelse af kortene, herunder fastlægge hvordan information og kommunikation om ordningen kan gennemføres.

### Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender Randers Kommunes ønske om, at ordningen med gratis pensionistkort til alders- og førtidspensionister fortsætter.
- at** Bestyrelsen godkender at der opkræves et årligt gebyr pr. kort på 300 kr.

### Bilag

- evaluering af forsøget med gratis pensionist kort i Randers

---

1-23-4-2-08

## 8. Forslag til ændringer i nye kontrakter med busselskaberne

### Resumé

*Midttrafiks standard A- og B-kontrakter har gennem længere tid fungeret efter hensigten, blandt andet fordi tendensen hos bestillerne har været, at der ikke blev skåret væsentligt i køreplanerne i en kontraktperiode. Udviklingen går i retning af, at bestillerne ændrer mere og laver væsentlige ændringer i en kontraktperiode. Dette kan have store konsekvenser for busselskaberne. Det er administrationens vurdering, at disse usikkerheder kan bevirke højere tilbudspriser for fremtiden. På den baggrund har administrationen overvejet nogle ændringer i nye kontrakter.*

### Sagsfremstilling

#### Kompensationsbestemmelsen

I henhold til Midttrafiks A - og B-kontrakter er busselskaberne berettiget til en godtgørelse ved nedskæringer i kørselsomfanget på mere end 20 %. Ændringer af skolestruktur og kommunale besparelser har bevirket, at nogle kontrakter er blevet skåret over 20 %, inden kontrakten har haft driftsstart. Dette kan have alvorlige konsekvenser for busselskaberne, blandt andet fordi chaufførvagtplanerne ikke længere går op, busserne ikke udnyttes effektivt og den samlede betaling falder.

Administrationen anbefaler, at der som et supplement til 20 % reglen indsættes en yderligere bestemmelse i A- og B-kontrakterne, der har følgende ordlyd "Antallet af køreplantimer kan i hvert køreplanår i kontraktperioden ændres med op til 7 ½ % af antallet af køreplantimer i udbuddet i både op- og nedadgående retning med bibeholdelse af de kontraktlige enhedspriser, uden at dette udløser godtgørelse til busselskaber". Såfremt denne yderligere bestemmelse indsættes, er der fortsat mulighed for at skære 20 % i antallet af køreplantimer over den samlede kontraktperiode, uden at der skal betales godtgørelse, men pr. år kan der ikke skæres mere end 7 ½ % pr. år, uden at det udløser godtgørelse. I nogle kontrakter kan der uden betaling af godtgørelse fjernes en daglig dobbelttur på en rute. Administrationen foreslår, at den bestemmelse ikke anvendes for fremtiden. Det er administrationens vurdering, at de ovenfor nævnte bestemmelser vil være med til at fjerne noget af byernes usikkerhed i forhold til nedskæringer i kontraktperioden og dermed bevirke bedre tilbud.

Administrationen har overvejet at ændre på de beregningsregler, der ligger til grund for beregningen af godtgørelsen. Disse beregningsregler er forhandlet på landsplan. På den baggrund er det administrationens opfattelse, at en eventuel ændring af beregningsreglerne for godtgørelse skal ske på landsplan.

#### Eksempler på nedskæringer i kontraktperioden

I Todbjerg City A/S kontrakt i Silkeborg Kommune blev der i 2010 skåret 2 kontraktbuser og ca. 1.000 køreplantimer, hvilket lige præcis holdt sig under en nedskæring på 20 % og derfor ikke udløste godtgørelse til selskabet.

I Malling Turistbusser ApS' kontrakt i Odder Kommune blev der i 2010 skåret 1.832 køreplantimer og en kontraktbus, hvilket vil sige hele kontrakten. Dette udløste en godtgø-

relse til selskabet på 93.934,42 kr. Før kontrakten blev skåret væk, var den i forvejen beskåret voldsomt.

Flere af de kontrakter, Skjern Bilen Rute A/S kører i Ringkøbing-Skjern Kommune, er blevet skåret voldsomt i 2009/2010. I en kontrakt blev der skåret 377 køreplantimer, svarende til 28,3 %, hvilket udløste en godtgørelse på 8.653,70 kr. I en anden kontrakt blev der skåret 400 køreplantimer, svarende til 24,3 %, hvilket udløste en godtgørelse på 5.829,12 kr. I en tredje kontrakt blev der skåret 2.397 køreplantimer og en kontraktbus, svarende til 34,3 %, hvilket udløste en godtgørelse på 167.344,68 kr.

Derudover har i hvert fald Syddjurs Kommune og Ikast-Brande Kommune skåret en del i deres kontrakter. I de konkrete tilfælde har det ikke udløst en godtgørelse til busselskaberne, idet der i de enkelte kontrakter blev skåret mindre end 20 %.

### **Kontraktforlængelser**

Midttrafiks standard A- og B-kontrakter indeholder følgende bestemmelse vedrørende mulighederne for at forlænge kontrakten. "Midttrafik kan forlænge kontrakten op til et år på uændrede vilkår. Kontraktforlængelse skal meddeles senest et år før kontraktudløb. Efter aftale mellem parterne kan kontrakten forlænges yderligere". Bestemmelsen giver Midttrafik en ensidig ret til at forlænge kontrakterne med et år. Det kan for busselskaberne være svært at gennemskue, hvordan dette ekstra ensidige år skal indregnes i deres kalkulationer. Administrationen foreslår, at Midttrafiks ret til ensidigt at forlænge kontrakterne med et år afskaffes, således at der kun er mulighed for forlængelse efter aftale.

### **Betaling for tomkørsel**

Tomkørsel kan beskrives som kørsel udenfor køreplanen. Fx fra en rutes slutsted til næste startsted eller til garagen.

Midttrafiks A-kontrakter er lagt ind i køreplanlægnings- og afregningssystemet Trapeze. Trapezesystemet foretager automatisk en regulering for ændret tomkørsel. Midttrafiks B-kontrakter er ikke lagt ind i Trapezesystemet, og der foretages ikke en regulering for tomkørsel. Historisk har det ikke medført problemer, idet tendensen har været, at der kun blev foretaget mindre tilpasninger i en B-kontraktperiode. Ændringer af skolestruktur og kommunale besparelser har medført store ændringer på rabatruterne (B-kontrakter) rundt omkring i kommunerne. For nogle busselskaber har det betydet en merudgift på grund af mere tomkørsel. En automatisk regulering for tomkørsel også i B-kontrakterne kunne være hensigtsmæssig, men idet disse kontrakter ikke ligger i Trapeze vil det administrativt være meget svært at løfte denne opgave.

Administrationen har erfaret, at nogle kommuner indgår individuelle aftaler med busselskaberne om betaling for tomkørsel i B-kontrakterne.

Det er administrationens opfattelse, at der er grænser for, hvor meget ekstra tomkørsel busselskaberne kan pålægges at køre uden betaling ud fra almindelige rimelighedsbetragtninger. Administrationen vil orientere kommunerne om denne holdning. Samtidig vil administrationen opfordre kommunerne til at indgå individuelle aftaler med busselskaberne omkring afregning for tomkørsel i B-kontrakterne, når der er tale om andet end små tilpasninger i køreplanen.

---

**Direktøren indstiller,**

- at** der i fremtidige A- og B-kontrakter indføres en bestemmelse om, at antallet af køreplantimer i hvert køreplanår i kontraktperioden kan ændres med op til 7 ½ % af antallet af køreplantimer i udbuddet i både op- og nedadgående retning med bibeholdelse af de kontraktlige enhedspriser, uden at dette udløser godtgørelse til busselskaber.
- at** Midttrafik fremover ikke anvender bestemmelsen i nogle kontrakter om, at der uden betaling af godtgørelse fjernes en daglig dobbelttur på en rute.
- at** Midttrafiks ret til ensidigt at forlænge kontrakterne med et år afskaffes, således at der kun er mulighed for forlængelse efter aftale.
- at** administrationen orienterer kommunerne om, at der er grænser for, hvor meget ekstra tomkørsel busselskaberne kan pålægges at køre uden betaling, og at kommunerne opfordres til at indgå aftaler med busselskaberne om afregning for tomkørsel i B-kontrakterne.

1-23-4-2-08

## 9. Midttrafiks 20. - 25. udbud af buskørsel

### Resumé

Midttrafiks kontrakter om almindelig rutekørsel omfatter i alt ca. 1.000 kontraktbusser. Kørslen med ca. 100 kontraktbusser, omfattende knap 300.000 køreplantimer, foreslås sendt i fem udbud med offentliggørelse mellem 29. november 2010 og 1. april 2011. Kørslen i udbuddene har for hovedparten driftsstart sommeren 2011, dog har kørslen i Århus først driftsstart 12. februar 2012. Arbejdet med disse udbud omfatter syv kommuner og Region Midtjylland. Præsentation af tilbuddene i de fem udbud sættes løbende på dagsordenen på Bestyrelsens møder i foråret og sommeren 2011 med indstilling om vindere.

### Sagsfremstilling

Kørslen med 100 kontraktbusser sendes i udbud mellem 29. november 2010 og 1. april 2011. Kørslen i udbuddene har for hovedparten driftsstart sommeren 2011, dog har kørslen i Århus først driftsstart 12. februar 2012. Følgende kørsel forventes sendt i udbud.

Udbudsnummer	Bestiller	Kørselstype	Køreplantimer årligt	Kontraktbusser	Offentliggørelse af udbud	Tilbudsåbning	Kontraktstart
20	Hor-sens	Bybusser	49.500	14	29-11-10	26-01-11	14-08-11
20	Skanderborg	Bybusser	9.500	2	29-11-10	26-01-11	26-06-11
21	Regionen og Viborg	Regionale og lokale ruter	35.000	15	04-01-11	04-03-11	26-06-11
22	Silkeborg	Lokal- og skolekørsel	15.000	13	01-12-10	26-01-11	26-06-11
23	Lemvig	Lokal- og skolekørsel	16.000	10	10-01-11	04-03-11	01-08-11
23	Syddjurs	Skoleruter	9.000	6	10-01-11	04-03-11	01-08-11
25	Århus	Bybusser	160.000	42	01-04-11	11-08-11	12-02-12

---

Fire af disse udbud foreslås gennemført med tildelingskriteriet "billigste tilbud". Det betyder, at der alene lægges vægt på tilbudspriserne indenfor absolutte kvalitetskrav, i modsætning til tildelingskriteriet "økonomisk mest fordelagtige tilbud", hvor der ud over priserne lægges vægt på, i hvilket omfang udvalgte kvalitetsmål er opfyldt i de forskellige tilbud. Kun udbuddet i Århus gennemføres med sidstnævnte tildelingsmodel.

Midttrafik arbejder som standard med tildelingskriteriet billigste tilbud, fordi det er vurderingen, at Midttrafik formår at stille tilstrækkelig præcise krav, således at den ønskede kvalitet sikres til den laveste pris. I udbuddet af buskørslen i Århus vil Midttrafik give rum for tilbud på opfyldelse af busindretning, driftskvalitet og miljøtiltag. Derfor er denne model valgt i dette tilfælde.

Midttrafik har en løbende dialog med bestillerne om særlige udbudsbetingelser. Fx drøftes muligheden for incitamenter til de busselskaber, der vinder kontrakterne. Det er administrationens anbefaling, at indføre incitamenter i kontrakter, hvor det giver mening. Det drøftes derfor med bestillerne, at have incitamenter i kørslen af bybusserne i Horsens, Skanderborg og Århus. Det er særlig bonus for brændstofbesparelse, samt øget betaling for flere kunder som kan komme på tale.

Samtidig vil evt. særlige ønsker fra bestillerne blive afklaret i drøftelserne med disse.

### **Direktøren indstiller,**

- at** administrationens orientering om arbejdet med udbud af buskørsel tages til efterretning.
- at** forslagene til udbudsomfang og –vilkår for udbuddene med kontraktstart i 2011/12 godkendes.

1-22-1-10

## 10. Orientering om forventet regnskab 3. kvartal 2010

### Resumé

*Administrationen orienterer om det forventede regnskab for Midttrafik i 2010, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. september 2010.*

### Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen, har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2010.

Grundet ændringer i budgetforudsætninger, herunder cross border leasing, og ændrede reguleringsindeks, er der store variationer i budgetafvigelserne dels mellem de enkelte forretningsområder, dels mellem de enkelte bestillere.

./.. Budgetafvigelserne for de enkelte forretningsområder er gennemgået i vedlagte notat om forventet regnskab 3. kvartal 2010. De forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af notatet.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

På busområdet forventes der en netto mindreudgift på 34,6 mio. kroner. Netto mindreudgifter er sammensat af forventede merindtægter på 22,1 mio. kroner, og en forventet mindreudgift på 12,4 mio. kroner. Størsteparten af mindreudgiften vedrører det forhold, at udgifter til cross border leasing forventes at ligge et stykke under de budgetterede udgifter. Hertil kommer dog modsatrettede merudgifter for de enkelte bestillere specielt som følge af en opjustering af reguleringsindekset vedr. kontraktudgifter til busdriften. Der redegøres nærmere for dette i notatet.

På handicapområdet forventes der samlet set netto mindreudgifter på 6,3 mio. kroner. Turprisen er aktuelt ca. 10 % lavere i forhold til forventningerne ved budgetlægningen. Antallet af ture er som forventet i budgettet øget med ca. 10 %.

"KAN-kørsel" er i det oprindelige budget for 2010 ikke budgetlagt. Området hviler i sig selv, idet de afholdte udgifter afregnes direkte med bestillerne, uden om bestillerbidraget til Midttrafik. For fuldstændighedens skyld, er området taget med i det forventede regnskab for 2010.

Mellemværendet mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik forventes at udvise et netto merforbrug på driftssiden på 2,5 mio. kroner, hvilket skyldes aftalte merudgifter vedrørende lønsum og pension, samt en forventet mindreindtægt.

På anlægssiden er der efter budgettet for 2010 blev vedtaget, foretaget en justering af det forventede udgiftsniveau. Region Midtjylland og Midttrafik har gennemgået anlægsinvesteringerne og har aftalt et niveau for samme, inkl. forrentning og afdrag på lån i

---

forbindelse med sporrenoveringen for Odderbanen. Budgetafvigelsen er således af teknisk karakter, idet det aftalte niveau for 2010 forventes overholdt.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes overordnet at balancere.

Udgifter til Letbanesekretariat m.v. var oprindeligt budgetteret til 2,5 mio. kroner. På baggrund af de seneste aftaler i projektgruppen forventes udgifter i alt at blive på 20,9 mio. kroner i 2010. Alle udgifter vedrørende Letbanesekretariat m.v. afregnes særskilt med de involverede parter efter aftale med disse, og afvigelsen har således ingen betydning for bestillerbidragene til Midttrafik.

I henhold til den nye aftale omkring X-bus, administreres opgaven fremover af Nordjyllands Trafikselskab. Da Midttrafik indtil den 31. december 2009 har stået for X-bussekretariatet og i 2009 havde et merforbrug på X-bus på 298.543 kr., foretages der i 2010 en endelig regnskabsafslutning, hvor Midttrafik får en tilsvarende indtægt fra de øvrige trafikselskaber, der udligner merforbruget.

Udgifterne til Rejsekort forventes at holde sig indenfor det budgetterede beløb.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen om forventet regnskab 2010 tages til efterretning.

### **Bilag**

- notat om forventet regnskab 3. kvartal 2010



1-22-1-10

## 11. Orientering om indtægter i bustrafik – forventet regnskab 2010

### Resumé

*Administrationens opfølgning på indtægterne ved bustrafik viser en fremgang i indtægterne ved sammenligning med samme periode i 2009. Indtægterne fra salg af billetter og kort er steget med 4,8 %.*

*Administrationen har på grundlag heraf udarbejdet et skøn over de samlede indtægter ved busdrift ved udgangen af 2010. Skønnet indebærer en stigning i indtægterne på 3,6 % i forhold til det vedtagne budget for 2010.*

### Sagsfremstilling

./ Administrationen har lavet vedlagte notat med skøn over de forventede indtægter ved busdrift i 2010. I notatet er der redegjort for de væsentligste forudsætninger.

På nuværende tidspunkt forventes de samlede indtægter for 2010 at ligge ca. 3,6 % over budgettet for 2010.

Salg af billetter og kort til kunderne viser en stigning på 4,8 % i forhold til sammenlignelig periode i 2009. I notatet er omtalt de enkelte indtægtsområder og vurderet baggrunden for fremgangen.

I administrationens skøn indgår tal for perioden januar til september 2010. Omsætningen hos busselskaberne indberettes til Midttrafik med en måneds forsinkelse. Derfor indgår omsætningen for oktober ikke. Der er taget højde for øvrige periodiseringer i indtægterne.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- notat med skøn over de forventede indtægter ved busdrift i 2010

---

1-30-75-2-1-10

## 12. Orientering om samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen

### Resumé

*Administrationen orienterer om status for bestræbelserne på at lave samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen.*

### Sagsfremstilling

Samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen har været planlagt siden nærbaneforliget i 1999. Investeringerne i infrastrukturen var afsluttet i 2004 i form af en ny sporforbindelse på Århus H.

Oprindeligt var det planlagt, at samdriften skulle gennemføres ved udgangen af 2004 ved overførsel af de relativt nye tog fra Svendborgbanen. DSB kunne på grund af gentagne forsinkelser af togleverancer ikke overflytte disse tog.

Regionsrådet anmodede i forbindelse med behandlingen af investeringsplan for privatbanerne i 2007 Midttrafik om fortsat løbende at vurdere alternative muligheder for indsættelse af driftsmateriel, og om at rette henvendelse til DSB for at få en afklaring vedr. status i forhold til de tidligere aftaler.

På daværende tidspunkt var DSB fortsat usikker på leverancen af nye tog og kunne ikke give noget tidspunkt for udskiftning.

I 2008/2009 blev det så besluttet at indkøbe nye tog til Grenaa-banen til indsættelse primo 2011. I forlængelse heraf tog Midttrafik kontakt til DSB med henblik på mulighederne for, at DSB kunne fremskaffe yderligere togsæt til gennemførelse af samdrift. DSB blev anmodet om at give et tilbud på overtagelse af driften på Odderbanen i samdrift med Grenaa-banen.

Midttrafik modtog et tilbud på samdrift ved årsskiftet 2009/2010, som drøftedes med Region Midtjylland. Tilbuddet lå væsentlig over det beløb, Midtjyske Jernbaner selv skulle bruge for at gennemføre den nuværende drift med nye tog. Region Midtjylland var derfor ikke indstillet på at finansiere samdriften på dette grundlag. Regionen foreslog, at man undersøgte en model, hvor man delte driftsopgaven mellem DSB og Midtjyske Jernbaner.

På den baggrund fortsatte Midttrafik forhandlingerne med DSB. DSB fandt det uensigtsmæssigt med en deling af driftsansvaret, og DSB var derfor ikke indstillet på at gennemføre denne model. Til gengæld var DSB indstillet på at give et tilbud, der tog udgangspunkt i de nuværende driftsomkostninger på Odderbanen med tillæg af øgede kapital- og vedligeholdelsesomkostninger til nye tog.

---

Midttrafik fremsendte i juli 2010 et fornyet tilbud fra DSB til Region Midtjylland med anmodning om, at regionen tilkendegav, om Midttrafik og Midtjyske Jernbaner kunne forhandle videre på dette grundlag. Tilbuddet indebar et køreplanoplæg med Desiro togsæt (nye togsæt suppleret med togsæt fra Svendborgbanen) og en udvidelse af køreplan-timetallet. Udvidelsen kan helt eller delvist undlades med deraf følgende reducerede net-toudgifter.

Midttrafik er telefonisk blevet orienteret om, at sagen har været behandlet på et lukket møde i regionsrådets forretningsudvalg, men at der ikke er truffet nogen beslutning. Midttrafik har ikke kunnet få yderligere oplysninger om beslutningen og har foreslået DSB at rette henvendelse til regionsrådsformanden.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-25-10-2-07

## 13. Orientering om ændring af egenbetaling for studerende med uddannelseskort og SU-kort

### Resumé

*Statens Uddannelsesstøtte har fremsendt høringsbrev med forslag til ændring af lov om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser og ændring af lov om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser. Lovforslaget indeholder en harmonisering af egenbetalingssatserne i de to ordninger og indførelse af godtgørelse efter en kilometersats til studerende ved videregående uddannelser.*

### Sagsfremstilling

Elever i ungdomsuddannelser får rabat til den daglige transport mellem bopæl og uddannelsessted. Rabatten beregnes som billigste periodekort med fradrag for elevens egenbetaling. I 2010 var rabatten hele det beløb, der overstiger egenbetalingen på 324 kr. pr. 30 dage. Studerende ved videregående uddannelser kan købe periodekort med 65 % rabat. Dog indeholder denne ordning også en egenbetaling. I 2010 var egenbetalingen 423 kr. pr. 30 dage og et maksimumloft for den opnåede rabat på 704 kr. pr. 30 dage.

Lovforslaget lægger op til en harmonisering af satserne i de to ordninger. Det foreslås, at egenbetalingssatsen for begge ordninger bliver 551 kr. pr. 30 dage.

- ./ Trafikselskaberne i Danmarks hørings svar til Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte vedrørende den foreslåede lovændring vedlægges.
- ./ Trafikselskaberne i Danmark har endvidere anbefalet at lovforslagets ikrafttrædelse ændres til 1. juli 2011, fordi der er en meget kort frist fra den forventet vedtagelse medio december af lovforslaget, til implementeringen den 1. januar 2011. Trafikselskaberne i Danmarks brev til SU-Styrelsen vedlægges.

Lovforslaget, som påregnes indført med virkning fra januar 2011, får betydning for Midttrafik administration. Alle nye uddannelseskort fra 1. kvartal 2011 skal sendes til eleverne medio december med oplysninger om nye priser. Der skal tilrettelægges information til eleverne om indførelse af en højere egenbetaling. Administrationen vil tilstræbe bedst mulig information og sikre korrekte kort til eleverne.

Stigningen i egenbetalingen vil betyde, at elever, der rejser i 1-2 takstzoner og i 3 takstzoner, får en højere egenbetaling end prisen på et almindeligt periodekort. Det vil tilskynde disse elever til at købe almindelige periodekort. Midttrafik omsætning af uddannelseskort og SU kort vil flytte fra administrationens centrale udstedelse af kort, til de centrale salgssteder på rutebilstationer, busterminaler og i busser. Administrationen skønner, at 8–10 mio. kr. i indtægter påvirkes af denne ændring. Det svarer til ca. 12-15 % af omsætningen af uddannelseskort.

---

Stigningen i elevernes egenbetaling, som er på 70 %, kan betyde at flere elever fravælger bussen til transport mellem hjem og uddannelsessted og benytter anden transportmulighed. Det er usikkert, hvor stort et frafald af kunder det vil betyde, og hvor stor effekt det vil få på Midttrafiks indtægter i 2011.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Trafikselskaberne i Danmarks høringssvar til Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte vedrørende den foreslåede lovændring
- Trafikselskaberne i Danmarks brev til SU-Styrelsen

1-15-0-75-13-09

## 14. Orientering om Fly High uddannelse og bonus

### Resumé

*Administrationen orienterer om uddannelses- og bonusforløbet Fly High, der siden august 2010 har tilbud chaufførerne undervisning i kundeservice og personlig udvikling kombineret med en bonusordning.*

### Sagsfremstilling

#### Fly High uddannelse og bonus

Bestyrelsen besluttede 11. september 2009, at incitamentsforsøget på rute 118 skulle gøres regionsdækkende. Administrationen har derfor udarbejdet et kombineret uddannelses- og bonusforløb kaldet Fly High, som startede i august 2010.

Forsøget på rute 118 viste, at chaufførerne spiller en afgørende rolle, når man ønsker at forbedre kundernes tilfredshed med rejsen. Efter en kort uddannelse blev der i samarbejde med chaufførerne sat mål for en forbedret kundetilfredshed. Tilfredsheden blev markant forbedret, og kunderne svarede blandt andet, at chaufførerne blev venligere, servicen bedre og kørslen mere behagelig. Chaufførerne blev mere motiverede, fordi de fik indflydelse på egen arbejdsdag. De oplevede også, at stemningen blev bedre i bussen i takt med at kunderne blev mere tilfredse. Ledelsen i busselskabet oplevede at sygefraværet faldt, i takt med at chaufførerne blev gladere.

#### Fly High – en anderledes uddannelse

Erfaringerne fra rute 118 er brugt i Fly High uddannelsen, hvor chaufførerne primært undervises i kundeservice og personlig udvikling på den to dage lange uddannelse. Det traditionelle klasselokale er skiftet ud med hytter, undervisningsmateriale er lavet specielt til Midttrafik, og instruktørerne er valgt på grund af deres mange års praktiske erfaring med service, personlig udvikling og vindermentalitet.

Alle busselskaber i Midttrafik er tilbudt at deltage i uddannelse. Indtil videre er 850 chauffører tilmeldt uddannelsen. Der er 100 % tilfredshed blandt de 120 chauffører, som har været af sted på de første kurser.

#### Chaufførudtalelser:

*"Det var en kanon god oplevelse at se så mange være opsatte på at blive bedre på jobbet. En super god stemning over hele linjen og virkelig noget at tage med hjem, som vi kan bruge i vores dejlige job. Selvom vi alle synes, vi gør hvad vi kan for servicen, fik alle set hvordan vi kan blive bedre. Håber det på sigt er med til at højne vores image og være medvirkende til at vi stadig kan bevare vores job." Ewald Hansen, De Grønne Bussers*

*"Fly High er et anderledes kursus med de øvelser vi laver og de udfordringer vi blev stillet over for. Det ryster os sammen og får os til at samarbejde. Vores instruktører får os til at se, hvordan man med ganske få midler kan vende noget negativt til noget positivt, og hvordan man næsten uden brug af kræfter kan få en meget nemmere hverdag. Det*

---

*er et super kursus, hvor man får nogle værktøjer af meget høj kvalitet. Jeg har tænkt mig at bruge det - alt andet ville være dumt."* Sten Østergaard Jensen, Busselskabet Århus Sporveje

### **Bonusrunden**

118 forsøget dokumenterede, at fælles mål og mulighed for bonus øger motivationen til at yde noget ekstra, både for busselskabet og for chaufførerne. Fly High indeholder derfor også en bonusrunde, som busselskaberne kan melde sig på, når 80 % af chaufførerne på en rute har bestået Fly High kurset.

Midttrafik ønsker at bruge bonusrunden som forløber til, at fremtidig tildeling af kontrakter i højere grad tager udgangspunkt i busselskabets evne til at skaffe tilfredse kunder.

Målet i bonusrunden er at forbedre kundetilfredsheden på tre punkter, hvor chaufføren har direkte indflydelse. Det er chaufførens venlighed, hans kørsel og hans evne til at give god information – punkter som kunderne også vægter højt.

Chaufførerne dystes om præmier og muligheden for at gå videre til Fly High mesterskabet, hvor Midttrafiks bedste busselskab kåres en gang om året.

### **Målet med Fly High**

Midttrafik forventer, at kundetilfredsheden vil stige mærkbart på de ruter, der deltager i bonusrunden. Uddannelsen skal sikre, at chaufførerne får værktøjer der sætter dem i stand til selvstændigt at yde en bedre service

Midttrafik forventer også, at summen af aktiviteter i Fly High vil medvirke til at forbedre jobbet omdømme.

Fly High indeholder også egen hjemmeside ([www.midttrafik.dk/flyhigh](http://www.midttrafik.dk/flyhigh)) og lederuddannelse.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-47-70-2-07

## 15. Orientering om statistikker for variabel kørsel

### Resumé

*Administrationen orienterer om udviklingen i rettidighed, kundernes spildtid, samkørsel samt omkostninger i den variable kørsel.*

### Sagsfremstilling

En af Midttrafiks opgaver er at planlægge individuel handicapkørsel for borgere med handicap, som bevirker, at de ikke kan benytte sædvanlig kollektiv trafik. Midttrafik har desuden mulighed for at udføre kommunale og regionale kørselsopgaver efter aftale med bestillerne. Samtidigt tilbyder Midttrafik kommunerne og regionen teletaxa og Midttur som en mulighed for kollektiv trafik, som især er egnet på tidspunkter og i geografiske områder, hvor der ikke er passagerunderlag for store busser i rute.

Midttrafik opnår stordriftsfordele ved at koordinere disse forskellige kørselstyper med hinanden og ved at udbyde kørslen samlet.

Midttrafik har fra 1. marts 2010 samarbejdet med Sydtrafik om fælles udbud af kørsel og administration, hvor Midttrafik følger op på driften (trafikstyring) og afregner leverandørerne for kørsel, mens Sydtrafik selv modtager bestillinger fra kunderne.

Handicapkørsel internt i Århus Kommune planlægges i et særligt it-system, idet kontrakten med vognmændene for denne kørsel indtil 28. februar 2012 er bundet til det it-system, Århus Kommune valgte inden kommunalreformen.

Al øvrig variabel kørsel planlægges i it-systemet PLANET, som også anvendes af Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Movia. Systemet giver muligheder for dokumentation af antal rejser, type, rettidighed og økonomi.

Den enkelte tur registreres, således at man kan se, hvilken kunde der er kørt i hvilken kørselsordning, hvornår, fra og til hvor, af hvilken bil tilhørende hvilken vognmand, sammen med hvilke andre kunder samt eventuelle bemærkninger til chaufføren - fx at kunden skal følges ind i lejligheden. Bilerne sender også GPS positioner hvert minut - således at der er mulighed for at tids- og stedfæste kørslen yderligere og dermed følge op på rettidigheden.

- ./.
- Der vedlægges nøgletal pr. september 2010 for kørsel uden for Århus Kommune, som viser udviklingen fra januar 2007 til september 2010 for Midttrafik. Administrationen bruger løbende nøgletallene til at optimere sin indsats for at reducere driftsomkostningerne, forbedre rettidigheden, overholde mål om koordinering af kørsel samt sikre en acceptabel spildtid for kunderne.

Rettidigheden ved aflevering af kunden er på godt 95 % og på afhentninger godt 90 %. Midttrafiks mål er hhv. 95 % og 90 %. Det skal bemærkes, at de ikke-rettidige ture har



gennemsnitlige forsinkelser på under 10 minutter. Rettidigheden kan ikke registreres for handicapkørsel internt i Århus Kommune, da der ikke anvendes GPS.

Spildtid for kunder i forhold til den kortest mulige rejsetid er steget fra ca. 30 % i 2007 til ca. 45 % i 2010. Spildtid kan opstå som følge af samkørsel med andre kunder og disses behov for servicetid til fx af- og pålæsning af kørestole. Spildtiden må efter det valgte serviceniveau maksimalt udgøre 100 %, dog min. 20 minutter. Spildtiden kan ikke opgøres for vognene, der kører handicapkørsel internt i Århus Kommune.

Andelen af kørsler, som er koordineret enten ved samkørsel eller kædekørsel er steget fra ca. 65 % i 2007 til ca. 90 % i 2010. Koordinering består af samkørsel, hvor der er mindst 2 kunder samtidigt i vognen, og kædekørsel, hvor vognen fortsætter fra afsætning af en kunde direkte til optagelse af næste kunde. Ledsagere til kunder er ikke indregnet i koordineringen. I handicapkørsel internt i Århus Kommune er 73 % af turene koordineret.

Antallet af rejser pr. måned steget fra ca. 20.000 i 2007 til godt 72.000 i september 2010 - fordelt med ca. 8.000 ture i handicapkørsel, ca. 30.000 ture i patientkørsel, ca. 31.000 ture i kørsel for kommunerne og ca. 3.000 ture i telekørsel og Midttur. Hertil kommer ca. 9.000 ture pr. måned i handicapkørsel internt i Århus Kommune. At antallet er steget skyldes, at Midttrafik i den forløbne periode har inddraget hele den siddende patientkørsel for Region Midtjylland, handicapkørslen (pånær interne ture i Århus Kommune), kommunal kørsel for 9 kommuner mod 3 i starten af 2007, Midttur i 7 kommuner og teletaxa i 8 kommuner og for Region Midtjylland. Bruttoomkostningerne pr. måned er steget fra ca. 6 mio. kr. i 2007 til knap 15 mio. kr. i september 2010. Hertil kommer ca. 2 mio. kr. til handicapkørsel internt i Århus Kommune.

Det større volumen har betydet, at "driftsomkostning pr. direkte rejseminut", som er det nøgletal trafikskaberne bruger til sammenligning, i løbende priser er faldet fra knap 9 kr. pr. minut primo 2009 til ca. 7 kr. pr. minut i september 2010. Dette nøgletal beregner udgiften for kundens køretidsbehov målt i minutter, hvorved der tages højde for forskelle i turlængder mv. Midttrafiks mål er, at minuttidsprisen ikke må overstige 9 kr. Minutprisen kan ikke beregnes for handicapkørsel internt i Århus Kommune, men bruttoprisen pr. tur er i 2010 230 kr. for kørsel internt i Århus Kommune, mens den er 246 kr. for øvrig handicapkørsel. Turlængden er 5,5 km for handicapkørsel internt i Århus Kommune og 14,8 km for den øvrige handicapkørsel.

I alt ca. 150 leverandører udfører variabel kørsel for Midttrafik og Sydtrafik. Internt i Århus kommune er der 6 leverandører.

## Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

## Bilag

- nøgletal pr. september 2010 for kørsel uden for Århus Kommune

1-00-1-10

## 16. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 10. september 2010.*

### Sagsfremstilling

#### Drift og aktiviteter

*Bedre kørselskomfort og mindre dieselforbrug i bybusserne i Århus*

Busselskabet Århus Sporveje har lavet en forholdsvis simpel ændring af gearingen i de 91 Solaris-busser. Det betyder, at specielt igangsætning af bussen nu kan ske mere roligt og komfortabelt end tidligere. Solarisbusserne udgør lidt under halvdelen af de 210 busser i Busselskabet Århus Sporveje. Busselskabet undersøger nu, om tilsvarende ændring kan laves på de 8 Mann-busser. Øvrige busser kan ikke ændres tilsvarende.

Ud fra de foreløbige målinger ser det ud til, at CO2 udledningen reduceres mærkbart ved ændringen. Tallene viser en dieselparelse på mere end 10.000 liter diesel pr. måned. Busselskabet bruger 7,2 mio. liter diesel, så en besparelse på 10.000 liter om måneden svarer til ca. 2 %. Besparelsen svarer til 1 mio. kr. årligt alene for de 91 busser.

Et af kritikpunkterne mod Solaris-busserne har været, at specielt igangsætningen fra stoppestederne i flere tilfælde har været så kraftig, at kunderne har kunnet risikere at falde i bussen. Busselskabet kan konstatere, at det ser ud til, at faldskaderne er mindsket og at ændringen betyder en generelt mere rolig kørsel."

*Nye miljørigtige bybusser i Skive*

- ./.
24. september 2010 indsatte Skive Kommune og De Blaa Busser 4 nye miljøbusser. Kommunen blev dermed en af landets første med fuld dækning af bybusser med de yderst miljøvenlige EEV motorer, der udleder mindre sundheds- og miljøskadelige gasser end den påkrævede EURO V norm. Faktisk udleder de nye busser med EEV motorer ca. 40 % mindre NOx (kvælstof), hvilket er en klar fordel for byens miljø og befolkning. I forbindelse med introduktionen af de nye busser fik kunderne mulighed for en gratis tur. Læs mere i vedlagte pressemeddelelse af 22. september 2010 om nye bybusser i Skive.

*Nu kan østjyderne også se priser på Rejseplanen.dk*

Midttrafik er medejer af den landsdækkende rejseplanen.dk, som er danskernes foretrukne sted at finde rejser med kollektiv trafik. Rejseplanen.dk indeholder mange nyttige informationer og services omkring den kollektive trafik i hele landet. Rejseplanen kan udover at foreslå afgange med kollektiv trafik også give kunden oplysninger om, hvad en rejse koster. Hidtil har det dog ikke været muligt at få oplyst priser for kørsel i busser og tog indenfor Midttrafiks område, da Midttrafiks bagvedliggende programmer ikke har kunnet levere data. Fra starten af oktober 2010 har det været muligt for kunderne at se prisen for rejser med kollektiv trafik i og mellem byerne Århus, Horsens, Skanderborg, Silkeborg, Hammel, Randers og på Djursland. Cirka 80 % af alle rejser i Midttrafik fore-

tages her. Midttrafik arbejder i øjeblikket med at få priser på Rejseplanen.dk for busser og tog i Midt- og Vestjylland. Dette forventes indenfor kort tid.

#### *Natbusser 2010*

På mødet 18. juni 2010 blev Bestyrelsen orienteret om den passagertælling på natbusser, administrationen havde gennemført, ligesom der blev orienteret om, at administrationen ville gå i dialog med bestillerne i forhold til indskrænkninger i natbuskørslen.

Denne dialog er nu afsluttet med baggrund i 2 forslag fra Midttrafik. Dels et forslag hvor ruter med mindre end 10 kunder pr. dobbelttur nedlægges, og dels et forslag hvor ruter med mindre end 100 kunder over 4 weekender nedlægges.

Region Midtjylland har meddelt, at man ønsker at følge det andet af de 2 forslag. Skive Kommune har ikke ønsket at videreføre natbuskørsel på 3 lokalruter i 2010. I de øvrige kommuner, hvor der er lokal natbuskørsel, fortsætter dette uændret i 2010.

Generelt har dialogen med kommuner og region medført, at der gennemføres natbuskørsel i de 4 weekender op til jul i næsten samme omfang som op til julen 2009.

Det er aftalt, at der foretages en ny passagertælling samt en indtægtsopgørelse på kørslen i 2010, som kan danne baggrund for beslutninger om natbuskørsel i 2011.

#### *Arrangementskørsel ved koncerter i Herning*

Midttrafik har indgået aftale med Messecenter Herning om indsættelse af ekstrabusser til foreløbig 3 koncertarrangementer i den nye multiarena Jyske Bank Boxen.

Konkret går aftalen ud på, at Messecenter Herning betaler Midttrafik for at indsætte ekstra busser fra multiarenaen til Rutebilstationen efter endt koncert. Messecenter Herning ønsker at koncertgæsterne skal have en god totaloplevelse, fra de tager hjemmefra og til under/efter koncerten, og Messecenter Herning tilbyder derfor gæsterne gratis buskørsel til Rutebilstationen.

Fremadrettet vil der blive tale om mange koncerter og sportsarrangementer, hvor det bliver aktuelt med indsættelse af ekstrabusser. Det er Messecenter Herning, der bestemmer, hvornår kunderne skal tilbydes gratis kørsel fra et arrangement. Ved messer, mindre arrangementer osv. vil der blive kørt med normal billettering i bussen som hidtil.

Der afholdes 3 koncerter i oktober 2010, hvor der bliver indsat 10 ekstra busser:

- 20. oktober 2010 Lady Gaga
- 22. oktober 2010 Prince
- 30. oktober 2010 Linkin Park

Til koncerten 20. oktober 2010 var der ca. 14.000 deltagere, og 1.500-1.600 tog bussen fra koncerten. 22. oktober 2010 var der 11.000 deltagere i koncerten, og 1.100-1.200 tog bussen efterfølgende.

Der har netop været evaluering omkring de 2 første koncerter. Messecenter Herning var godt tilfreds med kørslen fra koncerten. Alle koncertgæster var indenfor 1 time kørt fra Jyske Bank Boxen til rutebilstationen.

### *Lokalruter i Lemvig Kommune og Lemvigbanen*

Bestyrelsen blev på mødet 21. maj 2010 orienteret om en sag om gratis kørsel i Lemvig Kommune. Lemvig Kommune havde administrativt tilkendegivet, at det vil være muligt at ændre lokalruterne og de åbne skoleruter og derved tage hensyn til Lemvigbanen. Teknik- og Miljøudvalget i Lemvig Kommune behandlede på et møde 6. september 2010 en sag om de kommunale ruter i Lemvig Kommuner, hvor Udvalget besluttede at fastholde den skolerute (rute 486), der kører i tæt konkurrence med toget på strækningen Bækmarksbro-Lemvig.

De lokale ruter i Lemvig Kommune skal i udbud med kontraktstart 1. august 2011. Midttrafik har som forarbejde til udbuddet uarbejdet forslag til køreplaner for de lokale ruter i Lemvig Kommune. For Midttrafik har det været vigtigt, at de lokale ruter undgår direkte konkurrence med Lemvigbanens tog. Køreplanerne er blevet drøftet med Lemvig Kommune på administrativ plan og er blevet forelagt Teknik- og Miljøudvalget 4. oktober 2010 og 25. oktober 2010, hvor Midttrafiks forslag blev godkendt.

Forslaget fra Midttrafik indebærer i hovedtræk:

- Rute 491 ændres, så hovedstrækningen er Lemvig-Ferring-Fjaltring. Ruten betjener Bøvling på udvalgte tidspunkter. Rute 491 sørger også for at uddannelsessøgende fra området bliver kørt til/fra rute 24 Holstebro-Lemvig i Rom.
- Ny rute 480, som betjener strækningen Lemvig-Lomborg-Ramme-Bøvling. Formålet med denne rute er at give kunder fra Bøvling en kortere transporttid til/fra Lemvig og give kunder i Lomborg en bedre betjening end den de kan få med rute 24. I planen indgår også, at rute 24 ikke skal køre via Lomborg. Rute 480 betjener Bækmarksbro, Møborg og Røde Mølle på udvalgte tidspunkter. Det er af hensyn til uddannelsessøgende, som skal transporteres til/fra rute 24 og folkeskoleelever til skolerne i Møborg og Bækmarksbro. På skolefridage er der samkørsel af rute 480 og 491 så både Lomborg, Ferring, Fjaltring og Bøvling har forbindelser til/fra Lemvig. På lørdage udføres kørslen som telekørsel.
- Rute 489 supplerer Lemvigbanen og kører når der er en del kunder og, hvor det ikke er muligt at indsætte tog.

### *Modernisering af bybussystemet i Silkeborg*

Midttrafik har lavet et arbejdsnotat med forslag til modernisering af bybussystemet i Silkeborg. Arbejdsnotatet er sendt til Silkeborg Kommune 20. oktober 2010. Forslaget til nye køreplaner opfylder Silkeborg Kommunes ønske om besparelser i størrelsesorden 4 mio. kr. Bl.a. indeholder forslaget en besparelse på 5 driftsbusser i forhold til det nuværende system.

Der er ved udarbejdelsen lagt vægt på at lave et enkelt system, der medfører bedst betjening af de steder i Silkeborg, hvor der er flest kunder. Enkelte områder med meget få kunder – og med rimelige gangafstande til andre busser – vil ikke blive betjent med det nye forslag.

Ved udarbejdelsen af forslaget, er der taget hensyn til Silkeborg Kommunes overvejelser om at flytte den nuværende busterminal.

Arbejdsnotatet er omfattende og kan findes i baggrundsbilagene på [www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder](http://www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder).

*Advarsel mod at købe klippekort i uautoriserede butikker*

Midttrafik advarer kunderne mod at købe klippekort hos uautoriserede forhandlere. Dette gøres bl.a. via Midttrafiks hjemmeside. Baggrunden er bl.a., at der både er konstateret forhandlere, der sælger klippekort til en højere pris end den pålydende, men også at der nogle steder sælges stjålne eller falske klippekort eventuelt til en lavere pris end den gældende takst. Køb af stjålne kort er hæleri, og anvendelse af falske kort vil blive meldt til politiet. Alle klippekort har et løbenummer og kan derfor spores, hvis det fx er stjålet fra en købmand. For at være på den sikre side, bør kunderne derfor kun købe klippekort ved en autoriseret klippekortsforhandler - og kun til den påtrykte pris.

*Kampagne for at advare mod at give falske oplysninger ved billetkontrol*

Billetkontrollørerne ved Midttrafik oplever af og til, at kunder, der ikke har gyldig billet, vælger at anvende falsk ID, rette i originale abonnementskort, uddannelses-, skolekort eller anvende kort eller selv fremstille et af disse kort. Disse kunder anmeldes efter en konkret vurdering i hvert tilfælde for dokumentfalsk/falsk anklage. Når kunden mundtligt eller skriftligt oplyser et CPR-nummer til kontrolløren tjekkes dette altid i den håndholdte computer, der er billetkontrollørens arbejdsredskab. Hvis CPR-nummeret ikke er korrekt, anmeldes vedkommende for dokumentfalsk eller falsk anklage. Det er politiet, der afgør, om der efterfølgende skal rejses sag.

Det er en alvorlig sag at blive anmeldt for dokumentfalsk eller at oplyse falsk ID, og Midttrafik ønsker ikke, at kunderne skal komme i en sådan situation. Ofte er det unge mennesker, der gør noget sådant, uden at kende konsekvensen. Derfor vil Midttrafik lave en kampagne om snyd på hjemmesiden samt udsende plakater til uddannelsesinstitutioner, hvor der oplyses om, at det ikke er omkostningsfrit at rette i en rejsehjemmel eller anvende falsk ID.

*Handicapkørsel skal også følge færdselsloven*

En aktuel sag i Århus har givet anledning til, at Århus Kommune ser på parkeringsforholdene for de vogne, der kører handicapkørsel for Midttrafik. Medierne tog en sag op, hvor en gangbesværet kunde ikke kunne blive sat af uden for den adresse, hvor hun skulle hen, idet der var standsningsforbud. Taxa havde tidligere fået en parkeringsbøde for at holde dér med kunde i handicapkørsel, som taxa derfor ikke ønskede at gøre mere. Århus Kommune forventes at løse sagen ved, at vogne, der kører handicapkørsel for Midttrafik, får tilladelse til at holde ved en særlig skiltet plads på adressen. Forslaget behandles på et møde i Århus Kommune 28. oktober 2010, hvor der behandles en række andre ønsker om skiltede holdepladser for vogne, der kører for Midttrafik. Midttrafik håber hermed at kunne give kunderne bedre service inden for færdselslovens rammer.

Midttrafik forventer af taxachaufførerne, at de overholder færdselsloven, og Midttrafik er derfor afhængig af vejmyndigheden, hvis det skal sikres, at handicappede kunder skal kunne hentes og bringes, så de skal bevæge sig mindst muligt.

**Økonomi og rammer***Fejl i priser for klippekort pensionist 4 zoner*

Administrationen har opdaget en fejl i de nye priser fra 2011. Fejlen vedrører klippekort til pensionister i 4 zoner. I de priser, der blev vedtaget på bestyrelsesmødet 10. september 2010 var angivet kr. 215,-. Den korrekte pris skal være kr. 220,-. Af hensyn til salg af fortrykte klippekort i Århus og andre byer med bybusser, skal priserne på klippekort til voksne og pensionister være ens i 1-4 zoner, hvilket ikke var tilfældet i de vedtagne prisrækker.

### *Staten siger ja til letbanen*

Transportminister Hans Christian Schmidt lovede på et møde 27. september 2010, at staten vil forpligte sig mere til det århusianske letbaneprojekt, end der hidtil har været lagt op til. Det betyder, at Århus Kommune ikke står alene med de eventuelle budgetoverskridelser, som anlægget af Danmarks første letbane kan medføre. Staten går ind i et fælles anlægsselskab sammen med de lokale parter. Her vil staten sandsynligvis få en aktiepost på 40,7 %, ligesom det er tilfældet i det københavnske metroselskab. Staten hæfter således for mulige merudgifter på linje med de øvrige parter i anlægsselskabet. At staten deltager i et anlægsselskab er et ønske, som letbanesamarbejdet har haft igennem længere tid.

### *Opfølgning på indførelse af koordineret kørsel i Hedensted Kommune*

Hedensted Kommunes handicapkørsel er fra 1. januar 2010 blevet koordineret med Midttrafiks øvrige variable kørsel. Indtil da blev kørslen udført ved, at kunden selv bestilte ved taxa. Midttrafik har haft et opfølgende møde med 3 byrådspolitikere samt deltog repræsentanter for Hedensted Kommunes Seniorråd og fra Handicaprådet. Midttrafik orienterede om, at der i 2010 har været 3 klager og 7 refusioner af egenbetaling eller taxa pga. rejsegaranti i Hedensted Kommune. I alt har kunderne i handicapkørsel i Hedensted kommune i første halvår kørt 2.687 ture. Nettoudgifterne til handicapkørsel udgjorde i 2009 3,3 mio. kr., mens de i første halvår af 2010 har udgjort 0,6 mio. kr. Kommunen blev gjort opmærksom på, at de har mulighed for at visitere kunder med særligt behov til ekstra chaufførservice, så der fx bevilges særlig servicetid til, at chaufføren følger kunden helt ind i egen lejlighed på et plejehjem. Serviceniveauet for handicapkørsel i Midttrafik er som udgangspunkt det, Lov om Trafikselskaber har fastlagt: "så tæt på gadedør som muligt".

### *Midttrafiks puljeprojekter*

Midttrafik havde 27. oktober 2010 besøg fra Trafikstyrelsen. Mødet havde til formål, at orientere Trafikstyrelsen nærmere om status for de projekter, som Trafikstyrelsen har ydet tilskud til. Midttrafiks projektledere orienterede om status på projekterne ved etablering af pendlerrute mellem Silkeborg og Århus Nord, om forsøg med ny takstpolitik, om forsøg med innovativ indretning af busser og om det fælles projekt med ARRIVA tog om den sammenhængende rejse. Trafikstyrelsen tilkendegav på mødet, at man var meget tilfreds med de innovative projekter Midttrafik stod i spidsen for, og så frem til at høre nærmere om resultaterne når de var klar.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

- pressemeddelelse af 22. september 2010 om nye bybusser i Skive

1-00-1-10

## 17. Eventuelt