



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**19. august 2011 kl. 09.30**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012	1
2	Billettering i Aarhus	3
3	Ringkøbing Rutebilstation	6
4	Gratis kørsel for skoler og institutioner i Holstebro	8
5	Foreløbigt program for workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder	10
6	Disponering af bestyrelsespuljen 2011	12
7	Mødekalender 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik	13
8	Harmonisering af åbningstid for telefonbestilling af handicapkørsel, Flextur og Teletaxa	15
9	Ændrede muligheder for at medtage kørestole i Flextur	17
10	Orientering om samarbejde med FynBus og Sydtrafik om patientkørsel i Region Syddanmark	18
11	Orientering om eventuelt tillæg til chauffører på delstrækninger af regionale busruter i Aarhus	19
12	Orientering om presseomtale af vilkår om overenskomstforhold i Midttrafiks 25. udbud	20
13	Orientering om benyttelse af gratis buskørsel til Karup Lufthavn	22
14	Orientering om ændret praksis for billetkontrol i DSB	24
15	Orientering om deltagelse i projekter, der skal bidrage til miljøvenlig omstilling i den kollektive transport	26
16	Orientering om henvendelse fra Rejsekort A/S med ønske om foretræde for Bestyrelsen for Midttrafik	28
17	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	29
18	Eventuelt	33

1-30-75-1-11

## 1. Arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012

### Resumé

Midttrafik sendte 8. juni 2011 et forslag til arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud til alle kommuner og Region Midtjylland. Kommunerne/Regionen blev bedt om at kommentere på det fremsendte forslag inden 8. juli 2011. Midttrafik har modtaget svar fra 9 kommuner, samt Region Midtjylland.

På baggrund af svarene fra kommunerne/Regionen er arbejdsprogrammet revideret, og fremlægges nu til Bestyrelsens godkendelse. Alle modtagne ønsker fra kommuner/Region er medtaget i det fremlagte forslag.

### Sagsfremstilling

Midttrafik udarbejder hvert år et arbejdsprogram, der beskriver de planlægningsmæssige projekter, der vil blive arbejdet med det kommende køreplanår, og beskriver forestående udbud.

Midttrafiks oplæg sendes til alle kommuner og Region Midtjylland, der har mulighed for at fremsætte yderligere ønsker til arbejdsprogrammet – eller bede om at foreslåede projekter ikke medtages alligevel. Høringen har bl.a. til formål at sikre at alle kommuners ønsker medgår i arbejdsprogrammet, så det undgås at nye projekter dukker op undervejs i planlægningsforløbet. Sker det, vil det være vanskeligt at løse de aftalte projekter på en kvalitetsmæssig god måde indenfor den fastsatte tid.

- ./.
- På baggrund af svar fra 9 kommuner og Region Midtjylland har administrationen revideret det oprindeligt fremsendte forslag. Alle ønsker fra kommuner og Region er medtaget i vedlagte reviderede forslag, der nu fremlægges til Bestyrelsens godkendelse. Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012 er vedlagt som bilag.

Følges arbejdsprogrammet vil det kommende år bl.a. være præget af flere opfølgningsprojekter, i forhold til de store ændringer, der er gennemført ved køreplansskiftet 2011. Det er naturligt, at der ved sådanne store ændringer skal ske justeringer, når kundernes reaktioner er kendt.

Desuden er medtaget flere projekter i tyndt befolkede områder med det formål at sikre en bedre koordinering af den kollektive trafik. Flere forslag fra kommunerne indeholder ønsker om omlægningen af såvel den lokale kollektive trafik som omlægning af skolebusser (også omtalt som rabatruiter). Det forudsættes i den forbindelse at kommunerne selv bidrager med planlægningsmæssige ressourcer i forhold til omlægning af rabatruiter, da det er en kommunal opgave. Generelt er der meget fornuft i at tænke den lokale kollektive trafik sammen med rabatruiterne. Det kan samlet set give bedre løsninger.

Endelig skal nævnes at arbejdsprogrammet indeholder et forslag om udarbejdelse af et nyt X-bus net. Dette forslag vil blive udarbejdet i tæt samarbejde med Region Midtjylland, og skal sikre et fremtidsorienteret X-bus net, der har appel til flere kunder. Midttra-

---

fik vil arbejde på en ikrafttrædelse af et nyt X-bus net til januar 2013 af hensyn til at skabe optimal sammenhæng i ressourcer og nuværende udløb af kontrakter. Implementeringen af et nyt og samlet X-bus net vil yderligere være en fordel i forhold til information og markedsføring til kunder. Den endelige dato for introduktion af et nyt X-bus net skal fastlægges i tæt dialog med Region Midtjylland, busselskaber og nabotrafikselskaber.

### **Direktøren indstiller,**

**at** arbejdsprogrammet godkendes.

### **Bilag**

- Midttrafiks arbejdsprogram for køreplanlægning og udbud 2011/2012

1-25-02-1-11

## 2. Billettering i Aarhus

### Resumé

*Som det eneste sted i Danmark stiger buskunderne i Aarhus bybusser på midt i eller bag i bussen, og sørger selv for billettering – enten i form af at klippe et klippekort eller købe billet i en automat.*

*Denne billetteringsform har ofte givet anledning til diskussion, om det er en hensigtsmæssig måde, eller om det vil være mere hensigtsmæssigt at stige ind foran, og købe billet hos chaufføren og lade chaufføren tjekke at kunden har klippet eller har gyldigt kort.*

*Der er fordele og ulemper ved begge billetteringsformer. For at afdække disse har Midttrafik i samarbejde med Aarhus Kommune bedt et konsulentfirma om at udarbejde en rapport, der beskriver disse fordele og ulemper, og i videst muligt omfang vurdere de økonomiske og servicemæssige konsekvenser af de 2 billetteringssystemer.*

*Konsulentfirmaet har udarbejdet en rapport, der beskriver dette. Den fremlægges for Bestyrelsen med henblik på efterfølgende overdragelse til Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som finansierer driften af bustrafik i Aarhus.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Rapporten "Chaufførbillettering eller selvbillettering - Pro et contra" fra konsulentfirmaet COWI vedlægges. I rapporten er det forsøgt at opstille alle de fordele og ulemper, der er ved de 2 forskellige billetteringssystemer.

En helt væsentlig faktor er køretiden, der er forbundet med de 2 systemer. Ved selvbillettering kan bussen køre videre, selv om kunderne er ved at købe billet. Det sparer tid ved stoppestederne, og giver kortere køretid. Evt. chaufførbillettering må antages at medføre længere køretid, og dermed større udgifter.

Konsulentfirmaet har gennemført praktiske køretidsmålinger i bybusser i Aarhus, og sammenlignet det med systemer, hvor chaufføren billetterer – en regionalrute i Aarhus, en bybus i Odense og en bybus i København. Resultaterne viser at selvbillettering medfører en hurtigere køretid på mellem 9 og 17 % afhængig af, hvad der sammenlignes med. I rapportens tabel 9.1 anslås merudgifter til drift ved sammenligning med en bybus i København at være 41 mio. kr. Tallet må tages med et væsentligt forbehold, da der er tale om en ren procentvis omregning af den ekstra køretid til en ekstra merudgift. Det vil være op til en konkret køreplanlægning at vise, hvor stor merudgiften reelt er.

I tabel 9.2 vurderes der en mindreudgift til billetteringsudstyr på 3,2 mio. kr., primært fordi billetautomater til selvbillettering er kostbare i investering og drift. Til gengæld vurderes det, at der spares et beløb på godt 12 mio. kr. i forhold til Movia's billetteringsmetode, da der ikke efterfølgende er administrative udgifter forbundet med chaufførafregningen ved chaufførbillettering. I Movia's tilfælde er dette indregnet i tilbudspriserne.

---

Kontroludgifter og risiko for snyd i de 2 systemer spiller også ind. Konsulentfirmaet har vurderet, at der kan spares omkring 9 mio. kr. i omkostninger til kontrol hvis der indføres chaufførbillettering i bybusserne i Aarhus, og at der vil være øgede indtægter i størrelsesorden 1,2 mio. kr. – igen sammenlignet med Movia – som følge af mindre snyd ved chaufførbillettering. Også disse tal fremgår af tabel 9.1.

Samlet er vurderingen, at måles der kun på de faktorer, som der kan sættes økonomi på, så vil indførelse af chaufførbillettering i Aarhus medføre en skønnet merudgift på godt 40 mio. kr. årligt. Sammenlignes med Midttrafiks regionalruter vil merudgiften være godt 53 mio. kr. Det skal i den forbindelse nævnes, at der i Midttrafiks regionalbusser også sælges klippekort og fornyes periodekort, hvilket ikke er tilfældet i Movia's bybusser.

En række forhold i rapporten er det ikke muligt at sætte kroner og øre på. Disse forhold er omtalt i rapporten og er sammenfattet i rapportens afsnit 9.1. Det er fx forhold, som at billetautomater "tager" omkring 4 siddepladser i en bus, det er forhold omkring kunders og chaufførers sikkerhed og tryghed m.m. Disse forhold kan ikke kvantificeres og indgår derfor ikke i den økonomiske opgørelse.

Endelig indeholder rapporten nogle eksempler på udvikling i udlandet, samt overvejelser i forhold til evt. SMS-billettering og Rejsekort.

Generelt hviler rapporten på en række faglige skøn omkring ekstra køretid, snydeprocenter m.m., der altid vil kunne drøftes.

På baggrund af rapportens opgørelser, er det samlet set administrationens opfattelse at det nuværende system med selvbillettering i bybusserne i Aarhus er hensigtsmæssigt.

Rapporten indeholder også overvejelser om konsekvenserne ved fx at indføre selvbillettering på nuværende regionalruter, hvor der i dag er chaufførbillettering. I rapportens tabel 9.2 er som eksempel beskrevet konsekvenserne ved at indføre selvbillettering på rute 100 fra Odder til Hornslet. De økonomiske vurderinger anslår, at der stort set ikke er forskel på de 2 billetteringsformer på den rute. Imidlertid vil en overgang til selvbillettering på regionalruter betyde et væsentligt behov for udvidelse af Midttrafiks salgsnet, da kunderne ikke længere vil kunne købe klippekort og forny periodekort i bussen. Samtidig vil selvbillettering i disse busser være mere besværligt for kunden, da de kører gennem flere zoner – og kundens evt. selvbillettering dermed bliver betydeligt mere kompliceret end tilfældet er i en bybus.

På den baggrund anbefaler administrationen, at der ikke etableres selvbillettering i regionalruter til og fra Aarhus.

**Direktøren indstiller,**

- at** rapporten fremsendes til Aarhus Kommune med anbefaling af at der fortsat anvendes selvbillettering i bybusserne i Aarhus
- at** rapporten ligeledes fremsendes til Region Midtjylland med anbefaling af, at der fortsat anvendes chaufførbillettering på regionale ruter.

**Bilag**

- Rapporten "Chaufførbillettering eller selvbillettering - Pro et contra" fra konsulentfirmaet COWI

1-15-0-78-213-10-07

### 3. Ringkøbing Rutebilstation

#### Resumé

*Ringkøbing Kommune har pr. 1. august 2011 opsagt lejeaftalen med Ringkøbing Rutebilstation I/S om leje af lokaler til salg, information og chaufførfaciliteter. Dette sker som led i et større ombygningsprojekt af de fysiske forhold på Ringkøbing Rutebilstation. Der ønskes bedre ind- og udkørselsforhold for busserne, hvilket bl.a. sikres ved at rive den nuværende bygning ned, som huser salg og chaufførfaciliteter.*

*Bestyrelsen for Midttrafik har besluttet, at Midttrafik skal gennemføre en besparelse på 1 mio. kr. på salgsstrukturen. Derfor anbefales, at Midttrafik indgår aftale med Arriva om salg og information.*

#### Sagsfremstilling

- ./. Bestyrelsen ønsker besparelser på 1 mio. kr. årligt på Midttrafiks udgifter til rutebilstationer og salg. Midttrafik anbefaler derfor, at der ændres på den nuværende salgsstruktur på Ringkøbing Rutebilstation. Med denne ændring forventes der en besparelse på ca. 300.000 kr. årligt. De nærmere forhold er beskrevet i vedlagte notat om Ringkøbing Rutebilstation.

I 2011 er budgettet for Ringkøbing Rutebilstation på 703.000 kr. Der blev i 2009 omsat for 35.715 kr. og i 2010 omsat for 70.495 kr. ved salg af kort og billetter. Det nuværende tilskud dækker både chaufførfaciliteter, godsfaciliteter, vaskeplads til busser samt salg og ekspedition.

I september 2010 har Ringkøbing Rutebilstation I/S fået andet billetteringsudstyr. Dette betyder, at det nu er muligt at udstede både periodekort og klippekort, som kunderne hidtil har kunnet købe i busserne eller ved den nærliggende Arriva station. Dette er medvirkende til den stigende omsætning i 2010, som dog fortsat ikke dækker Midttrafiks tilskud til rutebilstationen. Den gennemsnitlige månedlig omsætning fra september 2010 til juni 2011 er på 14.900 kr.

- ./. Bestyrelsen for Ringkøbing Rutebilstation I/S ønsker ikke at fortsætte driften af Ringkøbing Rutebilstation. Bestyreren ansat af Ringkøbing Rutebilstation I/S ønsker at drive salg og information videre som enkeltmandsvirksomhed. Brev af 10. august 2011 fra bestyreren på Ringkøbing Rutebilstation er vedlagt. DSB Ejendomme har tilbudt en aftale om lejemål i stationsbygningen, placeret i umiddelbar nærhed af den nuværende rutebilstations ekspeditionsbygning. Dette lejemål kan omfatte både salg, godshåndtering og chaufførfaciliteter. Lejemålet vil medføre en øget husleje i forhold til de nuværende lokaler.

En uformel kontakt til Ringkøbing-Skjern Kommunes administration, viser, at kommunen ikke ønsker at yde tilskud til en salgsfunktion for rutebiler ved siden af Arriva.



Midttrafik anbefaler i stedet at forsøge at indgå en provisionsaftale med Arriva om salg af Midttrafiks produkter. Arriva har i forvejen betjent salg på stationen. Midttrafik ønsker i den forbindelse også at overlade godshåndtering til Arriva. Hvis der ikke opnås en rationel økonomisk aftale, kan salg fortsat finde sted i busserne.

Effekten af Midttrafiks anbefalinger vil ikke få konsekvenser for hverken kunder eller chauffører. Kunderne vil stadig kunne købe Midttrafiks produkter og få information om kort og billetter. Desuden vil kunderne også have mulighed for at foretage køb i busserne, på Midttrafiks webbutik, søge information på Midttrafiks hjemmeside, Rejseplanen og få telefonisk information.

Midttrafik vil sikre at de busselskaber, der anløber Ringkøbing Rutebilstation, får nye chaufførfaciliteter stillet til rådighed til deres chauffører.

Der vil blive indledt dialog med DSB Ejendomme om evt. lejemål af en mindre bygning i umiddelbar nærhed af Arriva ekspeditionen, med henblik på at reducere udgifterne til husleje. Chaufførerne vil således ikke opleve en forringelse af deres pauseforhold.

Gennem salg og ekspedition ved Arriva vil kunderne opleve, at der er én indgang til den kollektive trafik, og buskundernes færd i stationsbygningen, vil sikre liv på stationen. Effekten af Midttrafiks anbefalinger, betyder at der ikke længere vil være behov for at Ringkøbing Rutebilstation I/S formidler salg og information af Midttrafiks produkter, og dermed bortfalder den stilling, der i dag er knyttet til disse opgaver.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik ikke finansierer særskilt information og salg gennem Ringkøbing Rutebilstation I/S.
- at** Midttrafik søger at indgå aftale med Arriva om salg og information fra 1. september 2011.
- at** der søges chaufførfaciliteter på stationen hurtigst muligt.

### **Bilag**

- notat om Ringkøbing Rutebilstation
- Brev af 10. august 2011 fra bestyrelsen på Ringkøbing Rutebilstation

1-25-4-08

## 4. Gratis kørsel for skoler og institutioner i Holstebro

### Resumé

*Holstebro Kommune har henvendt sig til Midttrafik og ønsker at give kommunale skoleklasser, institutioner og dagplejere mulighed for gratis transport i de kommunalt finansierede lokalruter og bybusser. Bestyrelsen for Midttrafik træffer beslutning om takster og gratis kørsel. Kommunens ønske skal godkendes af Bestyrelsen, inden ændringen kan gennemføres.*

### Sagsfremstilling

Holstebro Kommune ønsker at give skoleklasser og kommunale børneinstitutioner samt dagplejere mulighed for gratis transport i lokalruter og bybusser inden for kommunen.

Formålet er at få flere til at benytte lokalruterne og bybusserne. Tilbuddet om gratis transport skal ikke gælde ved rejser i regionale ruter eller ved togrejser.

Holstebro Kommune og Midttrafik har drøftet retningslinjer for en sådan ordning. Der er aftalt følgende:

- Tilbuddet gælder for de kommunale skoler/institutioner og dagplejen i Holstebro Kommune.
- Tilbuddet gælder i de kommunale busser (bybusser, lokale ruter og rabat ruter), som fremgår af vedlagte bilag fra Holstebro kommune om omfattede busruter.
- Tilbuddet gælder på skoledage.
- Tilbuddet gælder for en mindre gruppe (maks. en skoleklasse).
- Ved større grupper kontaktes vognmanden for en koordinering af mulighederne.
- Eksisterende ture i køreplanerne skal benyttes. Der vil ikke blive indsat flere busser/ture for at imødekomme ønsker fra skoler/institutioner eller dagplejen.
- Skoler/institutioner eller dagplejen skal kontakte vognmanden, hvis de ønsker at benytte tilbuddet i myldretiden.
- Chaufføren kan afvise gruppen, hvis der ikke er plads i bussen.
- Børn/elever skal være ledsaget af en voksen.
- En voksenperson, der ledsager gruppen (børn/elever), skal kunne legitimere sig med et kort fra Holstebro Kommune, der er udleveret til formålet.

Holstebro Kommune vil påtage sig opgaven med at udstede et legitimationskort til alle skoler og institutioner samt dagplejen. Holstebro Kommune vil informere alle aktuelle skoler, institutioner og dagplejere om ordningen. Legitimationskortet skal bruges af hensyn til dokumentationen overfor chaufføren. Kortet vil ikke være forsynet med billede. Det er aftalt, at legitimationskortet udformes efter aftale med Midttrafik og påføres et logo for både Holstebro Kommune og Midttrafik.

---

Ordningen er gældende til den opsiges af en af parterne. Af den grund vil der ikke blive påført en gyldighedsperiode på kortet.

Kommunen afklarer selv nærmere de juridiske regler for afgrænsning af deltagere i denne ordning.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen godkender ordningen for gratis befordring af grupper fra kommunale skoler, institutioner og dagplejere i bybusser og lokalruter i Holstebro Kommune.
- at** Holstebro Kommune udsteder et legitimationskort til ordningen, som udformes efter aftale med Midttrafik.

### **Bilag**

- bilag fra Holstebro kommune om omfattede busruter

1-34-75-3-1-11

## 5. Foreløbigt program for workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder

### Resumé

*Bestyrelsen besluttede på sit møde 17. juni 2011 at afholde workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i efteråret 2011. Administrationen fremlægger overordnet forslag til indhold, deltagere og tidspunkt.*

### Sagsfremstilling

Repræsentantskabsmødet og den politiske konference om kollektiv trafik 13. maj 2011 viste, at der er et behov for at gøre noget for den kollektive trafik uden for de større byer. Bestyrelsen besluttede derfor på sit møde 17. juni 2011, at der skal afholdes en workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i efteråret 2011.

Administrationen fremlægger forslag til deltagere, tidspunkt og indhold.

### Deltagere

Administrationen foreslår, at deltagerkredsen skal bestå af:

- politikere.
- vognmænd.
- borger- og interessegrupper som fx Landdistrikternes Fællesråd.

Deltagerantallet foreslås begrænset til højst 100 deltagere.

### Tid og sted

Administrationen foreslår, at workshoppen afholdes onsdag 23. november 2011 kl. 15.30-19.00. Der vil blive fundet et egnet sted i Vestjylland. Hotel Fjordgården i Ringkøbing har foreløbigt reserveret plads til arrangementet.

Administrationen foreslår, at workshoppen afholdes sidst på eftermiddagen, så det for de flestes vedkommende primært vil være i fritiden.

### Indhold

Formålet med workshoppen er, at politikere, vognmænd og andre interessenter får inspiration til bedre løsninger for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder og får lejlighed til selv at præsentere og drøfte idéer til nye løsninger.

Administrationen foreslår derfor, at programmet indeholder dels nogle indlæg, dels god tid til at drøfte idéer og initiativer i mindre grupper.

Indlæggene foreslås samlet at have en varighed af ca. 1 time. Der vil være 3-4 indlæg om fx den generelle udvikling i landområderne, de forskellige kendte former for trafik i

---

tyndt befolkede områder samt eksempler fra kommuner, der på forskellig vis har taget initiativ til nye løsninger.

Drøftelsen i mindre grupper skal gennemføres på en systematisk måde, så det sikres, at de gode idéer fastholdes og kan bruges i det videre arbejde. Administrationen foreslår, at Midttrafik i samarbejde med Teknologirådet udarbejder et konkret forslag til, hvordan involveringen af deltagerne kan foregå inden for de skitserede rammer og formål for workshoppen.

Teknologirådet anbefales, idet deres fokusområde er at gennemføre borgerinddragelse i forskellige former inden for en lang række felter vedrørende samfundet samt borgernes hverdag og arbejdsliv; Teknologirådet har således medvirket til Region Midtjyllands borgertopmøder, borgerhøring om Agenda-21 i Randers og borgerhøring om nærdemokrati i Silkeborg.

### **Afholdelse af workshoppen**

Administrationen vil med Bestyrelsens godkendelse af det overordnede forslag fremlægge endeligt forslag til workshop på mødet i Bestyrelsen 7. oktober 2011, hvorefter invitationerne kan sendes ud.

Efter workshoppen vil der på det første møde i 2012 kunne præsenteres et forslag til Bestyrelsen om en samlet handlingsplan på baggrund af de idéer, der er fremkommet på workshoppen.

Workshoppen vil blive evalueret, bl.a. med henblik at vurdere, om lignende workshops skal afholdes senere om samme eller andre emner.

### **Direktøren indstiller,**

- at** der afholdes workshop med højst 100 deltagere om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder 23. november 2011 kl. 15.30-19.00.
- at** workshoppens målgruppe er politikere, vognmænd og interessegrupper.
- at** workshoppen afholdes i Vestjylland, fx Ringkøbing.
- at** workshoppen indeholder 3-4 inspirationsoplæg.
- at** der indledes samarbejde med Teknologirådet om tilrettelæggelsen af workshoppen.

---

1-21-3-09

## 6. Disponering af bestyrelsespuljen 2011

### Resumé

*Bestyrelsen har hvert år en pulje på 0,2 mio. kr., der kan bruges til finansiering af fælles tiltag til gavn for den kollektive trafik i Midtjylland. Administrationen fremlægger forslag til disponering af denne pulje i 2011.*

### Sagsfremstilling

Administrationen foreslår, at puljen bruges til to formål, der begge på sigt kan være med til at forbedre den kollektive trafik i hele Midtjylland:

1. afholdelse af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder: 100.000 kr. Forslaget uddybes i særskilt dagsordenspunkt.
2. deltagelse i pilotforsøg med salg af billetter på apps til smartphones/Iphones sammen med Randers Kommune: 100.000 kr. Randers Kommune har ønsket at lave et forsøg med at kunne sælge billetter til busser via apps. Det forudsættes, at Randers Kommune bidrager med mindst samme beløb. Midttrafik kan ved at deltage i projektet opnå erfaringer med mobil billettering og skabe en teknisk platform, så tilsvarende løsninger nemmere kan implementeres andre steder i Midtjylland. En nærmere beskrivelse af pilotprojektet vil blive forelagt Bestyrelsen på et senere tidspunkt.

### Direktøren indstiller,

**at** Bestyrelsens pulje for 2011 disponeres til afholdelse af workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder og deltagelse i pilotprojekt med billettering via apps til smartphones og Iphones i Randers.

1-00-1-11

## 7. Mødekalender 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik

### Resumé

*Bestyrelsen godkendte på sit møde 17. juni 2011 foreløbigt mødekalenderen 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik. Kalenderen fremlægges til endelig godkendelse.*

### Sagsfremstilling

På sit møde 17. juni 2011 godkendte Bestyrelsen foreløbigt administrations forslag til mødekalender for Bestyrelsens og Repræsentantskabets møder i 2012. Bestyrelsen ønskede at kalenderen skulle endeligt godkendes på mødet 19. august 2011.

Administrationen fremlægger hermed let revideret forslag til mødedatoer.

Mødestedet vil primært være i Aarhus, men Bestyrelsen kan som hidtil beslutte, at konkrete møder afholdes andre steder, fx i forbindelse med besøg hos et driftsselskab. Bestyrelsen kan også løbende tage stilling til, om konkrete møder skal afholdes på en anden dato.

Forslaget indebærer, at Repræsentantskabet mødes to gange i 2012 ligesom i 2011:

- slutningen af april til beretning om det forgangne år og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år
- starten af november til drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget

Bestyrelsen besluttede på sit møde 17. juni 2011, at der afholdes bestyrelsesmøder umiddelbart inden de to repræsentantskabsmøder, dvs. kl. 9.00-10.00, med efterfølgende møde i Repræsentantskabet kl. 10.00-12.00.

Bestyrelsen besluttede ligeledes, at øvrige møder i Bestyrelsen afholdes kl. 9.00-11.00.

Nedenstående forslag til mødekalender er ændret for to møders vedkommende. I marts er mødet rykket fra 30. marts 2011 til 23. marts 2011, og det planlagte møde 25. maj 2011 er flyttet til 1. juni 2011. Begge ændringer er sket efter anmodning fra bestyrelsesformanden. Formandskabet vil i foråret vurdere, om der er behov for 2 møder i marts og juni.

Forslag til mødekalender 2012:

- Bestyrelsesmøde fredag 27. januar 2012, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 2. marts 2012, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 23. marts 2012, kl. 9.00.

- 
- Repræsentantskabsmøde fredag 27. april 2012, kl. 10.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 27. april 2012, kl. 9.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 1. juni 2012, kl. 9.00
  - Bestyrelsesmøde fredag 22. juni 2012, kl. 9.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 17. august 2012, kl. 9.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 14. september 2012, kl. 9.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 5. oktober 2012, kl. 9.00.
  - Repræsentantskabsmøde fredag 2. november 2012, kl. 10.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 2. november 2012, kl. 9.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 7. december 2012, kl. 9.00.

Det bemærkes,

- at det sidste møde i 2011 er 9. december.
- at administrationen forventer, at der på det foreslåede møde 27. april 2012 vil kunne fremlægges endeligt regnskab til Bestyrelsens godkendelse inden overdragelse til revision, og endeligt regnskab med revisionspåtegning forventes at blive fremlagt på mødet 1. juni 2012.
- at første-behandlingen af budget 2013 forventes på mødet 22. juni 2012 efterfulgt af politisk høring og endelig godkendelse på mødet 14. september 2012.
- at ovenstående forslag til mødekalender er koordineret med Dansk Energi, DANVA, RenoSam samt Dansk Fjernvarme, der på nuværende tidspunkt ikke har planlagt møder på ovenstående datoer. Der koordineres med disse selskaber, da Midttrafik traditionelt har medlemmer af Repræsentantskab og Bestyrelse, der også er medlemmer i disse selskabers besluttende fora. KL og Danske Regioner afholder landsmøder på andre tidspunkter i 2012 end de foreslåede mødedatoer.

### **Direktøren indstiller,**

**at** mødekalenderen for 2012 godkendes.



---

1-47-1-10

## 8. Harmonisering af åbningstid for telefonbestilling af handicapkørsel, Flextur og Teletaxa

### Resumé

*Administrationen anbefaler, at åbningstiden for telefonbestilling af handicapkørsel, Flextur og Teletaxa harmoniseres til kl. 8.00 – 17.00, så alle bestillinger på hverdage behandles af Midttrafik og ikke videresendes til FlexDanmark i Aalborg efter kl. 17.00. Weekend og helligdage vil der ligeledes være mulighed for bestilling af kørsel fra kl. 8.00 – 17.00, hvor samtlige bestillinger varetages af FlexDanmark i Aalborg.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har siden 2007 udført handicapkørsel i forskellige it-systemer med forskellige takster og rejseregler. 1. marts 2012 sker den sidste harmonisering, da Aarhus Kommunes kontrakter vedr. udførelse af handicapkørsel internt i Aarhus Kommune udløber 29. februar 2012.

I dag kan kunderne i handicapkørsel i Aarhus Kommune bestille kørsel til dagen efter kl. 8.00-16.00, og der er mulighed for at bestille en spontantur (mod et gebyr) samt afbestille eller rykke for en vogn kl. 7.00-21.00. Midttrafik varetager selv håndteringen af opkald kl. 8.00-16.00, mens ydertidspunkterne varetages af Aarhus Brand. Kunderne i handicapkørsel uden for Aarhus Kommune kan i dag bestille kørsel kl. 8.00-20.00, og de kan rykke for en forsinket vogn kl. 8.00-23.00 alle ugens dage. Midttrafik varetager selv opkaldene i perioden kl. 8.00-17.00 på hverdage, mens FlexDanmark i Aalborg varetager opkaldene på øvrige tidspunkter.

Administrationen foreslår, at der i forbindelse med harmoniseringen af takster og regler pr. 1. marts 2012, sker en ændring af åbningstiden for telefonbestilling af handicapkørsel, så der kan bestilles fra kl. 8.00–17.00 alle ugens dage. Alle bestillinger på hverdage behandles af Midttrafik og videresendes ikke til FlexDanmark i Aalborg efter kl. 17.00. Weekend og helligdage vil der ligeledes være mulighed for bestilling af kørsel fra kl. 8.00 – 17.00, hvor samtlige bestillinger varetages af FlexDanmark i Aalborg.

Kunderne vil fortsat have mulighed for, at bestille kørsel via internet, ligesom der fortsat kan rykkes for vogn frem til kl. 23.00.

Administrationen anbefaler endvidere, at åbningstiden for telefonbestilling af Flextur og Teletaxa ligeledes ændres til kl. 8.00 – 17.00. Dette kan ske i forbindelse med køreplansskiftet sommeren 2012, da de nuværende køreplaner henviser til telefonbestilling fra kl. 8.00 – 20.00. Kunderne vil have mulighed for at bestille Flextur via internet, ligesom der fortsat kan rykkes for vogn frem til kl. 23.00.

Administrationen vurderer, at ovenstående ændringer af bestillingstidspunkter for handicapkørsel, Flextur og Teletaxa vil give en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne i Midttrafik. Midttrafik har en forventning om en mindre besparelse ved selv at varetage bestil-

---

lingsmodtagelsen, da der i 2010 blev betalt ca. 26 kr. pr. besvaret kald til FlexDanmark i Aalborg. I 2010 blev der på hverdage i alt viderestillet 8.025 bestillingsopkald til FlexDanmark. Heraf 4.498 kald på handicaplinjen, 1.143 kald på Flexurlinjen samt 2.384 kald på teletaxalinjen.

Kommunerne er blevet spurgt til ændrede bestillingstider, og de mener, at det ikke forringer kerneydelsen og accepterer dermed ændringen.

### **Direktøren indstiller,**

- at** åbningstiden for telefonbestilling af handicapkørsel ændres til kl. 8.00-17.00 alle ugens dage fra 1. marts 2012.
- at** åbningstiden for telefonbestilling af Flextur og Teletaxa ændres til kl. 8.00-17.00 alle ugens dage fra køreplansskiftet sommeren 2012.

---

1-47-1-10

## 9. Ændrede muligheder for at medtage kørestole i Flextur

### Resumé

*Administrationen anbefaler, at det maksimalt kan medtages 2 kørestole på en Flextur fra samme adresse. Ændringen skal gælde pr. 1. september 2011.*

### Sagsfremstilling

Serviceniveauet for Flextur er fastlagt således, at der kan medtages 6 personer fra samme adresse på en Flextur – hvis kunderne rejser flere sammen, får de rabat, idet der betales fuld pris for den første rejsende og 10 % for hver af de medrejsende kunder.

Alle kunder har med de nuværende regler ret til at medtage en kørestol, hvis de oplyser om det ved bestilling.

Midttrafik har som følge af udbud kun i meget få tilfælde vogne, der kan medtage mere end to kørestole.

Ved bestilling af ture med mere end 2 kørestole vil Flextrafik være tvunget til at trække vogne fra andre dele af regionen eller fordele den samlede rejsegruppe på flere vogne, hvilket gør en tur meget omkostningstung.

Administrationen anbefaler derfor, at det pr. 1. september 2011 kun er tilladt at medtage 2 kørestole fra samme adresse, når der køres Flextur.

### Direktøren indstiller,

**at** der maksimalt kan medtages 2 kørestole fra samme adresse, når der køres Flextur.

1-30-75-102-18-09

## 10. Orientering om samarbejde med FynBus og Sydtrafik om patientkørsel i Region Syddanmark

### Resumé

*Midttrafik har siden 1. marts 2010 samarbejdet med Sydtrafik om handicapkørsel, flex-  
tur og kommunalt kørsel, hvorefter Midttrafik mod betaling har stået for vognstyring.  
Region Syddanmark har besluttet, at pr. 1. maj 2012 skal patientkørslen i regionen vare-  
tages af Sydtrafik og FynBus. Administrationen orienterer om betydningen af samarbej-  
det for Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har siden 1. marts 2010 samarbejdet med Sydtrafik om handicapkørsel, flex-  
tur og kommunalt kørsel. Dette samarbejde har omfattet fælles udbud, samt at Midt-  
trafik har udført trafikstyring og leverandørservice for Sydtrafik. Kørslen håndteres i det  
samme it-system, som Midttrafik anvender.

Sydtrafik har finansieret 3,5 årsværk for løsningen af disse opgaver.

FynBus starter pr. 1. april 2012 med at håndtere handicapkørsel og kommunal kørsel i  
samme it-system som Midttrafik og Sydtrafik.

Region Syddanmark har besluttet, at patientkørsel i regionen fra 1. maj 2012 skal hånd-  
teres i samme it-system, og at dette skal varetages af Sydtrafik og FynBus.

FynBus og Sydtrafik har ønsket at fortsætte samarbejde med Midttrafik. Sydtrafik skal  
fremover selv stå for trafikstyringen i dagtimerne. Midttrafiks opgave i samarbejdet bli-  
ver at være tovholder på udbudsopgaven, at sikre oplæringen af Sydtrafiks medarbejde-  
re til trafikstyring samt sikre, at opsætningen af vogne i it-systemet er korrekt. Desuden  
kan der blive tale om fælles vognstyring hos Midttrafik i ydertimerne.

De opgaver, som Midttrafik skal løse, forventes at blive omkostningsneutrale, da Midttra-  
fik kan løse dem inden for de nuværende aftalte 3,5 årsværk.

Midttrafik har fokus på, at løsning af opgaver for Sydtrafik og FynBus ikke må medføre  
problemer med, at Aarhus Kommunes handicapkørsel integreres i den øvrige kørsel i  
Midttrafik.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-202-24-10

## 11. Orientering om eventuelt tillæg til chauffører på delstrækninger af regionale busruter i Aarhus

### Resumé

Midttrafiks administration har rettet henvendelse til 3F og arbejdsgiverforeningen AKT med forslag om, at der aftales en møderække med henblik på at finde en løsning, hvorefter chaufførerne på de regionale busruter får et tillæg for den del af kørslen, der foregår inden for et nærmere afgrænset område i Aarhus. Dette er sket efter møder med de to overenskomstparter i juni og august 2011.

### Sagsfremstilling

På et møde 14. juni 2011 mellem 3F, AKT og Midttrafik drøftede parterne mulighederne for, at de centrale overenskomstparter kunne blive enige om en såkaldt "geografisk model", hvorefter chaufførerne på de regionale busruter får et tillæg for den del af kørslen, der foregår inden for et nærmere afgrænset geografisk område, for eksempel inden for Ringgaden eller Ringvejen i Aarhus.

På et møde 1. august 2011 mellem Midttrafik og lokale repræsentanter fra 3F blev det oplyst, at arbejdet med en sådan løsningsmodel tilsyneladende var gået i stå. Det fandt 3F-repræsentanterne utilfredsstillende. De pegede bl.a. på, at rute 100 og rute 200 efter den store trafikomlægning pr. 8. august 2011 aflaster bybusserne på inderstrækningerne, og at disse ruter indgår som en del af Kollektiv Trafikplan Aarhus 2011.

Administrationen oplyste, at Midttrafik ikke ønsker at blande sig i overenskomstspørgsmål – men overlader det til overenskomstparterne at finde brugbare løsninger.

Efter administrationens opfattelse var der tre muligheder for at tage sagen op igen:

1. I forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2011/12
2. I forbindelse med udbud af regionale ruter i 2012/13
3. Ved opfølgning på Kollektiv Trafikplan 2011

Med henblik på at finde en generel og langsigtet, holdbar løsning foreslog administrationen, at Midttrafik på ny skulle rette henvendelse til 3F og AKT med forslag om, at der aftales en møderække for at finde en løsning svarende til den nævnte "geografisk model", og at en sådan løsning skulle forsøges forhandlet på plads inden 31. december 2011 til ikrafttrædelse i løbet af 2012. Samtidig blev det tilkendegivet, at Midttrafik i så fald vil kompensere de involverede busselskaber, selvom kørselskontrakterne først udløber i 2013 eller senere.

Et referat fra mødet 1. august 2011 blev sendt til de to overenskomstparter 3. august 2011.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-202-24-10

## 12. Orientering om presseomtale af vilkår om overenskomstforhold i Midttrafiks 25. udbud

### Resumé

*JP Aarhus har primo august 2011 haft en række indlæg om vilkårene vedrørende overenskomstforhold for chauffører m.fl. i Midttrafiks 25. udbud. Dette udbud omfatter 25–30 % af den kørsel, som udføres af Busselskabet Aarhus Sporveje. Vilkaere om løn m.v. er fastsat bl.a. på basis af et fælles formuleringsforslag fra 3F og AKT.*

### Sagsfremstilling

Spørgsmålet om overenskomstvilkår i Midttrafiks 25. udbud blev drøftet på Bestyrelsens møde 17. december 2010 under dagsordenens punkt 2. Som det blev anført heri, havde de private busselskaber og AKT (Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik) været ret kritiske over for vilkårene i det første udbud af bybuskørsel i Aarhus i 2007/2008. Kritikken gik især på, at et privat busselskab, som vandt kørslen, i hele kontraktperioden på 8 år ville have været tvunget til at følge en overenskomst, som styres af Kommunernes Landsforening – altså helt uden for de private busselskabers og AKT´s indflydelse.

Som et led i forberedelsen af det igangværende 25. udbud havde administrationen i midten af 2010 en række drøftelser med AKT og 3F. Formålet var at finde en løsning, der imødekom den kritik, som AKT havde fremført mod modellen fra det første udbud. En kritik som 3F principielt havde vist forståelse for.

AKT og 3F kom 30. september 2010 med et fælles formuleringsforslag, som kunne indgå i 25. udbud.

Endvidere blev det oplyst, at AKT og 3F havde drøftet, om der skulle ydes et overgangstillæg til de overtagne chauffører til hel eller delvis udligning af forskellen mellem den private og den offentlige overenskomst. Dette havde parterne dog ikke kunnet nå til enighed om.

AKT og 3F´s forslag blev derefter drøftet i den følgegruppe, som Midttrafik og Aarhus Kommune har nedsat omkring udbuddet af bybuskørsel i Aarhus. På denne baggrund foreslog administrationen, at forslaget fra AKT og 3F skulle indbygges i 25. udbud.

Endvidere foreslog administrationen, at der skulle ydes et tillæg til de overtagne chauffører på 800 kr. pr. måned til delvis kompensation for ændrede arbejdstidsregler mv. ved overgang fra den offentlige til den private overenskomst.

Administrationens forslag blev tiltrådt af bestyrelsen på mødet 17. december 2010.

Først i august 2011 fremkom der i pressen (JP Aarhus) en vis kritik af de vilkår, der er fastsat i Midttrafiks 25. udbud. Bl.a. er formanden fra AKT citeret for nogle kritiske be-

mærkninger. På basis af ovenstående finder administrationen, at kritikken er ubegrundet.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-25-3-10

## 13. Orientering om benyttelse af gratis buskørsel til Karup Lufthavn

### Resumé

*På mødet 17. juni 2011 blev Bestyrelsen orienteret om, at Formandskabet havde godkendt, at der forsøgsvis blev lavet gratis buskørsel på 2 busruter til Karup Lufthavn i uge 26-30 i sommerferien.*

### Sagsfremstilling

Forsøget med gratis kørsel til lufthavnen varede 5 uger i sommerferien. Midttrafik har samarbejdet med Karup Lufthavn om information og markedsføring af initiativet. Tilbudet var gældende på:

- Rute 29 Holstebro – Karup Lufthavn (Omlægning af tidligere rute 29 fra Aulum til Karup Lufthavn)
- Rute 716 Viborg – Karup Lufthavn (Teletaxa rute).

Gratis buskørsel på begge ruter var gældende for alle passagerer, og ikke kun rejsende til Karup Lufthavn.

Der er gennemført tællinger på begge ruter, og resultatet viser følgende:

#### **Rute 29 Holstebro – Karup Lufthavn**

1.112 kunder har benyttet sig af rute 29 i de 5 uger, hvor kørslen var gratis. Heraf har 249 kørt helt til/fra Karup Lufthavn. Der er her tale om nye kunder, da ruten ikke tidligere betjente Karup Lufthavn. Antallet af kunder til/fra lufthavnen svingede fra 6 – 16 pr. dag med et gennemsnit på 10 kunder pr. dag.

Chaufførerne fortæller følgende om kunderne:

- Kunderne fordeler sig med lige mange jyder og københavnere
- Der har været kunder bosiddende i Tim, Lemvig og Struer
- Kunderne var private, der enten skulle til København eller videre ud på ferie

Efter gratis perioden er antallet af kunder faldet. Det vidner om, at markedsføringen af de 5 gratis uger har haft en effekt på antallet af kunder. Men det faktum, at gratis ugerne lå i sommerferien, kan også have haft en effekt. Tallene viser, at der var færrest kunder på den tidlige afgang, som må tænkes at være den mest attraktive afgang for erhvervsfolk, som der må formodes at være færre af i sommerferieperioden.

Der er indkommet en klage fra en kunde, som mener bussen skal vente på forsinkede fly. Det er aftalt med busselskabet, at de fremover afventer flyets kunder, hvis de har set flyet lande til afgangstid. Bussen kan dog ikke vente længere end dette, da der er



---

andre kunder senere på ruten, der skal med bussen - og bussen skal køre andre ture, når den er nået til Holstebro.

**Rute 716 Viborg – Karup Lufthavn**

587 kunder har benyttet sig af gratis kørsel i perioden. I samme periode 2010 var der 351 kunder på rute 716. Ruten er dog ændret til køreplansskiftet således, at de mest benyttede ture kører fast, så der ikke skal bestilles teletaxa til 6 daglige forbindelser, 3 i hver retning, men fortsat til øvrige afgang/ankomster.

Kundetallet på rute 716 generelt har siden sommeren 2010 været jævnt stigende, og i maj 2011 benyttede 656 personer sig af tilbuddet. Rute 716 har kun stop i Viborg og i Karup.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-25-08-1-09

## 14. Orientering om ændret praksis for billetkontrol i DSB

### Resumé

*Administrationen orienterer om ændret praksis for billetkontrol i DSB. Ændringen giver ikke anledning til ændring i Midttrafiks praksis.*

### Sagsfremstilling

DSB meddelte 27. maj 2011, at de ændrer praksis for udstedelse af kontrolafgifter i visse togtyper.

DSB kontrollerer normalt alle rejsende på fjernrejserne, hvorimod kontrollen i regionaltogene ikke er så omfattende. Siden DSB fjernede muligheden for at købe billetter i togene, har kunderne fået en kontrolafgift, hvis de har manglet eller haft forkert billet.

DSB har ændret praksis for udstedelse af kontrolafgifter i fjern- og regionaltogene fra 7. juni 2011, så kunderne kan købe billetten i toget af kontrolløren mod at betale et gebyr på 100 kr.

Købet af billet med et gebyr på 100 kr. registreres i et system. Hvis kunden inden for 12 måneder igen pålægges et gebyr på 100 kr., ændres det til en kontrolafgift på 750 kr. DSB's kundecenter sørger for at udstede en kontrolafgift på 750 kr. fratrukket billetprisen og gebyret på 100 kr.

S-tog er ikke omfattet af ordningen med et gebyr på 100 kr. i stedet for en kontrolafgift.

Hos Midttrafik kan kontrollen i bybusserne i Århus og Midtjyske Jernbaners tog sammenlignes med S-tog, hvor billetkontrollen er på stikprøvebasis, og hvor kunderne selv skal sørge for billettering. I de øvrige busser i Midttrafik er der altid en chauffør til at sælge billetter, derfor er det ikke relevant med en ændring her.

Midttrafik har talt med Movia og Nordjyllands Trafikselskab, der ikke har fundet anledning til at ændre på sin praksis på baggrund af DSB's ændring.

Administrationen vurderer, at indførelse af en praksis som DSB's i Midttrafik vil medføre et stort indtægtstab for Aarhus Kommune, da kunderne måske vil være fristet til at "tage chancen", når man første gang ikke får en kontrolafgift. Desuden vil ordningen medføre forøget administration for at følge op på, hvilke kunder der inden for 12 måneder får mere end et gebyr for manglende billettering. Midttrafiks kontrollører vil derfor fortsat gennemføre billetkontrol som hidtil. Kunderne vil fortsat kunne klage over kontrolafgifter, og i forbindelse med klagebehandlingen vil der fortsat kunne udvises konduite.

Administrationen vil i dialog med DSB udarbejde et forslag til, hvordan billettering og kontrol skal foregå på Århus Nærbane (Odderbanen-Grenåbanen).

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-34-70-2-08

## 15. Orientering om deltagelse i projekter, der skal bidrage til miljøvenlig omstilling i den kollektive transport

### Resumé

*Midttrafik er medunderskriver på to ansøgninger til Center for Grøn Transports pulje til energieffektive transportløsninger. Det ene projekt skal udvikle værktøjer, som skal danne bedre beslutningsgrundlag til udvælgelse af miljøvenlige alternativer i kollektiv transport. Det andet projekt handler om indførelse af naturgas/biogasbusser på Samsø.*

*Derudover er Midttrafik projektpart i et projekt, Region Midtjylland støtter. Projektet skal bidrage til anvendelse af mere biobrændstof i den kollektive trafik.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks miljøstrategi peger på deltagelse i miljøfremmende projekter som et af indsatsområderne, der skal medvirke til at reducere de negative miljø- og klimapåvirkninger fra den kollektive trafik.

Midttrafik er blevet projektpart i tre projekter, som på forskelligvis skal medvirke til at gøre den kollektive trafik grønnere.

To af projekterne vil kun sættes i gang, hvis de bliver tildelt midler fra Center for Grøn Transports pulje til energieffektive transportløsninger. Det drejer sig om projekterne "Beredskab for Klimavenlig Transport" og "Omlægning af Samsøs offentlige transport". Det tredje projekt "Værktøj til mere biobrændstof i offentlig transport" sættes i gang i september 2011.

#### Beredskab for Klimavenlig Transport

Projektet "Beredskab for Klimavenlig Transport" har til formål at udvikle en rådgivningspakke, som skal gøre det nemmere at sammenligne og vælge miljøvenlige transportløsninger på baggrund af kvantificerbart datagrundlag. Rådgivningspakken skal kunne bruges både af vognmænd, bestillere og udbydere af transportydelse. Værktøjet skal kunne forbedre beslutningsgrundlaget og dermed nedbryde barrierer for omstilling til mere klimavenlig transport. I Midttrafiks regi skal værktøjet bruges med henblik på at optimere Midttrafiks miljørådgivning af både bestillere og busselskaber.

Midttrafik deltager som rådgiver i projektet, som har Teknologisk Institut som primær ansøger. Busselskabet Aarhus Sporveje og Nobina deltager i projektet som busejere. Andre parter i projektet er Peugeot, Better Place, DTL, Dong Energy, Aarhus Kommune, APM Terminals m.fl.

#### Omlægning af Samsøs offentlige transport

Projektet "Omlægning af Samsøs offentlige transport" har til formål at introducere 100 % vedvarende energi i offentlig transport på øen. Initiativet er taget af Samsø Energiakademi og støttet af Samsø Kommune. Kommunen har en vision om at blive en CO2-

---

neutral ø. Dette kræver en ekstraordinær omlægning af transporten, som fx indebærer indsættelse af biogasbusser, deres drift og brændstofforsyning. Hvis det lykkes at gennemføre projektet, vil Samsø Kommune blive den første danske kommune med 100 % bæredygtig offentlig transport.

### **Værktøj til mere biobrændsel i offentlig transport**

Projektet "Værktøj til mere biobrændsel i offentlig transport" er støttet af Region Midtjylland og har til formål at reducere usikkerhederne i forbindelse med udbudskrav til højere biodieselblandinger. Projektet er en forlængelse af det tidligere forsøg med 5 % biodiesel i den offentlige busstrafik i Aarhus Sporvejes og De Grønne Bussers busser.

Projektets output er et værktøj, som tydeliggør konsekvenserne ved drift af busser på brændstof tilsat mere biobrændstof end i standardproduktet. Både økonomiske og praktiske konsekvenser skal belyses og skal dermed bidrage til reduktion af vognmændenes usikkerhed i forbindelse med afgivelse af tilbud ved udbud med krav til højere biodieselblandinger. Projektet starter i september 2011 og skal afslutte ultimo april 2012.

Ansøgningsmaterialet for de første to projekter bliver sendt 15. august 2011 og tilsagn eller afslag fra Center for Grøn Transport forventes senest i december 2011.

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

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-25-01-1-08

## 16. Orientering om henvendelse fra Rejsekort A/S med ønske om foretræde for Bestyrelsen for Midttrafik

### Resumé

*Rejsekort A/S har henvendt sig til Midttrafik med ønske om foretræde for Bestyrelsen for Midttrafik på baggrund af beslutningerne i Bestyrelsen 17. juni 2011 om at kontakte Folketingets Trafikudvalg.*

### Sagsfremstilling

Den administrerende direktør for Rejsekort A/S har henvendt sig til Midttrafik med ønske om foretræde for Bestyrelsen for Midttrafik for at drøfte Midttrafiks skepsis i forhold til rejsekortet.

Baggrunden er de beslutninger, som blev truffet på mødet i Midttrafiks bestyrelse 17. juni 2011, hvor Rejsekort finder det uheldigt, at Midttrafik mødes med Folketingets Trafikudvalg uden, at der forud for dette har været et møde med Rejsekort, Bus & Tog og DSB for at afklare situationen.

Fra Rejsekort A/S foreslås deltagelse af bestyrelsesformand Peder Ø. Andreasen og administrerende direktør Bjørn Wahlsten.

Formandskabet for Midttrafik har behandlet henvendelsen på et møde 12. august 2011. Formandskabet er enig om, at invitere bestyrelsesformanden og direktøren for Rejsekortet A/S til et møde med Bestyrelsen for Midttrafik i forbindelse med et kommende bestyrelsesmøde, hvor der vil blive lejlighed til at drøfte Midttrafiks betænkeligheder ved rejsekortet.

Efter mødet med Rejsekortet A/S, og efter efterårets valg til Folketinget, kan Midttrafik overveje at Folketingets Trafikudvalg til et møde med Bestyrelsen for Midttrafik, hvor der både kan drøftes rejsekort og andre emner inden for kollektiv trafik.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

## 17. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 17. juni 2011.*

### Sagsfremstilling

#### Drift og aktiviteter

##### *Salg af Hypercard i Midttrafik*

Eleverne i ungdomsuddannelser har siden maj kunne bestille det nye Hypercard, der giver kunden mulighed for at rejse frit i eget takstområde samt evt. til uddannelsesinstitution i andet takstområde. Kortet giver desuden mulighed for lokale tog- og busrejser i øvrige takstområder til børnetakst (både kontantbilletter og klippekort), busrejser over takstområder til børnetakst og togrejser over takstområder til wildcard/wundercard-priser. Det er et godt tilbud til målgruppen, ikke mindst set i lyset af de stigninger i egenbetalingen, der tidligere på året var for uddannelseskortene. Egenbetalingen er nu under den laveste takst for periodekort i Midttrafik, og administrationen forventer, at mange i målgruppen vil benytte sig af tilbuddet.

Midttrafik har inden skolestart udstedt ca. 10.000 HyperCard til 3. kvartal 2011. Til sammenligning blev der udstedt ca. 3.200 uddannelseskort i 2. kvartal 2011, hvor den forøgede egenbetaling slog fuldt igennem.

På samme tid sidste år var der solgt ca. 10.500 uddannelseskort med de gamle regler for egenbetaling. Det forventes, at HyperCard-salget vil overstige det gamle niveau for uddannelseskort inden udgangen af 2011.

##### *Kollektiv trafik i Skanderborg Kommune*

./.  
Skanderborg Kommune har med hjælp fra Midttrafik udarbejdet vedlagte indstik fra Skanderborg Kommune i den lokale ugeavis om kommunens kollektive trafik. Indstikket beskriver de muligheder, der er for at anvende kollektiv trafik i Skanderborg Kommune, lige fra bybusser i Skanderborg til behovsstyret kørsel i landområderne. Midttrafik vil ved først givne lejlighed orientere de øvrige kommuner om Skanderborg Kommunes initiativ, med henblik på at tilsvarende kan udarbejdes i andre kommuner. Det bør suppleres med information om, hvor kunderne skal henvende sig, hvis de vil vide mere.

##### *Kom billigt til Djurs Sommerland fra hele Midtjylland*

Midttrafik har i flere år tilbudt en kombinationsbillet, så kunderne kunne købe indgangsbillet til Djurs Sommerland og bus til/fra Djurs Sommerland til en fordelagtig pris. Tilbuddet har hidtil kun været gældende i Østjylland.

Fra sommeren 2011 har Midttrafik udvidet tilbuddet, så kunderne kan købe en indgangsbillet med transport for 240 kr. Entré til parken koster i sig selv 225 kr. Med kombinationsbilletten kan alle busser i Midttrafik bruges, ligesom Odderbanen og Grenaaba-

nen kan bruges. Billetten købes i bussen eller på udvalgte salgssteder. Midttrafik følger op på effekten af tiltaget, når tallene for salg i skolernes sommerferier foreligger.

#### *Flextur med tilskud tilbydes i flere kommuner*

Midttur har skiftet navn til Flextur. Konceptet er uændret med kørsel med taxa/minibus fra dør til dør.

Fra juli 2011 tilbydes ordningen med kommunalt tilskud også i Hedensted og Aarhus kommuner, ligesom det fortsat tilbydes med kommunalt tilskud i Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Ikast-Brande, Randers og Favrskov kommuner. I de fleste af disse kommuner betaler kunderne selv 7 kr. pr. km (minimum 35 kr. pr. tur). I Aarhus er tilbuddet indført i en del af kommunen, hvor prisen er 3 kr. pr. km (minimum 20 kr. pr. tur). I øvrige kommuner kan Flextur bruges til 14 kr. pr. km (minimum 70 kr. pr. tur). Midttrafik følger op på de nye ordninger sammen med de to kommuner.

Alle kan bestille en kørsel, men Flextur adskiller sig fra almindelig taxakørsel ved, at kunden evt. skal køre sammen med andre. Bilen kan derfor køre en mindre omvej, men kunden betaler altid kun for den direkte vej. Desuden skal turen bestilles et par timer i forvejen.

#### *Unge4Unge og Midttrafik samarbejder om at forebygge vold i busserne i Aarhus*

Midttrafik har hele tiden fokus på forebyggelse af verbale konfrontationer og fysisk vold mellem billetkontrollører og kunder. I 2010 var der 3 episoder pr. 100.000 kontrollerede kunder i bybusserne i Aarhus, hvilket er lavere end tidligere. Midttrafik arbejder fortsat på at reducere antallet af episoder.

Netværket Unge4Unge har i flere år arbejdet med at opsøge andre unge der er støjende og konfliktsøgende i bybusserne. Netværket består af 40-50 unge frivillige fra hele Aarhus.

Unge4Unge har siden begyndelsen af 2011 haft et tættere samarbejde, hvor billetkontrollørerne har kunnet indberette til Unge4Unge på hvilke linjer, de møder unge mennesker med en provokerende opførsel.

Midttrafik har udstedt frikort til et antal navngivne personer, som kun må anvendes i forbindelse med det opsøgende og forebyggende arbejde.

Midttrafik forventer, at samarbejdet med Unge4Unge kan gavne den kollektive trafik ved, at unge fra samme miljø henvender sig til de unge, der skaber problemer i bussen. Unge4Unge kan lære de unge og lære dem om pli og god opførsel i busserne, således kunder får en god oplevelse i bussen, og billetkontrollørerne kan udføre deres job.

Det er aftalt, at Midttrafik evaluerer forsøget efter udgangen af august 2011.

### **Økonomi og rammer**

#### *Midttrafik og Skejby Sygehus undersøger busmulighederne*

Aarhus Universitetshospital har rettet henvendelse til Midttrafik angående de problemer, den nye buskøreplaner i og omkring Aarhus har skabt for personalet. Midttrafik er på baggrund af henvendelsen gået i dialog med Universitetshospitalet, for at få afdækket indhold og omfang af problemerne. Skejby Sygehus' væsentligste problem er de ansattes mulighed for at møde på arbejde i weekenden til kl. 7.00. Der er busbetjening af sy-



gehuset inden kl. 7.00 af såvel bybusser som regionalbusser, men medarbejdere, der ikke er bosat på selve ruten, har vanskeligt ved at nå ind til byen, så de kan skifte til videre forbindelse – og være på arbejde kl. 7.00 i weekenden.

Det er aftalt med Universitetshospitalet, at problemets omfang nu kortlægges. Det vil ske ved at Midttrafik fra Skejby Sygehus modtager en samlet oversigt over de ansattes bopæl, med det formål at analysere, om der er særlige områder, hvorfra det ikke er muligt at nå frem til sygehuset. Analysen forventes afsluttet 25. august 2011.

På baggrund af analysen forventer Midttrafik sammen med Universitetshospitalet at rette henvendelse til Aarhus Kommune med forslag, der kan imødekomme behovet hos størstedelen af de ansatte.

#### *Flagpolitik i Midttrafik*

På opfordring fra Aarhus Kommune har Midttrafik udarbejdet et forslag til en fælles politik for flagning på busserne i Midttrafiks område. Forslaget har været i administrativ høring hos bestillerne. Flere har givet udtryk for, at de ikke finder en fælles politik nødvendig. Midttrafiks administration vil derfor lave konkrete aftaler med de bestillere, der ønsker nærmere retningslinjer for flagning på busserne, mens øvrige bestillere kan fortsætte som hidtil.

#### *Busstoppesteder langs statsveje*

- ./.
- Trafikselskaberne i Danmark har bedt Transportministeriet om en afklaring af ansvaret for busstoppesteder langs statsveje. I vedlagte svar af 7. juli 2011 fra Transportministeriet vedr. busstoppesteder langs statsveje fremgår det, at ansvaret for buslæskure m.v. bør overdrages til trafikselskaberne. For at sikre, at trafikselskaberne ikke overtager ansvaret for nedslidte buslæskure m.v., er det besluttet, at Vejdirektoratet istandsætter buslæskure m.v. for 15 mio. kr.

Administrationen i Midttrafik sikrer, at opgaven kan løses i Midttrafik og indarbejder konsekvenserne i budget 2012 og fremover.

#### *Transportministeren besøger Odderbanen*

28. juli 2011 var Transportministeren og Kim Andersen (V) på et uformelt besøg ved Odderbanen. I mødet deltog også bl.a. Odder kommunes borgmester Elvin Hansen, formand for Midtjyske Jernbaner Bjarne Schmidt samt direktørerne for Århus Nærbane, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Formålet med besøget var en besigtigelse af værkstedet i Odder, der fremover skal løse flere vedligeholdelsesopgaver, en orientering om den kommende samdrift mellem Grenaa- og Odderbanen samt en uformel drøftelse af den kommende letbane og øvrige initiativer i Midttrafik.

Ministeren udtrykte tilfredshed med mødet og de initiativer, der tages for at styrke den kollektive trafik i Midttrafik.

#### *Der udskrives ikke kontrolafgifter, hvis billetautomaten ikke virker*

I slutningen af juni var der i de lokale medier i Aarhus usikkerhed om, hvorvidt Midttrafik udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har kunnet købe billet pga. fejl i billetmaskinen i bybusserne i Aarhus. Direktionen præciserede, at hvis billetautomaten i bybusserne ikke virker, og kunden straks har meddelt det til chaufføren, opkræves der ikke kontrolafgift. Det gælder også, hvis betalingskortfunktionen ikke virker.

---

Siden 1. januar 2011 har Midttrafik udstedt 10.176 kontrolafgifter. 68 kunder har klaget over, at betalingskortfunktionen i automaterne ikke har virket - 15 af disse har fået annulleret kontrolafgifterne, fordi der kunne konstateres fejl i billetautomaterne.

Det er Midttrafiks ansvar at sikre, at billetautomaterne - inklusive betalingskortfunktionen - virker i de aarhusianske bybusser. Midttrafik arbejder fortsat på at løse de sidste problemer med betalingskortfunktionen i billetautomaterne. Der forventes en indstilling til Bestyrelsen på mødet i september.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

### **Bilag**

- indstik fra Skanderborg Kommune i den lokale ugeavis om kommunens kollektive trafik
- svar af 7. juli 2011 fra Transportministeriet vedr. busstoppesteder langs statsveje

1-00-1-11

## 18. Eventuelt