



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**17. august 2012 kl. 09.00**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Forsøg med incitament i kontrakter om buskørsel	1
2	Midttrafiks seminar for busselskaber, Bestyrelsen og Repræsentantskabet	3
3	Takstnedsættelse i Midttrafik på grund af statsligt tilskud	4
4	Priser på Flextur	8
5	Midttrafiks rådgivning af kommunerne om social kørsel og øvrig kommunal kørsel	10
6	Tegningsberettigede i Midttrafik	13
7	Mødekalender 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik	14
8	Orientering om imagefilm for at forbedre omdømmet	16
9	Orientering om ny høringsmetode afprøvet i Holstebro	18
10	Orientering om dom i sag anlagt af Nobina Danmark A/S mod Midttrafik	20
11	Orientering om justering af betaling for administrationsudgifter vedr. flexkørsel	22
12	Orientering om politianmeldelse af Midttrafik for racisme	24
13	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	26
14	Eventuelt	29

1-23-4-8-11

## 1. Forsøg med incitament i kontrakter om buskørsel

### Resumé

*Det er Midttrafiks mål, at en del af buskørslen skal udbydes på incitamentskontrakter. Administrationen foreslår derfor et forsøg med incitament, hvor busselskaberne får kontant bonus, hvis de opnår en given fremgang i kundetilfredsheden. Forsøget skal give Midttrafik og busselskaberne praktiske erfaringer og viden om, hvordan modellen virker. Planen er, at incitamentsmodellen indarbejdes i alle fremtidige primært A-kontrakter.*

### Sagsfremstilling

Incitamentsmodellen skal motivere busselskaber og chauffører til at levere en bedre kvalitet. Bedre kvalitet giver mere tilfredse kunder og dermed potentiale for flere kunder.

Trafikselskaberne i Danmark opererer i hovedtræk med fire forskellige incitamentsmodeller, der kan udløse bonus til busselskaberne, det er:

- Fremgang i kundetilfredshed.
- Nedgang i antallet af kundeklager.
- Fremgang i passagerantal.
- Kvalitetsmålinger udført af trafikselskaberne selv.

Administrationen har været i dialog med flere busselskaber. De peger især på modellen, der baserer sig på fremgang i kundetilfredshed, fordi de lægger til grund, at en høj kundetilfredshed er en forudsætning for kundefremgang. Kundernes vurdering af kvaliteten er også den primære del i både Movias og Nordjyllands Trafikselskabs incitamentsstruktur. Endvidere har administrationen i forvejen gode erfaringer med modellen, som senest er afprøvet under bonusrunden i Fly High.

I forsøget øremærkes et årligt beløb til bonusudbetaling. Størstedelen af bonussen gives til de to selskaber, som ved slutmålingen har den højeste kundetilfredshed. En mindre del af bonussen gives til det selskab, som ved slutmålingen, har opnået den største stigning i kundetilfredsheden. Administrationen foreslår, at bonussen både tilgår busselskabet og chaufførerne for at motivere begge parter.

Det er alene kundernes vurdering af produktet og kvaliteten, som danner baggrund for udbetaling af bonus. Der udvælges 3-6 målepunkter, der erfaringsmæssigt påvirker kundernes tilfredshed i en positiv retning, og samtidig er parametre som busselskaberne selv har indflydelse på: Det er fx kundernes tilfredshed med chaufførens kørsel, chaufførens service og bussens rengørings- og vedligeholdelsesstandard.

Der laves en før- og en eftermåling af kundetilfredsheden med et interval på 8-12 måneder. Hvis der skal ses en varig forbedring i kundetilfredsheden, bør incitamentsmodellen bygge på en forbedring af busselskabernes kompetencer inden for fx strategisk tænkning, ledelse og personale. Det foreslås derfor, at busselskaber, der ønsker at deltage i

---

forsøget, forpligtes til at lade deres chauffører deltage i målrettet kompetenceudvikling under Fly High.

### **Økonomi**

Det samlede budget for forsøget er ca. 1,0 mio. kr., der dækker bonusudbetaling og kundemålinger. Selve bonussen udgør ca. 700.000 kr. Beløbet finansieres af administrationens budget gennem allokering af ressourcer som engangsbeløb. Fremadrettet skal bonus være en del af kontraktbetalingen til busselskaberne, som det også er tilfældet i andre trafikselskaber.

### **Tidsplan**

Det forventes, at forsøget kan starte i oktober 2012.

### **Direktøren indstiller,**

- at** forslag til forsøg med incitamentskontrakt godkendes.
- at** Bestyrelsen orienteres om erfaringerne med forsøget.

1-15-0-75-1-12

## 2. Midttrafiks seminar for busselskaber, Bestyrelsen og Repræsentantskabet

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til program for seminaret for busselskaber, Bestyrelsen og Repræsentantskabet 5. oktober 2012.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på sit møde 1. juni 2012 at afholde et halvdagesseminar 5. oktober 2012 med de busselskaber, der kører i kontrakt for Midttrafik. Til mødet inviteres også medlemmer af Repræsentantskabet samt de tre bestyrelsessuppleanter fra regionen og Aarhus Kommune.

Formålet er at drøfte, hvordan Midttrafik og busselskaberne kan øge kundernes tilfredshed og tiltrække flere kunder.

Herudover skal Midttrafiks udbudsstrategi og nuværende kvalitetsopfølgning evalueres.

Administrationen foreslår følgende program:

1. Velkomst v. Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægård
2. Hvad skal der til for at øge kundetilfredsheden?  
v. repræsentant for et busselskab  
v. vicedirektør Mette Julbo, Midttrafik
3. Vurdering af Midttrafiks udbudsstrategi og kvalitetsopfølgning  
v. repræsentant for et busselskab  
v. chefkonsulent Svend Aage Ravn, Midttrafik
4. Det videre arbejde v. direktør Jens Erik Sørensen, Midttrafik
5. Afslutning v. bestyrelsesformand Arne Lægård

Seminaret vil bygge på relativt korte indlæg og efterfølgende debat mellem busselskaberne og Bestyrelsen og Repræsentantskabet.

Busselskaberne skal selv udpege repræsentanter til at holde indlæggene.

Arrangementet afholdes på Hotel Scandic, Silkeborg 5. oktober 2012 kl. 9.00-12.00. Der er fælles frokost, hvorefter der holdes bestyrelsesmøde.

### Direktøren indstiller,

**at** Bestyrelsen godkender forslag til program.

1-25-2-12

### 3. Takstnedsættelse i Midttrafik på grund af statsligt tilskud

#### Resumé

*Regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten har med aftale af 12. juni 2012 fastlagt rammer for udmøntning af takstnedsættelser i kollektiv trafik.*

*Der afsættes 300 mio. kr. årligt til takstnedsættelser inden for trafiksekskabernes prisområder. Der skal fokuseres på nedsættelser på hverdage kl. 11.00-13.00 og kl. 18.00-07.00 samt hele lørdagen og søndagen. Den konkrete udmøntning af takstnedsættelserne skal forhandles mellem Trafikstyrelsen og Midttrafik.*

*Administrationen foreslår, at der indføres et særligt billigt klippekort til kunder, der rejser i det aktuelle tidsrum uden for myldretiden.*

#### Sagsfremstilling

12. juni 2012 indgik Regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten en aftale om udmøntning af midler til takstnedsættelser i kollektiv trafik. Takstnedsættelserne skal gives uden for myldretiden, da parterne forventer, det vil give det største incitament til at flytte folk fra bil til kollektiv trafik. Ved at begrænse takstnedsættelserne til en bestemt periode, skønnes det at taksterne kan nedsættes med 20 %.

Uden for myldretiden ("off peak") er i aftalen defineret som:

- Mandag–fredag: kl. 11.00–13.00 og 18.00–07.00.
- Lørdage og søndage (helligdage).

Trafikstyrelsen har meddelt, at denne definition ikke kan fraviges.

Det fremgår af aftalen, at nedsættelser bør implementeres på rejsekortet i de trafiksekskaber, hvor kortet er udrullet. Desuden afsættes en reserve til de trafiksekskaber, der ikke har tilsluttet sig rejsekortet, således at takstnedsættelser kan udmøntes, når der i samarbejde med Trafikstyrelsen er aftalt en løsning på en hensigtsmæssig og gennemskuelig måde med de nuværende billetteringssystemer.

Trafikstyrelsen har efterfølgende anmodet Midttrafik om en model for takstnedsættelsen i Midttrafiks område.

Der har været overvejet 2 modeller. Dels at voksne kan rejse på børnebillet, og dels at indføre et særligt billigt klippekort. Der arbejdes ikke videre med modellen med at lade voksne rejse på børnebillet, fordi provenutabet ville blive for stort. Derfor har administrationen foreslået, at takstnedsættelsen i Midttrafik implementeres på et særligt klippekort til nedsat takst.

Administrationen har haft et møde med Trafikstyrelsen om dette forslag. Styrelsen gav udtryk for at Midttrafiks model var problematisk fordi:

- Der på et klippekort kan opstå usikkerhed om afgrænsningen i forhold til off peak-perioderne. Der kan opstå usikkerhed om, at både start- og sluttidspunktet for rejsen ligger inden for off peak perioden.
- Det bliver dyrere for kunderne at få "adgang" til rabatten, fordi kunden først skal anskaffe et off peak-klippekort og dermed afholde en udgift til anskaffelsen af kortet.
- Det vil blive vanskeligt at opgøre en "krone for krone" compensation, da antal solgte klippekort ikke giver et korrekt billede for antal foretagne rejser i off peak-perioden.

./. Trafikstyrelsens notat "Opsummering af trafiksekskabernes forslag til model for takstnedsættelse" sammenfatter alle trafiksekskabers forslag. Notatet vedlægges.

Det fremgår af notatet, at nedsættelsen forventes implementeret via rejsekortet fra januar 2013 i Movia, Sydtrafik og NT. På Fyn anvendes "KVIKkortet", der fungerer på tilsvarende vis som rejsekortet.

For Midttrafiks vedkommende fremgår det, at Trafikstyrelsen ønsker en drøftelse af praktiske og administrative forhold ved den foreslåede model. Desuden påpeger notatet følgende forhold som er vigtige for Midttrafik:

- Takstnedsættelsen omfatter alle ruter, også natbusser og X-busser. Administrationen vil overfor Trafikstyrelsen fremføre, at Flybussen til Tirstrup Lufthavn ikke bør omfattes af ordningen.
- Takstnedsættelsen gælder ikke for rejser mellem prisområder. Rejser mellem Midttrafiks 4 områder er dermed ikke omfattet af takstnedsættelsen. Der kan dog eventuelt aftales andet, hvis den samlede udgifter kan holdes inden for bevillingen. Takstnedsættelsen gælder også togrejser inden for et takstområde. Administrationen har indkaldt DSB og Arriva Tog til møde herom.
- Trafikstyrelsen vil kompensere den ydede rabat "krone-til-krone", hvorefter opgørelser over foretagne rejser skal opgøres af Midttrafik og faktureres til Trafikstyrelsen.
- Trafikstyrelsen kompenserer kun for tildelte rabatter og ikke for indtægtstab som følge af overflytning fra billetter.
- Trafikstyrelsen kompenserer ikke for administrative udgifter til ordningen.

Administrationen vil overfor Trafikstyrelsen fremføre, at begrænsningen for busrejser mellem prisområder ikke er rimelig for mange kunder i Midttrafiks område. Begrænsningen betyder en forskelsbehandling af kunder og vil give et ekstra forklaringsproblem for mange buschauffører.

#### **Udkast til priser på særligt klippekort**

Administrationen har lavet et forslag til priser på et særligt klippekort. For at minimere antallet af klippekortformularer (af hensyn til chauffører og salgspersonale), indeholder forslaget samme priserække for voksne og pensionister. I nedenstående tabel er vist forslag til priser og ydet rabat, både i forhold til nuværende 2012-takster og til forventede 2013-takster.

Bestyrelsen vil på et senere møde få forelagt et forslag til takster for 2013.

zoner	Ny		Rabat			Rabat			Rabat		
	Off Peak takst	Off Peak takst	v/ nuværende	v/ nuværende	v/ nuværende	ny 2013 pris	ny 2013 pris	ny 2013 pris	ny 2013 pris	ny 2013 pris	ny 2013 pris
	Klippekort	Klippekort	klippekort	klippekort	klippekort	klippekort	klippekort	klippekort	klippekort	klippekort	klippekort
	Voksen/pens	Barn	Voksen	Pensionist	Barn	Voksen	Pensionist	Barn	Voksen	Pensionist	Barn
1-2	110	70	15,4%	15,4%	17,6%	21,4%	21,4%	17,6%	21,4%	21,4%	17,6%
3	160	90	11,1%	11,1%	14,3%	15,8%	15,8%	21,7%	15,8%	15,8%	21,7%
4	205	115	10,9%	10,9%	14,8%	14,6%	14,6%	20,7%	14,6%	14,6%	20,7%
5	250	140	16,7%	3,8%	15,2%	19,4%	12,3%	22,2%	19,4%	12,3%	22,2%
6	290	160	18,3%	0,0%	15,8%	21,6%	12,1%	22,0%	21,6%	12,1%	22,0%
7	330	185	19,5%	0,0%	14,0%	23,3%	10,8%	19,6%	23,3%	10,8%	19,6%
8	370	205	19,6%	0,0%	14,6%	22,9%	9,8%	21,2%	22,9%	9,8%	21,2%
9	410	225	19,6%	0,0%	15,1%	22,6%	8,9%	21,1%	22,6%	8,9%	21,1%
10	440	250	21,4%	0,0%	13,8%	24,1%	10,2%	19,4%	24,1%	10,2%	19,4%
11	470	270	20,3%	0,0%	14,3%	24,8%	11,3%	19,4%	24,8%	11,3%	19,4%
12	500	290	20,0%	0,0%	13,4%	25,4%	12,3%	18,3%	25,4%	12,3%	18,3%

Det skal bemærkes, at pensionistklippekort i forvejen er rabatterede i forhold til voksenklippekort. Derfor vil den ekstra rabat på det særlige klippekort ikke være ens for voksen og pensionister. Det er en konsekvens af at anvende samme takstrække for voksen og pensionister.

Administrationen har skønnet et foreløbigt provenutab på ca. 7,5 mio. kr. som kun vedrører rejser på nuværende klippekort. Det er et estimat, som er forbundet med stor usikkerhed. Dels skal vurderes, hvor mange klippekortrejser der foregår uden for myldretiden. Dernæst skal vurderes, hvor stor en andel af disse rejser som må formodes at substituere til et særligt billigt klippekort. Dernæst skal det formodede antal rejser pris-sættes både mht. gennemsnitlig rejselængde og passagertype (voksen, barn, pensionist).

Administrationen har ligeledes estimeret et indtægtstab, som følge af substitution fra kontantbillet til det særlige billige klippekort. Det må forventes at mange kunder, særligt aften og weekender, vil undlade at købe forholdsvis dyre kontantbilletter og i stedet benytte et billigere klippekort. Trafikstyrelsen afviser at kompensere dette indtægtstab. Det fremgår af notatet fra Trafikstyrelsen, at der alene kompenseres for ydet rabat og der kompenseres ikke for teoretiske indtægtstab ved overflytning fra kontantbillet.

#### Midler til introduktionsrabat ved køb af rejsekort

Det fremgår endvidere af aftalen, at i 2013 og 2014 forventes ikke fuld udgift til takstnedsættelser, da udgifterne følger udbredelsen af rejsekortet i trafiksselskaber, der har tilsluttet sig. De resterende midler anvendes til en introrabat på rejsekortet, således at bliver gratis at anskaffe sig et personligt rejsekort. Introrabatten forventes ydet til ca. 1 mio. købere af rejsekortet.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at der vil blive reserveret midler til Midttrafik, således at introrabatten også vil kunne komme Midttrafiks kunder til nytte, såfremt Midttrafik på et senere tidspunkt tilslutter sig rejsekortet.



**Direktøren indstiller,**

- at** takstnedsættelsen i Midttrafik implementeres på et særligt billigt klippekort.
- at** administrationen sammen med Trafikstyrelsen aftaler en praktisk og administrativ løsning på de skitserede problemer ved ordningen.
- at** de konkrete takster fremlægges for Bestyrelsen sammen med forslag til takster for 2013.

**Bilag**

- Trafikstyrelsens notat "Opsummering af trafiksekskabernes forslag til model for takstnedsættelse"

1-30-75-7-810-1-12

## 4. Priser på Flextur

### Resumé

*Bestyrelsen har bedt administrationen om en redegørelse for Flextur. Den enkelte kommune afgør, om man ønsker at give tilskud til ordningen, så brugerens takst bliver lave-re. Der er to forskellige tilskudsniveauer, der kan vælges. Taksten har betydning for bru-gen af Flextur.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik udbyder Flextur i de 19 kommuner. Flextur er et individuelt produkt, som til-byder borgerne kørsel fra dør-til-dør ligesom taxa. Flextur adskiller sig fra taxa, ved at kørslen koordineres med Midttrafiks øvrige kørselsformer, og dermed kan der være an-dre kunder i bilen, og der kan derfor køres en mindre omvej. Kunden betaler dog altid for den direkte vej. Flextur køres alle dage kl. 6.00-24.00 (dog ikke 24. og 31. decem-ber). Der er 3 takster for egen betaling 3 kr., 7 kr. eller 14 kr. pr. kilometer (minimum 20, 35 og 70 kr. pr. tur) Ved 14. kr. pr. km dækker brugerens takst omkostningerne, og servicen koster ikke kommunen noget. 3 kr. pr. km svarer omtrent til en kontantbillet i almindelig kollektiv trafik. Hver enkelt kommune kan vælge, om man ønsker at give til-skud og sætte prisen til enten 3 eller 7 kr. pr. km. Kommunen betaler i så fald for for-skellen til den faktiske turpris. Hvis der er flere kunder med på samme tur (samme start-og slutadresse) betaler kunden fuld pris for én kunde, og kun 10 % for de efterfølgende.

Kunderne kan i Norddjurs, Syddjurs, Favrskov og Ringkøbing-Skjern kommuner samt en del af Aarhus Kommune køre til 3 kr. pr. km. I Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Silkeborg, Ikast-Brande, Randers og Hedensted kommuner er taksten 7 kr. pr. km. I de resterende kommuner betaler kunderne 14 kr. pr. km.

### Anvendelse af Flextur

./. I vedlagte bilag "Oversigt over Flextur" vises et kort over taksterne for Flextur samt en tabel med oversigt over netto-udgifter til Flextur for kommunerne for de første 6 måne-der i 2012. Der er også en sammenligning med samme periode for 2011. Bilaget viser, at kommuner med den laveste takst har de højeste nettoudgifter, og at udgifterne har været stigende i første halvår 2012. Kommuner med taksten 7 kr. har mere stabile ud-gifter, dog er udgiften også stigende i Viborg.

Flextur har forskellig udbredelse i kommunerne. Både kendskabet til flextur og egenbe-talingen har en betydning. Norddjurs og Syddjurs markedsfører Flextur og er tilsluttet den lave takst på 3 kr. pr. kilometer (Syddjurs fra 1. august 2012). De to kommuner har også samarbejde omkring takster, så der kan køres for 3 kr. pr. km over kommune-grænsen. Dette vurderes at have betydning for omkostningerne og udviklingen i disse. Andre kommuner markedsfører ikke Flextur.

Det vurderes, at anvendelsen af Flextur fortsat vil stige i antal ture pga. den fleksibilitet som Flextur giver til borgerne og det øgede kendskab til Flextur.

### **Nordjyllands Trafikselskabs erfaringer med priser for Flextur**

Nordjyllands Trafikselskab havde indtil januar 2010 flg. tre niveauer for egenbetaling i Flextur - 2,50, 5,00 og 7,00 kr. pr. km. Antallet af rejser og dermed behovet for tilskud lå væsentligt over budgettet. Derfor besluttede man i december 2010, at hæve taksterne fra januar 2011 til hhv. 3,50, 5,00 og 12,00 kr. pr. km. Betalingen for medrejsende blev også hævet, og udgør en fast pris pr. km (1,75 kr.) uanset niveauet for egenbetaling. Nogle nordjyske kommuner har ændret sit valg af takstniveau de seneste år, så de ikke længere brugere det laveste niveau. Anvendelsen af Flextur er faldet fra ca. 12.000 ture om måneden i efteråret 2010 til nu ca. 8.000 ture om måneden. Ved budgetopfølgningen i maj 2012 kan Nordjyllands Trafikselskab igen konstatere, at antallet af ture i Flextur er lavere end budgetteret. Det kan ikke entydigt konstateres, at antallet af ture falder ved stigende egenbetaling, men noget kunne tyde på det.

### **Mulige ændringer i Flextur**

Det synes klart fra tallene, at nedsættelsen af taksten fra 7 kr. til 3 kr. medfører en væsentligt øget anvendelse. Midttrafik har ikke erfaringer for, hvordan en stigning på fx en 1 kr. af den laveste takst vil påvirke efterspørgslen og dermed kommunens nettoudgift. Hvis taksterne skal ændres, ønsker Midttrafik fortsat højst tre takstniveauer af hensyn til information til kunderne og rationel administration. Ligeledes bør vilkår vedr. rabat til ledsagere, driftsdøgn m.m. fortsat være ens i alle kommuner. Kommunerne kan ud over valget mellem de tre takstniveauer også selv fastlægge, hvor stort et område i kommunen, Flextur skal kunne bruges med tilskud.

Administrationen finder ledsagerbetalingen alt for lav. Direktionen vil til mødet i Bestyrelsen 14. september 2012 fremlægge forslag til revideret takst for ledsagere.

Midttrafik anbefaler, at der tages en dialog i de konkrete tilfælde hvor en kommune ønsker at se på de samlede forhold omkring Flextur, herunder omkostninger, takstniveau og Flexturs dækningsområde i kommunen.

### **Teletaxa**

En række kommuner har også teletaxa, der koordineres sammen med handicapkørsel, Flextur og øvrige kørselsformer. Denne ordning har samme priser som kontantbilletter i buskørsel, men servicen kan i højere grad begrænses til bestemte ruter og bestemte tidspunkter, da kørslen udbydes som et supplement til busserne. Midttrafik vil i forbindelse med rådgivning af kommunerne drøfte muligheden for indsættelse af teletaxa.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Bestyrelsen drøfter fremadrettet strategi for området.

### **Bilag**

- Oversigt over Flextur

1-30-75-4-1-07

## 5. Midttrafiks rådgivning af kommunerne om social kørsel og øvrig kommunal kørsel

### Resumé

*På mødet 1. juni 2012 blev Bestyrelsen orienteret om Finansministeriets rapport om kommunernes og regionernes mulighed for besparelser på persontransportområdet. Rapporten konkluderede, at kommunerne og regionen årligt kan spare 500 mio. kr. på at lade trafikselskaberne stå for udbud og koordinering af en række kørselsordninger.*

*Administrationen fremlægger hermed en oversigt over de opgaver, Midttrafik i dag løser for kommunerne og regionen samt nogle anbefalinger til, hvilken rolle Midttrafik kan spille fremadrettet på området.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik udfører i dag flextrafik for Regionen og de 19 kommuner gennem ca. 150 bus- og taxaselskaber. Der udføres handicapkørsel, som trafikselskaberne skal håndtere samt Flextur og teletaxa, som er supplement til buskørsel. Derudover udfører Midttrafik en række opgaver, som kommunerne og regionen i udgangspunktet selv er forpligtet til at løse, men de har indgået aftale med Midttrafik om hele eller dele af opgaven – det drejer sig fx kørsel til sygehuse, genoptræning, læge, hjælpemidler, specialskoler, børne- og familiecentre m.v. Denne type kørsel kaldes KAN-kørsel.

- ./.
- I vedlagte bilag "Oversigt over KAN-kørsel og andre kørselsordninger" vises en samlet oversigt over den kørsel, som kommunerne og regionen i dag har samarbejdsaftale med Midttrafik om. Derudover fremgår handicapkørsel, Flextur og teletaxa. Der vises omkostninger for 1. til og med 6. måned i 2012. Disse sammenlignes med de første 6 måneder af 2011.

Oversigten viser, at antallet af ture har været svagt stigende fra 2011 til 2012, og at kørselsomfanget af KAN-kørsel er væsentligt større end handicapkørsel, Flextur og teletaxa. Især regionens patientkørsel er omfattende, men også skolekørsel i Randers, Horsens og Skive er store opgaver.

### Samarbejdet med kommuner og region

Midttrafiks samarbejde med regionen og de enkelte kommuner er forskelligt i forhold til typen af kørselsopgave. Udgangspunktet er, at Midttrafik udbyder kørslen, afregner med vognmanden og laver driftsovervågning samt følger op på kvalitetsbrist. Bestilleren sørger selv for visitering af kunder og bestilling af rejser i Midttrafiks system. Der er kørselstyper, fx fast kørsel til institutioner, der kompliceres af, at der ofte er ændringer, som skal lægges ind i systemet på en anden måde end almindelige bestillinger.

Finansministeriets rapport vil skabe et øget behov for rådgivning af kommunerne omkring udbud og drift af social kørsel og øvrig kommunal kørsel. Rapporten udpeger bl.a. fire væsentlige områder for at sikre billigere transport. Det er konkurrenceudsættelse, ka-

pacitetsudnyttelse, kørselskoordinering og visitation af borgere til de forskellige kørselsordninger. De tre første tiltag kan Midttrafik bidrage væsentlig til. Visitationsopgaven ligger hos region og kommuner.

### **Midttrafiks rådgivning af kommuner og region**

Midttrafik vil have øget fokus på rådgivning og samarbejde især omkring udbud med de kommuner og regionen, hvis de ønsker det. Der vil være flere mulige modeller:

- Den fulde model med udbud, koordinering, drift og opfølgning.
- Gennemførelse af udbud, hvor efter koordinering og driften styres af kommunen (fx via et kørselskontor).
- Gennemførelse af udbud, hvorefter koordinering og driften styres af en vognmand.

Det er ikke en særskilt målsætning for Midttrafik at udvide på den primære drift (bestillingsmodtagelse og vognstyring). Det er dog en væsentlig forudsætning for god rådgivning at have noget drift "in house".

Der kan være en række fordele for region og kommuner i at indgå i et udvidet samarbejde omkring social kørsel og øvrig kommunal kørsel:

- Opnå lavere omkostninger på kørsel som i dag købes til taxapriser.
- Samarbejde i kendte rammer med samme form for opfølgning som anvendes i forvejen.
- Mulighed for detaljeret opfølgning på udgifter, kvalitet og mulighed for opfølgning helt ned på cpr.nr. niveau.

Midttrafik oplever en øget interesse fra kommuner for at udvide samarbejdet. For nogle kommuner kan der også være en øget interesse i at udvide kendskabet til flexitur blandt egne borgere. Dette kan anvendes i en kombination med tilbud om mere fleksibel individuel transport dør-til-dør, samtidig med at der kan gennemføres besparelse på tyndt besatte busruter.

### **Opgaver der ikke bedst varetages i Midttrafik**

Der er kørselsopgaver, som ikke egner sig til, at det er Midttrafik som har opgaven med at koordinere drift. Det er opgaver hvor der er mange individuelle krav og mange og ofte forekommende ændringer. Et eksempel er kørsel med børn til Psykiatrisk Hospital Ris-skov, hvor der fx kan være behov for tæt dialog mellem familien, vognmand og institutionen. Midttrafiks burde alene have lavet udbuddet og dermed opnået en lavere pris for regionen.

Movia har gjort sig erfaringer med en model, hvor Movia udbyder kørsel med specialbørnehavebørn, børn i specialundervisning, voksne handicappede i dag- og aftentilbud m.v. Movia overlader planlægningen til vognmanden og kørslen koordineres ikke med øvrig kørsel. Midttrafik vil undersøge nærmere, om besparelsen på administration opvejes af øgede driftsudgifter pga. manglende koordinering. På baggrund af erfaringerne i Movia vil Midttrafik overveje at lade modellen indgå i Midttrafiks rådgivning.

### **Fremadrettet fokus**

Fremadrettet vil Midttrafik være opmærksom på:

- Fokus på rådgivning og udbud.
- Ikke at øge væsentligt på den primære drift og administrationen af denne.
- Vurdering af de enkelte opgavers størrelse og forventet provenu. Visse opgaver er "for små" og vil samlet set fortsat ligge bedst hos den enkelte kommune.
- Sikre ens rådgivning på et højt niveau.
- Sikre den rette betaling for opgaven.

Forudsætningen for, at Midttrafik kan løse opgaven for regionen eller kommunerne, er at en kommune eller regionen ønsker det, og at de giver Midttrafik en klar bestilling, samt at der sikres opbakning til ændring af løsningen af opgaven.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik drøfter nærmere initiativer på området i kommunaldirektørnetværket.
- at** Bestyrelsen drøfter strategien for området og Midttrafiks rolle.

### **Bilag**

- Oversigt over KAN-kørsel og andre kørselsordninger

1-20-2-07

## 6. Tegningsberettigede i Midttrafik

### Resumé

*Med henblik på præcisering af hvem der er tegningsberettigede i Midttrafik, har administrationen udarbejdet en ændring til kasse- og regnskabsregulativet.*

### Sagsfremstilling

Af Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativs afsnit 10 fremgår det, at større ændringer i dette skal forelægges Bestyrelsen til godkendelse.

- ./.
- Direktionen i Midttrafik har fra april 2012 ændret organiseringen i Midttrafik og reduceret et ledelseslag, så der ikke længer er områdeledere. Denne ændring medfører behov for en ændring i kasse- og regnskabsregulativet oversigt over tegningsberettigede i Midttrafik. Der vedlægges forslag til revideret bilag 7 i kasse- og regnskabsregulativet med oversigt over tegningsberettigede i Midttrafik.

Oversigten over tegningsberettigede er godkendt af Midttrafiks revision.

### Direktøren indstiller,

**at** Bestyrelsen godkender ændringen i bilag 7 i kasse- og regnskabsregulativet.

### Bilag

- forslag til revideret bilag 7 i kasse- og regnskabsregulativet med oversigt over tegningsberettigede i Midttrafik

1-00-1-12

## 7. Mødekalender 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik

### Resumé

*Der fremlægges forslag til mødekalender for møderne i 2013 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen har i 2012 en mødefrekvens med 11 planlagte møder, hvoraf 1 er blevet aflyst pga. for få emner. Der foreslås planlagt 10 møder i 2013. Det foreslås også, at mødedagen som udgangspunkt fortsat er fredag formiddag med mødestart kl. 9.00; på dage med møder i Repræsentantskabet, mødes Bestyrelsen kl. 9.00-10.00, og Repræsentantskabet mødes kl. 10.00-12.00 ligesom i 2012.

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.

Det foreslås samtidig, at Repræsentantskabet mødes to gange i 2013 ligesom i 2012:

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

Forslag til mødekalender 2013:

- Bestyrelsesmøde fredag 25. januar 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 1. marts 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 12. april 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 17. maj 2013, kl. 9.00.
- Repræsentantskabsmøde fredag 17. maj 2013, kl. 10.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 21. juni 2013, kl. 9.00
- Bestyrelsesmøde fredag 16. august 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 13. september 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 11. oktober 2013, kl. 9.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 15. november 2013, kl. 9.00.
- Repræsentantskabsmøde fredag 15. november 2013, kl. 10.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 13. december 2013, kl. 9.00.



---

Det bemærkes,

- at det sidste møde i 2012 er 7. december.
- at endelig godkendelse af budget 2014 kan ske på mødet 13. september 2013, inden den lovgivningsmæssige frist 15. september.
- at ovenstående forslag til mødekalender er koordineret med Dansk Energi, DANVA, RenoSam, HMN Naturgas 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 2013 end de foreslåede mødedatoer, ligesom KL's konference for tekniske forvaltninger også afholdes på andre tidspunkter end de foreslåede.

Bestyrelsen godkendte på sit møde 1. juni 2012 ovenstående mødekalender foreløbigt. Administrationen har i den mellemliggende periode ikke modtaget informationer, der giver anledning til at ændre forslaget til mødekalender, hvorfor mødekalenderen indstilles til endelig godkendelse.

### **Direktøren indstiller,**

**at** mødekalenderen for 2013 godkendes.

1-15-0-80-806-2-12

## 8. Orientering om imagefilm for at forbedre omdømmet

### Resumé

*Administrationen orienterer om, at Midttrafik i september 2012 lancerer en imagefilm, der skal medvirke til at forbedre omdømmet.*

### Sagsfremstilling

Et godt omdømme er en forudsætning for at kunne fastholde Midttrafiks eksisterende kunder, at tiltrække nye kunder og fortsat at kunne skaffe kvalificeret arbejdskraft i bus-selskaberne. Midttrafik har i de seneste par år iværksat en række initiativer, der skal forbedre omdømmet. Det er fx Fly High, der skal forbedre chaufførens kompetencer, så kunden får en god rejseoplevelse, og det er miljøkampagnen Verdensredder. Omdøm-memarkedsføringen intensiveres i de kommende år, hvor ressourcerne især lægges på to hjørnesteen: En ny imagefilm og mere uddannelse for chaufførerne i Fly High 2. Bestyrelsen orienteres på et senere bestyrelsesmøde om de øvrige initiativer, der iværksættes for at styrke omdømmet - herunder mere uddannelse for chauffører.

### Baggrund

Både Midttrafiks egne undersøgelser og undersøgelser fra andre trafikskaber viser, at der fortsat er en opgave med at forbedre den kollektive trafiks omdømme. Midttrafiks undersøgelse fra juli 2012, hvor der er gennemført interview med 760 repræsentativt valgte borgere inden for Midttrafiks område, viser at 25 % af de adspurgte mener, at bussen ikke har et godt omdømme, 35 % mener, at bussen ikke er et attraktivt transportmiddel, og 36 % mener, at chaufførjobbet ikke er attraktivt. Undersøgelsen viser, at det især er de unge, der er kritiske overfor den kollektive trafik, som de betragter som umoderne, kedelig og meget lidt attraktiv sammenlignet med andre transportformer. De unge er generelt kritiske, uanset hvor i regionen de bor/rejser.

I Midttrafiks borgerundersøgelse fra 2010 mente 20 % af de adspurgte borgere, at bus-sen har et dårligt eller meget dårligt omdømme, mens 36 % fandt, at omdømmet hver-ken var godt eller dårligt.

### Imagefilmen

I september lancerer Midttrafik den første af to imagefilm. Filmene skal medvirke til at gøre borgerne opmærksomme på bussens mange fordele, ændre den værdimæssige op-fattelse af bussen som transportmiddel og give chauffører noget at være stolte af, så de i højere grad bliver ambassadører for busserne.

Målgruppen for filmene er især de unge, hvor målet er at ændre deres opfattelse af bus-sen, så de i højere grad anbefaler andre at bruge denne rejsemulighed, og sekundært at give dem gode transportvaner, så de hænger ved, når de får andre muligheder.

Filmene vil, med brug af humor og midtjysk charme, byde på holdnings- og adfærdspå-virkende kommunikation, hvor der især fokuseres på bussens styrker og en total revitali-sering af den kollektive trafiks image.

Første film vises for borgerne i starten af september. Film nr. 2 er planlagt til næste år. Det totale budget for produktion af filmene er ca. 1,5 mio. kr., som tages fra Midttrafiks marketingbudget.

Effekten af filmene måles både som kendskabsgrad, og i hvor høj grad de medvirker til at forbedre omdømmet.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-216-13-10

## 9. Orientering om ny høringsmetode afprøvet i Holstebro

### Resumé

*I forbindelse med planlægningen af nyt bybussystem i Holstebro har Holstebro Kommune og Midttrafik gennemført en ny form for høring. Med direkte indbydelse til grundejer- og boligforeninger i Holstebro og afholdelse af møder med spillekort og spilleplader, har Midttrafik fået et godt grundlag for det videre arbejde med planlægning af bybusnettet. Metoden har vist sig at være effektiv og kan med fordel benyttes i forbindelse med andre afgrænsede høringer.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik gennemfører altid høringer før større køreplanændringer. Ofte gennemføres Midttrafiks høringer via internettet. Midttrafik har i Holstebro afprøvet en anden høringsform, hvor der er afholdt møder med workshops, hvor deltagerne har spillet spil. Alle grundejer- og boligforeninger i Holstebro har modtaget en direkte invitation.

Holstebro blev opdelt i 5 geografiske områder, og der blev afholdt et møde for hvert område, hvorved man kunne fokusere på ét område.

I grupper på 3 – 4 deltagere har deltagerne spillet et spil med spilleplader og spillekort gennem 8 runder.

Gennem spillene har Midttrafik fået gode informationer, områdevis, om:

- Hvilke destinationer deltagerne gerne vil besøge med bus.
- Kort, hvor beboerne ønsker bussen skal køre og ikke køre.
- Kort, hvor beboerne ønsker stoppesteder.
- Hvilke dage i ugen og hvornår de ønsker bussen skal køre.
- Overblik over ønsker om frekvens fordelt over dagen og dagtyper

Derudover har Midttrafik fået input om borgernes ønsker til, hvor bybusterminalen skal ligge og en del gode ideer til, hvorledes bybussen kan tiltrække flere kunder.

Efter de 5 møder er der afholdt lignende møde med Ældrerådet og i efteråret afholdes et lignende møde med elevråd fra uddannelsesinstitutionerne i Holstebro.

### Erfaringer

Antallet af deltagere har været mindre end forventet, gennemsnitsalderen har været høj og repræsentationen af børnefamilier har været meget lav.

I samarbejde med et konsulentfirma er der udarbejdet forslag til, dels hvorledes antallet af deltagere i kommende lignende høringer kan øges, og dels hvorledes der kan opnås et mere repræsentativt udsnit af borgerne.

---

På møderne har deltagerne haft en god og livlig diskussionslyst og bidraget godt til det videre arbejde.

Mødeformen, med grupper på 3 – 4 deltagere og spilleformen, har givet været medvirkende til de gode diskussioner og mange ideer. Spillepladen og spillekortene har været med til at inspirere og vejlede deltagerne til, hvad de stillede opgaver omhandler og kan indeholde. Anvendelse af spilleplader og kort er ny og kan med få tilrettelser med fordel anvendes i andre lignende afgrænsede høringer.

De 8 spillerunder har, med få justeringer undervejs, givet svar på de forhold, Midttrafik ønskede belyst i områderne. Med få justeringer kan Midttrafik fremover benytte sig af metoden, for at få belyst de vigtigste holdninger/ønsker til kollektiv trafik indenfor afgrænsede områder.

Resultaterne fra møderne giver sammen med passagertællinger, statistik fra Transportvaneundersøgelsen, øvrige fakta om Holstebro og den kollektive trafik i området, et godt grundlag for udarbejdelse af et nyt bybussystem.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-31-75-3-09

## 10. Orientering om dom i sag anlagt af Nobina Danmark A/S mod Midttrafik

### Resumé

*Retten i Aarhus afsagde 4. juli 2012 dom i en sag, som busselskabet Nobina havde anlagt mod Midttrafik. Midttrafik blev frifundet. Samtidig blev Nobina dømt til at betale 350.000 kr. i sagsomkostninger til Midttrafik.*

*Sagen drejede sig om, hvorvidt Nobina kunne gøre et erstatningsansvar gældende mod Midttrafik i anledning af, at Midttrafik havde udleveret nogle fejlbehæftede oplysninger til Nobina. Det skete i forbindelse med, at Nobina i juni 2009 overtog nogle kørselskontrakter, som to busselskaber i den konkurstruede Iversen-koncern havde med Midttrafik. Nobina havde forlangt en erstatning på 8.282.861 kr. med tillæg af procesrente på 4.460.207 kr.*

### Sagsfremstilling

To busselskaber i Iversen-koncernen, Nørre Nebel-Tarm-Skjern Busser ApS og Ribe Rutebiler A/S, udførte indtil juni 2009 kørsel for Midttrafik. I alt omfattede kontrakterne kørsel med 19 kontraktbusser. Disse kontrakter var efter busselskabernes oplysninger overskudsgivende. Derimod var nogle kontrakter, som Iversen-koncernen havde indgået med Sydtrafik, så underskudsgivende, at Iversen-koncernen måtte forventes at gå konkurs, hvilket også skete.

Iversen-koncernen fremsatte i foråret 2009 ønske om at få kontrakterne med Midttrafik overdraget til et andet busselskab. Formålet var at begrænse det forventede tab ved en konkurs.

På møder om godkendelse af en overdragelse af kontrakterne til Nobina, som Iversen-koncernen selv havde kontaktet, udleverede Midttrafik nogle oplysninger om kontrakterne til Nobina. Det udleverede oversigtsmateriale var egentlig ikke udarbejdet til brug for Nobina, men som grundlag for at indgå midlertidige kontrakter, indtil Midttrafik kunne gennemføre et udbud, såfremt kontrakterne ikke blev overdraget til Nobina eller til et andet busselskab. Materialet var især udarbejdet for at give en oversigt over afregningen efter kontrakterne. Det indeholdt dog også nogle vognløbslister, som desværre var behæftet med fejl i kilometerangivelserne.

Midttrafik gik ud fra, at Nobina fik de nødvendige kilometertal fra Iversen-selskaberne, som var bekendt med de faktiske afstande på ruterne. Midttrafik forventede ikke, at Nobina ville bruge oversigtsmaterialets åbenbart forkerte kilometerangivelser, som var uden betydning for afregningen, og som skyldtes edb-tekniske forhold.

Nobina overtog kontrakterne i juni 2009 på uændrede vilkår. Først i foråret 2010 gjorde Nobina opmærksom på, at busselskabet havde undervurderet antallet af kørte kilometer

i kontrakterne. Efter det oplyste havde Nobina baseret deres kalkulationer på de vognløbslister, som Midttrafik havde udleveret.

26. maj 2011 anlagde Nobina sag mod Midttrafik med krav om erstatning. Kravet var opgjort med udgangspunkt i, at busselskabet havde regnet med et antal kilometer på ca. det halve af det faktiske antal.

Retten har i dommen blandt andet lagt vægt på, at Nobina har bevisbyrden for, at Midttrafiks oversigtsmateriale, herunder vognløbslister med fejl i kilometerangivelserne, har været anvendt af Nobina som grundlag for deres beregninger af økonomien i at overtage kontrakterne fra Iversen-selskaberne. Retten er kommet frem til, at Nobina på ingen måde har løftet denne bevisbyrde. Tværtimod fremgår det klart af dommens præmisser, at Retten har lagt til grund, at Nobinas beregninger er foretaget på baggrund af oplysninger, som Nobina forinden havde modtaget fra Iversen-selskaberne, hvilket hele tiden har været Midttrafiks påstand.

Midttrafik har efter dommen ikke handlet ansvarspådragende, hvorfor den af Midttrafik nedlagte frifindelsespåstand er taget til efterretning.

Holst Advokater har ført sagen for Midttrafik. Advokaterne mener, at det ud fra dommen kan konkluderes, at Retten deler den opfattelse, at Nobinas påstand om, at det skulle være de af Midttrafik udleverede oplysninger, der har dannet grundlag for Nobinas beregninger, er udtryk for efterrationalisering, og at dette kombineret med Nobinas manglende vilje til at oplyse sagen har haft indflydelse på, at Nobina er blevet dømt til at betale 350.000 kr. i sagsomkostninger til Midttrafik.

Nobina har ved ankefristens udløb ikke anket dommen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-4-1-08

## 11. Orientering om justering af betaling for administrationsudgifter vedr. flexkørsel

### Resumé

*Administrationen orienterer om, at omfanget af KAN-kørsel i Midttrafiks flexkørsel er vokset de seneste år. Der er derfor behov for at justere bestillerens betaling for administrationsudgifter, der knytter sig til den kørsel, som kommunerne og regionen har bedt Midttrafik løse ud over det, trafikselskaberne skal løse ifølge loven (KAN-kørsel).*

### Sagsfremstilling

Administrationsudgifterne til den variable kørsel i Midttrafiks regi (Flextrafik) omfatter dels administrationsudgifter til handicapkørsel (kommunal handicapkørsel som Midttrafik via lovgivningen er forpligtet til at udføre) og dels administrationsudgifter til KAN-kørsel, som omfatter forskellig kommunal kørsel og patienttransport for regionen, som Midttrafik kan udføre i konkurrence med andre aktører på markedet.

De samlede budgetterede udgifter til administration af flexkørsel beløber sig i 2012 til 24,2 mio. kr. fordelt med 14,1 mio. kr. til administration af handicapkørslen og 10,1 mio. kr. til administration af KAN-kørslen.

Der har gennem de seneste år været en kraftig udvikling i antallet af KAN-kørsler. Fra at være en marginal aktivitet i Midttrafiks flexkørsel i forhold til handicapkørslen er omfanget nu knap 8 gange så stort som selve handicapkørslen målt i omsætning. Driftsudgifterne til handicapkørslen er i 2012 budgetteret til 48,7 mio. kr. mens driftsudgifterne til KAN-kørsel i 2012 er budgetteret til 365,4 mio. kr. inkl. kørsel for Sydtrafik og Fynbus.

Betalingen af de administrative udgifter til KAN-kørslen er oprindeligt fastlagt ud fra en marginalbetragtning. Udgangspunktet har således været, at Midttrafiks ressourceforbrug på området kun ville være lille i forhold til ressourceforbruget ved handicapkørslen, og at man ved mindre udvidelser i administrationen ville kunne varetage opgaverne i forbindelse med KAN-kørslen.

Omfanget af KAN-kørslen er dog vokset fra en bruttoudgift på ca. 101,9 mio. kr. i 2009 til nu at blive på ca. 365,4 mio. kr. i 2012. Der er således ikke tale om en marginal tilvækst i ressourceforbruget, men en kraftig udvidelse heraf. Dette er der ikke i fornødent omfang taget højde for i de gældende aftaler. Det betyder, at den aftalte betaling for administrationsudgifterne i stigende omfang udhuler budgettet for Flextrafik.

I forbindelse med udarbejdelsen af budgettet for 2013 og budgetopfølgningen for 2012, er der derfor foretaget en efterkalkulation for udgifterne til administration i Flextrafik. Hovedkonklusionen er, at administrationsudgifterne til handicapkørsel svarer nogenlunde til de faktiske udgifter på området, mens der er et (stigende) problem på KAN-kørslen. Der er tale om, at den hidtil gældende betaling for KAN-kørslen ligger et stykke under



---

det niveau, der ville sikre, at der er balance mellem bestillernes betaling og Midttrafiks reelle udgifter på området.

For at undgå udhulingen af Midttrafiks budgetter på området vil det derfor være nødvendigt at foretage en justering af betalingen for KAN-kørslen. Det vil også være nødvendigt at foretage justeringer i samarbejdsaftalerne med bestillerne bl.a. vedrørende reguleringsmekanisme og opsigelsesfrister.

Der tages i den forbindelse udgangspunkt i erfaringerne fra andre trafikskaber, herunder også modeller for regulering af betalinger i opad- og nedadgående retning, afhængigt af den faktiske aktivitet og omkostning.

Administrationen i Midttrafik igangsætter nu en forhandlingsrunde med samtlige bestillere indenfor området med henblik på dels at få fastlagt realistiske betalinger, dels at få udarbejdet mere hensigtsmæssige samarbejdsaftaler.

Det forventes at dette arbejde vil kunne afsluttes i løbet af 2012.

På baggrund af et estimat over det forventede regnskab på området, må der i 2012 forventes et merforbrug på omkring 700.000 kr. i administrationsudgifterne til Flextrafik. Af tidsmæssige årsager må det forventes, at mankoen i 2012 ikke realistisk vil kunne finansieres via de igangsatte initiativer. Administrationen vil derfor fremlægge et forslag til finansiering i 2012 i forbindelse med udarbejdelse af det forventede regnskab for 2012, som forelægges Bestyrelsen på mødet 14. september 2012. Finansieringsforslaget vil bero på et samlet estimat over bestillernes udgifter til Flextrafik, således at eventuelle mindreforbrug på selve kørslen eventuelt vil kunne dække den budgetmæssige manko på udgifterne til bestillingsmodtagelse og trafikstyring.

Behovet for en optimering af kontraktgrundlaget skal også ses i sammenhæng med, at der i aftalen om kommunernes økonomi for 2013 er lagt op til, at trafikskaberne fremover i højere grad må forventes at kunne varetage kørsel, som nu foretages i kommunernes eget regi. Dette nødvendiggør i sig selv en revurdering af de eksisterende samarbejdsaftalers forudsætninger og betaling til Midttrafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-47-1-10

## 12. Orientering om politianmeldelse af Midttrafik for racisme

### Resumé

*Administrationen orienterer om, at Midttrafik er blevet meldt til politiet for overtrædelse af racismeparagraffen pga. taksterne for kundernes brug af handicapkørsel.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik er blevet meldt til politiet for overtrædelse af straffelovens § 266b (racismeparagraffen) af en kunde i handicapkørsel, Ole Gregers Andreassen. Midttrafik er orienteret om sagen via mediernes omtale og en mail fra kunden. Midttrafik er ikke blevet kontak- tet af politiet på nuværende tidspunkt. Måtte det ske, inddrager Midttrafik sin advokat.

Kunden har ad flere omgange siden årsskiftet klaget over taksterne for handicapkørsel direkte til Midttrafik samt til flere regionsrådspolitikere. Midttrafik har besvaret disse henvendelser. Klagerne drejer sig om, at brugernes egenbetaling i handicapkørsel på visse strækninger er dyrere set i forhold til befordring med kollektiv buskørsel.

Midttrafik har 23. april 2012 holdt møde med kunden for at gennemgå forhold omkring handicapkørsel herunder den gældende lovgivning og priser for handicapkørsel.

Kunden har bl.a. angivet et eksempel med, at det er dobbelt så dyrt for ham at komme fra Randers til Aalborg med handicapkørsel som en busbillet.

Det er korrekt at prisen på en handicapkørsel er dyrere end en rejse på samme stræk- ning eksempelvis med tog eller bus. De to måder at rejse på, kan ikke umiddelbart sammenlignes. Handicapkørslen er en individuel rejse fra dør-til-dør, hvorimod rejsen med tog eller bus kræver transport til og fra stationen/busstoppestedet både før og efter rejsen. Derudover kan handicapkørsel bruges både i byer og på landet kl. 6.00-24.00 al- le ugens dage med afgang på stort set på det tidspunkt, kunden ønsker – denne service kan ikke tilbydes ret mange steder med kollektiv trafik.

Kunden har i forbindelse med sin politianmeldelse også kontaktet pressen, der har om- talt sagen og bl.a. fået en udtalelse fra Midttrafiks næstformand Mads Nikolajsen.

Administrationen kan konstatere, at folketingsmedlemmer har stillet flere spørgsmål til Socialministeren og Transportministeren om emnet med henvisning til denne presseom- tale. Transportministeren har 8. august 2012 svaret på spørgsmål nr. 917 om, hvad mi- nisteren vil gøre for at sikre mennesker med handicap samme prisniveau ved offentlig transport som andre danskere - svaret lyder: *"Af § 11 i lov om trafikskaber fremgår, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentlig højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikskabet. Transportministeriet er tidligere blevet gjort opmærksom på, at prisen for individuel handicapkørsel har været højere end for almin- delig rutekørsel. Transportministeriet har således i 2010 henstillet til trafikskaberne, at de skal være opmærksom på bestemmelsen om takstniveauet for individuel handicap- kørsel. Endvidere følger ministeriet løbende udviklingen i trafikskaberne takstniveau.*

---

*Hvis det viser sig, at lovens bestemmelse om takstniveauet ikke efterleves af trafiksskaberne, vil jeg overveje yderligere tiltag."*

Bestyrelsen har i 2011 behandlet taksterne for handicapkørsel i forbindelse med harmonisering af regler og takster for handicapkørsel. Inden behandlingen var spørgsmålet om takster og rejseregler til høring ved kommunerne, Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen. Både Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen bemærkede, at de ønskede priserne for handicapkørsel fastlagt lavere end det foreslåede og dermed nærmere kollektiv bustrafik. På baggrund af disse bemærkninger, besluttede Bestyrelsen 8. april 2011 en fornyet høring blandt kommunerne, hvor Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationers bemærkninger indgik. Kommunerne tilkendegav også i anden høringsrunde, at de ønskede, at taksterne for handicapkørsel for alle kommuner i Midttrafiks område skulle harmoniseres pr. 1. marts 2012, således at prisen er 30 kr. for de første 10 km, herefter en takst på 3 kr. pr. km. Bestyrelsen traf derfor beslutning 17. juni 2011 om, at taksterne blev harmoniseret på dette niveau fra 2012.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

---

1-00-1-12

## 13. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 22. juni 2012.*

### Sagsfremstilling

#### Drift og aktiviteter

##### *Højsæson for arrangementskørsel*

Som tidligere år er der over sommeren afviklet en lang række større arrangementer i Midttrafiks område, hvor Midttrafik har planlagt særlig buskørsel. Det drejer sig om Skanderborg Festival, Bork Havn Musikfestival, Grøn koncert Randers og Aarhus samt Spejdernes Lejr i Holstebro.

21. juli 2012 blev Grøn Koncert i Aarhus afholdt. Koncerten havde 30 års jubilæum og ny rekord med over 32.000 gæster. Det hidtil største antal koncertgæster blev kørt med Midttrafiks busser. Et stort antal koncertgæster benyttede de ordinære busruter til og fra koncerten. Derudover var der indsat 10 specielle koncert-ledbusser, som i løbet af dagen transporterede ca. 10.000 gæster enten til eller fra koncertpladsen og ca. 3.800 passagerer indløste en speciel arrangementsbillet. Vurderingen fra chauffører m.fl. er, at der i år samlet set var rekordmange, der benyttede sig af busserne til koncerten.

Under Spejdernes Lejr 2012 i Holstebro var der under hele lejren etableret et antal sær-ruter i samarbejde med Holstebro Kommune. Under lejren var kapaciteten øget med 75-80 ekstra busser i perioderne med højst belastning. Samlet set blev ca. 155.000 spejdere og besøgende kørt med de normale busser og særbusserne, mens lejren varede.

Generelt har ekstrakørslen i forbindelse med sommerens arrangementer været en succes, hvor kunder udtrykker stor tilfredshed med hurtige og direkte busforbindelser til arrangementerne til en fornuftig pris, og samarbejdsparterne har været tilfredse. De involverede busselskaber og –chauffører har involveret sig i disse specielle opgaver med en særdeles positiv indstilling. Arrangementskørsel giver den kollektive trafik et godt omdømme.

##### *Nyt bybusnet i Viborg*

Viborg fik nyt bybusnet 6. august 2012, som gør det enklere og hurtigere at tage bybus-sen. De fire nye bybuslinjer og to servicelinjer har ensartede afgangstider og driftsperio-der - og linjerne kører i store træk samme vej frem og tilbage. Nogle ruter rettes ud og kører for det meste på de større veje. Det giver lidt færre stop og hurtigere gennemkør-sel. Derfor får nogle kunder længere til det nærmeste bybusstoppested. Kunden kan rej-se på tværs af Viborg uden at skulle skifte bus. Det giver kortere rejsetid og gør det me-re overskueligt at tage bussen.

Det nye busnet har to knudepunkter, hvortil alle bybuslinjer kører, og hvor der er gode muligheder for at skifte mellem busserne:

1. Trappetorvet med den ombyggede bybusterminal. Herfra er der meget kort afstand til gågaden og midtbyen. Samtidig er der kun ca. 500 m til rutebilstationen og banegården.
2. Rutebilstationen. Der er god forbindelse og omstigning til lokale og regionale busser samt tog.

Det nye bybusnet blev officielt indviet på Trappetorvet 6. august kl. 12.00, hvor udvalgsformand og repræsentantskabsmedlem Johannes Vesterby holdt en tale for de fremmødte, heriblandt TV2 Midt-Vest og Viborg Folkeblad. Herefter klippede han snoren sammen med Midttrafiks direktør. Kort forinden blev alle bybusser pyntet op med hundredvis af balloner, og de kunder, der var så heldige at finde en rød ballon, kunne gå op til chaufføren og bytte den ud med en præmie.

Der var god pressedækning i forbindelse med indvielsen af det nye bybusnet. Radio Viborg, P4 og Viborg Folkeblad lavede god omtale i dagene op til. TV Midt-Vest og Viborg Folkeblad lavede reportager fra indvielsen.

#### *Forsøg med lavgulvs minibus på servicelinjerne i Viborg*

Midttrafik og Viborg Kommune afprøver, om kørslen på de nye servicelinjer S1 og S2 i Viborg bybussystem kan udføres med en mindre bus. Derfor har Midttrafik og bybusselskabet Arriva lejet en mini-bybus, som skal køre i ca. 3 måneder og skal bidrage med erfaringer med bustypen i bybussystemet. Bussen bliver indsat i kørsel 13. august 2012.

Det er tale om en lavgulvs minibus på ca. 8 m, hvor der er 12 siddepladser samt 5 klapsæder på de to perronarealer og op til 30 ståpladser. Minibussen er udstyret som en rigtig bybus, da den bl.a. har elektroniske skilte, er malet gul og kan medtage op til to kørestole eller fire barnevogne. Bussen er dermed tilgængelig for både kørestolsbrugere og bevægelseshæmmede.

Minibussen udleder 40 % CO<sub>2</sub> i forhold til traditionelle bybusser samt færre partikler. Minibussen vil dermed bidrage til et mere miljøvenligt transportsystem i Viborg i forsøgsperioden. Desuden er der mindre støj og vejslid i forhold til en almindelig bus. I løbet af forsøgsperioden vil bussens brændstofforbrug og kørsel registreres. Derudover vil Midttrafik høre kunderne om deres oplevelse med bussen.

Hvis det i løbet af forsøgsperioden viser sig, at bussen alligevel ikke er stor nok, vil en almindelige kontraktbus blive indsat i stedet. Hvis det i stedet viser sig, at bussen har tilstrækkelige kapacitet til kørslen, vil Viborg Kommune overveje at indsætte en tilsvarende bus permanent på de pågældende linjer.

#### **Økonomi og rammer**

##### *Letbanen har indledt prækvalifikation*

Letbanesamarbejdet i Østjylland har 12. juli 2012 inviteret potentielle leverandører til at ansøge om prækvalifikation i forbindelse med udbuddet af infrastruktur og rullende materiel i forbindelse med etape 1 af letbanen. Udbuddet gennemføres som en samlet udbudsproces, der har to optioner. Udbuddet er tilrettelagt med henblik på at kunne elek-

trificere hele strækningen, hvis det er inden for den økonomiske ramme. Interesserede leverandører skal tilkendegive deres interesse senest 24. september 2012.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-12

## 14. Eventuelt