



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
12. april 2013 kl. 09.00  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Finansiell politik	1
2	Optagelse af lån til finansiering af rejsekortet	3
3	Driftsregnskab 2012	4
4	Forberedelse af drift af letbanen	6
5	Evaluering af forsøget med mobilbilletter i Randers	8
6	Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 17. maj 2013	11
7	Orientering om evaluering af lov om trafikkselskaber	13
8	Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2012	17
9	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	19
10	Eventuelt	24

1-20-1-13

## 1. Finansiell politik

### Resumé

*Administrationen fremlægger et forslag til en finansiell politik for Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Formålet med Midttrafiks finansielle politik er at fastlægge rammerne for aktiv styring af Midttrafiks finansielle portefølje i form af på den ene side de likvide midler (aktiv pleje) og på den anden side den korte og langfristede gæld (passiv pleje).

Det overordnede mål med den finansielle politik er, indenfor rammerne af de besluttede retningslinjer, at optimere afkast/risiko-forholdet på likviditetsplaceringen og minimere Midttrafiks finansieringsomkostninger.

I henhold til Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ gælder der i dag følgende retningslinjer:

- Likvide beholdninger, der ikke skal anvendes i den daglige drift, skal anbringes til bedst muligt forrentning i form af aftaleindskud, værdipapirer o.l. inden for de i lovgivningen fastsatte rammer.
- Det påhviler direktøren at sikre, at låneomlægning og låneoptagelse til enhver tid følger de regler, som er fastsat ved lov eller af Økonomi- og Indenrigsministeriet, og at de er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger herom.

Praksis omkring Midttrafiks likvide midler er i dag, at overskudslikviditeten placeres som almindelig bankindestående til en relativ lav rente (pt. 0 %).

#### Aktiv pleje

I lyset af den finansielle ustabilitet i Europa og i Danmark i form af banklukninger og bankpakker er der grund til at revurdere den gældende praksis. Midttrafik har i flere år brugt Jyske bank som bankforbindelse. Vurderingen er, at sandsynligheden for, at Midttrafik mister sin bankindestående ved et krak, er lav – den såkaldte modpartsrisiko.

Med den finansielle politik lægger administrationen op til at få reduceret Midttrafiks modpartsrisiko gennem en anderledes placering af overskudslikviditet samt i samme forbindelse at opnå en bedre forrentning af likviditeten.

./. Forslag til finansiell politik er vedlagt som bilag.

Den finansielle politik beskriver de retningslinjer, som Bestyrelsen ønsker, at aktivplejen skal følge, herunder hvilke rammer Midttrafiks og Midttrafiks rådgivere skal evaluere investeringsmulighederne efter, samt hvilken risiko der må være i investeringerne. Aktivplejen skal også ses i sammenhæng med de rammer for kreditmuligheder, som Midttrafik skal have for at sikre likviditet til driften.

### **Passiv pleje**

Midttrafik har i dag ikke nogen langfristet gæld, men jævnfør tillægsgagsordenen om rejsekortet skal Midttrafik inden for kort tid optage et langfristet lån til finansiering af Rejsekortet. Den finansielle politik beskriver de retningslinjer for lånoptagelse og -omlægning, som Bestyrelsen ønsker, at Midttrafiks administration skal følge. Den kortfristede gæld og kreditmuligheder skal ses i sammenhæng med aktivplejen, jf. ovenstående.

### **Forslag til Finansiell politik**

De væsentlige hovedtræk i forslaget til den finansielle politik er følgende:

- Kompetencen til at træffe beslutninger omkring aktiv- og passivplejen (jvf. kasse- og regnskabsregulativet) ligger fortsat hos direktøren, men udøves indenfor rammerne af den finansielle politik.
- Optagelse af langvarige lån forelægges Bestyrelsen for Midttrafik til godkendelse.
- Der anlægges en forsigtig strategi for placering af likvide midler på indlånskonti og placering i fx obligationer med en varighed på max. 2 år samt et krav om, at obligationer skal have en lav risikoprofil.
- Porteføljen skal vurderes med 1 års sigte.
- Midttrafik skal følge den lovgivning, der er gældende for kommuner samt anden bekendtgørelse om placering af midler.
- Driftskreditter skal jævnligt markedsprøves/markedsafsøges.
- Bestyrelsen forelægges halvårligt en rapportering om omlægninger gennemført i henhold til den finansielle politik samt en uddybende rapport i forbindelse med årsrapporten..

Såvel Midttrafiks revision, KPMG, som Midttrafiks bankforbindelse, Jyske Bank, har vurderet forslaget til finansiell politik som værende hensigtsmæssig.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Bestyrelsen godkender den finansielle politik for Midttrafik.

### **Bilag**

- Forslag til finansiell politik

---

1-20-1-13

## 2. Optagelse af lån til finansiering af rejsekortet

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag om at optage et langfristet lån til finansiering af Rejsekortet i perioden 2013-2028.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik vil i henhold til den vedtagne finansielle politik optage et lån på mellem 160-175 mio. kr. med en løbetid på 15 år, hvis Bestyrelsen beslutter sig for tilslutning til rejsekortet jf. tillægsgagsordenen til bestyrelsesmødet 12. april 2013.

Midttrafiks finansieringsplan for rejsekortet indebærer, at alle kapitalindskud og anlægsinvesteringer lånefinansieres. Behovet for lånoptagelse kan variere i forhold til den vedtagne Businesscase for Rejsekortet i Midttrafik, hvis der efterfølgende bliver ændret på bestillingerne af udstyr fra de enkelte kommuner.

Administrationen forslår derfor at Bestyrelsen vedtager en låneramme på ovenstående beløb.

### Direktøren indstiller,

**at** Midttrafik hjemtager lån til finansiering og egne investeringer i Rejsekort A/S.

---

1-22-1-12

### 3. Driftsregnskab 2012

#### Resumé

*På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter er der udarbejdet et driftsregnskab for 2012. På alle væsentlige forretningsområder er der tale om mindreforbrug i forhold til budgettet.*

#### Sagsfremstilling

./ I det følgende sammenlignes de væsentligste områder i driftsregnskabet for Midttrafik med det af Bestyrelsen vedtagne budget for 2012. Der vedlægges notat om driftsregnskabet for 2012.

Driftsregnskabet har ikke været forelagt revisionen. Med Bestyrelsens godkendelse af driftsregnskabet, overgives det til revisionen. Det forventes, at Bestyrelsen kan få et revisionspåtegnet regnskab til mødet 17. maj 2013.

#### Busdrift

På busdriften udviser regnskabsresultatet en netto mindreudgift på i alt 15,9 mio. kr.

De samlede udgifter udgør 1.411,6 mio. kr., hvilket er 4,2 mio. kr. mere end budgetteret. Merforbruget dækker over forskelle mellem de enkelte bestillere, der er således 12 bestillere, der har et mindreforbrug og 8 bestillere med et merforbrug. Det største merforbrug vedrører Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Merudgiften i Aarhus Kommune er bl.a. affødt af, at betaling af omstillingsomkostninger i forbindelse med den nye trafikplan ikke var budgetlagt samt merudgifter til billetautomater. Hovedparten af merforbruget i Region Midtjylland skyldes effekten af 29. udbud med højere priser.

De samlede indtægter udgør 694,9 mio. kr., hvilket giver merindtægter på 20,1 mio. kr. i forhold til budgettet. Hovedårsagen er flere indtægter end budgetteret fra HyperCard og fra kompensation for fritidsrejser på HyperCard.

#### Handicapkørsel og KAN-kørsel

På handicapområdet udgør nettoudgifterne 35,4 mio. kr. i 2012.

Samlet set er der en besparelse på 4,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2012. Besparelsen fordeler sig med 3,0 mio. kr. til Aarhus Kommune og 1,2 mio. kr. til de øvrige kommuner i Midttrafik.

"Kan-kørsel" udviser samlede kørselsudgifter på 302,6 mio. kr. I forhold til de budgetterede udgifter er der tale om et mindreforbrug på 62,8 mio. kr. Mindreforbruget vedrører kørsel for Fynbus, og Sydtrafik.

#### Togdrift

På togdriften er der mindreudgifter på 11,4 mio. kr. til drift, da samdriften mellem Grenaa-banen og Odderbanen først blev etableret 9. december 2012. I budgettet var det forudsat, at samdriften startede 1. december 2011, og der var derfor afsat midler til samdriften samt den forventede udvidelse af kørslen, som samdriften ville medføre i

budgettet. Udgifterne til anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner aftales løbende med Region Midtjylland. I 2012 er der udbetalt 21,0 mio. kr., hvilket er ca. 4,4 mio. kr. mere end forudsat i budgettet.

### **Trafikselskabets budget**

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – udviser et mindreforbrug i 2012 på 7,0, mio. kr. Fra tidligere år er der overført 5,2 mio. kr., hvorefter det samlede mindreforbrug ultimo 2012 udgør 12,2 mio. kr. Mindreforbruget er forårsaget af, at flere forskellige aktiviteter er blevet udskudt.

Mindreforbruget foreslås overført til 2013, hvor det planlægges anvendt til bl.a. chaufføruddannelse, initiativer der kan forbedre kundetilfredsheden og rejsekortprojektet, der som bekendt udløser krav om markante besparelser i Midttrafik.

### **Billetkontrollen**

I Billetkontrollen, der udelukkende vedrører Aarhus Kommune er der nettoindtægter fra kontrolafgifter på 5,6 mio. kr., hvilket er 0,4 mio. kr. mere end budgetteret.

### **Letbanesekretariatet**

Udgifter til Letbanesekretariat balancerer i 2012. Etablering af Etape 1 er taget ud af Midttrafiks regnskab og overført til anlægsselskabet Aarhus Letbane A/S. Der var ikke budgetteret med udgifter til operatørudbud i 2012, men der er afholdt udgifter på 0,6 mio. kr. som finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

### **Rejsekort**

Udgifterne til Rejsekort er 6,1 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes udskydelse af indkøb af udstyr. Mindreforbruget overføres til 2013.

### **Puljerne**

Midttrafik har i 2011 modtaget tilsagn om støtte fra Trafikstyrelsen til fire store udviklingsprojekter. Midttrafik har i regnskabsåret afholdt netto haft udgifter på 0,6 mio. kr.

### **Øvrige**

Midttrafik har i 2012 haft renteindtægter på 0,4 mio. kr. Renteindtægterne foreslås overført til rejsekortprojektet.

I 2010 modtog Midttrafik 2,5 mio. kr. i acantobetaling vedr. moms på rutebilsstationerne. Efter afregning med bestillerne, henstår nu 0,7 mio. kr., som foreslås overført til rejsekortprojektet.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.
- at** Bestyrelsen godkender overførsel af mindreforbrug i Trafikselskabet til 2013.
- at** Bestyrelsen godkender overførsel af renteindtægter samt hensatte momsmidler fra 2010 til rejsekortprojektet.

### **Bilag**

- notat om driftsregnskabet for 2012

1-7-3-12

## 4. Forberedelse af drift af letbanen

### Resumé

*Administrationen orienterer om status for forberedelse af drift af letbanen.*

### Sagsfremstilling

Aarhus Letbane I/S har nu iværksat udbud og indkøb af infrastruktur og letbanetog, herunder vedligehold af tog. Ifølge tidsplanen forventes passagermæssig drift påbegyndt i slutningen af 2016.

Ansvaret for driften af Aarhus Letbane er i henhold til § 14 stk. 2 i lov om Aarhus Letbane henlagt til et Drifts- og Infrastrukturselskab (DIS) oprettet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Der er etableret en styregruppe med henblik på forberedelse af dannelsen af drifts- og infrastrukturselskabet og driften af Aarhus Letbane. Styregruppen er etableret med deltagelse af Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik.

En enig styregruppe anbefaler, at det overordnede princip for organiseringen af driften af letbanen tager udgangspunkt i den eksisterende organisering af udbuddet af kollektiv trafik i Region Midtjylland. Det vil sige, at det er Midttrafik, der løser trafikalskabsopgaverne.

Det forudsættes, at Midttrafik varetager trafikalskabsopgaverne i forbindelse med Letbanens drift. Det betyder at DIS i princippet bliver leverandør af letbanetrafik til Midttrafik svarende til øvrige operatører, og at denne trafik indgår i Midttrafiks samlede koordinerede trafikudbud.

Stabil drift af letbanen vil afhænge af et godt samarbejde mellem operatør, infrastrukturforvalter og leverandøren af letbanetog, idet sidstnævnte skal vedligeholde tog i første operatørperiode.

Det er derfor vigtigt, at ansvar for løsning af eventuelle konflikter, der kan opstå i snitfladerne mellem de parter, der er ansvarlige for at levere stabil letbanedrift, er entydigt placeret. Det vil sige, at det er en og samme ledelse, der er ansvarlig for kontraktadministrationen i forhold til disse parter.

Det anbefales således, at det endelige ansvar for kontraktadministrationen i forhold til operatøren placeres entydigt hos DIS.

Da letbanetrafikken er en integreret del af Midttrafiks trafiktilbud, og da Midttrafik løser de trafikalskabsopgaver, der er knyttet til driften må Midttrafik være medbestemmende på vilkårene i operatørkontrakten.

Modellen svarer til den, der blev anvendt i forbindelse med samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen, hvor Midtjyske Jernbaner og Midttrafik i fælleskab har udformet operatørkontrakten med DSB.



### **Opgaver for Midttrafik i forbindelse med forberedelse af drift af letbanen**

Under forudsætning af ovenstående overordnede organisering af letbanens drift, vil Midttrafik i varierende omfang blive inddraget i følgende hovedopgaver i forbindelse med forberedelse af driften:

1. Etablering af DIS som et I/S herunder organisering og interessentskabsaftale
2. Model for bestillernes finansiering af drift
3. Finansiering udgiften til indkøb af letbanetog, værksted og depot
4. Finansiering af yderligere elektrificering
5. Dialog med Aarhus Letbane I/S vedr. indkøb af transportsystemet
6. Gennemførelse af operatørudbud
7. Organisering af vedligehold og infrastrukturforvaltning af Aarhus Letbane
8. Evt. overførsel af Odderbanens infrastruktur til DIS
9. Aftale med Banedanmark om infrastrukturforvaltning og vedligehold af Grenaa-banen
10. Aftaler vedr. perronudstyr m.v. på letbanen
11. Plan for busomlægning i forbindelse med indfasning af letbanen
12. Kommunikation og markedsføring ved idriftsættelse af letbanen

./. Baggrunden for anbefalingerne og en nærmere gennemgang af de 12 opgaver findes i vedlagte status for forberedelse af drift af letbanen.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik løser alle trafikelskabsopgaverne.
- at** styregruppens anbefaling af, at det endelige ansvar for kontraktadministrationen i forhold til operatøren placeres entydigt hos Drifts- og Infrastrukturselskabet, godkendes under forudsætning af Aarhus Kommunes og Region Midtjyllands godkendelse.

### **Bilag**

- status for forberedelse af drift af letbanen

1-25-02-806-1-12

## 5. Evaluering af forsøget med mobilbilletter i Randers

### Resumé

Midttrafik startede 1. juni 2012 en 1-årig forsøgsordning med mobilbilletter i bybusserne i Randers. Via en app på deres smartphone kan kunderne købe kontantbilletter til de 2 bybuszoner 80+81. Forsøgsordningen blev sat i gang for at undersøge kundernes interesse for mobilbilletter, og for at Midttrafik får den nødvendige viden og erfaring, hvis bestillerne måtte ønske brug af mobilbilletter i andre bybusbyer.

### Sagsfremstilling

#### Salg

Siden forsøget startede for 10 måneder siden, er der solgt 7.009 mobilbilletter i Randers. Salget er stigende fra måned til måned, og salget har siden januar ligget omkring 900 billetter om måneden.

På årsbasis bliver der solgt ca. 300.000 kontantbilletter i Randers, og salget af mobilbilletter tegner sig for knap 3 % af det samlede salg af kontantbilletter. Det er langt mindre end forventet. Målet var 20 %.

Udgifterne til app'en svarer til det forventede, og beløber sig til:

Udvikling og markedsføring	377.563 kr.
Drifts- og transaktionsomkostninger, 10 mdr.	59.635 kr.
Indtægterne udgør	140.500 kr.

Midttrafik har i forsøgsperioden haft app'ens backendsystem og support gratis til rådighed.

Midttrafik har betalt udviklingsudgifterne til forsøget, da erfaringerne kan bruges i andre kommuner. Randers Kommune har betalt markedsføringsomkostningerne.

#### Kundeundersøgelse

I januar 2013 iværksatte Midttrafik en kundeundersøgelse for at få afdækket borgerenes/kundernes kendskab til app'en og grunden til, at relativt få bruger den.

- ./.
- Undersøgelsen blev foretaget af et eksternt analyseinstitut, som lavede en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse blandt et repræsentativt udsnit af de kunder, der bruger bybusserne i Randers. Rapport om kendskab til billetapplikation til bybusserne i Randers vedlægges.

Undersøgelsen viser, at 47 % kender app'en i Randers. Kendskabet fordeler sig ligeligt mellem mænd og kvinder. Kendskabet er højest blandt de yngre kunder (under 44 år), som også er de flittigste brugere.

87 % af brugerne er meget tilfreds eller tilfreds med app'en.

Undersøgelsen indikerer, at hovedårsagen til kundernes manglende brug af app'en med mobilbilletter er, at der ikke er nogen besparelser ved regelmæssig brug. Kunder, der normalt bruger enten klippekort eller periodekort, oplever derfor, at mobilbilletter gør deres rejse dyrere.

Kunderne nævner herudover to andre grunde. Der er ingen internetforbindelse ved stoppestedet og billetten uploader for langsomt. Alt tyder dog på, at disse problemer er blevet forbedret på app'en siden forsøgets start, da antallet af returnerede billetter faldt til næsten nul efter en teknisk forbedring i september.

### **Chaufførtilbagemeldinger og drift**

Chaufførerne, der kører bybusserne i Randers, er tilfredse med app'en som betalingsmiddel. Chaufførerne har dog foreslået et par ændringer til en evt. version 2.

Driftsmæssigt fungerer app'en.

Der har ikke været tilfælde af snyd med app'en. Dog har enkelte kunder i Aarhus fejlagtigt købt mobilbilletter i den tro, at de var gyldige i Aarhus.

### **Kundehenvendelser**

Kundehenvendelser vedrørende app'en har hovedsagligt været på baggrund af det langsomme upload. Alligevel er der tilfredshed med mobilbilletter som betalingsmiddel, som kundeundersøgelsen bekræfter. Kunderne fremhæver muligheden for at betale med kreditkort via telefonen og at de slipper for at skulle have kontanter på sig, som væsentlige fordele ved mobilbilletter.

### **Anbefaling**

Kontantbilletten er fortsat et godt tilbud til de kunder, der rejser sjældnere med bus og derfor får lettere adgang til en billet på mobiltelefonen, uden nødvendigvis at skulle have kontanter. Midttrafik anbefaler dog, at fremtidige apps med mobilbilletter også tilgodeser de faste kunder og tilbyder rabatløsninger i stil med klippekort og evt. periodekort.

Der er høje omkostninger til udvikling, licens og månedlige driftsomkostninger forbundet med indførelse af mobilbilletter. Skal en app med mobilbilletter være rentabel, kræver det, at der er et stort marked med mulighed for at sælge mange billetter. Midttrafik anbefaler, at flere kommuner går sammen om at indføre mobilbilletter, så investeringen finansieres af flere og omkostninger bliver lavere for den enkelte kommune.

Der findes apps med klippekort og/eller periodekort i Movia, Sydtrafik og NT. Midttrafik vil derfor kunne trække på de andre selskabers erfaringer i videreudviklingen af en app med flere muligheder.

Nedenstående prisoverslag giver et billede af, hvad det vil koste den enkelte kommune at indføre mobilbilletter på en app, som den i Randers. Da prisen er afhængig af, hvor mange kommuner, der tilslutter sig, vil Midttrafik først kunne lave et endeligt budget, når omfanget af en eventuel indførelse af mobilapps kendes.

Udvikling af app med kontantbilletter:

- til 2 zoner: 250.000 kr.
- til 4 zoner: 350.000 kr.

Månedlige driftsomkostninger til hosting af app og backend samt support: 25.000 kr.

Transaktionsomkostninger per solgte billet: 1,50 kr.

Licensbetaling af backendsystem mTicket er 820.000 kr. Licensbetalingen er et samlet beløb for hele Midttrafik for backendsystemet til app'en, hvis det skal bruges i de fleste kommuner. Leverandøren har tilkendegivet, at prisen kan forhandles, hvis kun en eller få kommuner ønsker at benytte det.

Skal app'en udvides med et klippekort og andre funktioner vil udviklingsomkostningerne blive højere end de viste overslag - afhængigt af de nærmere krav til systemet.

Lancering af mobilbilletter skal markedsføres, så man sikrer et højt kendskab og kunde-potentiale. Markedsføringsbeløb og -niveau aftales med den enkelte kommune.

Mobilapps er svære at snyde med. Erfaringerne fra andre dele af landet er, at det stort set ikke forekommer. Movia har dog fået lavet et særligt system til mobiltelefoner, der gør, at billetkontrollørerne kan tjekke mobilbilletter endnu bedre. Hvis Midttrafiks kontrollører skal have en tilsvarende løsning, vil der være en merudgift på ca. 100.000 kr.

Randers Kommune har tilkendegivet, at de gerne vil fortsætte tilbuddet til kunderne indtil det er undersøgt, om der kan skabes opbakning blandt tilstrækkeligt mange kommuner om at lave en fælles løsning. Randers Kommune forudsætter, at den nuværende løsning kan fortsætte til den nuværende driftsomkostning på ca. 6.000 kr. om måneden indtil efteråret 2013. Til den tid skal Midttrafik have afklaret med de øvrige kommuner, om der er opbakning til investering i at forbedre og udvide tilbuddet om mobilbilletter, og en evt. forbedret udgave skal kunne rulles ud.

### **Rejsekortet**

Hvis Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet, vil rejsekortet blive det primære billet- og betalingsmiddel, til erstatning af nuværende periodekort og klippekort. Ved siden af rejsekort, vil det fortsat være muligt at købe en almindelig enkeltrejsebillet i bussen eller i en automat. Mobilbilletter på smartphones vil her fungere som godt supplement til køb af enkeltbilletter, men kan også anvendes som kanal for salg af fx kampagnebilletter, særlige kombi-billetter eller andre ad hoc produkter. Mobilbilletter og rejsekort understøtter begge et hensyn til at opnå mindre snyd med billetterne, men også at der kommer færre kontanter i omløb, hvilket mindsker sandsynligheden for røveri i busserne og letter arbejdet hos busselskaberne og i administrationen med "håndtering af mønt".

### **Direktøren indstiller,**

**at** Midttrafik præsenterer erfaringerne fra forsøget med mobilbilletter administrativt for kommunerne og regionen med henblik på, at bestillerne kan vurdere, om de ønsker en tilsvarende model eller en forbedret model indført i deres busser, hvor de selv skal finansiere udvikling, drift og markedsføring.

### **Bilag**

- Rapport om kendskab til billettapplikation til bybusserne i Randers

---

1-00-2-13

## 6. Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 17. maj 2013

### Resumé

*Midttrafik afholder møde i Repræsentantskabet 17. maj 2013. Bestyrelsen forelægges hermed de emner, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik afholder 2 repræsentantskabsmøder om året. Hidtil har det været praksis, at indholdet på møderne overordnet skulle være således, at i foråret afholdes et møde med orientering om regnskabet og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år, og i efteråret afholdes et møde med godkendelse af byrdefordelingen for det kommende budgetår samt drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget.

På det seneste møde i Repræsentantskabet, 2. november 2012, blev det foreslået, at Midttrafik bruger møderne i Repræsentantskabet til temadrøftelser, der vedrører den kollektive trafik.

### Mødet 17. maj 2013

Næste møde i Repræsentantskabet afholdes 17. maj 2013 kl. 10.00-12.00 med efterfølgende frokost.

Medborgerhuset i Silkeborg er booket til arrangementet. Medborgerhuset ligger tæt ved den nye trafikterminal i Silkeborg, som deltagerne kan se før eller efter mødet.

### Forslag til program

Administrationen vil foreslå, at emnerne på mødet i Repræsentantskabet 17. maj 2013 bliver 2 korte orienteringspunkter samt en længere temadrøftelse.

#### Korte punkter

- Valg af dirigent
- Formandens beretning for 2012 inkl. regnskab
- Direktøren orienterer om forventninger til det kommende år herunder udfordringer med rejsekortet.

#### Temadrøftelse

Administrationen foreslår, at der bliver en længere temadrøftelse om:

- Løsninger for trængsel i og omkring de større byer.
- Løsninger for den kollektive trafik i tyndt befolkede områder.
- Udfordringerne for den kollektive trafiks omdømme.

- Den nye viden om kunderne, Midttrafik har fået ved bl.a. at lave omdømmeundersøgelse og bruge Facebook.

Administrationen har indgået en foreløbig aftale med Per Homann Jespersen, lektor i trafikplanlægning og trafikpolitik ved RUC, at han holder ca. 30 minutters indlæg om de første tre punkter. Midttrafiks vicedirektør, Mette Julbo, holder et indlæg på ca. 15 minutter om det sidste punkt.

Derefter vil der være ca. 1 time til drøftelse. Drøftelsen ledes af mødets dirigent.

### **Indkaldelse til mødet**

Ifølge forretningsordenen for Repræsentantskabet for Midttrafik, skal formanden for Bestyrelsen sørge for indkaldelse til møder i Repræsentantskabet med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden.

Indkaldelse til mødet 17. maj 2013 skal derfor foretages senest 19. april 2013.

Administrationen sender indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender.

Bestyrelsen besluttede i forbindelse med godkendelse af mødekalenderen for 2013, at møder i Repræsentantskabet afholdes kl. 10.00-12.00. På dage med møder i Repræsentantskabet afholdes mødet i Bestyrelsen kl. 9.00-10.00. Der afholdes møde i Bestyrelsen 17. maj 2013 kl. 9.00-10.00 også i Medborgerhuset i Silkeborg.

### **Direktøren indstiller,**

**at** de foreslåede emner til dagsordenen for mødet i Repræsentantskabet 17. maj 2013 godkendes.

0-3-3-07

## 7. Orientering om evaluering af lov om trafikskaber

### Resumé

*Administrationen orienterer om den evaluering af Lov om Trafikskaber, som Transportministeriet offentliggjorde 22. marts 2013.*

### Sagsfremstilling

Lov om Trafikskaber blev vedtaget i 2005 og trådte i kraft 1. januar 2007 som et led i kommunalreformen. De nuværende trafikskaber, herunder Midttrafik, er etableret på grundlag af denne lov.

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at der skal gennemføres en evaluering af, hvorvidt der kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive trafik i Danmark.

Transportministeriet offentliggjorde 22. marts 2013 en rapport, hvor man gennemgår de kendte problemstillinger i den nuværende Lov om Trafikskaber og peger på forslag til løsning heraf.

Flere af disse forslag vil komme til at påvirke Midttrafik, hvis de gennemføres. Rapporten med evaluering af Lov om Trafikskaber ligger som baggrundsbilag på [www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder](http://www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder).

Det bemærkes, at evalueringen af Lov om Trafikskaber ikke har gennemgået trafikskabernes opgaver med handicapkørsel, privatbaner eller den igangværende analyse af de forskellige kommunale kørselsordninger, som en tidligere analyse har vist, at kommunerne kan spare 430 mio. kr. årligt på. Evalueringen vedrører heller ikke reglerne om takstloftet.

Der foreligger ikke i øjeblikket en tidsplan for, hvornår rapporten forslag forventes behandlet og evt. besluttet. Transportministeren har på et møde med trafikskaberne 2. april 2013 orienteret om, at der vil blive en høring af forslagene. Høringsfristen er 31. maj 2013. Administrationen vil til bestyrelsesmødet 17. maj 2013 udarbejde et dagsordenspunkt med forslag til høringssvar.

### Samarbejde mellem trafikskaber og togoperatører

Transportministeriet er opmærksomt på problemet med, at togoperatører ændrer togkøreplanerne med så kort varsel, at bussernes køreplaner ikke kan nå at blive koordineret til togafgangene. Transportministeriet vil indskærpe over for togoperatørerne, at køreplanerne skal meldes ud tidsnok til at trafikskaberne kan nå at tilpasse bussernes køreplaner. Det indskræpes også, at der skal foregå en tæt dialog for at sikre sammenhængende kollektiv trafik. I rapporten bemærkes det, at der i Lov om Trafikskaber er hjemmel til, at Transportministeren fastlægger nærmere regler om samarbejdet, men denne hjemmel benyttes ikke, da det landsdækkende samarbejde i høj grad varetages i det frivillige Bus & Tog samarbejde.

### **Strategisk grundlag skal fastlægge ansvar og finansiering**

Det er ikke nærmere præciseret i loven hvilke ruter, der skal finansieres af henholdsvis regionerne og kommunerne. Rapporten stiller forslag om, at kommuner, region og trafikskabet i fællesskab skal udarbejde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet.
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne.
- Et flerårigt budget.
- Sammenhæng til den statslige trafikplan og sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Det strategiske grundlag skal sikre, at bestillerne forpligter sig til en flerårig trafikplan. En sådan trafikplan vil kunne eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges budgetter.

Grundlaget kan fx indeholde målsætninger for mobilitet, fremkommelighed, regularitet, tilgængelighed og rejsetid.

### **Bedre budgettering og udgiftsstyring**

Transportministeriet konstaterer, at det allerede i dag er muligt for både trafikskaber samt kommuner og region at vedtage flerårige budgetter. Med forslaget om et strategisk grundlag med flerårige budgetter, bliver det fremover et krav.

Det vurderes, at der ikke er behov for at ændre den nuværende regel omkring, at trafikskabernes budgetter skal vedtages senest 15. september, selvom kommunerne og regionerne først senere vedtager deres budgetter. Transportministeriet vurderer, at trafikskabernes budgetter i så fald vil blive vedtaget så sent, at det er svært at indgå kontrakter for det kommende år. Ved at anvende flerårige budgetter, bør trafikskaberne kunne vedtage sine budgetter 15. september.

Det fælles strategiske grundlag bør dog indeholde aftaler om økonomistyring, så bestillerne i forbindelse med de flerårige budgetter får bedre mulighed for at styre økonomien i trafikskaberne.

Det foreslås desuden, at der laves en fælles kontoplan for trafikskaberne for at højne gennemsigtigheden i trafikskabernes regnskaber på tværs, og dermed skabe bedre mulighed for benchmarking.

### **Stoppesteder**

Transportministeriet konstaterer, at det i dag er vejbestyrelsens ansvar at opsætte og vedligeholde udstyr ved stoppesteder. Det har medført, at det oplevede serviceniveau for kunderne varierer væsentligt inden for de enkelte trafikskabers område og på tværs af landet.

Det foreslås derfor, at trafikskaberne overtager drift og opsætning af stoppesteder i form af læskure, informationsstandere, skraldespande m.m. Vejbestyrelsen skal vedligeholde fladen, dvs. græs/beplantning, belagte arealer, vintertjeneste, affaldstømning m.m.



Etablering af nye stoppesteder skal godkendes af vejbestyrelsen for at sikre hensynet til trafiksikkerheden. Vejbestyrelsen kan kræve, at der etableres buslommer, hvis hensynet til den øvrige trafik kræver det.

Midlerne til drift af kommunale stoppesteder skal overføres fra kommunerne til trafikskabet. Stoppesteder på statsveje overdrages til trafikskabet.

### **Åben skolebuskørsel**

Med den nuværende lovgivning kan kommunerne selv indkøbe og tilrettelægge skolebuskørsel, hvis kørslen alene kan bruges af skolebørn. Hvis kommunen ønsker at lade andre borgere bruge skolebussen, bliver kørslen betegnet "offentlige servicetrafik" og skal indkøbes og udbydes gennem trafikskaberne.

Det har fået nogle kommuner til at lukke skolebuskørsel, så busserne kun kan bruges af skolebørn. I andre tilfælde er buskørslen blevet overdraget til trafikskabet, selvom planlægningen af kørslen i store træk foregår i kommunen, hvor skolernes ringetider og ferieplaner er afgørende for bussens køreplaner.

I rapporten stilles der forslag om, at alle kommuner får mulighed for at åbne kommunalt drevne skolebusser for andre grupper af kunder. Kommunerne kan selv bestemme, hvem der må køre med busserne. Kørslen skal dog være gratis for alle kunder. Forslaget ændrer ikke på den nuværende lovgivning om kommunernes pligt til at sikre kørselstilbud til berettigede skoleelever.

### **Mulighed for at melde sig ud af trafikskabet**

I den nuværende lovgivning er kommunerne forpligtet til at lade den offentlige servicetrafik udføre gennem et trafikskab. Flere kommuner har ytret ønske om at hjemtage denne opgave og selv stå for den kollektive trafik.

Transportministeriet forudser, at det vil give problemer for koordineringen af den kollektive trafik, og dermed forringe kundernes mulighed for et sammenhængende tilbud. Rapporten henviser til situationen før kommunalreformen, hvor der i visse amter ikke var trafikskaber, og hvor koordineringen mellem amtsligt og kommunalt finansierede ruter lod en del tilbage at ønske flere steder i landet.

Rapporten foreslår dog, at ø-kommuner uden bro eller anden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af trafikskabet, da disse kommuner ikke har kollektiv trafik over en kommunegrænse, og der dermed ikke er samme behov for koordinering med øvrig kollektiv trafik.

### **Tilladelser**

I den nuværende lovgivning har Transportministeriet til opgave at udstede tilladelser til forskellige former for servicetrafik. Det lægger beslag på en del ressourcer i ministeriet og ved vognmændene.

Det foreslås derfor, at det undersøges nærmere, om man kan fjerne kravet om rutetilladelse for almindelig rutekørsel (fx buskørsel). Det foreslås samtidig, at man fjerner kravet om tilladelse til speciel rutekørsel (fx handicapkørsel, lægekørsel m.m.) - denne kørsel skal fremover kun kræve en kontrakt mellem vognmanden og udbyderen.

### **Særlige forhold i Hovedstaden**

Lov om Trafikselskaber er på en række punkter forskellig for trafikselskaberne øst og vest for Storebælt. Fx er modellerne for finansiering, opgavedeling m.m. anderledes øst for Storebælt, end det der kendes for Midttrafik. Det giver nogle problemer for kunderne, når regionerne og kommunerne har en anden fordeling af finansieringen, og når både Movia, Metroselskabet og DSB S-tog står for lokaltrafik i og omkring Hovedstaden.

Rapporten foreslår flere tiltag, der skal gøre den kollektive trafik mere kundevendt i Hovedstaden:

- Der oprettes paraplyorganisation for Movia, Metroselskabet, DSB med deltagelse af Transportministeriet. Paraplyorganisationen skal styrke koordination og samarbejde vedr. kundeservice, køreplanlægning, billetter, markedsføring og indtægtsdeling, så disse opgaver ikke længere løses alene i de enkelte selskaber. Paraplyorganisationen skal have fokus på drift, og ikke have fælles politisk ledelse.
- Finansieringsmodellen ændres til en model, der i højere grad ligner det, der kendes vest for Storebælt, så både region og kommuner finansierer nogle busruter (afhængig af rutens formål) og finansierer den relative andel af udgifterne til administration og fællesomkostninger.
- Modellen til indtægtsdeling mellem Metroselskabet, Movia, DSB Øresund, DSB Fjern og Regional samt DSB S-tog justeres.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-16-5-115-08

## 8. Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro 2012

### Resumé

*Administrationen orienterer om de sager, der vedrører Midttrafik, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har behandlet i 2012.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, fx Midttrafik har truffet. Midttrafik henviser til Ankenævnet i alle besvarelser af kundehenvendelser.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har netop offentliggjort årsberetningen for 2012. I 2012 har sekretariatet modtaget i alt 432 klager, hvilket er en stigning på 148 klager, i forhold til 2011.

./. Ankenævnet for Bus, Tog og Metros årsberetning 2012 vedlægges.

82 % af alle klager i Ankenævnet vedrørte klager over kontrolafgifter. De øvrige klager omhandlede erstatningskrav, krav om refusion af diverse udgifter samt klage over en langsommelig rykkerprocedure mv.

Som noget nyt for 2012 behandlede Ankenævnet også klager over Rejsekortet. Der blev indgivet 19 klager over Rejsekortet. Klagerens krav blev i 13 tilfælde imødekommet af trafikelskabet, hvorefter klagesagen blev lukket i Ankenævnet. Der blev således kun afgjort 3 sager om Rejsekortet i årets løb, idet 3 yderligere sager er overført til behandling i 2013.

Midttrafik har haft 19 sager indklaget for Ankenævnet i 2012. Der blev truffet afgørelse i 17 sager, hvoraf de 12 faldt ud til Midttrafiks fordel og to sager blev tabt. To sager blev trukket tilbage, inden sagen blev behandlet i nævnet, og en sag blev afvist af Ankenævnet.

I 2011 tabte Midttrafik 3 sager ved Ankenævnet.

### Indklagede sager i 2012

#### Tabte sager

Den ene tabte sag, hvor kunden blev pålagt en kontrolafgift på 750 kr., omhandlede manglende betalingsmuligheder på Øllegård Station på Odderbanen. Kunden havde kun sedler og dankort på sig, men der kunne kun betales med mønter i billetautomaten. Kunden havde søgt oplysninger om rejsen på DSB's hjemmeside, hvor det ikke var oplyst, at der kun kunne betales med mønter på denne del af rejsen. Da klageren fik medhold, skulle Midttrafik tilbagebetale kontrolafgiften på 750 kr. til kunden.

---

Den anden tabte sag, hvor kunden blev pålagt en kontrolafgift på 750 kr., omhandler manglende billettering af en chaufførs kone, som kørte med i bussen, på chaufførens vagt. I en sag, hvor kunden har fået lov af chaufføren at køre uden gyldig billet, kan kunden ikke pålægges kontrolafgift. Da klageren fik medhold, skulle Midttrafik tilbagebetale kontrolafgiften på 750 kr. til kunden

#### Sager som blev trukket tilbage

De to sager der blev trukket tilbage, omhandlede dels misbrug af cpr. nr. og underskrift i forbindelse med en kontrolafgift, samt en kontrolafgift i forbindelse med brug af et erstatnings Hypercard, udstedt pr. konduite. Proceduren er efterfølgende blevet ændret, så det fremgår af kundens "profil", at der er udstedt et kort pr. konduite.

#### Afvist sag

Den ene sag, som blev afvist i Ankenævnet, skyldtes at kunden ikke først havde klaget skriftligt til Midttrafik, hvilket er en grundbetingelse for, at Ankenævnet tager sagen op. Midttrafik har efterfølgende fået løst sagen direkte med kunden.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Ankenævnet for Bus, Tog og Metros årsberetning 2012

---

1-00-1-13

## 9. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 1. marts 2013.*

### Sagsfremstilling

#### Flere priser til Bussen

Midttrafik reklamefilm "Bussen" fra 2012 har allerede vundet flere internationale priser. Det er netop offentliggjort, at den har vundet to yderligere priser.

The Art Directors Club er en forening for ledere inden for brancher, der beskæftiger sig med visual communication.

Foreningen afholder hvert år en prisuddeling – ArtDirectorsClub Awards, hvor der uddeles priser i flere kategorier. I 2013 afholdes den i Miami i dagene 2.-4. april 2013.

Bussen fik sølv i kategorien " TV/Film | Cinema Commercial" og bronze i kategorien " Broadcast Craft | Art Direction".

Administrationen planlægger opfølgningen på den store succes, som omdømmekampagnen med "Bussen" havde i 2013.

#### Større kundetilfredshed i Herning bybusser

Midttrafik har i forbindelse med bonusrunden God Tur målt udviklingen i kundetilfredsheden i bybusserne i Herning. Kundernes tilfredshed med chaufførerne er steget:

- Tilfredsheden med den generelle kørsel er steget fra 93 % til 97 %.
- Tilfredsheden med den generelle information fra chaufføren under rejsen er steget fra 80 % til 90 %.
- Tilfredsheden med chaufførens generelle venlighed er steget fra 93 % til 96 %.

Udviklingen i tilfredsheden er sket i de første 12 uger efter, at Arrivas bybuschauffører i Herning har gennemført et kursus i bedre kundeservice arrangeret af Midttrafik.

God Tur er Danmarks største kombinerede uddannelses- og bonusrunde, hvor Midttrafik har dokumenteret, at veluddannede chauffører og øget fokus på service giver mere tilfredse kunder.

Mange undersøgelser viser, at chaufføren har stor betydning for kundernes oplevelse af busturen. Kunderne bliver ikke tilfredse, blot fordi bussen kører til tiden, eller at bussen er ren. Afgørende for kundernes tilfredshed er også chaufførens venlighed og kørsel.

### **Hurtigere og mere miljøvenlig jernbane**

Regeringen har 1. marts 2013 offentliggjort, at man har reserveret 27,5 mia. kr. fra en nyoprettet oliefond – kaldet Togfonden DK – til forbedringer af de danske jernbaner.

Med planen forventer man at kunne indføre den såkaldte "timemodel" – altså 1 times transport mellem Odense og København, 1 time mellem Aarhus og Odense, og 1 time mellem Aalborg og Aarhus. Samtidig vil hovedstrækningen blive elektrificeret.

Planen indeholder 3 meget omfattende anlæg

- En ny dobbeltsporet højhastighedsbane tværs over Vestfyn.
- En ny bro der fører jernbanen over Vejle Fjord.
- En ny direkte jernbanestrækning fra den sydlige del af Aarhus til Hovedgård.

Sidstnævnte vil reducere rejsetiden mellem Aarhus og Horsens betydeligt. Forbedringerne forventes at give en samlet vækst i passagertal på strækningen på 25 %.

Det bemærkes, at forslaget om Togfonden DK ikke er vedtaget på nuværende tidspunkt.

Der er endnu ikke offentliggjort forslag til kommende køreplaner på strækningerne, men der er næppe tvivl om, at planerne også vil påvirke den regionale togbetjening i Midttrafik.

Midttrafik vil følge dette arbejde nøje og løbende orientere kommuner og Bestyrelse om planerne med det formål fortsat at sikre en hensigtsmæssig regional togbetjening i Midt- og Vestjylland samt muligheder for bedre sammenhæng mellem bus og tog.

### **Bedre borgerhøringer**

Midttrafik har arbejdet på at skabe større kendskab til og inddragelse af kunder i Midttrafiks høringsproces. I samarbejde med kommunerne har Midttrafik lavet en oversigt over ældegeråd, landsbyråd, uddannelsesinstitutioner m.m., der skal orienteres om køreplanhøringer. 17 ud af 19 kommuner bidrog med kontaktoplysninger på interessenter. De to øvrige kommuner ønskede selv at kontakte de relevante interessenter (Samsø Kommune og Syddjurs Kommune).

Kontaktlisten blev anvendt i forbindelse med Midttrafiks høring i januar 2013. Ved høringsstart blev der udsendt en mail til de 522 kontakter, som listen indeholder. Denne mail henledte opmærksomhed på høringen, informerede om høringsperioden samt hvor der kunne afgives høringssvar. Der har været positive tilkendegivelser omkring den tilsendte mail fra en række interessenter.

Arbejdet med bedre borgerhøringer har givet positive reaktioner fra flere interessenter, og det vurderes som en god service at informere interessenterne om høringen direkte via mail.

Tiltaget har skabt større kendskab til og inddragelse af kunder i Midttrafiks høringsproces. Det er usikkert, hvorvidt tiltaget konkret har givet flere høringssvar, da omfanget af høringssvar typisk afhænger af omfanget af de foreslåede ændringer.

Midttrafik modtog i alt knap 1.100 høringssvar i forbindelse med høringen i januar 2013.

## EU-forordning om passagerrettigheder

Pr. 1. marts 2013 trådte en ny EU-forordning i kraft om buspassagerers rettigheder.

EU-forordningen omfatter buspassagerers rettigheder, bl.a. i forhold til personskadeerstatning og ikke-diskriminering af handicappede. Forordningen omfatter:

- Rutekørsel: Ved rutekørsel forstås personbefordring med bus efter faste tidsintervaller og på fastsatte ruter, hvor på- og afstigning sker ved forudsatte stoppesteder.
- Lejlighedsvis kørsel: Kørsel der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel, og hvis vigtigste kendetegn er, at der er grupper af passagerer, der er dannet på initiativ af kunden eller transportøren selv, der befordres med bus.

Forordningen gælder for rutekørsel på 250 km eller mere. Midttrafik har ingen ruter der overstiger 250 km. På ruter på under 250 km gælder, at der bl.a. stilles krav om, at gøre information tilgængelig om forordningen og hermed passagerenes rettigheder. For at leve op til denne informationspligt, har

Midttrafik gjort EU forordningen tilgængelig på Midttrafiks hjemmeside, [www.midttrafik.dk/kundeservice/rejsebestemmelser](http://www.midttrafik.dk/kundeservice/rejsebestemmelser).

Det er uafklaret, om flexkørsel falder ind under kategorien "lejlighedsvis kørsel". Lejlighedsvis kørsel er ikke omfattet af undtagelser for rejser under 250 km.

Transportministeriet har udpeget Ankenævnet for Bus, Tog og Metro til at håndtere klagesager, der måtte opstå.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro – fx kontrolafgifter, manglende service og forsinkelser. Ankenævnet giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, det berørte trafikselskab har truffet. Ankenævnet er uvildigt og skal sikre en juridisk korrekt og upartisk behandling af kundernes klager. Nævnet er etableret af parterne i bus-, tog- og metrosamarbejdet og Forbrugerrådet, herunder Midttrafik og de øvrige trafikselskaber.

Partnerne bag Ankenævnet er stadig uafklarede, om denne type klagesager bør behandles i Ankenævnet.

### Gratis bybuskørsel i Holstebro for deltagere i "Holstebro Cup" lørdag 30. marts 2013

Holstebro kommune har henvendt sig til Midttrafik med et ønske om at have gratis kørsel i bybusserne lørdag 30. marts 2013. Gratis kørsel i bybusserne gælder kun for deltagere i Holstebro Cup. Håndbolddeltagerne kan legitimere sig med et særligt stævnekort.

Bestyrelsen har 7. oktober 2011 besluttet, at Direktionen bemyndiges til at godkende gratis kørsel inden for visse rammer. Holstebro Kommunes ønske ligger inden for de rammer, Bestyrelsen har besluttet, og Direktionen har derfor godkendt ønsket.

### Syddjurs Kommune nedlægger telebuskørsel

Syddjurs Kommune har hidtil haft 5 telebusruter med 8 daglige afgang. Telebusserne har primært betjent borgere til genoptræningscentre og dagcentre. Derudover har øvrige

kunder kunnet bruge busserne, hvilket dog har været benyttet af ganske få kunder. Disse ruter har været kørt på kontrakter indgået af Midttrafik; kontrakten udløber 31. maj 2013.

Kommunen har ønsket at ændre ordningen, idet de øvrige kunder nu kan tilbydes Flextur til en fordelagtig pris.

Kommunen ønsker selv at udbyde den visiterede kørsel til genoptræning og dagcentre. Udbuddet gennemføres med virkning pr. 1. september 2013. Midttrafik har derfor forlænget kontakterne med de nuværende vognmænd i 3 måneder, hvorefter Syddjurs Kommune selv overtager opgaven med kørsel til genoptræning og dagcentre.

### **Møde mellem Transportministeren og trafiksekskaberne**

Transportministeren og bestyrelsen for foreningen Trafiksekskaberne i Danmark mødtes 2. april 2013. Fra Midttrafik deltog Bjarne Schmidt Nielsen og Jens Erik Sørensen. På mødet blev den netop indgåede aftale om realisering af timeplanen, de kommende ændringer i lov om trafiksekskaber, forventninger til persontransportudvalget og ændringer af taxiloven samt rabatorordninger for unge i den kollektive trafik drøftet.

### **Klage over udbud af flexkørsel trukket tilbage**

Bestyrelsen er tidligere blevet orienteret om, at Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus har modtaget flere klager over det første fælles udbud i 2012. Alle disse sager er vundet.

Der blev indgivet en klage i forbindelse med andet fælles udbud i 2013, hvor Syddjysk Befordring klagede over skift af tilbudsblanket. Klagenævnet for Udbud har besluttet, at klagen ikke har opsættende virkning, og klageren har trukket sin klage tilbage.

Der er således ikke flere åbne sager med klager over de fælles udbud.

### **Blokader mod sygehuse i Region Syddanmark**

3F har varslet blokader mod tre vognmænd, der kører flextrafik i Region Syddanmark, idet disse tre selskaber ikke er medlem af arbejdsgiverforeningen ATAX og heller ikke har indgået egen overenskomst. Da de tre vognmænd har kørsel for Sydtrafik og Fynbus, betragter nogle øvrige vognmænd kørselsopgaverne som konfliktramt arbejde.

Der var i løbet af 4. april 2013 blokader mod en række sygehuse i Region Syddanmark (Odense, Svendborg, Fredericia og Vejle). Chauffører fra bl.a. Taxa Fyn og Syddjysk Befordring har blokeret for, at vognmænd har kunnet aflevere og afhente patienter på disse sygehuse. Nogle af vognmændene fra Midttrafiks område er også blevet ramt, når de har kørt til disse sygehuse. Midttrafik har løbende fulgt udviklingen og afhjulpet i de situationer, hvor det har været muligt.

Kunderne i Midtjylland har stort set ikke mærket noget til konflikten. Der har dog været færre vogne til rådighed i Midtjylland, da ingen vogne fra Syddanmark har kunnet bruges. Alle kunder er blevet kørt. Enkelte bestillinger har ikke kunnet gennemføres til det ønskede tidspunkt. Kunder er i de tilfælde blevet informeret om ændringerne i deres kørsel.

Truslerne mod chaufførerne har bevirket, at Aarhus og Horsens Taxa har informeret Midttrafik om, at de ikke ønsker at udfører kørsel i Region Syddanmark, mens konflikten



kører. Aarhus Taxa understreger, at de har et godt samarbejde med Midttrafik, som de ønsker at opretholde.

Taxafyn og Sydjysk befordring har meddelt Sydtrafik og Fynbus at konflikten fortsætter 5. april 2013. Midttrafik følger situationen og vil primært have fokus på at sikre driftsstabilitet i Midtjylland.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

## 10. Eventuelt