



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**13. december 2013 kl. 09.00**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Rejsekort og rabatruter	1
2	Billige busbilletter til Djurs Sommerland for kunder med sæsonkort til Djurs Sommerland	6
3	Rejseregler vedr. e-cigaretter	9
4	Undersøgelse om brug af pensionistkort i Randers Kommune	10
5	Bestillertilfredshedsundersøgelse 2013	12
6	Forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal	15
7	Orientering om udviklingen i indtægter i Aarhus-området 2013	17
8	Orientering om passagerudvikling på Odderbanen	19
9	Orientering om nøgletal for trafiksekskabernes udgifter til administration og indtægter	21
10	Orientering om indførelse af nyt zonesystem i Midttrafik	22
11	Orientering om analyse af X-busser på tværs til Nordjyllands Trafikselskab	25
12	Orientering om timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014	27
13	Orientering om betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler	28
14	Orientering om svar fra Transportministeren om takstudvikling i København, Odense og Aarhus	30
15	Orientering om evaluering af samarbejdet i Midttrafiks MED-udvalg	32
16	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	33
17	Eventuelt	38

1-25-01-813-4-13

## 1. Rejsekort og rabatruter

### Resumé

*I flere kommuner er der åbne skolebusruter, hvor der i dag billetteres efter Midttrafiks takster. Andre kommuner har valgt at gøre de åbne skolebusruter gratis for alle. På grund af særlige krav til data og opgaveløsning kan skolebusruterne ikke blive omfattet af rejsekort, så længe kommunerne selv står for planlægningen. Kommunerne kan beslutte, at tilbyde gratis kørsel, eller efter aftale at lade planlægningen af enkelte åbne skolebusruter med væsentlige indtægter overgå til Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

I 15 midtjyske kommuner er en række skolebusruter gjort åbne, så de kan benyttes af andre borgere end skoleelever. I samarbejdet med kommunerne kaldes disse ruter for "rabatruter", idet Midttrafik står for bl.a. udbud og afregning, mens kommunerne selv står for planlægningen, og hvor kommunerne betaler halvt administrationsbidrag til Midttrafik pr. køreplantage sammenlignet med øvrige ruter.

- ./.
- I 7 ud af 15 kommuner er der billettering på rabatruterne efter Midttrafiks takster. Skoleelever får udstedt skolebuskort, mens øvrige kunder køber billet, benytter klippekort eller pendlerkort. I 8 kommuner er der gratis kørsel eller 0-takst på rabatruterne. Enten har dette altid været praksis, eller det er på et tidspunkt blevet vurderet, at udgifterne til administration og vedligeholdelse ikke har stået mål med indtægterne. I vedlagte bilag "Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område 2013", fremgår en aktuell oversigt for takster og lokale produkter indenfor Midttrafiks område.

Rabatruterne indgik ikke i Midttrafiks business case om indførelse af rejsekort. Vurderingen var, at rejsekort på rabatruter er en dyr og uhensigtsmæssig løsning for kommunerne. Som en del af Bestyrelsens beslutning på mødet 12. april 2013 om at indføre rejsekort, blev det herunder besluttet, at det konkrete omfang og dækning på ruter og i busser fastlægges af den enkelte bestiller i dialog med Midttrafik.

Flere kommuner med billettering på rabatruterne, bl.a. Herning, Holstebro, Horsens, Odder og Silkeborg kommuner har i forbindelse med høringen om rejsekort i starten af 2013 eller senere tilkendegivet, at de fortsat forventer billettering på rabatruterne. Hedensted og Struer kommuner afventer administrativt behandling af sagen i Bestyrelsen.

- ./.
- Generelt er det kommunernes ønske at opretholde indtægterne fra salg af billetter og kort, som i givet fald mistes ved indførelse af 0-takst. I vedlagte bilag "Effekt af hhv. 0-takst og billettering" vises en opgørelse over indtægterne på rabatruterne og heraf effekten ved 0-takst. Bilaget viser også, hvad effekten er, hvis samtlige rabatruter opgraderes til lokalruter og bliver omfattet af rejsekort. Kun for Odder Kommune vil indtægterne overstige merudgifterne til rejsekort. For Hedensted, Horsens, Herning, Holstebro, Silkeborg og Struer kan det ikke forsvares økonomisk at indføre rejsekort på de nuværende rabatruter.

Fra kommunernes side er der også blevet henvist til det kommunalretlige almennytteterium, hvor det vurderes, at 0-takst på nogle åbne ruter kan være problematisk, hvis der er billettering på andre kommunale ruter. De pågældende kommuner peger på, at de i givet fald vil være nødsaget til at lukke ruterne for andre end skoleelever for at overholde lovgivningen. På den måde mister nogle borgere kollektiv trafikbetjening.

Som et sidste punkt, har der været henvist til, at evt. 0-takst på rabatruterne kan resultere i kapacitetsproblemer på grund af, at flere vil benytte skoleruterne, bl.a. elever som ikke efter folkeskoleloven er berettiget til transport, og at det kan medvirke til at underminere andre ruter med billettering.

Det har hidtil ikke været et problem med billetsalg og billettering på rabatruterne, idet der ikke tidligere har været krav om eller behov for ensartet billetteringsudstyr på busruterne i Midttrafik. På alle de regionale ruter og på nogle lokalruter anvendes i dag en elektronisk billetmaskine (Scanpoint), som er en del af et ældre billetsalgssystem, som skal udfases samtidig med indførelse af rejsekort. I bybusserne anvendes forskelligt udstyr. På nogle lokalruter og på alle rabatruter med billettering anvendes mekaniske billetmaskiner, som er 25-35 år gamle, primært til salg af kontantbillet. Chaufførerne bruger en klippe-tang til validering af klippekort. Hvis der tidligere havde været krav om ensartet udstyr i busserne for at være omfattet af Midttrafiks takster, var det ikke sandsynligt, at fx Scanpoint løsningen var blevet indført på rabatruterne på grund af større investering, øgede driftsudgifter, krav til dataudveksling mv.

Ved indførelse af rejsekort i Midttrafik i løbet af 2014-15 og ved indførelse af det landsdækkende enkeltbilletsystem planlagt til januar 2015, er det et krav, at billettering i den kollektive trafik bliver gennemført på nyt elektronisk udstyr i busser, på stationer og salgssteder, som er ens i hele landet, og som er koblet op til centrale rejsekortsystem. Det vil ikke være muligt at anvende det nuværende udstyr, hvis ruterne skal være omfattet af rejsekort og Midttrafiks takster. Som eneste undtagelse kan billetautomaterne i Aarhus omstilles til det nye kontantbilletsystem.

### **Rejsekort og krav til data**

Med indførelse af rejsekort skal kunderne ikke længere forholde sig til zoneafstande, administrative grænser eller rejseregler men har med et optanket rejsekort altid gyldig rejsehjemmel til den kollektive trafik. Det er visionen, at det skal være nemt for kunderne, men det stiller til gengæld en række særlige krav til administrationen af den kollektive trafik, som skal være omfattet af rejsekort.

I busserne skal der installeres særligt rejsekortudstyr, og der skal være adgang til dagligt at aflevere og modtage rejsedata ved netværk på garageanlæg eller ved en rutebilstation. Dette kan blive en udfordring for mange lokale busser, som holder for "natten" forskellige steder, og ikke nødvendigvis kommer forbi et centralt garageanlæg dagligt for synkronisering af data.

For at være omfattet af rejsekort stilles særlige krav til datagrundlag og procedure vedrørende dataoverførsel og vedligeholdelse. Bl.a. skal ruteforløb være nøjagtig fastlagt, og alle stoppe- og standsningssteder skal GPS-positioneres. Samtidig skal der knyttes en række takstrelaterede data og oplysninger sammen med de til enhver tid gældende køreplaner, tider, turtyper, dagtyper, grundkalender mv. Det er et krav, at data sendes samlet for alle ruter. Dette kan kun foregå via et centralt køreplan- og administrations-

system, som Midttrafik anvender. I det omfang, der forekommer ændringer i ture, rute-forløb eller den bagvedliggende kalender, eller hvis der oprettes eller nedlægges stoppe-steder, skal der laves ny dataeksport. Hvis der er fejl i data, kan det medføre fejl i prisen for kunder, som benytter rejsekort.

Kommunerne planlægger skolebusruterne i regneark eller tekstdokumenter, og det kan ikke danne grundlag for dataeksport. Der er enkelte kommuner, som anvender et plan-lægningsværktøj, men hvor kravene fortsat ikke kan opfyldes. Det svarer til situationen i dag, hvor ruter planlagt af kommunerne ikke kan komme på rejseplanen.dk.

### **Andre trafiksselskaber**

Problemstillingen omkring rejsekort og rabatruter optræder ikke i andre trafiksselskaber. Hos Movia, NT og Sydtrafik kommer rejsekort til at omfatte de ruter, som trafiksselskabet administrerer og planlægger for kommunerne. Rabatrutebegrebet findes kun i Midttrafik.

### **Forslag fra kommunerne.**

Horsens Kommune har foreslået, at planlægningen af de åbne skolebusruter fortsat skal ligge hos kommunerne, men at Midttrafik vedligeholder køreplanerne i det centrale køre-plansystem, så det vil være muligt, at ruterne kan være omfattet af rejsekort. Der kan i givet fald aftales en særlig pris for administrationen af køreplanerne.

Administrationen vurderer, at løsningen vil påvirke fleksibiliteten i forhold til de lokale behov, fx at busserne skal følge nogle på forhånd fastlagte ruteforløb og standsningsste-der, og at der vil følge krav om lang varslingsetid i forhold til lokale ændringer. Hvis den faktiske udførte kørsel ikke svarer 100 % til den forventede, vil prisberegningen ved brug af rejsekort ikke være korrekt overfor kunderne.

### **Evaluering af Lov om Trafiksselskaber**

Administrationen skal henvise til den aktuelle proces omkring evaluering af Lov om Tra-fiksselskaber, hvor der er stillet forslag om, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer. Kommunen skal således selv bestem-me, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal være gratis for alle passagerer. Kommunerne skal stadig overholde betingelserne i folkeskoleloven i for-hold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

### **Løsningsmuligheder**

Administrationen peger på følgende løsninger i forhold til rejsekort og rabatruter.

#### 0-takst

Kommuner, der i dag har billettering på rabatruter, kan vælge at indføre 0-takst eller gratis kørsel. Som følge heraf skal der i budgetterne tages højde for den manglende ind-tægt fra salg af billetter og kort og anden indtægt. Samtidig bortfalder bl.a. den admini-stration, som har været forbundet med bestilling, koordinering og udstedelse af skole-kort, og opgaver for busselskab/chauffører omkring salg og billettering, optælling af penge/afregning, kontroltjek af gyldig rejsehjemmel.

#### Opgradering til lokalrute

Der er i dag enkelte rabatruter, som i praksis indgår i den overordnede rutestruktur, og som har et indtægtsgrundlag svarende til en lokalrute. Der kan være fornuft i, at disse ruter fastholder billettering og bliver omfattet af rejsekort. Det vil forudsætte, at ruterne opgraderes til lokalruter, hvor Midttrafik overtager den fulde planlægning og administra-

tion og modtager 100 % administrationsbidrag. Ud over at blive omfattet af rejsekort, vil de pågældende ruter også kunne blive omfattet af rejseplanen.dk, og hermed blive tilgængelig for en bredere kundegruppe.

#### Andet

Flere kommuner har spurgt, hvorfor de ikke kan videreføre billettering på rabatruterne med det nuværende udstyr eller anvende andet simpelt billetsystem. Administrationen vurderer, at der ikke er noget, som hindrer, at en kommune kan vælge at indføre fx en 10 kr. kontantbillet til kørsel på rabatruterne.

Med beslutningen om at indføre rejsekort, lagde Bestyrelsen vægt på, at takster og rejseprincipper skal blive mere ensartet. Det er forudsat, at det nye rejsekortudstyr skal erstatte det nuværende forskelligartede udstyr, med undtagelse af billetautomaterne i Aarhus. I januar 2015 indføres parallelt med rejsekort et landsdækkende kontantbilletsystem, hvor priserne bliver ens pr. zone i hele Jylland, og hvor øvrige takstprincipper og regler bliver ens i hele landet. Det understøtter et generelt politisk ønske om, at takster og priser skal forenkles, så det er mere gennemskueligt at være kunde i den kollektive trafik. Det står i modstrid med et lokalt ønske om særlige tiltag.

Spørgsmålet er i givet fald hvilket område og ruter, der skal være omfattet, hvis en kommune vælger at indføre fx en lokal 10 kr. billet. Billetten vil ikke være gyldig på tilslutningsrejser med tog og på regionale ruter. På de øvrige af kommunens lokalruter og bybusser vil der være installeret nyt rejsekortudstyr, som ikke understøtter muligheden for lokale rabatter og billettyper. Hvis særbilletten skal dække alle kommunens ruter, skal der installeres en særlig billetmaskine ved siden af rejsekortudstyret på lokalruter og i bybusserne. I givet fald skal kommunen afsætte midler til vedligeholdelse af flere billetteringsløsninger ud over den, som følger med rejsekort.

#### **Juridisk vurdering**

- ./.
- Midttrafik har indhentet juridisk rådgivning i forhold til den tvivl om lovligheden ved at indføre 0-takst, som har været rejst af flere kommuner. I vedlagte "Responsum vedr. rejsekort og rabatruter", er det blevet vurderet,
1. Hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om ikke at indføre rejsekort på rabatruterne.
  2. Hvorvidt kommunerne kan vælge at indføre 0-takst på rabatruter.

Det vurderes, at Midttrafik er berettiget til at træffe beslutningen om ikke at indføre rejsekort på ruter, som ønskes opretholdt som rabatruter, og at indførelse af 0-takst på rabatruter ikke er i strid med kommunalfuldmagten, forudsat af indførelsen efter en konkret vurdering opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium.

---

## Direktøren indstiller,

- at** rejsekort ikke indføres på skolebusruter (rabatruter), hvor planlægningen ligger hos kommunerne.
- at** rabatruter med væsentlige indtægter efter aftale med Midttrafik kan opgraderes til lokalruter og blive omfattet af rejsekort, og at kommunen skal betale fuldt administrationsbidrag.
- at** kommunerne kan vælge at indføre 0-takst, og herunder sikre, at det opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium.
- at** måtte kommunerne indføre særlige lokale billetter, får de ikke sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, og udgifterne hertil finansieres af de pågældende kommuner.

## Bilag

- Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område 2013
- Effekt af hhv. 0-takst og billettering
- Responsum vedr. rejsekort og rabatruter

1-25-07-1-08

## 2. Billige busbilletter til Djurs Sommerland for kunder med sæsonkort til Djurs Sommerland

### Resumé

*Djurs Sommerland og Midttrafik sælger en kombinationsbillet, som giver rabat på entré og bus til Sommerlandet. Djurs Sommerland har foreslået, at også sæsonkortholdere kan få rabat på buskørslen. Administrationen indstiller en mulighed herfor.*

### Sagsfremstilling

Djurs Sommerland har kontaktet Midttrafik og gjort opmærksom på, at de har stor succes med at sælge sæsonkort til kunderne.

Djurs Sommerland vil gerne kunne tilbyde sæsonkortholderne, der vælger at køre i bus til Djurs Sommerland, et attraktivt tilbud med bussen.

Midttrafik og Djurs Sommerland har i forvejen et samarbejde om en kombinationsbillet, som giver rabat på bus og entré til Sommerlandet ved et samlet køb. Det er også en succes, hvor man i 2013 har solgt over 10.000 af disse kombinationsbilletter.

Administrationen ved Midttrafik har vurderet, at det er et godt tiltag at tilbyde en rabat til sæsonkortkunderne og foreslår en løsning, som giver mulighed for billigere busbilletter til og fra Djurs Sommerland for kunder med sæsonkort til Djurs Sommerland fra 2014.

Det giver en god markedsføringsværdi at være knyttet sammen med et succesfuldt fritidstilbud som Djurs Sommerland. Djurs Sommerland har i 2013 haft 752.000 gæster og er den næststørste turistattraktion i Danmark uden for København.

Administrationen har sammen med Djurs Sommerland overvejet flere forskellige løsningsforslag om at tilbyde rabat på bustransporten for sæsonkort holderne.

Administrationen vurderer, at den bedste løsning er, at voksne og pensionister kan købe busbilletten til børnepris. Denne løsning er en nem løsning at iværksætte og administrere, da den blot indebærer, at voksne og pensionister med sæsonkort kan købe børnebilletter.

Med dette forslag gives der ingen rabat til børn, idet det vurderes, at der er få børn der rejser alene til Djurs Sommerland. Hvis de rejser meget kan de rejse billigt på klippekort. Desuden er der den generelle ordning i den kollektive trafik, at to børn under 12 år rejser gratis sammen med en betalende voksen eller pensionist, og et barn kan også rejse gratis sammen med et betalende barn.

De mest solgte billetter til Djurs Sommerland er billetter til 8 zoner, som er afstanden fra Aarhus og Randers til Djurs Sommerland. Fra Grenå og Auning er der 4 zoner.



I 2014 er priserne følgende:

	<b>8 zoner</b>	<b>4 zoner</b>
Kontant voksen	75 kr.	39 kr.
Kontant pensionist	69 kr.	39 kr.
Kontant bam	40 kr.	21 kr.
Klippekort voksen pr. klip	48 kr.	24 kr.
Klippekort pensionist pr. klip	41 kr.	24 kr.
Klippekort børn pr. klip	26 kr.	14,50 kr.

Efter forslaget vil voksne og pensionister, der kan vise et sæsonkort til Djurs Sommerland, når de køber en busbillet til eller fra Djurs Sommerland, kunne købe billetten til børnepris. Det vil for en billet til 8 zoner give en rabat på 46,7 procent for voksne og en rabat på 42 procent for pensionister. Hvis kunderne i forvejen benytter klippekort til bussen, er rabatten væsentligt lavere (16,7 procent og 2,4 procent).

Rabatten gives kun, hvis kunden kan vise et gyldigt sæsonkort og køber en kontantbillet til eller fra Djurs Sommerland.

De kunder, der i dag køber en kombinationsbillet med entré og bus til Djurs Sommerland, får også en rabatpris på bustransporten. Andelen til Midttrafik er i 2014 aftalt til 85 kr. tur/retur. Hvis nogen af kunderne vælger at konvertere til sæsonkort med billige busbilletter, mister Midttrafik 5 kroner pr. gang. Til gengæld er det meget sandsynligt, at de vil besøge Djurs Sommerland flere gange end tidligere, og dermed samlet set give større omsætning.

Djurs Sommerland oplyser, at der i 2013 er solgt ca. 27.000 sæsonkort til voksne og ca. 300 sæsonkort til pensionister.

Midttrafik kan ikke opgøre hvor mange billetter, der er solgt til og fra Djurs Sommerland på samtlige ruter, idet der er mulighed for at købe billetter til Djurs Sommerland fra samtlige regionale ruter i Midttrafik.

Det vurderes at være et godt markedsføringstiltag at tilbyde rabat til kunder med sæsonkort. Det vil give omtale og gøre en potentiel kundegruppe opmærksom på, at der kører 4 busruter til Djurs Sommerland, nemlig ruterne 400 (Aarhus-Djurs Sommerland), 214 (Randers-Auning-Ryomgård-Grenaa), 121 (Aarhus-Skødstrup-Løgten-Rønde-Ryomgård) og 352 (Ryomgård-Glesborg-Bønnerup-Grenaa). Mange af sæsonkortkunderne er givetvis familier, der normalt kører i bil til Djurs Sommerland, men de kan måske lokkes over i bussen én eller flere gange ved dette tiltag.

Djurs Sommerland har oplevet, at gæster har fravalgt at købe sæsonkort til Djurs Sommerland på grund af, at de ingen bil havde, og at kørsel 4-5 gange i løbet af sæsonen med bus vurderedes til at være for dyrt.

Der vurderes ikke at være nævneværdige mindre indtægter forbundet med dette tiltag. Det skal evalueres efter sæsonen i 2014, om ordningen har været en succes, og hvordan

det har påvirket indtægterne på rute 400, som er en speciel rute, der er oprettet til at betjene Djurs Sommerland.

**Direktøren indstiller,**

**at** kunder med sæsonkort til Djurs Sommerland fra 2014 kan køre på børnebillet til og fra Djurs Sommerland.

1-47-75-1-1-13

### 3. Rejseregler vedr. e-cigaretter

#### Resumé

*På baggrund af drøftelse på bestyrelsesmødet 11. oktober 2013 om forbud mod brug af e-cigaretter i vogne, der kører for Midttrafiks flextrafik, har administrationen vurderet et forbud i forhold til bustrafikken.*

#### Sagsfremstilling

Midttrafik har i sine rejseregler forbud mod, at kunder og chauffører ryger tobak i busserne. Midttrafik har ikke forholdt sig til brugen af e-cigaretter, men Midttrafik er bekendt med, at nogle vognmænd har forbudt sine chauffører at bruge e-cigaretter i busserne.

Midttrafik har modtaget enkelte kundeklager om brug af e-cigaretter i busserne.

Midttrafik har også modtaget henvendelser fra busselskaber og chauffører, som efterlyser retningslinjer i forhold til brug af e-cigaretter i busserne.

Bestyrelsen har 11. oktober 2013 taget til efterretning, at e-cigaretter ikke må anvendes i de vogne, der udfører flextrafikkørsel for Midttrafik.

#### Praksis i kollektiv trafik

Hos Movia, FynBus, NT og DSB er der taget stilling til brugen af e-cigaretter i busser og tog. Hos disse selskaber er alle former for rygning, herunder e-cigaretter, forbudt i busser og tog.

#### Sundhedsstyrelsens anbefaling

Sundhedsstyrelsen har i marts 2013 udarbejdet et notat, hvori de lægger sig op af WHO's anbefalinger for brug af e-cigaretter: *Verdenssundhedsorganisationen WHO og et anerkendt tysk statsinstitut for risikovurdering anbefaler, at e-cigaretter indtil videre behandles som konventionelle cigaretter i relation til gældende regler og love om røgfri miljøer.*

Denne anbefaling skal også ses i lyset af, at det endnu er uafklaret hvilke sundhedsskadelige virkninger, der er ved passiv rygning af e-cigaretter.

#### Administrationens anbefaling

På baggrund heraf anbefales det, at e-cigaretter behandles på samme måde som konventionelle cigaretter, og det hermed tilføjes i Midttrafiks rejseregler, at det ikke er tilladt at bruge e-cigaretter i Midttrafiks busser eller i ventefaciliteterne på de to rutebilstationer (Aarhus og Randers), Midttrafik driver.

#### Direktøren indstiller,

**at** det snarest tilføjes i rejsereglerne, at det ikke er tilladt at bruge e-cigaretter i Midttrafiks busser eller i ventefaciliteterne på de rutebilstationer, Midttrafik driver.

---

1-21-1-13

## 4. Undersøgelse om brug af pensionistkort i Randers Kommune

### Resumé

*Randers Kommune har siden 2011 haft en forsøgsordning med et særligt billigt buskort til pensionister i kommunen. Pensionistkortene har været en succes, og der udstedes årligt ca. 6.500 kort.*

*Midttrafiks passagertælling fra 2012 viser, at antallet af rejser pr. køreplantime i bybusserne i Randers er højere end tilsvarende passagertal fra andre sammenlignelige byer i Midttrafik.*

*Sammen med Randers Kommune og Region Midtjylland har Midttrafik fået udarbejdet en rapport om benyttelsesgraden m.m. vedrørende disse kort.*

### Sagsfremstilling

Der udstedes særlige billige årskort til alle alderspensionister i Randers Kommune, hvor egenbetalingen er 300 kr. pr. år. Kortet er gyldigt i hele Randers Kommune, dvs. både bybusser, lokalruter og regionale ruter. Kortet er ikke gyldigt til togrejser med DSB eller Arriva. Randers Kommune kompenserer Region Midtjylland for mistede indtægter, når kunderne rejser i en regional busrute med pensionistkortet.

Undersøgelsen om brug af det billige pensionistkort i Randers er gennemført som et telefoninterview. Der er gennemført 772 interviews, som er repræsentativt geografisk fordelt i Randers Kommune.

Undersøgelsens primære formål har været at fremskaffe et "beregningsgrundlag" for kompensationen fra Randers Kommune til regionen, når pensionister rejser i regionale ruter. Desuden giver undersøgelsen en række andre informationer om benyttelsesgrad, rejseformål, hyppighed mm.

Undersøgelsen giver følgende interessante resultater:

- 69 % oplyser, at de bruger kortet færre end 3-5 gange om ugen.
- 54 % benytter kortet til bybusrejser og 15 % til Randers Kommunes lokalruter.
- 63 % anfører, at de vælger bussen som transportmiddel pga. pensionistkortet.
- 51 % oplyser at ville foretage færre busrejser, hvis pensionistkortet ikke fandtes.
- 71 % oplyser, at de er meget villige til eventuelt at betale 400 kr. for pensionistkortet.
- 73 % af besvarelsene er kvinder.

Resultaterne viser at pensionistkortet er attraktivt, fordi det er billigt og mange kunder vælger at anskaffe kortet, selv om rejsehyppigheden er lav. En justering af prisen vil ikke være en barriere for køb af pensionistkortet.

Undersøgelsen danner grundlag for, at administration undersøger mulighederne for at indføre en tilsvarende ordning i andre lignende kommuner i Midttrafik med bybuskørsel

---

af samme omfang som i Randers. Det kræver bl.a., at der er et salgsapparat, der kan håndtere pensionistkortene.

**Direktøren indstiller,**

- at** orienteringen tages til efterretning.
- at** administrationen undersøger mulighederne for at indføre samme model i andre bybus-kommuner i Midttrafik.

1-15-0-77-3-10

## 5. Bestillertilfredshedsundersøgelse 2013

### Resumé

*Et af Midttrafiks overordnede mål i Strategiplan 2013-2016 er tilfredse bestillere. Bestillertilfredsheden måles ved en undersøgelse. Undersøgelsen af de 19 kommuners og regionens tilfredshed med Midttrafik blev gennemført i november 2013.*

*De overordnede resultater præsenteres, og Direktionen peger på de væsentligste indsatsområder for at forbedre tilfredsheden.*

### Sagsfremstilling

I 2009 blev den første bestillertilfredshedsundersøgelse i Midttrafik gennemført. Undersøgelsen er blevet gentaget i november 2011 og nu i november 2013. Undersøgelsen belyser de 19 kommuners og regionens tilfredshed med Midttrafik på sagsbehandlerniveau. Fra 2011 og 2013, indgår de tekniske direktører samt direktører for de områder, der dækker flextrafik/handicapkørsel også i undersøgelsen.

Undersøgelsen blev udført af et analysebureau, som foretog telefoninterviews. Undersøgelsen behandlede både bestillertilfredshed på buskørsel og på handicapkørsel. Tilfredsheden med øvrige opgaver, som fx letbanen og Rejsekort, er ikke blevet belyst, men vil indgå i kommende undersøgelser. Telefoninterviewene blev foretaget med en person fra hver kommune beskæftiget med buskørsel og en person fra hver kommune beskæftiget med handicapkørsel samt en direktør fra hvert område.

Svarprocenten var i 2013 på 81,3 %. I 2011 var svarprocenten på 90 %, mens den i 2009 var på 95 %.

På sagsbehandlerniveau er der ikke svaret fra følgende bestillere:

- Buskørsel: Samsø
- Handicapkørsel: Hedensted, Horsens, Odder, Randers, Syddjurs

På direktionsniveau er der ikke svaret fra følgende bestillere:

- Buskørsel: Favrskov, Viborg
- Handicapkørsel: Favrskov, Aarhus, Skive, Ikast-Brande, Norddjurs

Bestillertilfredshedsundersøgelsen i 2009 viste, at økonomi, især på buskørsel, var et særligt indsatsområde. Resultaterne fra 2011 viste, at der var sket en markant, positiv ændring på dette område. Resultaterne fra 2013 viser, at den positive udvikling i forhold til økonomien på buskørsel holder. Således er andelen af meget tilfredse steget markant.

### Resultat af undersøgelsen

./.

I vedlagte "Notat om resultater af bestillertilfredshedsundersøgelsen 2013" gennemgås resultatet og de væsentligste indsatsområder udpeges. Rapporten fra analysebureauet kan findes på [www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder](http://www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder) som et baggrundsbilag.

Den overordnede konklusion af bestillertilfredshedsundersøgelsen er, at de 19 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau vedrørende buskørsel er tilfredse eller meget tilfredse samlet set med det daglige samarbejde, hvilket giver en tilfredshed på 100 %.

I handicapkørsel er de 15 deltagende respondenter på sagsbehandlerniveau tilfredse eller meget tilfredse samlet set med det daglige samarbejde med Midttrafik, hvilket giver en samlet tilfredshed på 94 %. På langt de fleste emner, der spørges til i tilfredshedsundersøgelsen, er det et fåtal af bestillerne, der er utilfredse. Der er nogle besvarelser, der viser, at Midttrafik skal gøre det bedre. Både på sagsbehandler og direktørniveau er der plads til forbedring på følgende områder:

Økonomi:

- Rådgivning om takster på buskørsel
- Rådgivning om økonomi på flextur/telekørsel
- Oplysning til handicapkørsel om informationer på extranettet

Generelt: Der ønskes faglig rådgivning på disse områder samt oplysning om, at der kan findes relevante informationer på extranettet.

Køreplanlægning:

- Utilfredshed hos 3 bestillere med køreplanprocessen (Lemvig, Norddjurs, Struer)
- Oplysning om service overfor buskunder
- Håndtering af bestillernes ønsker til flexkørsel/handicapkørsel

Generelt: Der ønskes rådgivning om køreplanprocessen samt hvilket serviceniveau/tilbud, kunderne kan tilbydes indenfor den økonomiske ramme, bestillerne stiller til rådighed.

Udbud:

- Rådgivning om udbud, buskørsel

Generelt: Der ønskes faglig rådgivning om udbud herunder hvilke økonomiske konsekvenser, der er forbundet med udbuddets resultat.

Markedsføring:

- Produktmarkedsføring flexkørsel/handicapkørsel
- Markedsføring af nye produkter, buskørsel

Generelt: Der ønskes rådgivning om markedsføring herunder, hvordan nye produkter bedst markedsføres.

Andet:

- Fremskaffe dokumentation på bestillernes ønsker

Generelt: Det er et ønske, at dokumentation i forhold til bestillernes ønsker og behov kan fremskaffes, når det efterspørges.

**Direktøren indstiller,**

- at** Direktionen laver en handlingsplan, der sikrer, at der sker forbedringer på de nævnte områder.
- at** Direktionen tager kontakt til de utilfredse sagsbehandlere og direktører og i øvrigt tager initiativ til at drøfte tilfredsheden med samarbejdet med hver enkelt bestiller inden for det kommende halve år.

**Bilag**

- Notat om resultater af bestillertilfredshedsundersøgelsen 2013



1-22-1-13

## 6. Forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal

### Resumé

*Administrationen præsenterer en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 30. september 2013.*

### Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen, har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2013.

- ./.
- Budgetafvigelserne for de enkelte forretningsområder er gennemgået i vedlagte notat "Forventet regnskab 2013 efter 3 kvartal", mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af oversigterne i notatet.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

#### Buskørsel

På busområdet forventes der en netto mindreudgift på 16,7 mio. kr. Mindreudgifterne er sammensat af forventede merindtægter på 24,0 mio. kr., og en forventet merudgift på 7,2 mio. kr.

De samlede udgifter forventes at blive på 1.427,5 mio. kr. Størstedelen af den forventede merudgift på 7,2 mio. kr. vedrører Region Midtjylland og skyldes effekten af 33. og 34. udbud med højere priser.

Indtægterne forventes at blive på 712,8 mio. kr. Merindtægter i 2013 skyldes hovedsageligt fremgang i salget af HyperCard/Ungdomskort og flere indtægter fra Bus & Tog "omstigere".

#### Flextrafik

På handicapområdet forventes der samlet set netto mindreudgifter på 3,8 mio. kr. Mindreforbruget skyldes primært et fald i antal ture i forhold til det budgetterede.

"Kan-kørsel" forventes at udvise merudgifter i forhold til det budgetterede på ca. 14,0 mio. kr. Størsteparten af merudgifterne vedrører regionen samt kørslen for Fynbus og Sydtrafik. Disse tegner sig alene for merudgifter på 11,2 mio. kr. Baggrunden herfor er generelt større kørselsomfang end forudsat.

#### Togdrift

På togdriften forventes netto mindreudgifter til driften på 2,7 mio. kr., mens anlæg forventes at balancere.

#### Trafikselskabets budget og øvrige

Der forventes et mindreforbrug i Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – i 2013. Mindreforbruget ønskes anvendt til rejsekortprojektet i 2014.

---

Billetkontrollen inklusive kontrolafgifter vedrører udekukkende Aarhus Kommune. Der er merindtægter på 3,8 mio. kr. som modsvares af tilsvarende merudgifter.

Udgifterne til Letbanesekretariat forventes at balancere i forhold til budgettet. Udgifterne til operatørbudgettet forventes overført til det nyoprettede Driftsselskab Aarhus Letbane ved udgangen af 2013.

Udgifterne til Rejsekort finansieres i 2013 delvist som udgangspunkt af Midttrafiks opsparede midler fra 2012-regnskabet, således at bestillerne ikke får udgifter til projektet i 2013. Undtaget herfra er Silkeborg og Horsens kommuner, som har ønsket at indbetale i alt 12,9 mio. kr. i 2013, finansieret af opsparede midler i kommunerne.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

### **Bilag**

- Forventet regnskab 2013 efter 3 kvartal

1-22-1-13

## 7. Orientering om udviklingen i indtægter i Aarhus-området 2013

### Resumé

Administrationen laver en månedlig opfølgning, som viser indtægtsudviklingen i Aarhus-området. I perioden januar-oktober 2013 har der været en stigning i indtægterne på 5,1 % i forhold til samme periode 2012.

Den gennemsnitlige takststigning i 2013 var 3,5 %.

Fra juli måned 2013 har der været en fremgang i salget af kontantbilletter fra billetautomaterne i bybusserne. Denne stigning skyldes væsentligst, at der er gennemført flere kontroller i bybusserne.

### Sagsfremstilling

Indtægtsudviklingen registreres på grundlag af omsætningen af kontantbilletter fra billetautomaterne i bybusserne, fra salget af klippekort til salgssteder/forhandlere i Aarhus-området og fra omsætningen på salg af periodekort fra 10 udvalgte salgssteder i Aarhus. Denne måling er identisk fra 2012 til 2013 og derfor umiddelbar sammenlignelig.

Indtægtsudviklingen i årets 3 første kvartaler i forhold til samme kvartal 2012, er vist i nedenstående tabel. Salg af klippekort viser en stor fremgang i hele perioden. Salg af periodekort steg i 2. og 3. kvartal. Omsætningen fra kontantbilletter viser fald i 1. og 2. kvartal, men fra 3. kvartal var der en stor stigning i indtægterne, hvilket kan tilskrives den forøgede kontrolindsats.

Udvikling i indtægter i forhold til 2012

	1. kvrt. ændr.	2. kvrt. ændr.	3. kvrt. ændr.
Kontantbilletter (bybusser)	-9,4 %	-12,8 %	7,1 %
Klippekort (Aarhus området)	8,0 %	11,3 %	8,5 %
Periodekort (Aarhus området)	0,1 %	3,7 %	6,6 %
<b>Total</b>	<b>2,7 %</b>	<b>4,7 %</b>	<b>7,6 %</b>

Indtægter fra salg af klippekort og periodekort kan ikke udelukkende henføres til Aarhus Kommune. Klippekort og periodekort fra de omhandlede salgssteder benyttes i stort omfang også i de regionale busruter i Aarhus samt i Aarhus Nærbane (Oddebanen og Gre-naabanen).

I Midttrafiks indtægtsfordeling skal en andel af indtægterne i Aarhus-området således henføres til Region Midtjylland.

Tendensen med stigende indtægter i 3. kvartal forsætter i oktober måned. Der er lignende fremgang i omsætningen fra kontantbilletter, klippekort og periodekort.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-3-3-12

## 8. Orientering om passagerudvikling på Odderbanen

### Resumé

*Passagertællinger på Odderbanen fra 2013 viser, at der har været en fremgang i antal rejser på 5,5 % i forhold til 2012.*

*DSB udfører kvartalsvise passagertællinger på Odderbanen efter samme metode som Midtjyske Jernbaner tidligere har foretaget. Det er et krav i operatørkontrakten med DSB.*

*Midttrafik har nu modtaget passagertællingen for 4. kvartal 2013, og der kan gøres status for det første år med nye Desirotog på Odderbanen og samdrift med Grenaabanen. Samdriften blev etableret fra 9. december 2012.*

### Sagsfremstilling

I kontrakten med DSB er aftalt, at der hvert kvartal skal laves en tælling af passagerer på alle turene på Odderbanen.

Administrationen har modtaget tællingerne for alle kvartaler i 2013 og ved sammenligning med 2012 kan der, jævnfør tabellen, konstateres en fremgang på 5,5 %.

	2012 rejser	2013 rejser	Ændring 2012/2013
1. kvartal	279.344	315.112	12,8 %
2. kvartal	262.314	262.587	0,1 %
3. kvartal	210.434	210.434	0,0 %
4. kvartal	284.596	305.422	7,3 %
<b>Total</b>	<b>1.036.688</b>	<b>1.093.555</b>	<b>5,5 %</b>

Det skal bemærkes, at den tælling DSB har foretaget i 3. kvartal 2013 var fejlbehæftet og mangelfuld. Efterfølgende har administrationen erfaret, at tællingen var gennemført i sommerferieperioden. Af samme grund har administrationen udeladt denne optælling og i stedet anvendt passagertal fra samme kvartal 2012.

Passagerfremgangen har været størst i 1. og 4. kvartal. Resultaterne fra 2. og 3. kvartal viser uændret niveau i forhold til 2012. Erfaringsmæssigt har det stor betydning, at tællinger udføres efter samme metoder og principper for at kunne sammenlignes. Administrationen har løbende informeret DSB om nødvendigheden heraf og påpeget behovet for præcise tællinger.

Samdriften mellem Grenaabanen og Odderbanen har givet et kvalitetsløft til Odderbanen i form af nye tog og udvidet kørsel i aftentimerne. Samdrift mellem banerne har givet kunderne mulighed for at foretage gennemgående rejser på begge baner. Kunderne har taget godt imod forbedringerne, og det har betydet en stigning i passagertallet.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-22-1-13

## 9. Orientering om nøgletal for trafiksekskabernes udgifter til administration og indtægter

### Resumé

*Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med nøgletal for trafiksekskabernes regnskaber.*

### Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene for de danske trafiksekskaber.

Administrationen har 28. november 2013 modtaget et udkast til nøgletal baseret på regnskaberne fra 2012. Der er tale om en foreløbig udgave, fordi ikke alle trafiksekskaber har godkendt rapporten endeligt endnu.

- ./ Udkast til rapport med Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2012 vedlægges.
- ./ Administrationen har lavet en sammenstilling af trafiksekskabernes udgifter til administration henholdsvis fællesudgifter, og en sammenstilling med de væsentligste nøgletal for indtægterne. Der vedlægges notat om sammenligning af trafiksekskabernes administrationsudgifter og indtægter 2012. Øvrige nøgletal og ressourceforbrug fremgår af rapporten.

Nøgletallene for 2012 viser, at Midttrafik bruger den laveste andel af sine samlede udgifter til administration og personale.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- Udkast til rapport med Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2012
- notat om sammenligning af trafiksekskabernes administrationsudgifter og indtægter 2012

1-25-1-13

## 10. Orientering om indførelse af nyt zonesystem i Midttrafik

### Resumé

*Som en konsekvens af indførelse af Rejsekortet er det nødvendigt at indføre et nyt zonesystem i Midttrafik. Baggrunden er, at det nuværende system omkring bl.a. Aarhus med zoner rundt om byen ikke kan anvendes, når Rejsekortet anvendes som betalingsmiddel.*

*Samtidig har der længe været overvejelser om at tilpasse zonestørrelser og takster i Midttrafik Vest til takster og zoner i Midttrafiks øvrige takstområder. Disse ændringer gennemføres ligeledes med indførelsen af et nyt zonesystem.*

*Det nye zonesystem forventes indført fra køreplansskiftet 29. juni 2014.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund

I forbindelse med indførelse af Rejsekortet og Den Landsdækkende Enkeltbillet er det nødvendigt at indføre et nyt zonesystem i Midttrafik. Det skyldes, at man i Rejsekortsystemet – som også håndterer Den Landsdækkende Enkeltbillet – beregner takster på en anden måde, end Midttrafik er vant til.

I Rejsekortsystemet beregnes taksten på baggrund af antallet af zoner mellem den zone, rejsen er startet i, og den zone rejsen slutter i. Dette sker ud fra et zonekort, hvor taksten fastsættes ud fra det forløb, der giver færrest zoner mellem start- og slutzone.

Dette er ikke identisk med den måde, som takster beregnes på i dag, hvor man i Midttrafik Øst beregner en takst i forhold til, hvor mange zoner en rejse reelt går igennem. I de øvrige takstområder beregnes taksten næsten på samme måde som Rejsekort. Eneste forskel er, at i det nuværende system skal der være en bus- eller togforbindelse for at 2 zoner opfattes som nabozoner – det er ikke nødvendigt i det nye.

Hvis man indførte Rejsekortet uden at ændre zonesystem, ville det fx betyde, at en rejse fra den nordlige del af zone 3 i Aarhus til den sydlige del af zone 3 (fx fra Lystrup til Berder) bliver takstfastsat som en rejse på 1 zone (da den både starter og slutter i zone 3), mens en kortere rejse fra fx Lystrup til Aarhus C ville være 3 zoner (da den starter i zone 3 og slutter i zone 1). Det zonesystem, der har været anvendt i Aarhus, Silkeborg og Randers med en eller flere "ringe" rundt om byen, fungerer således ikke hensigtsmæssigt, når der indføres Rejsekort.

#### Nyt zonesystem

./. Nye zonekort vedlægges.

Det nye zonesystem medfører, at der etableres flere zoner omkring de 3 byer. Det har begrænset betydning i Silkeborg og Randers, mens der er tale om en større ændring omkring Aarhus. I dag er der 4 zoner i Aarhus Kommune. Fremover opdeles de ydre zone-ringe, så der samlet vil blive 13 zoner i Aarhus Kommune. Det betyder ikke, at rejser



kan blive 13 zoner lange, men fx vil den tidligere omtalte rejse fra Lystrup til Aarhus blive 4 zoner i stedet for 3. Rejser på 1-2 zoner vil normalt ikke blive berørt, men rejser på 3-4 zoner i dag vil kunne opleve at blive zonemæssigt længere – og dermed dyrere for kunden. På grund af zone-ringene omkring Aarhus har lange rejser internt i Aarhus Kommune hidtil været relativt billige, sammenlignet med rejser af samme længde andre steder i Midttrafik.

Forslaget har været drøftet med administrationen i Aarhus Kommune, der har forståelse for, at de nye principper er nødvendige som konsekvens af Rejsekortets indførelse.

Samtidig med ændringerne primært omkring de større byer i Øst, ændres zonestrukturen i Midttrafik Vest – det tidligere Ringkøbing Amt – også. Ved etableringen af Midttrafik overtog man zonestrukturen fra de gamle myndigheder. Zonestørrelserne i Syd, Øst og Midt-området var nogenlunde ens, så det lykkedes ganske hurtigt at sikre ens takster i de 3 områder. Men zonerne i Vest er ca. dobbelt så store som i de øvrige områder. Med det nye zonesystem reduceres zonerne i Midttrafik Vest størrelsesmæssigt, og samtidig overgår Vest til de samme takster, som er i de øvrige områder. Der er her tale om en harmonisering af såvel zonestørrelser som takster. Konsekvensen i Vest bliver at nuværende 1-zones billetter/kort forsvinder. Takstmæssigt vil kunden dog ikke opleve ændringer ved nuværende 1-zones rejser i Vest, da taksten for en 1 zones billet/klip i Vest i dag svarer til den kommende takst for en 2-zoners billet/klip. Nogle nuværende rejser på 2 og 3 zoner vil blive en smule billigere i Vest, mens enkelte længere rejser vil blive lidt dyrere. Igen er der dog tale om en harmonisering af taksterne i Vest med taksterne i de øvrige takstområder.

Midttrafik har sammen med et rådgivningsfirma vurderet konsekvenserne af ændringerne. Det har været ambitionen med det nye takstzonesystem, at konsekvenser for kunder og for bestillere skal være så få og så små som overhovedet muligt.

I Aarhus vil nogle kunder, der rejser fra de ydre dele af kommunen til de ydre dele i den anden ende af kommunen, opleve takststigninger. Der findes ikke statistisk materiale, der præcist kan angive, hvor mange det drejer sig om, men antallet er begrænset, da det primært er rejser fra "yderområder" til "yderområder" i Aarhus Kommune, der berøres. Tilsvarende er det meget vanskeligt at vurdere provenueffekten for Aarhus Kommune og for regionen (en del af de relevante rejser foregår med regionalruter), men rådgivningsfirmaet har ligeledes vurderet, at såvel Aarhus Kommune som regionen vil opleve en begrænset stigning i provenu.

I Vestjylland vil nogle kunder på relativt korte strækninger opleve prisfald. Det vil primært være kunder der i dag rejser 2 eller 3 zoner, og som også vil gøre det med de nye zoner – men hvor prisfaldet skyldes, at der fremover vil være lavere takster for disse rejser. Det vil primært handle om mellemlange rejser omkring Herning og Holstebro og kan medføre et mindre provenutab for de 2 kommuner. Nogle få kunder på længere rejser vil opleve begrænsede prisstigninger. Det kan betyde en mindre provenu-stigning – primært for regionen.

I takstområde Midt, Syd og Øst – bortset fra Aarhus – er konsekvenserne af det nye zonesystem meget beskedne.

For alle kunder skal man dog være opmærksom på, at de takstmæssige konsekvenser ændres, når kunderne i stedet anvender Rejsekort. Her vil de takstmæssige konsekven-

---

ser ud over ændringerne i zonestrukturen også afhænge af den enkelte kundes rejsefrekvens – og dermed det "rabatniveau", man optjener på Rejsekort.

### **Implementering af nyt zonesystem**

Sammen med rådgiveren har Midttrafik også vurderet, hvordan det er mest hensigtsmæssigt at implementere det nye zonesystem. Da zonesystemet til dels er en konsekvens af indførelse af Rejsekortet, har det været fristende at implementere det løbende, i forhold til Rejsekortets udrulning. Det vil imidlertid være vanskeligt at kommunikere til kunder og chauffører, og det vil give u hensigtsmæssigheder for rejser som fx starter et sted med Rejsekort og slutter et sted uden.

Derfor følger Midttrafik rådgiverens anbefaling om at indføre det nye zonesystem på samme tidspunkt overalt. Midttrafik er for tiden i gang med at udarbejde implementeringsplan, kommunikationsplan m.m. – ligesom der skal ske tekniske ændringer i salgssystemer og billetteringsudstyr. Der vil også blive etableret procedurer for ombytning af de klippekort/periodekort, der måske ikke længere er gyldige til den strækning, de oprindeligt var udstedt til.

Der vil blive en merudgift på ca. 2 mio. kr. i forbindelse med implementering af det nye zonesystem. Den udgift afholdes inden for Trafikselskabets budget. Der vil givetvis blive en del kundereaktioner ved indførelsen, som vil blive håndteret af et særligt beredskab.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Nye zonekort

1-8-1-10

## 11. Orientering om analyse af X-busser på tværs til Nordjyllands Trafikselskab

### Resumé

*Sammen med NT (Nordjyllands Trafikselskab), Region Midtjylland og Region Nordjylland har Midttrafik fået udarbejdet en analyse af det kundemæssige potentiale for X-buskørsel i 4 korridorer mellem de 2 regioner.*

*Analysen er udarbejdet på baggrund af et oprindeligt ønske fra NT om væsentlige udvidelser i X-busbetjeningen mellem NT og Midttrafik som led i opfyldelsen af tankerne i NT's trafikplan om at gøre X-busser til det bærende net i Nordjylland.*

*Analysen viser, at der ikke er kundemæssigt grundlag for væsentlige udvidelser i de X-bus relationer, der i dag er mellem Midttrafik og NT, men peger dog på en række forslag til en samlet optimering og forbedring af betjeningen på de berørte ruter.*

### Sagsfremstilling

Den gennemførte undersøgelse baserer sig på en række analyser. De væsentligste er:

- En gennemgang af belastningen på de nuværende ruter – herunder i særlig grad hvordan kunderne i dag fordeler sig over forskellige delstrækninger.
- En analyse af pendlingen på strækningerne – også her opgjort på delstrækninger undervejs.
- En analyse af bussens "konkurrencesituation" i forhold til både bil og tog – altså en vurdering af hvor realistisk det er, at kunderne vælger bus på strækningen.

Undersøgelsen er udarbejdet af en ekstern konsulent, som har refereret til en arbejdsgruppe med repræsentanter for NT, Midttrafik, Region Nordjylland og Region Midtjylland. Undersøgelsen er finansieret af de 2 regioner.

./.. Rapport vedrørende analyse af X-buskørsel i 4 korridorer vedlægges.

Analysen omfatter 4 ruter:

- 918X: Aarhus-Randers-Hadsund-Aalborg
- 940X: Thisted-Nykøbing M-Skive-Viborg
- 951X: Aalborg-Aars-Farsø-Skive-Holstebro
- 960X: Aalborg-Viborg-Silkeborg

På de 4 ruter er de væsentligste forslag til ændringer følgende:

#### 918X Aarhus-Randers-Hadsund-Aalborg

Det foreslås, at ruten deles op i Hadsund, så en del kører Hadsund-Mariager-Randers-Aarhus og en anden del kører Hadsund-Aalborg. Baggrunden for forslaget er, at ruten er meget "tynd" på mellemstrækningen, mens der især mellem Randers og Aarhus er mange kunder. En opdeling af ruten vil gøre det muligt at sikre det bedste tilbud, der hvor der er flest kunder.

Midttrafik arbejder sammen med NT for at gennemføre dette i forbindelse med køreplansskiftet i 2014, og herunder sikre gode korrespondancer i Hadsund af hensyn til de relativt få kunder, der rejser på tværs. Projektet er koordineret med et andet projekt, som omhandler den regionale busbetjening af området nord for Randers. Hermed sikres en samlet set mere hensigtsmæssig ressourceudnyttelse, end tilfældet er i dag. For Region Midtjylland vil der ske overflytning af ressourcer fra steder med relativt dårligt kundeunderlag til steder med flere kunder – og dermed flere indtægter.

#### 940X Thisted-Nykøbing M-Skive-Viborg

Der foreslås ikke væsentlige ændringer. Dog foreslås en mindre justering af ruteforløbet gennem Skive by, der giver bedre mulighed for betjening af Kaserneområdet, 2 industriområder og et større uddannelsesområde.

#### 951X Aalborg-Aars-Farsø-Skive-Holstebro

Også her foreslås en løsning, der minder lidt om løsningen på rute 918X, så delstrækningerne Aalborg-Farsø og Skive-Holstebro opprioriteres på bekostning af mellemstrækningen Farsø-Skive, hvor der er relativt få kunder. Der foreslås på hverdage en øget betjening, da de nuværende 4 dobbeltture ikke giver meget mening for faste rejsende.

I weekenden foreslås ruten fortsat at betjene hele strækningen Holstebro-Aalborg, dog med lidt øget frekvens om lørdagen i forhold til i dag.

Endelig er der også på denne rute foreslået et ændret ruteforløb i Skive og i Holstebro, så den kommer tættere på store industriområder og uddannelsesinstitutioner.

Midttrafik udarbejder konkrete køreplanforslag, der understøtter disse ideer.

#### 960X Aalborg-Viborg-Silkeborg

Det foreslås at styrke aftenbetjeningen mellem Viborg og Aalborg, og i øvrigt på sigt arbejde med gradvis udbygning af ruten i takt med at kundeunderlaget viser sig. Det er vurderingen – ud fra bl.a. pendlingstal – er der vil være et vist potentiale i at udvide kørslen på ruten.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Rapport vedrørende analyse af X-buskørsel i 4 korridorer

1-23-4-3-13

## 12. Orientering om timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014

### Resumé

*Administrationen orienterer om de priser, Midttrafik sammen med Fynbus og Sydtrafik har fået ved det seneste udbud af flextrafik.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik gennemfører igen i år et udbud af flextrafikkørsel sammen med Fynbus og Sydtrafik. Udbuddet omfatter både variabel kørsel og garantikørsel:

- Ved variabel kørsel lægges alle konditionsræssige tilbud ind i systemet og kørselen tildeles dynamisk i takt med kundernes behov, vognens placering og prisen.
- Ved garantivogne har trafikkselskaberne garanteret vognmanden en vis mængde kørsel, som der afregnes for, og disse vogne forsøges derfor primært anvendt.

Trafikkselskaberne gennemfører udbud hvert år. Dog er nogle garantivogne udbudt med 2-års kontrakter. Den endelige økonomiske konsekvens for bestillerne af de indkomne tilbud kan ikke beregnes, da det afhænger af det konkrete kørselsbehov i løbet af kontraktperioden.

Midttrafik har sammen med Fynbus og Sydtrafik gennemgået de modtagne tilbud, ikke mindst set i lyset af den kritik, visse selskaber har rejst mod trafikkselskabernes udbud af flexkørsel, hvor det bl.a. påstås, at trafikkselskaberne understøtter løndumping.

Gennemgangen af tilbuddene viser:

- Gennemsnitsprisen pr. time for variabel kørsel er 344 kr.
- Gennemsnitsprisen for de billigste tilbud (1. kvartil) på variabel kørsel er 327 kr.
- De tre trafikkselskaber har bedt de relevante myndigheder om at vurdere vognmænd med i alt 151, ud af 2.945 variable biler, med hensyn til overholdelse af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.
- Gennemsnitsprisen for garantivogne er 276 kr.
- Gennemsnitsprisen for de billigste tilbud (1. kvartil) på garantivogne er 267 kr.
- De tre trafikkselskaber har bedt de relevante myndigheder om at vurdere 17 af de 25 vognmænd med i alt 67 ud af de 117 biler, med hensyn til overholdelse af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

./.

Oversigt over timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014 vedlægges.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- Oversigt over timepriser for flextrafik gældende fra 1. marts 2014

---

1-01-75-1-13

## 13. Orientering om betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler

### Resumé

*Administrationen orienterer om indholdet af den betænkning, som udvalget om erhvervsmæssig befordring i personbiler 11. oktober 2013 afleverede til Transportministeren.*

### Sagsfremstilling

Udvalget om erhvervsmæssig befordring i personbiler (persontransportudvalget) blev nedsat af regeringen i september 2012. Udvalget blev nedsat med henblik på at gennemgå og analysere hele området for erhvervsmæssig personbefordring med biler med op til 9 personer inkl. chaufføren. Ønsket var at skabe et grundlag for et mere dynamisk marked til gavn for forbrugeren og med gode muligheder for at udvikle branchen.

Reguleringen er i dag kompliceret og præget af en lang række begrænsninger i forhold til organisering, antal tilladelser, geografi, mv. Samtidig er der 4 forskellige typer tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring med hver deres sæt af rettigheder og krav.

Med betænkningen fremlægges en samlet analyse af den komplekse regulering af området, og udvalget har skitseret forskellige modeller for, hvordan lovgivningen kan forenkles og moderniseres.

- ./.
- Sammenfatning og anbefalinger fra betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler vedlægges. Hele betænkningen (293 sider) kan findes på Transportministeriets hjemmeside.

Trafikselskaberne i Danmark har været repræsenteret i udvalget ved direktør Dorthe Nøhr Pedersen, Movia.

### Betænkningens resultater og anbefalinger

Det konstateres gennem en lang række nøgletal, konkrete kommune-cases og internationale erfaringer, at den almindelige taxi er en central del af det samlede transportsystem, og at taxi udfylder en samfundsøkonomisk og miljømæssig vigtig rolle. Det er udgangspunktet, at branchen fortsat skal have mulighed for at udvikle sig.

Der belyses en række forskellige faktorer, der sætter rammerne for udviklingen i branchen, og forskellige muligheder for at ændre disse faktorer gennemgås. For hver af faktorerne har udvalget gennemgået flere tænkelige scenarier.

#### *Tilladelsestyper*

Der foreslås en universaltilladelse til taxikørsel som erstatning for de fire nuværende tilladelsestyper: taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig service trafik (OST).

#### *Selskabsform*

Udvalget anbefaler, at både personer og selskaber skal kunne opnå tilladelse til taxikør-

sel, hvor det i dag kun er personer, der kan opnå tilladelsen, og virksomheden kan således ikke sælges videre.

#### *Geografisk og antalsmæssig begrænsning*

Taxitilladelser er i dag begrænset i antal i hver kommune, og har også en geografisk afgrænsning indbygget. Udvalget anbefaler, at man i højere grad lader markedet afgøre, hvor mange vogne, der er plads til i et område.

#### *Bestillingskontorer*

Bestillingskontorers organisering, herunder tilslutningspligten, er varieret hen over landet. Det foreslås, at bestillingskontorerne får en stærkere rolle, herunder at tilslutningspligten bliver fastholdt eller udvidet.

Bestillingskontorerne skal være stærke aktører i at udvikle teknologien samt sikre forsyningssikkerhed i tyndt befolkede områder.

Udvalget anbefaler, at det overvejes, om adgangen til at oprette og drive et bestillingskontor skal ændres.

Tilslutningspligten kan være forskellig for bytaxi og landtaxi. Bytaxier har en god forretning indenfor den traditionelle taxikørsel med ture fra gaden og via bestillingskontoret. Her er det naturligt at være tilsluttet et bestillingskontor. Landtaxi har forholdsmæssig mere kontraktkørsel for det offentlige, og dermed som udgangspunkt ikke samme behov for et bestillingskontor – i et større antal kommuner er der ikke oprettet bestillingskontorer.

#### *Tyndt befolkede områder*

Udvalget finder ikke, at der generelt er et problem med betjening af tyndt befolkede områder, men der synes at være problemer med tilgængeligheden af taxier i visse områder. Der gennemgås flere instrumenter hertil, fx at takstfastsættelsen tager hensyn til de tyndt befolkede områder, særlige aftaler om bestillingskontorernes forsyningspligt, særlig geografisk afgrænsning af tilladelser og evt. koncessionsmodeller.

#### *Offentlig kørsel*

Udvalget understreger, at kommunerne har en vigtig rolle i at indgå dialog med erhvervet. Ændringer af reguleringerne bør ikke føre til en svækkelse af konkurrencen om de offentlige kørselsopgaver.

#### *Arbejdsvilkår for ansatte i branchen*

Udvalget er opmærksomt på de tvivlsspørgsmål, der har været om gældende lønvilkår i branchen, og udvalget anbefaler, at typen af kørsel (og ikke tilladelsesformen) skal være afgørende for aflønningsformen. Det bør præciseres i lovgivningen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Sammenfatning og anbefalinger fra betænkning fra udvalg om erhvervsmæssig befordring i personbiler

1-25-2-12

## 14. Orientering om svar fra Transportministeren om takstudvikling i København, Odense og Aarhus

### Resumé

Administrationen orienterer om, at Transportministeren 26. november 2013 har besvaret 3 spørgsmål fra Folketingets Transportudvalg om udviklingen i takster i København, Odense og Aarhus.

### Sagsfremstilling

#### Spørgsmålene

Folketingsmedlem Martin Geertsen har stillet tre spørgsmål til Transportministeren vedr. takstudvikling i København, Odense og Aarhus:

##### *Spørgsmål 141*

Vil ministeren udarbejde en oversigt, hvor billetpriserne i den kollektive trafik i København, Aarhus og Odense set under ét henholdsvis hver for sig sammenlignes for de to år 2010 henholdsvis 2013 ud fra følgende parametre: - Afstand: Sammenligningen ønskes baseret på en standardrejse på 5 km. - Taksttype: Sammenligningen ønskes baseret på almindelig voksentakst. - Vægtet gennemsnitspris, hvor klippekort og enkeltbilletter tildeles 3 gange så meget vægt som periodekort og rejsekort, og hvor det lægges til grund, at en periodekortindehaver og en rejsekortindehaver foretager 10 kollektive rejser om ugen.

##### *Spørgsmål 142*

Vil ministeren udarbejde en sammenligning af prisudviklingerne på kollektive billetter i de 3 byer København, Aarhus og Odense under ét henholdsvis hver for sig, hvor der er korrigeret for inflation fra 2007 til 2013?

##### *Spørgsmål 143*

Det ønskes oplyst, hvor meget taksterne i den kollektive trafik er steget år for år siden 2001. Svaret bedes opdelt på den regionalt og kommunalt styrede del af den kollektive trafik. Endvidere ønskes om muligt en opdeling på kontantpris, klippekortspris, abonnementskort pris og hvor muligt rejsekortpris.

#### Transportministerens svar

./ Transportministerens svar af 26. november 2013 på spørgsmål 141-143 fra Transportudvalget vedlægges.

Af Transportministerens svar fremgår det, at for sammenlignelige rejser var taksten lavest i Aarhus i såvel 2010 som 2013, idet Transportministeren vægter de forskellige typer af billetter på den måde, spørgeren har bedt om. Transportministeren har desuden vægтет priserne på en måde, som ministeriet finder mere korrekt, og det viser, at København var billigere end Aarhus i 2010, men at Aarhus er den billigste af de tre byer i 2013.



Udviklingen i gennemsnitstaksterne fra 2001 til 2013 har været således, at taksterne samlet er steget 24 % i de tre byer, hvilket dækker over, at taksterne er steget 29 % i København, 23 % i Odense og 17 % i Aarhus. Hvis der alene ses på den periode, de nuværende trafikselskaber har eksisteret, er København steget med 4,0 % (fra indeks 124 til indeks 129), Odense med 1,7 % (fra indeks 121 til indeks 123) og Midttrafik med 0,9 % (fra indeks 116 til indeks 117). Det skal understreges, at de nævnte stigninger er beregnet, så man har deflateret for forbrugerprisindekset.

Det skal bemærkes, at i perioden 2007-2011 var takststigningerne i Midttrafiks område koncentreret om at harmonisere de mange forskellige takster, Midttrafik overtog fra afgivende myndigheder. Udviklingen i taksterne har derfor været anderledes i andre dele af Midttrafik.

Endeligt svarer Transportministeren på taksternes samlede stigning i den kollektive trafik år for år. Disse oplysninger er ikke opdelt på de enkelte byer eller trafikselskaber.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Transportministerens svar af 26. november 2013 på spørgsmål 141-143 fra Transportudvalget

1-13-7-13

## 15. Orientering om evaluering af samarbejdet i Midttrafiks MED-udvalg

### Resumé

*Administrationen orienterer om resultatet af en evaluering af samarbejdet i Midttrafiks MED-udvalg.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har gennemført en evaluering af samarbejdet i de tre MED-udvalg. Evalueringen viser tre meget forskellige resultater.

./.

Evaluering af den lokale MED-aftale for Midttrafik vedlægges.

I administrationens LMU-udvalg er der gennemgående stor tilfredshed med udvalget både på medarbejder- og ledelsessiden, og på alle 4 overordnede parametre: Informationsniveau, Drøftelser, Indflydelse og Samarbejde, hvorimod der i Busselskabet Aarhus Sporvejes LMU-udvalg, er stor forskel på tilfredsheden blandt ledelsesrepræsentanter og medarbejderrepræsentanterne. Mens tilfredsheden ved ledelsesrepræsentanterne er 100 % på alle 4 parametre, er medarbejdertilfredsheden markant lavere ved medarbejderrepræsentanterne. Med undtagelse af informationsniveauet, hvor 80 % af medarbejderne er tilfredse, er over 50 % utilfredse med de øvrige parametre.

HovedMED-udvalget (HMU) består af ledelsesrepræsentanter fra Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje, medarbejderrepræsentanter fra begge organisationer samt repræsentanter fra nogle af de faglige organisationers lokalkontorer i Aarhus. HMU adskiller sig fra de andre udvalg, idet både medarbejder- og ledelsesrepræsentanter er utilfredse med samarbejdet. Der er ret stor enighed i udvalget om, at samarbejdet ikke fungerer. Der vedlægges et notat, der i flere detaljer redegør for evalueringen

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- Evaluering af den lokale MED-aftale for Midttrafik

---

1-00-1-13

## 16. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 11. oktober 2013.*

### Sagsfremstilling

#### **Orientering om imagekampagnen "Bussen" 2013**

Midttrafik har i 2013 gentaget imagekampagnen fra 2012 med et gensyn med filmen "Bussen". Kampagnen tog afsæt i en fotokonkurrence på facebook, hvor kunderne kunne uploade billeder af dem selv i kampen om at blive Midttrafiks coolste kunde. Der blev desuden afholdt konkurrencer for bl.a. chauffører og salgspersonale. Præmierne var solbriller, biografbilletter og t-shirts.

Filmen blev vist i biografen i 3 uger og QR-koder ledte ind på YouTube. Filmen blev suppleret af plakater i læskærme og buslangsider i Aarhus.

Der blev gennemført en event, hvor der blev lagt t-shirt t på sæderne i udvalgte busser, der på forhånd var annonceret på facebook. Eventen skabte efterspørgsel efter t-shirts hos både kunder og chauffører.

Administrationen vurderer, at responsen på kampagnen har været god. 3.285 gange blev QR-koderne på hængeskilte og plakater scannet. 137 kunder uploadede billeder af dem selv til konkurrencen.

Kampagnen var meget synlig på facebook i de 7 kampagneuger. De første tre uger med daglige posts, herefter et par gange om ugen. Kunderne engagerede sig mest i spørgekongurrencer, hvor de bl.a. skulle finde svar i filmen og kunne vinde en t-shirt. Samlet set har kampagnen genereret 600 nye likes, hvilket bekræfter, at der skal gøres en særlig indsats, hvis der skal mange flere likers til siden.

Senest har filmen "Bussen" vundet sølv i kategorien "Television" ved Cresta International Advertising Awards og bronze i kategorien TV/Cinema/Online Film – Production/Post-Production ved London International Awards.

#### **Anvendelse af nettokontrakter i buskørsel**

I foråret 2013 udgav Produktivitetskommissionen en rapport om "Konkurrence, internationalisering og regulering". I rapporten omtales de svenske erfaringer, der viser, at der i nogle tilfælde kan opnås produktivetsgevinster på 15-20 % ved at benytte nettokontrakter for rutebuskørsel. Staten har igangsat en analyse af potentialet for brug af nettokontrakter i Danmark. Trafikselskaberne i Danmark deltager i en styregruppe for analysen.

## **Forbrugerrådet og Transportministeriet sætter fokus på brugerne af kollektiv trafik**

Transportministeriet og Forbrugerrådet er gået sammen om et initiativ, der skal hjælpe med at sætte yderligere fokus på brugerne og deres samlede rejse med den kollektive trafik. Initiativet lægger blandet andet op til:

- Etablere løbende og systematiske undersøgelser af passagerernes tilfredshed, oplevelser og behov ved den samlede rejse i den kollektive trafik. Undersøgelserne skal gå på tværs af trafiksselskaber, kollektive trafikformer og geografiske skel, og er som sådan et nyt initiativ.
- Give et ekstra talerør til passagererne i den kollektive trafik ved etableringen af et passagerpanel, der kan fungere som passagerernes stemme i dialogen med myndighederne, politikere og trafiksselskaberne.

Før initiativet kan påbegyndes, er det nødvendigt at udarbejde et kvalificeret beslutningsgrundlag, så det senere er muligt at tage stilling til den endelige finansiering og organisering af initiativet. Derfor vil Transportministeriet og Forbrugerrådet i første omgang igangsætte et forprojekt, der skal arbejde frem mod en anbefaling til:

1. En ramme for nationale passagerundersøgelser.
2. Et passagerpanel som kan sikre passagererne et talerør.
3. Hvorledes dette samlede initiativ skal organiseres, forankres og finansieres for at blive en succes.

Midttrafik bidrager til denne forundersøgelse.

## **Revideret aftale med Thinggaard Express om rute 980**

Den privatdrevne rute Thinggaard Express rute 980 kører fra Frederikshavn over bl.a. Aalborg, Viborg og Herning til Esbjerg. Hidtil har de jyske trafiksselskaber haft en samarbejdsaftale med Thinggaard, hvor ruten er blevet tænkt sammen med X busserne. Udviklingen har dog gjort, at samarbejdsaftalen ikke er så attraktiv for trafiksselskaberne længere, idet rute 980 på delstrækninger dækker samme behov som X busserne.

Trafiksselskaberne har derfor indgået en revideret aftale med Thinggaard, hvor der alene er tale om et takst- og billetsamarbejde. Thinggaard får ifølge aftalen hovedparten af indtægterne ved fjernkørsel, dvs. rejser i tre regioner, mens trafiksselskaberne får hovedparten af indtægterne fra de kunder, der alene kører nærrejser i en eller to regioner. Trafiksselskaberne har en lignende aftale med Abildskou, der også kører fjernrejser bl.a. fra Thisted over Skive, Viborg og Aarhus til København, fra Aalborg over Randers og Aarhus til København samt fra Fjerritslev over Randers og Ebeltoft til København.

## **KL og Midttrafik har afholdt informationsmøde for kommunerne**

KL og Regeringen indgik i sommeren 2013 en økonomiaftale, der betyder, at kommunerne på landsplan skal spare 430 mio. kr. i 2017 på kommunale kørselsopgaver. I aftalen henvises til, at besparelserne bl.a. kan findes ved, at kommunerne benytter sig af trafiksselskaberne til at få løst de individuelle kørselsopgaver, som kommunerne i forskellige lovgivninger er forpligtet til at tilbyde borgerne. Trafiksselskaberne kan løse disse opgaver koordineret med fx handicapkørsel, patientkørsel og flextur.

8. november 2013 afholdt Midttrafik og KL derfor et informationsmøde for kommunerne. 26 deltagere fra 14 kommuner hørte bl.a. KL fortælle om økonomiaftalen, Midttrafik fortælle om det mulige samarbejde med Midttrafik samt Syddjurs og Skive kommuner fortælle om deres erfaringer med at bruge Midttrafik til at få løst kommunale kørselsopga-

ver. Deltagerne fik efterfølgende tilsendt et resumé af informationsmødet. Resuméet, dias og deltagerliste fra mødet samt Midttrafiks faktaark og produktkatalog for flextrafik ligger på Midttrafiks ekstranet, [midttrafik.dk/extranet](http://midttrafik.dk/extranet) under punktet "Kommune-Region", "Viden om", "Kommuneinformationsmøder".

Midttrafik vil i den kommende tid mødes med interesserede kommuner og give dem individuel rådgivning om, hvordan Midttrafik kan hjælpe med at opnå den forudsatte besparelse.

### **Bestilling af handicapkørsel i julen**

Juleaftensdag og natten derefter er det travleste døgn på året for handicapkørsel. Tidsrummet fra 24. december kl. 8.00 til 25. december kl. 2.00 er derfor altid blevet tilrettelagt på en særlig måde for at kunne imødekomme flest muligt af kundernes ønsker. Kunderne har således altid skullet bestille deres kørsel i god tid – i år er det senest 6. december – så garantivogne og øvrige vogne til rådighed planlægges bedst muligt.

Tidligere år har Midttrafik tilrettelagt kørslen og meldt kørselsplanerne ud til de enkelte vognmænd senest 22. december, og evt. ændringer har skullet foretages manuelt, da den almindelige dynamiske vogntildeling ikke har været anvendt 24. december. Da der har været mange afbestillinger m.m. på dagen de seneste år, har vognparken ikke været udnyttet optimalt.

Midttrafik har med de andre trafikkselskaber udviklet en metode, så kørslen juleaftensdag i år håndteres automatisk som på andre dage, hvor kørselsopgaverne udsendes elektronisk til de enkelte vogne. Kunderne skal fortsat bestille deres kørsel tidligt, og de foreløbige kørselsplaner meldes fortsat ud til vognmændene 22. december. Ændringer på dagen vil der være taget højde for i de elektroniske kørselsopgaver, og vognmændene vil som minimum få betaling for den kørsel, der er meldt ud 22. december, og vil selvfølgelig få yderligere betaling, hvis de får mere kørsel. Garantivognene får som altid betaling for at være til rådighed. Midttrafik forventer at kunne udnytte vognene mere effektivt på denne spidsbelastningsdag end hidtil, uden at det går ud over servicen for kunderne.

### **Odense Kommune ønsker arbejdsklausuler i flextrafikkontrakter**

Odense Kommune har 9. oktober 2013 besluttet at indføre arbejdsklausuler i alle kommunens bygge- og anlægs- samt tjenesteydelseskontrakter. Borgmester Anker Boye har på den baggrund skrevet til FynBus, at man undrer sig over, at FynBus ikke har indeholdt Odense Kommunes arbejdsklausuler i det igangværende udbud af flextrafik, hvor bl.a. Odense Kommunes borgere skal køre med vognene.

Fynbus' bestyrelse har 24. oktober 2013 drøftet henvendelsen fra Odense Kommune og besluttet at svare kommunen:

- Udbudsmaterialet stiller krav om overholdelse af Taxikørselslovens §5 og Buskørselslovens §18 vedrørende løn-og arbejdsvilkår. Det forudsættes at myndighederne, det vil sige kommuner og Trafikstyrelsen, opfylder deres tilsynsforpligtigelser i forhold til taxibevinger og OST-tilladelser.
- Udbuddet af Flextrafik er et fælles udbud for trafikkselskaberne Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus, der dækker alle de kørselsopgaver, som kommuner, Region Midtjylland og Region Syddanmark har lagt over til trafikkselskaberne.
- Alle kørselsopgaver koordineres på tværs i de to regioner. Derfor er det en forudsætning for indførelse af arbejdsklausuler i udbuddet, at betingelserne er repræ-

sentative for i princippet alle kommunernes udbudspolitikker, herunder bestemmelser om arbejds-klausuler.

Midttrafik følger, hvordan problemstillingen løses på Fyn og orienterer Bestyrelsen for Midttrafik, hvis det måtte få betydning for flextrafikudbuddet i Midttrafik.

### Læserbreve fra FOA Aarhus om billetkontrollen

FOA Aarhus har 18. november 2013 offentliggjort et debatindlæg på sin hjemmeside under overskriften "Fyrer spillerne og lader træneren blive". I debatindlægget bliver bestyrelsesmedlemmerne Bjarne Schmidt Nielsen og Rabih Azad-Ahmad fremhævet som 'hovedpersonerne i en grotesk historie', idet de som bestyrelsesmedlemmer har udvist 'en underdanighed overfor embedsmændene i Midttrafiks direktion, der bør få advarselslamperne til at lyse blandt de århusianske vælgere'. Debatindlægget har fokus på, at billetkontrollørerne siden 2010 ikke længere må udvise konduite i bussen men i stedet henvise kunderne til klagebehandling ved administrationen. Det skulle have belastet arbejdsmiljøet så meget, at det er årsag til et højt sygefravær. Sammen med det høje sygefravær, er hjemsendelsen af billetkontrollører på grund af fiktive kontroller og misbrug af CPR-systemet årsag til, at Midttrafik nu har måttet hyre G4S til at løse opgaven. FOA fremfører desuden, at hjemsendelsen af billetkontrollører pga. fiktive kontroller og misbrug af CPR-systemet skulle være et led i en forfølgelse af fagligt aktive. Debatindlægget afsluttes med 'I en fodboldklub ville man udskifte træneren, hvis resultaterne var så dårlige, for her har bestyrelsesmedlemmerne ofte selv penge i klemme.'

Bestyrelsesformanden for Midttrafik lagde 19. november 2013 en pressemeddelelse på Midttrafiks hjemmeside, hvor de fremlagte påstande imødegås, fakta præciseres og bestyrelsesformanden i øvrigt giver udtryk for, at der er tale om helt urimelige angreb på enkelt personer i Bestyrelsen for Midttrafik. Det var en enig bestyrelse, som traf beslutningen om at udlicitere billetkontrollen i de århusianske bybusser. Direktionen har fortsat Bestyrelsens fulde opbakning.

FOA's debatindlæg har siden været bragt som læserbrev i flere dagblade i bl.a. Horsens og Fredericia, dog denne gang med bestyrelsesmedlem Hans Bang-Hansen særskilt nævnt. Efterfølgende har et tilsvarende læserbrev med omtale af bestyrelsesmedlem Finn Stengel Petersen været bragt i Herning Folkeblad. Og endeligt har debatindlægget været bragt i JP Aarhus som et læserbrev, også denne gang med omtale af Bjarne Schmidt Nielsen og Rabih Azad-Ahmad, og i forlængelse heraf har Bestyrelsesformandens pressemeddelelse været bragt som læserbrev i JP Aarhus.

FOA har 3. december et læserbrev i JP Aarhus under overskriften " Midttrafik-toppen bør selv til lommerne", hvor de gentager synspunktet, at Midttrafik kunne have fået en lige så effektiv kontrol med egne billetkontrollører, og at busnettet skulle være blevet nemmere at kontrollere pga. busomlægningen. FOA mener, at det har kostet skatteyderne mange penge, at Bestyrelsen har støttet Direktionen i det forløb, der har gjort, at billetkontrollen nu udliciteres. FOA slutter af med, at "det ville klæde Midttrafik-toppen at dække [skatteydernes tab] selv".

FOA Aarhus har 19. november 2013 offentliggjort et andet debatindlæg, hvor man fremlægger det synspunkt, at Midttrafik sammenligner æbler med pærer, når Midttrafik fremlægger fakta om, at G4S' er dobbelt så effektive til at udføre billetkontrol som Midttrafiks eget tidligere billetkontrollørkorps. Det urimelige i sammenligningen skulle dels bestå i, at G4S og de få tilbageværende kontrollører er lidt flere personer, end der tidligere var i

Midttrafik's eget korps, dels skulle bestå i, at omlægningen af busserne i 2011 har skåret ned på antallet af busser i yderområderne, hvilket skulle gøre det nemmere at udføre kontrollerne. Midttrafik kan blot konstatere, at G4S udfører samme andel af kontroller i yderområderne, som det hidtidige billetkontrollørkorps, og samtidigt opnår væsentligt flere kontroller end nogensinde tidligere.

Fakta om antal kontroller, kontrolafgifter og stigende indtægter kan ikke bestrides.

### **Billetautomater i Aarhus**

Bestyrelsen blev på mødet 11. oktober 2013 orienteret om status for at få de stationære billetautomater i Aarhus til at virke. Midttrafik kan nu konstatere, at det ser ud til, at det er lykkedes at få automaterne til at virke, således at de resterende automater kan sættes op, hvis den fungerende løsning kan godkendes af Aarhus Kommunes tilgængelighedskontor. Når dette måtte være sket, er det Aarhus Kommunes ansvar at sætte automaterne op, og det vil ske, når forholdene tillader det på de udvalgte steder i byen.

Lederen i JP Aarhus 26. november 2013 beskæftiger sig med forløbet om billetautomaterne, og sammenligner billetautomaterne med IC4-togene. Administrationen finder, at sammenligningen er helt ude af proportioner, idet omfanget af hverken økonomi eller betydning for servicen over kunderne svarer til problemerne med IC4.

Som administrationen orienterede om på bestyrelsesmødet 11. oktober 2013, indkøbte Midttrafik på vegne af Aarhus Kommune i 2008 210 mobile billetautomater og 10 stationære billetautomater. De særlige automater er nødvendige pga. princippet om selvbetjening i Aarhus. Den samlede omkostning på automaterne andrager i indkøb 24,2 mio. kr. (ekskl. moms), hvoraf de stationære automater i tilbuddet er værdisat til 1,3 mio. kr. plus en omkostning på ca. 350.000 kr. til tilretninger.

De mobile automater var installeret i april 2009. Der viste sig problemer med at få den indbyggede mulighed for at bruge Dankort til at virke på de mobile automater pga. manglende mobil datadækning på dele af rutenettet, hvilket udløste generelle driftsproblemer, og Dankort-funktionen blev fjernet i 2012. Siden har de mobile automater fungeret tilfredsstillende. Leverandøren har oprindeligt betalt bod for forsinket levering, og der kører en voldgiftssag for den manglende Dankort-funktion.

I september 2009 blev der opstillet en stationær billetautomat på Viby Torv. I forbindelse med etableringen af denne besluttede Aarhus Kommune, at der skulle tilkøbes en funktion med en talesyntese, så automaterne kunne bruges af synshandicappede kunder – det har taget lang tid at få udviklet en sådan funktion. Der skulle desuden sikres en velfungerende mulighed for at bruge Dankort. Såvel talesyntesen som Dankort-funktionen menes nu at være god nok til at blive taget i brug. Talesyntesen skal som nævnt godkendes af Aarhus Kommunes tilgængelighedskontor.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

## 17. Eventuelt