



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen i Midttrafik  
16. april 2010 kl. 09:30  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Regnskab 2009 for Midttrafik	1
2	Trafikselskabets budget 2011	3
3	Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 21. maj 2010	6
4	Forslag til politisk konference	7
5	Udbud eller forlængelse af regionale kontrakter efter VAFT's 3. udbud og Århus Amts 3. udbud	8
6	Partnerskabsaftale med Nobina A/S og Randers Kommune	11
7	Henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel	13
8	Orientering om bedre viden om danskernes transport	15
9	Orientering om oversigt over miljøoplysninger om busser, der kører for Midttrafik	17
10	Orientering om billetkontrol og snyd i busserne	19
11	Orientering om gratis kørsel i Midttrafik	20
12	Orientering om regionens effektiviseringer	22
13	Orientering om forsøg med at uddelegere køreplankompetence til vognmand	24
14	Orientering om Trafikselskaberne i Danmark	26
15	Orientering om resultat af EFQM audit 2010 for Midttrafik	28
16	Orientering om det psykiske arbejdsmiljø i administrationen i Midttrafik	30
17	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	32
18	Eventuelt	37

1-22-2-09

## 1. Regnskab 2009 for Midttrafik

### Resumé

*Administrationen fremlægger det endelige regnskab for 2009 for Midttrafik.*

*Den eneste ændring i forhold til det foreløbige regnskab, som blev forelagt Bestyrelsen på mødet 12. marts 2010, er, at der er foretaget efterposteringer vedrørende Letbanen og Rejsekortet. Resultatet for året vedrørende Letbanen er 2.442 tkr. og 1.083 tkr. vedrørende Rejsekortet.*

*Disse områder skal regnskabsteknisk hvile i sig selv over en flerårig periode, og af den årsag er nettoresultaterne overført til 2010 med henblik på at foretage en samlet regnskabsaflægelse isoleret for Letbanen og Rejsekortet.*

### Sagsfremstilling

./.

Det foreløbige driftsregnskab for 2009 for Midttrafik blev behandlet af Bestyrelsen på mødet 12. marts 2010. Hovedresultaterne på busdriften, handicapkørslen, Trafikselskabet samt på mellemværendet med Midtjyske Jernbaner er uændret i det endelige årsregnskab 2009 for Midttrafik, der vedlægges.

Der er således tale om et mindreforbrug (netto) på busdriften på ca. 23,3 mio. kroner, og et mindreforbrug på handicapkørslen på 1,4 mio. kroner. Mellemværendet med Midtjyske Jernbaner udviser et samlet netto merforbrug på 2,5 mio. kroner.

Trafikselskabet (administration og fællesudgifter) udviser et samlet formelt merforbrug på 6,5 mio. kroner, hvoraf indtægtsnedgangen på kontrolafgifter samt en ikke budgetteret renteudgift alene tegner sig for et netto merforbrug på 8,0 mio. kroner. Reelt er der tale om et netto mindreforbrug for Trafikselskabet på knap 1.558 tkr., som søges overført til 2010.

Letbanen og Rejsekortet er udskilt i særlige forretningsområder fra og med regnskab 2009. Idet disse projekters løbetid strækker sig over flere år, er resultaterne for 2009 overført til 2010 til senere regulering. Det betyder, at resultatet for områderne balancerer i 2009, dog med den undtagelse, at der foretages en regulering på 338 tkr. vedrørende Rejsekortet. Dette skyldes, at der fra og med 2009 foretages en opkrævning af andel af lønudgift samt overhead fra alle bestillere til dækning af det fælles arbejde, der udføres af sekretariatet for Rejsekortet.

I forlængelse af regnskabet for 2009 vil administrationen i Midttrafik lade en uafhængig instans foretage en aktuarberegning af tjenestemandspensionerne. Midttrafik overtog pr. 1. januar 2007 en tjenestemandspensionsforpligtelse fra primært Århus Kommune, og der har ikke været foretaget en ajourført opgørelse af samme siden overtagelsen. For at sikre at der afsættes de fornødne midler til tjenestemandspensionen, vil det være formålstjenligt at foretage denne beregning nu. Dette sker også efter opfordring fra revisi-

---

onen. Det skal bemærkes, at dette kan afstedkomme merudgifter for de berørte bestillere, hvilket i al overvejende grad er Århus Kommune.

Det vedlagte regnskab er ikke behandlet af revisionen. Regnskabet er fremsendt til revisionen samtidig med fremsendelse til Bestyrelsen, og i henhold til aftale med revisionen forventes revisionsbemærkningerne at kunne behandles af Bestyrelsen på mødet 21. maj 2010. Af samme årsag er det indstillet, at regnskabet godkendes af Bestyrelsen med forbehold for revisionens eventuelle bemærkninger.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen godkender regnskabet for 2009 med forbehold for revisionspåtegningen.
- at** mindreudgifter på 1.558 tkr. på Trafikselskabets regnskab i forhold til budget 2009 overføres som tillægsbevilling til budget 2010.

### **Bilag**

- årsregnskab 2009 for Midttrafik

1-21-3-09

## 2. Trafikselskabets budget 2011

### Resumé

*Trafikselskabets budget til administration og fællesaktiviteter for 2011 skal godkendes af Bestyrelsen på mødet 10. september 2010. Set i lyset af krav om nulvækst og effektiviseringer hos bestillerne (kommuner og region) må det forventes, at trafikselskabets budget for 2011 og årene frem skal reduceres - også ud fra, at der forventes mindre kollektiv trafik. Administrationen redegør for nogle foreløbige overvejelser og ønsker Bestyrelsens drøftelse af den fremtidige økonomiske ramme*

### Sagsfremstilling

Trafikselskabets regnskab for 2009 til administration og fællesaktiviteter udgør i alt 123,2 mio. kroner. Det fordeler sig med udgifter til personale (inkl. billetkontrollen) samt husleje på ca. 67,5 mio. kr., udgifter til it på 22,1 mio. kr., tilskud til rutebilstationer og udgifter til vedligehold af billetteringsudstyr m.v. på 16,8 mio. kr., diverse samarbejder - bus tog, X-bus sekretariat m.v. på 3,3 mio. kr., samt information og markedsføring på 12,3 mio. kr. Herudover indgår en renteudgift på 1,2 mio. kr. i regnskabet for 2009. Det skal bemærkes, at der i de administrative udgifter indgår en manglende indtægt for kontrolafgifter på 6,9 mio. kr. i 2009, som opkræves af Århus Kommune. Udgifterne er således 6,9 mio. kr. for høje.

Fra og med 2008 blev der gennemført en 10 % vedvarende besparelse på administration og fællesaktiviteter som fusionsgevinst - sammenholdt med budgettet fra de afgivende myndigheder.

- ./. Sammenlignet med øvrige trafikselskaber viser Trafikstyrelsens nøgletal baseret på regnskab 2008, at Midttrafiks udgifter målt i forhold til omsætning på de fleste poster er landets laveste. Trafikstyrelsens notat og tabeller om sammenligning af offentlig buskørsel regnskab 2008 vedlægges. Der henvises til tabel 3 og 4, der viser en sammenligning mellem trafikselskaberne af udgifterne fordelt på drift, salg og administration.

Herudover varetager Midttrafik en række kan-opgaver for bestemte bestillere. Det drejer sig om letbanesamarbejdet, siddende patienttransport for regionen og forskellige former for kommunal kørsel. Udgifterne til personale og overhead finansieres fuldt og helt af de bestillere, der har ønsket disse opgaver varetaget af Midttrafik.

Administrationen har efter beslutning i den tidligere bestyrelse fra 2009 etableret en udviklingspulje - indenfor det vedtagne budget - på 3 mio. kr. til at fremme bestemte initiativer - fx verdensredderkampagnen og forskellige forsøg for at få flere kunder.

Både denne pulje og den generelle effektivisering er opnået ved ikke at besætte ledige stillinger, outsourcing af ikke-kerneopgaver eller hyppig konkurrenceudsættelse, omlægning af arbejds gange og ressourcer, justere serviceniveau m.v. Det gælder alene for den administration, der har at gøre med kollektiv bustrafik.

Bestillerne vil i årene frem blive stillet overfor krav om nulvækst. Administrationen kender endnu ikke konsekvenserne for den kollektive trafik i Midtjylland.

Region Midtjylland har varslet reduktion fra køreplansskiftet 2011 med ca. 120.000 køreplantimer. Hvorvidt kommunerne vil overtage en del af denne kørsel, vides ikke. Det vides heller ikke, hvor meget kommunerne vil spare på egen, nuværende kørsel.

Kørslen må forventes at blive betydeligt mindre, og derfor også blive ledsaget af krav om, at Midttrafiks budget til administration og fællesudgifter skal tilpasses herefter.

Der er ikke en lineær sammenhæng mellem kørsel, administration og fællesaktiviteter, og ingen kerneopgaver falder væk ved mindre bustrafik. Der skal fortsat laves køreplaner, gennemføres udbud, afregnes til vognmænd og bestillere, informeres og sælges produkter til kunderne m.v.

Omvendt skal der være en vis form for sammenhæng mellem aktivitet og ressourceindsats, og der er altid mulighed for effektivisering i en administration. Det vil dog være mest hensigtsmæssigt, at effektivisering i administrationen gennemføres efter effektivisering af effektivisering i kørslen, da det kræver ressourcer at gennemføre større omlægninger af kørslen.

Et område bør friholdes, og det er midler til information om store køreplanændringer - fx i Århus - og markedsføring af produkter, der tiltrække flere kunder. Al erfaring fra andre steder viser, at der i en overgangsperiode er et særligt behov for ressourcer til disse opgaver.

Direktionen foretrækker, at et reduceret budget meldes ud som en generel økonomisk ramme, hvorefter direktionen kan udarbejde en konkret plan for virkemidler, der forelægges for Bestyrelsen, hvor konsekvenser for det fremtidige serviceniveau på de forskellige områder oplyses.

Samtidig ønskes det, at den økonomiske ramme fastlægges så fleksibelt, at Midttrafik fortsat vil have mulighed for at påtage sig ekstra opgaver eller gennemføre særlige initiativer, hvis Bestyrelsen og bestillerne ønsker det.

### **Øvrige initiativer**

Også på områder, hvor der endnu ikke har fundet en fusion sted af opgaver, vil der ske effektiviseringer:

- Indenfor billetkontrollen, der udføres alene for og finansieres af Århus Kommune, er der lavet en ny lokalaftale, der træder i kraft 1. maj 2010. Den medfører, at hver medarbejder pr. dag vil have 35 minutter mere i arbejdstid. Dermed kan antallet af kontroller udvides.
- I 2012 vil de to kørselskontorer for handicapkørsel i og udenfor Århus Kommune lægges sammen, når de 6-årige kontrakter med vognmænd i Århus udløber. Herefter vil kravet om fusionsgevinst på 10 % også gennemføres på administrationen der. Det drejer sig om ca. 1,4 mio. kr.

**Direktøren indstiller,**

at Bestyrelsen drøfter sagen.

**Bilag**

- Trafikstyrelsens notat og tabeller om sammenligning af offentlig buskørsel regnskab 2008

1-00-2-10

### 3. Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 21. maj 2010

#### Resumé

*Midttrafik afholder møde i Repræsentantskabet 21. maj 2010. Bestyrelsen forelægges hermed de emner, som administrationen anbefaler at sætte på dagsordenen til det møde.*

#### Sagsfremstilling

Midttrafik afholder 2 repræsentantskabsmøder om året. I den første valgperiode var det aftalt, at indholdet på møderne overordnet skulle være således, at i foråret afholdes et møde med godkendelse af regnskab og indledende drøftelse af budgetforudsætninger for det følgende år, og i efteråret afholdes et møde med drøftelse af overordnede temaer, aktiviteter og handlingsplaner for det kommende år inden for det vedtagne budget.

Administrationen vil foreslå, at emnerne på mødet i Repræsentantskabet 21. maj 2010 bliver:

- formandens beretning for 2009
- præsentation af Midttrafiks forretningsområder og hovedudfordringer for kollektiv trafik
- status for regionens besparelser
- status for beslutning om rejsekortet
- drøftelse af temaer for budgetlægning 2011

Der vil i forbindelse med mødet i Repræsentantskabet blive lejlighed til at en rundvisning i Midttrafiks call-center, hvor handicapkørsel og patientkørsel varetages.

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 21. maj 2010 skal derfor foretages senest 23. april 2010. Administrationen sender en sådan indkaldelse med angivelse af en foreløbig dagsorden svarende til de emner, Bestyrelsen godkender.

#### Direktøren indstiller,

**at** de foreslåede emner til dagsordenen for mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 21. maj 2010 godkendes.



1-00-1-10

## 4. Forslag til politisk konference

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 12. marts 2010 blev administrationen opfordret til at udarbejde forslag til en konference om at styrke den kollektive trafik i Midttrafik.

Forslaget skal tage hensyn til pressede mødekalendere og øvrige initiativer.

- ./.
- Administrationen anbefaler, at det førstkommende møde i Repræsentantskabet 21. maj 2010 bruges til at præsentere Midttrafik, vore produkter og de aktuelle udfordringer for den kollektive trafik samt status for regionens besparelser. Forslaget begrundes med, at en række medlemmer af Repræsentantskabet er nye. Til orientering vedlægges pjece fra KL til medlemmer af trafikskabers repræsentantskab og bestyrelse.

Trafikskaberne i Danmark har besluttet at holde en konference for bestyrelserne for trafikskaberne i august 2010. Konferencen forventes at rumme drøftelse af initiativer, der skaber vækst i den kollektive trafik. Administrationen er bekendt med, at KL planlægger et temamøde for kommunale medlemmer af trafikskabers bestyrelser - mødet er indtil videre foreslået til 12. maj 2010.

Det andet møde i Repræsentantskabet afholdes 5. november 2010. I forlængelse af dette møde foreslås afholdt en konference. Administrationen ønsker Bestyrelsens forslag til emner, der skal tages op på konferencen. Formandskabet for Midttrafik har foreslået, at deltagerkredsen for konference udvides, så der kan deltage andre fra bestillerne end Repræsentantskabet. Der kunne fx være i alt 2 pladser til hver kommune.

Endelig anbefaler administrationen, at Bestyrelsen tager på en to-dages studietur i foråret 2011. Det kan enten være Tyskland, Holland eller Sverige for at blive inspireret af gode erfaringer med kollektiv trafik i både byområder og tyndt befolkede områder. Bestyrelsen anmodes at fastlægge datoer samt forslag til overordnede temaer, hvorefter administrationen udarbejder et konkret program. Regionens medlemmer af Bestyrelsen deltager på vegne af Region Midtjylland i april 2010 på en studietur til Holland, arrangeret af Nordisk Transportpolitisk Netværk; erfaringer fra denne tur tages eventuelt op på et senere bestyrelsesmøde.

### Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender forslag til temaer for Repræsentantskabet.
- at** Bestyrelsen fastlægger temaer og målgruppe for en konference 5. november 2010.
- at** Bestyrelsen fastlægger datoer og temaer for en studietur i foråret 2011.

### Bilag

- pjece fra KL til medlemmer af trafikskabers repræsentantskab og bestyrelse

---

1-23-4-2-08

## 5. Udbud eller forlængelse af regionale kontrakter efter VAFT's 3. udbud og Århus Amts 3. udbud

### Resumé

*Administrationen har undersøgt fordele og ulemper ved at udbyde buskørsel til sommeren 2011 eller forlænge kontrakterne overdraget efter hhv. VAFT's og Århus Amts 3. udbud. En væsentlig problemstilling i forhold til disse kontrakter er de forslag til besparelser på det regionale rutenet, som har været drøftet længe, men endnu ikke er endeligt besluttet. I lyset af denne manglende afklaring foreslår administrationen, at der som udgangspunkt søges forlængelse af kontrakterne efter begge de ovenstående udbud.*

### Sagsfremstilling

#### **Forlængelse af kontrakter overdraget fra Århus Amts 3. udbud og VAFT's (Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab) 3. udbud**

Generelt går administrationen ind for forlængelse af kontrakterne efter begge udbud til sommeren 2012. Medmindre der som i enkelte tilfælde er særlige fordele ved et udbud.

Årsagen er den sene, endelige beslutning omkring de regionale besparelser. Administrationen bekendt træffes denne beslutning tidligst i løbet af juni 2010. Normalt skal en bestilling af et udbud for kørsel til den efterfølgende sommer, i form af færdige køreplaner, buskrav og øvrigt udbudsmateriale, ligge klar i løbet af oktober eller november. Fastholdes det at lade disse kontrakter udbyde til sommeren 2011, vil det give Midttrafik og de involverede bestillere få måneder til at planlægge og beslutte, hvilken kørsel der skal udbydes.

Omlægningen af de regionale ruter kan have store konsekvenser for ønskerne hos de kommunale bestillere. De kommunale bestillere ønsker generelt ikke at lægge sig fast på fremtidens bestilling, før det er besluttet, hvordan de regionalt finansierede ruter køres fremover. Det vil sige, at Midttrafik ikke kan forvente klare meldinger fra de kommunale bestillere, før regionen har truffet sin beslutning.

Set i det lys anser administrationen det for problematisk med en så kort beslutningsproces at sikre en ordentlig planlægning af kørsel og ruter til udbud med idriftsættelse i sommeren 2011. For at gennemføre tilpasninger af ruter og betjening mest smidigt efter regionens beslutning, foreslår administrationen derfor at forlænge flest mulige kontrakter. Herved sikres en ordentlig planlægning af trafikken hos den enkelte bestiller.

En forlængelse til sommeren 2012 vil give efteråret 2010 og foråret 2011 til at:

- Sikre en smidig tilpasning af kørslen i de eksisterende kontrakter i køreplanåret 2011/12.
- Få afklaret om der kan laves aftaler om delt finansiering både mellem flere kommuner, og mellem en kommune og Region Midtjylland.
- Få afklaret hvor meget af regionens bortfaldne kørsel den enkelte kommune er parat til at finansiere.

- Få afklaret hvordan nye kommunale ruter skal koordineres med eksisterende ruter på lokalt og regionalt plan.

Midttrafik kan med denne tidshorisont levere en bedre rådgivning og sparring til denne beslutningsproces.

### **Ulemper ved forlængelse**

Forlængelser af kontrakter, samtidig med større nedskæringer, kan udløse udbetaling af godtgørelse til enkelte selskaber. Generelt skal der udbetales godtgørelse ved reduktion af køreplantimer udover 20 %. Administrationen er dog af den opfattelse, at behovet for godtgørelse vil være af behersket omfang.

### **Kontrakter overdraget efter Århus Amts 3. udbud**

12 kontrakter, 6 busselskaber, 5 bestillere og Nordjyllands Trafikselskab, 74 busser og ca. 210.000 køreplantimer. Kontrakterne efter Århus Amt 3. udbud udløber automatisk i juni 2011. Midttrafik har ret til et års ensidig forlængelse. Busselskaberne skal senest 25. juni 2010 modtage meddelelse om forlængelse.

Der gives kompensation for bortfaldet af cross border momsrefusion i disse kontrakter. Det betyder en stigning i kontraktbetalingen, men dog en stigning, som efter al sandsynlighed også ville afspejles i nye kontrakter, hvis kørslen udbydes.

### **Kontrakter overdraget efter VAFT's 3. udbud**

14 kontrakter, 9 busselskaber, 4 bestillere og Nordjyllands Trafikselskab, 45 busser og ca. 91.000 køreplantimer. Kontrakterne efter VAFT's 3. udbud løber videre, indtil de opsiges af en af parterne. Opsigelse af kontrakter skal meddeles senest et år før et køreplansskifte, dvs. senest 25. juni 2010.

Der gives ikke godtgørelse for bortfaldet af cross border momsrefusion i disse kontrakter. Dvs. at busselskaber som har leaset busser i udlandet, kan være utilbøjelige til at forlænge kontrakten yderligere.

Som udgangspunkt er indstillingen fra administrationen at disse kontrakter forlænges, hvis det er muligt. Her kan være følgende komplikationer:

- Forlængelse er afhængig af busselskabets accept.
- Muligheden for en afvisning fra busselskaberne er til stede, særligt pga. bortfaldet af cross border momsrefusion.

Hvis der ikke kan laves en aftale udbydes kørslen. Alternativt kan Midttrafik undersøge muligheden for at tilbyde kørslen som kompensation for bortfalden kørsel i andre kontrakter.

### **Kommunalt finansierede ruter**

Randers Kommune finansierer allerede nu rute 231 og 238. Det er uafklaret om kommunen er parat til at medfinansiere kørsel på ruterne 230, 235 og 237, som de to førstnævnte ruter er i kontrakt med. Hvis en anden finansiering kan aftales kan de to tilknyttede kontrakter forlænges. Hvis en ny finansieringsaftale ikke kan aftales, kan et udbud af kørslen overvejes.

---

Samsø Kommunes rute 131 søges forlænget til 2012. Hvis kommunen ønsker det, og der ikke er stærke argumenter for en forlængelse, kan ruten udbydes selvstændigt.

Silkeborg Kommunes ruter søges udbudt. Administrationen forventer at udbyde ruter i de tidligere Them og Gjern Kommuner til sommeren 2011. Det vil være oplagt at opsig kommunens ruter, som indgår i de to regionale udbud, og lade dem indgå i kommunens udbud.

Viborg Kommunes VAFT-ruter søges forlænget. Det kræver dog, at det også er muligt at forlænge kommunens øvrige kontrakter, som udløber i 2011. Hvis kommunen ønsker det, og der ikke er stærke argumenter for en forlængelse, kan ruterne udbydes sammen med Viborg Kommunes øvrige lokale ruter til sommeren 2011.

### **Konklusion**

Administrationen indstiller, at Midttrafik generelt søger at forlænge kontrakterne efter Århus Amts 3. udbud og VAFT's 3. udbud. Kontrakterne efter Århus Amts 3. udbud kan forlænges ensidigt af Midttrafik. Kontrakterne efter VAFT's 3. udbud søges som udgangspunkt forlænget, evt. med særlige aftaler.

### **Direktøren indstiller,**

**at** administrationen søger at forlænge kontrakterne overdraget efter hhv. Århus Amts og VAFT's 3. udbud med de undtagelser der er i sagsfremstillingen.

1-31-75-3-09

## 6. Partnerskabsaftale med Nobina A/S og Randers Kommune

### Resumé

*Sammen med Randers Kommune og Nobina A/S, der varetager bybusdriften i Randers, har Midttrafik udarbejdet et forslag til partnerskabsaftale. Aftalen er inspireret af en tilsvarende aftale indgået i Rudersdal Kommune i MOVIA's område, men er den første af sin art i Danmark indenfor et bybusområde.*

*Partnerskabsaftalens målsætning er i perioden 2010 – 2014, at:*

- *Øge antallet af kunder med 15 %*
- *Nedbringe brændstofforbruget pr. køreplantage med 15 %*
- *Forbedre effektiviteten med 5 %.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks kontrakt med Nobina i Randers (det tidligere Concordia) var den første af sin art i Danmark. Kontrakten er en incitamentskontrakt, der belønner Nobina, hvis passagerantallet forøges eller brændstofforbruget begrænses.

- ./.
- Som en naturlig udvikling af denne kontrakt har Midttrafiks administration i samarbejde med Randers Kommune og Nobina udarbejdet vedlagte forslag til en partnerskabsaftale mellem Nobina A/S, Randers Kommune og Midttrafik, der forpligter de 3 parter til i fællesskab at arbejde mod opfyldelsen af et ambitiøst mål.

De 3 parter har forskellige roller i samarbejdet, men det er aftalens formål at sikre at parterne samarbejder og "trækker på samme hammel" i forhold til opfyldelsen af målsætningerne. Dermed er aftalen med til at leve op til strategiplanens mål om at få flere loyale kunder, samt få mere tilfredse bestillere og leverandører.

Partnerskabsaftalen indeholder en række forslag til aktiviteter der kan iværksættes i forhold til målopfyldelsen. Samtidig er det i aftalen beskrevet, hvordan der skal måles på de forskellige forhold.

Partnerskabsaftalen fremlægges nu til Bestyrelsens godkendelse. Efter evt. godkendelse vil Midttrafik tage initiativ til et møde mellem parterne for nærmere at aftale fremdrift, kommunikation m.m. i forbindelse med aftalens indgåelse.

**Direktøren indstiller,**

**at** forslag til partnerskabsaftale mellem Midttrafik, Nobina og Randers Kommune godkendes.

**Bilag**

- forslag til en partnerskabsaftale mellem Nobina A/S, Randers Kommune og Midttrafik

1-25-810-2-10

## 7. Henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel

### Resumé

*Transportministeren henstiller, at trafikselskaberne fastlægger taksterne for handicapkørsel, specielt for lange rejser, således, at taksterne i individuel handicapkørsel ikke er væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskabet. Administrationen foreslår, at Midttrafiks takster for handicapkørsel på denne baggrund analyseres med henblik på harmonisering.*

### Sagsfremstilling

./ I vedlagte henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel til samtlige trafikselskaber henstiller ministeren til, at trafikselskaberne fastlægger taksterne for individuel handicapkørsel således, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikselskabet, som det fremgår af lov om trafikselskaber.

Baggrunden for henvendelsen er, at Transportministeriet har fået en henvendelse fra Danske Handicaporganisationer og derfor har set nærmere på taksterne for individuel handicapkørsel. Det bemærkes, at individuel handicapkørsel grundlæggende afregnes efter en kilometertakst, modsat almindelig buskørsel, hvor prisen beregnes ud fra et zonesystem. Ministeriet har sammenlignet takster for handicapkørsel med en almindelig kontantbillet for udvalgte strækninger. Der er set en tendens til, at der er en forholdsvis større prisforskel mellem almindelig rutekørsel og individuel handicapkørsel for lange rejser.

I Midttrafik er taksterne for handicapkørsel endnu ikke harmoniseret. Inden for Århus Kommune er taksterne som i buskørsel. For rejser i de øvrige kommuner er taksten 3 kr. pr. km i direkte rejse (uanset eventuel omvejskørsel), dog mindst 30 kr. Det betyder fx, at en rejse med bus (almindelig voksen kontant) fra Virklund til Silkeborg koster 19 kr. mens det koster i 30 kr. med handicapkørsel; mellem Viborg og Skive er priserne 93 og 40 kr. og mellem Herning og Århus er det 177 og 98 kr.

Handicapkørslen i Århus Kommune udføres efter kontrakter gældende til 28. februar 2012, mens kørslen i de øvrige kommuner er i udbud årligt. I kontrakterne i Århus er det fastlagt, at der ikke modtages betaling i vognene. Uden for Århus modtages betaling i vognene. Betalingen kan derfor ikke harmoniseres fuldt ud førend 1. marts 2012.

Administrationen bemærker, at for de dele af en handicappets rejse, hvor der bruges handicapegnet tog eller X bus, betaler kunden almindelig billet til tog/bus. Her er det kun kørslen til/fra tog/X bus, der afregnes pr. km. Inddragelse af tog eller X bus tilstræbes især på de lange rejser.

Kilometertaksten betyder, at kunderne på en del rejser, betaler mere end kunder i almindelig kollektiv trafik, til gengæld er serviceniveauet fra gadedør-til-gadedør, og der kan køres fra kl. 06.00 til kl. 24.00 (seneste afhentning) alle dage.

I Sydtrafik er taksterne 2,5 kr. pr. km, mindst 35 kr. I Nordjyllands Trafikselskab er taksterne 375 kr. i årsgebyr samt 2,50 kr. pr. km, mindst 28 kr. I Movia er taksterne et årsgebyr på 300 kr., og turprisen er 35 kr. for op til 10 km, 2,5 kr./km for de næste km op til 40 km og 1,50 kr. for km ud over 40 km. Hos Fynbus er der et årligt gebyr på 445 kr. Bestillinger foretaget før kl. 14 dagen før koster 2 kr. pr. km, dog mindst 21 kr. Senere bestillinger koster 4 kr. pr. km, mindst 42 kr.

Midttrafiks kilometerpris er således relativt høj, men der er intet årsgebyr. Da kunderne i gennemsnit kører 16 ture om året (Midttrafik 2009), har en deltagerbetaling betydning for kunder, som kun kører få ture. I 2007 benyttede Midttrafik et zone-takst system, hvor de tidligere kommuner udgjorde zonerne. Dette blev i 2008 ændret til kilometerbetalingen, idet der blev tilstræbt samme indtægtsprovenu som tidligere.

Midttrafiks kundeundersøgelse - såvel i Århus Kommune som i øvrige kommuner - viser, at kunderne finder taksterne høje.

Selvfinansieringen (kundernes egenbetaling som procent af kørselsudgifterne) i handicapkørslen i 2009 er 7,4 % for rejser indenfor Århus Kommune og 24,7 % for øvrige rejser. I 2007, efter zonetaksterne, var selvfinansieringen for øvrige rejser 19 %. Der er således en tendens til, at egenbetalingen er blevet højere ved kilometertaksterne end tidligere.

Kunderne betalte i 2009 i gennemsnit 17 kr. for rejser internt i Århus kommune og 61 kr. for øvrige rejser. Længden af rejserne internt i Århus Kommune var 5,65 km, mod 17,28 km for øvrige rejser.

Det vil indebære betydelige udviklingsomkostninger til IT systemer, hvis taksterne skal harmoniseres inden 1. marts 2012, og en nedsættelse af taksterne vil have betydning for kommunernes nettoudgift til handicapkørsel.

Administrationen foreslår, at der nedsættes en arbejdsgruppe med inddragelse af kommunale medarbejdere, som får til opgave at udarbejde forslag til harmonisering af taksterne i handicapkørslen, herunder at udrede den økonomiske betydning for kommunerne ved harmonisering af takster samt den reelle merværdi af den udvidede service, der er ved at have gadedør-til-gadedør transport. Også repræsentanter for lokale handicaporganisationer vil blive inddraget. Midttrafik vil yderligere drøfte henvendelsen med de øvrige trafikselskaber. Måtte der blive tale om ny lovgivning om emnet, vil det betyde DUT-kompensation for kommunerne. Forslag til harmoniserede takster, inkl. forslag til tidsplan for ændringer, vil blive forelagt for Bestyrelsen. Som tidshorisont for ændringer foreslås 1. marts 2012, hvor der i øvrigt foreslås harmoniseret regler for bestilling, serviceniveau mv.

### **Direktøren indstiller,**

**at** der nedsættes en arbejdsgruppe med kommunerne, der udarbejder forslag til harmonisering af taksterne i handicapkørsel.

### **Bilag**

- henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel



1-27-1-09

## 8. Orientering om bedre viden om danskernes transport

### Resumé

*I forbindelse med projektet omkring effektivisering af det regionale rutenet, har Midttrafik i samarbejde med kommuner og Region Midtjylland bedt er konsulentfirma om at gennemgå det samlede forslag, for på den baggrund at få en vurdering af, om rutenettet i Midttrafik afspejler det behov for kollektiv trafik, kunderne har.*

*Til brug for denne vurdering har konsulentfirmaet bl.a. anvendt pendlingstal, samt data fra den landsdækkende Transportvaneundersøgelse, der indeholder stikprøvevise tal om alle rejsebehov. I modsætning til pendlingstal indeholder Transportvaneundersøgelsen også oplysninger om fritidsrejser og rejser til indkøb m.m.*

*På baggrund af denne undersøgelse har konsulentfirmaet udarbejdet en artikel til bladet "Teknik og Miljø" om danskernes transportvaner, der beskriver formål, metode og resultat.*

### Sagsfremstilling

I forbindelse med planlægning af kollektiv trafik anvendes ofte oplysninger om pendling som vigtige data. Pendlingen – altså rejser mellem bolig og arbejdssted – kan beskrives godt statistisk ud fra materiale, som Danmarks Statistik udarbejder.

Pendlingsdata har dog den ulempe, at den kun indeholder data om rejser fra bolig til arbejdssted eller uddannelse. Den indeholder ikke oplysninger om fritidsrejser og rejser til indkøb m.m.

Derfor er Transportvaneundersøgelsen en ny og meget nyttig form til også at få oplysninger om disse rejser. Transportvaneundersøgelsen udarbejdes på baggrund af interviews med tilfældigt udvalgte danskere, der spørges om deres reelle rejsemønstre i en given periode.

- ./. Transportvaneundersøgelsen har været anvendt i forbindelse med vurdering af det forslag til nyt rutenet i Midttrafik, der er udarbejdet af en trafikstyregruppe nedsat af kommunerne og regionen. I vedlagte artikeludkast til bladet Teknik og Miljø med titlen "Bedre viden om danskernes transportvaner" beskrives, hvordan oplysningerne har været brugt.

Den gennemførte undersøgelse er interessant, fordi 40 % af alle rejser faktisk er fritidsrejser, og at fritidsrejserne ofte foregår på anden måde end bolig-arbejdsstedsrejserne. Indkøbsrejserne er også analyseret. Disse viser sig at have meget mere lokal karakter og kun i sjældnen grad gøre brug af det overordnede busnet.

En problemstilling i forhold til anvendelse af data fra Transportvaneundersøgelsen er, at det statistiske grundlag endnu ikke er tilstrækkeligt stort til at man kan konkludere ret

---

meget på det meget lokale niveau. Det vil blive bedre efterhånden som datamængderne bliver større.

Brugen af Transportvaneundersøgelsen i forbindelse med projektet omkring det nye rutenet i Midttrafik har vist, at der er en god sammenhæng mellem kundernes rejsebehov og det foreslåede net. Samtidig kan undersøgelsens resultater bruges fremadrettet i konkret planlægning i samarbejde med kommuner og Region Midtjylland

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- artikeludkast til bladet Teknik og Miljø med titlen "Bedre viden om danskernes transportvaner"

1-34-70-2-08

## 9. Orientering om oversigt over miljøoplysninger om busser, der kører for Midttrafik

### Resumé

*Som indledning til et mere omfattende miljøarbejde og udarbejdelse af Midttrafiks miljøstrategi er der indsamlet nøgleoplysninger og oprettet et busregister for busser, der kører i kontrakt med Midttrafik. Analysen af de foreliggende data viser, at den gennemsnitlige busalder er på 5,8 år, og at den gennemsnitlige EURO-norm, busserne opfylder, er EURO 3. Ideen med det nye busregister er, at det løbende opdateres. Dette vil muliggøre bedre overblik over busparken og bedre kendskab til de overordnede miljøpåvirkninger busserne har.*

### Sagsfremstilling

I Midttrafiks strategiplan er miljøet et af de fem fokusområder. Bestyrelsen har bedt Midttrafik om at udarbejde en miljøstrategi, hvor formålet er at definere, hvordan Midttrafik kan arbejde målrettet og systematisk mod en grønnere profil.

For at kunne det, er det nødvendigt for Midttrafik at have indgående kendskab til de forskellige faktorer, der påvirker miljøet. Da busserne i rutekørsel er ansvarlig for størstedelen af udledningerne af sundheds- og miljøskadelige stoffer, har administrationen udarbejdet et busregister, som indeholder alle busser der kører i A- og B-kontrakter for Midttrafik.

Ud af 936 busser, der kører i rutekørsel, har administrationen oplysninger om 833 busser, eller 89 % af busparken. Hensigten er at opnå oplysninger om de resterende busser inden 2011. Ydermere er det skønnet, at busserne, vi har oplysninger om, udfører ca. 95 % af transportarbejdet (målt i køreplantimer).

- ./.
- Det fremgår af vedlagte statistik for busser, der kører for Midttrafik, at langt størstedelen af busserne er indregistreret mellem 2001 og 2006, og derfor opfylder EURO 3 normen, (grænseværdierne for udledningerne af forskellige stoffer for hver EURO norm fremgår af bilaget). Ydermere, opfylder mere end 30 % af busparken EURO norm 4, eller højere norm. De resterende 27 % af busparken, der opfylder EURO norm 2 eller lavere normer, udfører knap 18 % af transportarbejdet.

Ca. 22 % af busserne med lavere norm end Euro 4 er udstyret med partikelfiltre.

I de nyeste udbudsbetingelser er der stillet målrettede miljønormkrav til busserne, der indgår i kontrakterne, bl.a. opfyldelse af EURO 4 og EURO 5 af bybusserne. Dette sikrer dels mindre belastning på miljøet, og dels en renere luft i byerne.

Administrationen vil årligt indsamle oplysninger om busserne, der kører for Midttrafik. Således vil de overordnede miljøpåvirkninger og busparkens tilstand sammenlignes, og deraf muliggøres evalueringen og udviklingen af kravene i Midttrafiks udbudspolitik.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- statistik for busser, der kører for Midttrafik

1-25-08-1-09

## 10. Orientering om billetkontrol og snyd i busserne

### Resumé

*Bestyrelsen har anmodet om en redegørelse for omfanget af billetkontrol i og uden for Århus kommune samt et skøn over snydeprocenten.*

### Sagsfremstilling

Der er stor forskel på billetkontrolindsatsen i Århus kommune og i det øvrige Midttrafik.

I Århus har man selvbillettering, og kunden skal ikke vise billet eller kort til chaufføren. Det betyder, at der nødvendigvis må gennemføres væsentligt flere kontroller i busserne i Århus end i det øvrige Midttrafik. Alligevel er snydeprocenten meget højere i Århus end uden for Århus.

./. I vedlagte notat om omfang af billetkontrol og snyd i busserne præsenteres statistikken for kontrol og snyd i 2009 og 1. kvartal 2010. Snydeprocenten i Århus er mellem 3,5 og 4,4 % og dermed væsentlig højere end udenfor Århus (0,9 %), selvom der gennemføres mange flere kontroller i Århus. Det skyldes primært selvbillettering contra chaufførbillettering.

Billetkontrolindsatsen uden for Århus er i 2010 blevet målrettet mere mod de steder, hvor der konstateres mest snyd, derfor er der uddelt afgifter i en større andel af busserne. Behovet for kontrol er størst, der hvor der er flest passagerer.

Snydeprocenten uden for Århus er forventelig. Det er vigtigt, at der kommer større synlighed både af hensyn til chauffører og betalende kunder. Snydeprocenten i Århus er for høj. Midttrafik vil fortsat arbejde på at optimere kontrolindsatsen og dermed reducere snydeprocenten.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- notat om omfang af billetkontrol og snyd i busserne

1-25-4-08

## 11. Orientering om gratis kørsel i Midttrafik

### Resumé

*Administrationen modtager ofte forespørgsler fra kommunerne om indførelse af gratis buskørsel for udvalgte kundegrupper, eller indførelse af gratis buskørsel på bybusruter eller lignende. Henvendelserne til Midttrafik skyldes ønsker om at lave tiltag, der fremmer brugen af kollektiv buskørsel. Henvendelserne kan være begrundet i politiske aftaler i forbindelse med konstitueringsforhandlinger eller budgetaftaler. Administrationen har til Bestyrelsens drøftelse udarbejdet en orientering.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- Takster i kollektiv trafik i Midtjylland bestemmes ifølge lov om Trafikskaber af Bestyrelsen for Midttrafik. Den enkelte kommune kan ikke selv beslutte, at indføre gratis buskørsel. Bestyrelsen har på et møde 24. oktober 2008, drøftet indførelse af gratis buskørsel. Efterfølgende har Midttrafik meddelt kommunerne, at der enten anvendes Midttrafiks takster, eller der anvendes gratis kørsel. Til orientering vedlægges den tidligere bestyrelsesformands brev til kommunerne om gratis kørsel. Baggrunden for Bestyrelsens drøftelse i 2008, var Randers Kommunes ønske om at indføre et gratis pensionistkort i kommunen.
- ./.
- På en hel del skolebusruter og lokalruter i Midttrafik opkræves der ikke takster, idet der er gratis kørsel for kunderne på ruten. Det er hensigtsmæssigt, fordi ruterne hovedsageligt fungerer som skolebusruter og eneste grundlag for buskørslen er transport af folkeskoleelever. Hvis der skal indføres Midttrafiks takster på disse ruter, vil omkostningerne til billetteringsudstyr og vedligeholdelse heraf, overstige de eventuelle øvrige passagerindtægter der måtte komme. Både for Midttrafik og for kommunerne er det hensigtsmæssigt, at der er gratis kørsel på disse ruter. Der vedlægges et notat om nuværende takster på lokalruter og skolebusruter. Der vedlægges desuden et notat om særlige forhold ved gratis buskørsel i Midttrafik.

Midttrafik modtager ofte administrative forespørgsler fra kommunerne, om mulighederne for at indføre gratis buskørsel for udvalgte kundegrupper eller indføre gratis buskørsel på udvalgte ruter, eksempelvis bybusruter mm. Kommunerne ønsker med sådanne tiltag at fremme brugen af kollektiv buskørsel.

Administrationen er informeret om følgende overvejelser i kommunerne:

- Viborg Kommune: Ønske om at indføre billigere priser i bybusser.
- Horsens Kommune: Forespørgsel om samme ordning som i Randers.
- Skive Kommune: Ønske om gratis buskørsel i kommunen.
- Skanderborg Kommune: Forespørgsel om gratis buskørsel i bybusser.
- Ringkøbing-Skjern Kommune: Forespørgsel om gratis buskørsel for alle.
- Randers Kommune: Ønske om gratis buskørsel for alle elever i 0.-4. klasse.

---

Indførelse af gratis buskørsel for udvalgte kundegrupper eller gratis buskørsel på bybusruter rummer mange hensyn.

For det første økonomi. Kommunerne sparer udgifter til billetteringsudstyr, vedligeholdelse og måske kan køretiden reduceres. Kommunerne mister indtægter og skal eventuelt betale regionen for mistede indtægter, hvis gratis kørslen også skal omfatte regionale ruter i kommunerne. Kommunerne kan risikere ekstra udgifter, hvis der skal sættes ekstra busser ind. En kommunes indførelse af gratis kørsel på kommunale ruter kan også have betydning for økonomien på de regionale ruter i kommunen - eksempelvis mener Midtjyske Jernbaner, at antallet af kunder er faldet på den regionalt finansierede Lemvigbane efter Lemvig Kommunes indførelse af gratis kørsel på de kommunalt finansierede ruter. Lemvigbanen har de fleste af sine kunder internt i Lemvig Kommune.

For det andet ligebehandlingsprincippet, således at kommunerne skal have hjemmel til at tildele gratisydelsen til bestemte grupper. Midttrafik anbefaler derfor, at Statsforvaltningen afgiver en vejledende udtalelse i konkrete sager.

For det tredje kommunikation og information. Midttrafik arbejder for, at det skal være let for kunder at bruge den kollektive trafik. Derfor stræbes efter et simpelt system, hvor der er så få særordninger som muligt. Det gælder også i forhold til chauffører og salgspersonale.

For det fjerde administrativ effektivitet. Enhver særordning kræver særskilt administration – udstedelse af særlige kort, særlig information og særlig opfølgning.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen drøftes.

### **Bilag**

- den tidligere bestyrelsesformands brev til kommunerne om gratis kørsel
- notat om nuværende takster på lokalruter og skolebusruter
- notat om særlige forhold ved gratis buskørsel i Midttrafik

1-30-804-17-08

## 12. Orientering om regionens effektiviseringer

### Resumé

*En administrativ Trafikstyregruppe nedsat af Kommunerne og Region Midtjylland og med Midttrafik som deltager har udarbejdet et samlet forslag til kollektivt rutenet i Midttrafiks område. Gruppen har udarbejdet en rapport, som dels indeholder et statusnotat om baggrund og principper – og dels indeholder konkrete forslag til besparelser på den regionale kørsel fra 2011.*

*Rapporten er udarbejdet på baggrund af Region Midtjyllands ønske om årlige besparelser på den kollektive trafik i størrelsesorden 43 mio. kr. De fremlagte forslag har været drøftet på administrative møder med alle berørte kommuner. Forslaget indeholder en række trafikfaglige forslag til kompenserende kørsel i forhold til de regionale besparelsesønsker. Det skal bemærkes at hverken Region Midtjylland eller de enkelte kommuner endnu har drøftet forslagene politisk, og at ingen af parterne på disse møder har tilkendegivet at forslagene vil kunne gennemføres.*

*Kommunekontaktrådets formandskab og Regionsrådets formand har 6. april 2010 sendt materialet til alle kommuner og Regionsrådet med henblik på drøftelse på mødet i Kontaktudvalget 16. april 2010*

### Sagsfremstilling

Regionsrådet og kommunernes kontaktudvalg har nedsat en administrativ trafikstyregruppe bestående af repræsentanter for kommunerne, Region Midtjylland og Midttrafik, og bedt dem udarbejde et samlet forslag til kollektivt rutenet i Midttrafik, med baggrund i Region Midtjyllands ønske om besparelser på den kollektive trafik.

Dette forslag er nu udarbejdet og udsendt til kommuner og Region Midtjylland. Forslaget består af 3 dele. Dels et notat der beskriver baggrund og giver et samlet overblik over forslaget, dels et bilag der konkret beskriver de enkelte tiltag, der er foreslået og dels en sammenfatning af en konsulentrapport, der beskriver sammenhængen mellem udbuddet og efterspørgslen efter kollektiv trafik i Midtjylland.

- ./.
- De konkrete forslag, der indgår i afrapporteringen, er udarbejdet på baggrund af møder med alle involverede kommuner og Region Midtjylland. Møderne er foregået på administrativt niveau, og hverken kommuner eller Region har givet tilsagn om at forslagene kan gennemføres i den form, der fremgår af forslaget. Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet med bilag vedlægges.

Det samlede forslag medfører reduktion i den regionale kørsel på ca. 120.000 timer årligt fra 2009 til 2011. Det er ca. 5 % af Midttrafiks samlede kørselsomfang. De enkelte forslag er forskellige i sin karakter. Der kan nævnes følgende varianter:



- Nogle forslag medfører ruteudretninger. Det giver hurtige betjening for nogle kunder – til gengæld vil andre miste deres bus.
- Nogle forslag medfører indskrænkninger i kørslen, så busserne kører efter, hvad der kan opfattes som minimumsbetjening. Niveaueet herfor er fastlagt, så skoleelever, uddannelsessøgende og pendlere med de mest normale mødetider kan betjenes.
- Nogle forslag medfører, at kommunerne overtager finansiering af en del kørsel, der i dag finansieres af regionen. Omfanget af dette er i 2011 knap 23 mio. kr. Det er centralt at fastslå at ingen kommuner i forløbet har tilkendegivet, at de faktisk har reel mulighed for at overtage denne kørsel. For nogle ruter medfører forslaget, at Region Midtjylland er medfinansierende i en overgangsperiode.
- Endelig medfører nogle forslag nedlæggelser af hele eller dele af ruter.

Midttrafik forventer, at Regionen efter Kontaktudvalgets møde 16. april 2010 meddeler Midttrafik den videre procedure, herunder bestilling af ønsket serviceniveau, samt at Midttrafik udarbejder en kommunikationsplan for det videre forløb.

Den nedsatte styregruppe har undervejs i forløbet også drøftet, om der kan foreslås tiltag, der i øvrigt kan medvirke til at sikre en bedre styring og koordinering af den kollektive trafik i Midtjylland. Styregruppen er fremkommet med nogle forslag hertil, der ligeledes er fremsendt til Kommuner og Region.

Konkret foreslår styregruppen, at der arbejdes med en klarere rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne, således at:

- Bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestilleres ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller.
- Der ændres i bestillerens betaling til Midttrafik, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, med 30 % af den samlede betaling i første og andet kvartal, og 20 % af betalingen i 3. og 4. kvartal.
- Der arbejdes for at økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal.

### **Direktøren indstiller,**

**At** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet med bilag

1-31-75-307-7-07

## 13. Orientering om forsøg med at uddelegere køreplankompetence til vognmand

### Resumé

*Direktionen orienterer om, at der er indgået aftale med Bent Thykjær A/S om, at selskabet fra det kommende køreplansskift får lov til selv at udarbejde køreplanerne på ruterne 104 og 105, der kører mellem Juelsminde og Horsens. Forsøget indebærer en incitamentsordning, som kan medføre, at der udbetales op til 100.000 kr. til Bent Thykjær, hvis kundernes tilfredshed med køreplanerne øges.*

### Sagsfremstilling

Det fremgår af Midttrafiks strategiplan, at Midttrafik ønsker at opnå mere tilfredse leverandører. Som et led heri, ønsker Midttrafik at arbejde hen imod kontrakter, som giver vognmændene incitament til at yde en ekstra indsats for at få tilfredse og gerne flere kunder.

Midttrafik har nu indgået en aftale af den karakter med Bent Thykjær A/S som vedrører 2 regionalruter mellem Juelsminde og Horsens. Aftalen indebærer at Bent Thykjær selv – indenfor givne rammer – fastlægger køreplanerne for ruterne. Dette er sket for første gang med de køreplaner, der træder i kraft sommeren 2010.

Hvis kundernes tilfredshed med de nye køreplaner stiger, medfører aftalen udbetaling af en bonus til Bent Thykjær.

I januar 2010 blev der gennemført en "før-måling", som omhandlede kundernes tilfredshed med køreplanerne og med overholdelse af køreplanerne. Kunderne blev bedt om at oplyse, hvor ofte de havde mistet videre forbindelser inden for de sidste 14 dage. Ud fra resultaterne af disse målinger er indgået en aftale med Bent Thykjær, der fx indebærer:

- hvis tilfredsheden med køreplanerne stiger, så udbetales en bonus i størrelsesordenen 20-40.000 kr.
- hvis overholdelse af køreplaner forbedres, udbetales en bonus på mellem 20-40.000 kr.
- hvis antal mistede forbindelser falder, udbetales en bonus på 10.000 kr.
- hvis kundernes tilfredshed med tilpasning til møde- og sluttider forbedres, udbetales der en bonus på 10.000 kr.

Samlet kan der nås et bonusbeløb på 100.000 kr. Der vil blive gennemført 2 eftermålinger. Dels i efteråret 2010 og dels i foråret 2011.

På baggrund af efter-målinger og erfaringer i øvrigt, vil der blive udarbejdet en evalueringsrapport, der kan danne baggrund for evt. udvidelse af forsøget.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-01-75-1-10

## 14. Orientering om Trafikselskaberne i Danmark

### Resumé

*Midttrafik og de øvrige danske trafikselskaber dannede i 2008 en foreningen under navnet Trafikselskaberne i Danmark. Administrationen orienterer hermed om opgaverne i foreningen.*

### Sagsfremstilling

- ./.
- I 2008 blev foreningen Trafikselskaberne i Danmark etableret som et samarbejde mellem Movia (Sjælland), Fynbus, Sydtrafik (Syddjylland), Midttrafik, Nordjyllands Trafikskab og BAT (Bornholm). Ifølge de vedlagte vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark er formålet med foreningen "at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser. Det gælder dels fagligt, i form af et samarbejde og dels politisk, i form af et talerør."
- ./.
- Foreningen er organiseret med en politisk bestyrelse bestående af formændene for trafikselskaberne samt næstformanden for Movia. Formanden for bestyrelsen vælges af bestyrelsen. Da foreningen konstituerede sig 17. marts 2010 i Aalborg, blev det besluttet, at Thomas Kastrup-Larsen, formand for Nordjyllands Trafikskab, fortsætter som formand for Trafikselskaberne i Danmark, og Knud Larsen, næstformand for Movia, fortsætter ligeledes som næstformand i foreningen. Der vedlægges pressemeddelelse fra Trafikselskaberne i Danmark vedrørende valg af formand marts 2010. Der vedlægges desuden referat fra bestyrelsesmødet i Trafikselskaberne i Danmark 17. marts 2010.

Der afholdes ca. 3-4 møder i bestyrelsen om året. Der afholdes et møde om året, hvor alle trafikselskabernes bestyrelsesmedlemmer inviteres, og der afholdes et årligt møde med repræsentanter fra KL og Danske Regioner. Bestyrelsen har desuden mødetes med Transportministeren.

Ud over møderne i bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark, mødes direktørerne for trafikselskaberne hvert kvartal for at drøfte forhold, der vedrører alle trafikselskaberne.

Trafikselskaberne i Danmark har en administration. En stor del af foreningens opgaver løses ved koordinering fra foreningens administration og inddragelse af trafikselskabernes administrative medarbejdere. Det drejer sig bl.a. om:

- Kontrakter
- Busser og miljø
- Trafikplanlægning
- Handicapkørsel
- HR
- Kommunikation

Derudover indgår trafikselskaberne administrativt i flere landsdækkende samarbejder, som fx Rejsekortet A/S, Rejseplanen A/S og Bus-Tog-samarbejdet. Trafikselskaberne i Danmark forventer, at den kommende valgperiode især vil være kendetegnet ved, at foreningen skal have fokus på, hvordan trafikselskaberne kan leve op til de vækstsmål, der er indeholdt i Regeringens trafikaftale fra foråret 2009. Det forudsættes i trafikaftalen og Transportministeriets oplæg "En jernbane i vækst", at bustrafikken kan tage 25 % af den forventede, samlede stigning i kollektiv trafik. Det svarer til en 50 % stigning i kollektiv bustrafik. Derfor forventer foreningen, at der vil blive fokus på, hvordan den stigning sikres, herunder hvordan samarbejdet mellem forskellige aktører optimeres og hvordan den kollektive trafiks omdømme forbedres. Der vil også blive behov for at se på lovgivning, de økonomiske rammer samt konkurrencevilkår mellem biltrafik og kollektiv trafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark
- pressemeddelelse fra Trafikselskaberne i Danmark vedrørende valg af formand marts 2010
- referat fra bestyrelsesmødet i Trafikselskaberne i Danmark 17. marts 2010

1-15-0-77-1-10

## 15. Orientering om resultat af EFQM audit 2010 for Midttrafik

### Resumé

*Midttrafik har i forbindelse med gennemførelsen af Strategiplan 2009-2011 anvendt den internationalt anerkendte EFQM-model til at indarbejde målene for opgaveløsning. Administrationen har fået foretaget en audit af arbejdet med strategiplan og mål. Der orienteres om resultatet og de initiativer, det giver anledning til.*

### Sagsfremstilling

#### Strategiplanen

Midttrafiks strategiplan blev vedtaget af Bestyrelsen i november 2008, og en række konkrete mål inden for rammerne af Strategiplanen blev vedtaget af Bestyrelsen i marts 2009. Administrationen har inden for disse rammer arbejdet med at få de overordnede mål gjort konkrete for hver enkelt medarbejder, så enhver kan bidrage til gennemførelse af Strategiplanen.

Direktionen har valgt at anvende den europæiske kvalitetsmodel (EFQM) som metode til at sikre, at arbejdet med strategiplan bliver grebet an på en måde, så der bliver taget højde for alle aspekter af at udvikle en effektiv virksomhed. Metoden er velafprøvet i en lang række europæiske offentlige og private virksomheder. Der er erfaringer fra en række forskellige brancher, der kan trækkes på, og der er eksempler på konkrete løsninger på de fleste problemer. Desuden har metoden den fordel, at man kan evaluere sit eget arbejde med strategi og mål forhold til andre organisationer.

#### Audit

Efter næsten et års arbejde internt med strategiplanen og målene, hvor hver enkelt afdeling og medarbejder har haft fokus på sine mål, ønskede Direktionen en status for, hvor langt Midttrafik var kommet sammenlignet med andre organisationer. Et eksternt konsulentfirma har derfor gennemført et eftersyn af Midttrafiks arbejde med strategi og mål - en såkaldt audit. Audit'ten havde i særlige grad fokus på at vurdere Midttrafiks evne til at opnå resultater, der er tilfredsstillende i forhold til intern ressourceindsats, eksterne interessenter og de på forhånd definerede mål. Resultatet vurderer Midttrafik på EFQM-modellens 9 kriterier i forhold til såkaldt excellente virksomheder i Europa.

Midttrafik får en samlet score på 316 ud af 1.000 mulige point, hvilket får konsulenten til at vurdere, at *"Midttrafik er en lidt over gennemsnittet godt drevet organisation. Organisationen er siden etableringen 1. januar 2007, udviklet på en måde og i et tempo der er over, hvad der kunne forventes."* 316 point skal ses i forhold til, at gennemsnittet for virksomheder er 300 point, veldrevne virksomheder får 400 point og de bedste virksomheder i et land typisk får ca. 600 point.

./. I den vedlagte rapport med resultat og anbefalinger fra EFQM audit marts 2010 fremgår nærmere, hvordan Midttrafiks arbejde med strategi og mål vurderes af den eksterne konsulent. Det fremgår bl.a., at konsulentens vurdering er: *"De opnåede direkte resultater er tilfredsstillende omend begrænsede i forhold til ressource indsatsen. Det skyldes*

*en massiv, langsigtet investering i koncepter og kompetencer. Fastholdes og finetunes disse koncepter og kompetencer, vil der alene af den grund komme flotte resultater de kommende år. De opståede resultater bør rimeligvis opleves som tilfredsstillende for de eksterne interessenter. Bestillerne skal derfor afkræves mere forpligtende tilkendegivelse af, om de er tilfredse, således at korrigerende initiativer kan iværksættes. Herunder mere præcis kommunikation."*

### **Indsatsområder**

Rapporten peger på en række indsatsområder, som Direktionen i de kommende år vil have fokus på:

#### *Hold fast i strategieksekveringen*

Midttrafik har opbygget en god ramme for gennemførelsen af strategiplanen. Midttrafiks overordnede mål er nedbrudt på afdelings- og medarbejderniveau, og der er systemer, der sikrer systematisk opfølgning. Samtidig er der etableret et passende omfang af centrale målinger, der dokumenterer bestillernes, kundernes og leverandørernes tilfredshed. Rapporten peger på, at det er kritisk at fastholde strategieksekveringen for at sikre, at Midttrafik får det fulde udbytte af kvalitetsarbejdet.

#### *Øget kundeorientering og kommercialisering*

Rapporten peger på, at Midttrafik med fordel kan blive en mere kommercielt handlende organisation. Direktionen vil især have fokus på tilpasninger af organisationsstrukturer og målrettet kompetenceudvikling, som gør organisationen i stand til at levere en mere helhedsorienteret rådgivning til bestillerne og sælge den kollektive trafik til kunderne og virksomheder.

#### *Styr på rammerne*

Der skal være bedre styr på Midttrafiks procedurer, processer, instruktioner m.v. Det skal være tydeligt, hvem der har ansvaret for hvad, ligesom arbejdsprocesserne skal optimeres for at reducere spild.

#### *Fokus på produktivetsgevinster*

Direktionen vil arbejde for at, at der opnås årlige produktivetsgevinster på 3 %. Det skal ske gennem effektivisering af bestemte fagområder, fx it, variabel kørsel og dataindsamling. Dertil kommer konstant fokus på effektive og optimerede opgaveløsninger.

#### *En stærkere ledelse*

Udvikling af ledelsen er en af rapportens anbefalinger. Direktionen vil skabe rammerne for en stærk ledelse, der har ambitioner og stiller store krav til sig selv og medarbejderne. I den forbindelse vil Direktionen have fokus på kulturforandringer og kompetenceudvikling.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- rapport med resultat og anbefalinger fra EFQM audit marts 2010

1-13-3-1-10

## 16. Orientering om det psykiske arbejdsmiljø i administratio- nen i Midttrafik

### Resumé

*Administrationen orienterer om, at FOA Århus og HK Kommunal Østjylland har udsendt pressemeddelelser om det psykiske arbejdsmiljø i Midttrafik. Midttrafik har besvaret begge pressemeddelelser.*

### Sagsfremstilling

FOA Århus har 29. marts 2010 udsendt en pressemeddelelse, hvoraf det fremgår, at organisationen har meldt Midttrafik til Arbejdstilsynet, fordi Midttrafiks psykiske arbejdsmiljø er "skadeligt for de ansatte". Det fremgår af pressemeddelelsen, at "ledelsen i Midttrafik praktiserer management by fear". FOA Århus henviser til to konkrete eksempler på, at selskabets ledelse behandler sine ansatte "groft". Eksemplerne vedrører to billetkontrollører, som Midttrafik har meddelt påtænkt afsked. FOA Århus skriver i pressemeddelelsen, at Midttrafiks øverste ledelse bruger "et stærkt nedladende sprog" og at FOA Århus råder over dokumenter, der beviser dette. FOA Århus afslutter med at skrive, at organisationen forgæves har forsøgt at komme i dialog med Midttrafiks ledelse herom.

31. marts 2010 udsendte HK Kommunal Østjylland en pressemeddelelse, som støtter FOA Århus' kritik. HK Kommunal Østjylland skriver, at "ledelsen i Midttrafik har en hård tone overfor medarbejderne, og det skaber en frygtens kultur i trafikelskabet". HK skriver videre, at der i Midttrafik har været en personaleomsætning på 40 % angiveligt på grund af det "anstrengte psykiske arbejdsmiljø" eller på grund af afskedigelser. Formanden for HK Kommunal Østjylland, Hans-Henrik Hansen udtaler i pressemeddelelsen, at det er hans klare indtryk, at "flere af vore medlemmer arbejder i en kultur, hvor stress og frygt er en stor del af den enkeltes arbejdsdag". Han udtaler videre, at "Midttrafik trænger til et serviceeftersyn i forhold til intern kommunikation og omgangsformer".

- ./.
- Midttrafik har udsendt to pressemeddelelser som svar. Her afviser Midttrafik det generelle billede, der tegnes af interesseorganisationerne. Midttrafik kan ikke udtale sig om konkrete personsager. FOA Århus' pressemeddelelse om anmeldelse af Midttrafik til Arbejdstilsynet, Midttrafiks pressemeddelelse med svar på FOA's pressemeddelelse, HK Kommunal Østjyllands pressemeddelelse med støtte til FOA Århus' kritik samt Midttrafiks pressemeddelelse med svar på HK Kommunal Østjyllands pressemeddelelse vedlægges.

I forhold til billetkontrollen er der identificeret en række problemer med arbejdsmiljøet. Det drejer sig om problemer med dårlig trivsel, mobning og højt sygefravær. På den baggrund har der siden september 2008 været igangsat et projekt om "en sjovere arbejdsdag i en mere effektiv billetkontrol". Projektet har dels handlet om, hvordan kontrollen udføres i busserne men i høj grad også om det interne samarbejde og omgangsformen. Der er blandt andet blevet ansat en projektleder i forbindelse hermed og billetkontrollørerne har gennemgået et teambuildingsforløb, hvor der er lavet en konkret handlingsplan og indgået nogle gensidige aftaler. Der er også knyttet en organisationspsykolog til gruppen af billetkontrollører.



Den klare målsætning for billetkontrollen er en mere effektiv kontrol, ensartede regler for udstedelse af kontrolafgift (i overensstemmelse med Midttrafiks rejseregler), en bedre kontrol, der bl.a. skal medvirke til at forebygge voldsepisoder og en bedre intern omgangsform uden mobning, trusler og chikaner.

I den øvrige organisation kan der ikke konstateres problemer med det psykiske arbejdsmiljø.

Midttrafik har i november 2009 gennemført en trivselsundersøgelse blandt alle medarbejdere i organisationen. Undersøgelsen viste en gennemsnitlig score på 5,14 på en skala fra 1-7, hvor 1 er lav trivsel og 7 er høj trivsel. Der er ikke noget i undersøgelsen eller de netop afholdte medarbejderudviklingssamtaler, der tyder på generel dårlig trivsel i organisationen. Der er udarbejdet handlingsplaner i de enkelte afdelinger som opfølgning på trivselsundersøgelsen med det formål at skabe endnu højere trivsel.

Midttrafiks personaleomsætning var i 2009 på 15 % og ikke 40 %, som HK angiver. HK har ikke på noget tidspunkt kontaktet Midttrafik vedrørende et dårligt psykisk arbejdsmiljø - hverken generelt eller i forhold til konkrete sager. Midttrafik har opfordret HK til dialog via de normale samarbejdskanaler og baseret på dokumenterede fakta.

Midttrafik har gennemført den lovpligtige APV (arbejdspladsvurdering) i 2008. Denne har heller ikke vist generelle problemer med det psykiske arbejdsmiljø. Der gennemføres APV igen i 2011.

Midttrafik har fortsat ikke set anmeldelsen til Arbejdstilsynet og kender derfor ikke den.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- FOA Århus' pressemeddelelse om anmeldelse af Midttrafik til Arbejdstilsynet, Midttrafiks pressemeddelelse med svar på FOA's pressemeddelelse, HK Kommunal Østjyllands pressemeddelelse med støtte til FOA Århus' kritik samt Midttrafiks pressemeddelelse med svar på HK Kommunal Østjyllands pressemeddelelse

1-00-1-10

## 17. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 12. marts 2010.*

### Sagsfremstilling

#### Drift og aktiviteter

*Høring om forslaget til Kollektiv Trafikplan Århus*

Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik har sammen med et konsulentfirma udarbejdet et forslag til en ny kollektiv trafikplan for Århus-området, som ventes at træde i kraft fra sommeren 2011. Det vil i så fald være landets største omlægning af kollektiv bustrafik på én gang. Ændringen af trafikstrukturen består bl.a. af et nyt overordnet net af A-buslinjer, som kører direkte og hyppigt, primært langs indfaldsvejene i Århus - og et supplerende busnet til de mindre rejsestrømme. I alt 18 nye buslinjer. Politikerne har nu bedt Midttrafik om at sende trafikplanen i offentlig høring.

- ./ Den offentlige høring foregår i perioden 26. marts 2010 til 25. april 2010. Der vedlægges pressemeddelelse om den offentlige høring af kollektiv trafikplan Århus.

Høringsmaterialet er tilgængeligt på Midttrafiks hjemmeside, hvor høringskommentarer også kan afsendes elektronisk. Borgere kan også se en trykt udgave af det samlede trafikplanforslag hos Borgerservice, på biblioteker i Århus Kommune, VisitAarhus og Bus-Info/Århus Rutebilstation. Her kan man også få materiale, som i overskuelig form beskriver de ændringer, der sker i de enkelte lokalområder - i og uden for kommunen - samt kort over alle de nye buslinjers ruteføring.

I høringsperioden har Midttrafik oprettet en hotline, hvortil spørgsmål til materialet om det nye rutenet kan rettes. Telefonen er åben på hverdage kl. 9-12. Med denne service ønsker Midttrafik at bidrage til, at borgerne forstår det foreslåede system, før de afgiver svar. Høringssvar skal være skriftlige og kan ikke afgives på hotlinen.

*Problemer med korrespondance mellem bus og færge på Samsø og i Hou*

I medierne har der været omtalt problemerne med dårlige korrespondancer mellem bus og færge på Samsø og i Hou. Det skyldes primært de problemer, som indsættelse af den nye Samsøfærge har skabt.

I forbindelse med planlægning af buskøreplaner indhenter Midttrafik oplysningerne om de kommende sejlplaner hos færgeselskabet og/eller kommunen. Det betyder, at når buskøreplanerne udsendes, er de i muligt omfang koordineret med fæргеplanerne, så kunderne til/fra færgerne oplever relativ kort ventetid mellem bus og færge - det gælder for både Hou-færgerne og Kalundborgfærgerne på Samsø, samt Tunøfærgerne og Samsøfærgerne i Hou.

For den kommunalt finansierede rute 131 på Samsø er udfordringen for planlægningen af buskøreplaner, at både Kalundborgfærgen og Færgen til Hou helst skal betjenes samtidig med, at busserne også skal betjene øens skoler til ringetid. Det kræver en række kompromisser, som aftales med kommunen inden køreplanen offentliggøres. I henhold til Midttrafiks kontrakt med busvognmanden skal vognmanden kende køreplanen senest 3 måneder før køreplanens træder i kraft.

Den regionalt finansierede Rute 103 Århus-Odder-Hou er Jyllands største pendlerrute – hvor hovedformålet er at betjene de store pendlergrupper i relation til Odder, Malling, Beder og Århus. Rute 103 er samtidig forbindelsesbus til/fra Samsøfærgen og Tunøfærgen i Hou – endvidere fungerer rute 103 som lokalbus mellem Odder og Hou af hensyn til borgerne, som bor i Hou, og som arbejder eller går på uddannelse i Odder og Århus. Således er køreplanen primært bundet op på kørsel med kunder, som ikke rejser til/fra Samsø. Disse kunder har en berettiget forventning om, at den udsendte køreplan er gældende. Endvidere gælder Midttrafiks forpligtigelser over for vognmanden i forhold til 3 måneders varsel om større ændringer.

Da Samsøfærgen ikke har sejlet særlig stabilt – og der samtidig har været usikkerhed om sejlplanen efter at buskøreplanerne er offentliggjort, har det været svært for Midttrafik at imødegå problemerne omkring de forringede bus-/færgekorrespondancer.

Ændringer af køreplaner midt i et køreplanår er næsten umulige at kommunikere ud til de borgere, som har den trykte køreplan liggende i skuffen.

Til køreplansskiftet i juni 2010 er alle aftaler omkring buskørsel til/fra Hou og på Samsø på plads i relation til færgerne. Borgerne på Samsø kan glæde sig over, at de får en ny rute 903X mellem Hou og Århus til/fra de vigtigste færger om morgenen og om eftermiddagen. Endvidere kører rute 903X efter en særlig sommerkøreplan, som øger den direkte x buskørsel mellem Århus og Hou betragteligt med korrespondance til/fra Samsøfærgen.

#### *Nyhedsbrev fra Letbaneprojektet*

- ./. Letbaneprojektet i Østjylland udgiver et digitalt nyhedsbrev 3-4 gange om året. 26. marts 2010 blev vedlagte nyhedsbrev nr. 3 vedrørende Letbanen i Østjylland udsendt. I nyhedsbrevet er der bl.a. orientering om den store interesse for projektet, der har været på de netop afholdte borgermøder. Der er desuden interview med borgmester Kirstine Bille fra Syddjurs Kommune; Syddjurs Kommune er en af de fire kommuner, der bliver direkte berørt af etape 1. Der er også en beskrivelse af sammenhængen mellem letbanen og den kollektive trafikplan for Århus.
- ./. Århus Kommune, Region Midtjylland og den politiske følgegruppe har i vedlagte brev af 29. marts 2010 til Transportministeren vedrørende letbanen fremhævet, at to politiske problemstillinger mangler at blive afklaret i forhold til letbaneprojektet. Det drejer sig om anlægsorganisationen og risikodelingen. Parterne anmoder om et snarligt møde med ministeren, hvor emnerne kan drøftes.

#### *Ankenævnet for Bus, Tog og Metro*

Siden 1. februar 2009 har der været et ankenævn for Bus, Tog og Metro, som er godkendt af Erhvervs- og Økonomiministeren. Ankenævnet har til opgave at behandle sager fra kunder, der har rettet henvendelse til et trafikelskab, togoperatør eller Metro, hvor der ikke har kunnet findes en tilfredsstillende løsning for kunden. Ankenævnet ledes af

en landsdommer og har desuden et medlem udpeget af trafikelskaberne, et medlem fra DSB samt to medlemmer udpeget af Forbrugerrådet. Desuden er der et sekretariat tilknyttet. Ankenævnet har 25. marts 2010 udgivet årsberetningen for 2009, hvoraf det fremgår, at der indgivet 319 klager, hvoraf de 4 vedrører Midttrafik. De tre er endnu ikke afgjort, mens Midttrafik efter klagens indgivelse har givet kunden ret i den fjerde sag.

#### *Samarbejde med Sydtrafik om variabel kørsel*

Midttrafiks samarbejde med Sydtrafik om handicapkørsel, Sydtur og teletaxakørsel i Sydtrafiks område er efter opstarten 1. marts 2010 forbedret. Sydtrafik har fokus på at sikre korrekte bestillinger og korrekte data vedrørende kunderne. Midttrafik har fokus på at informere de mange nye vognmænd i Sydtrafiks område bedre. Administrationen vurderer, at kvaliteten er blevet bedre, men der er stadig ventetider på telefonerne hos både Sydtrafik og Midttrafik.

De første 16 dage i marts blev kunderne afleveret rettidigt i 95 % af tilfældene i Midttrafik og 93 % i Sydtrafik. Den gennemsnitlige forsinkelse ved de resterende henholdsvis 5 og 7 % var på 7 og 16 minutter. Statistikken gælder for henholdsvis 4.103 og 5.126 rejser. Rettidigheden ved Midttrafik er større end hos Sydtrafik, som stadig er præget af "opstartsproblemer". Det er dog langt de fleste ture, som udføres tilfredsstillende, men der er fokus på de tilfælde, hvor der er problemer.

I perioden har kunderne skullet vente i gennemsnit ca. 1 minut, og over 60 % af telefonerne fra kunderne tages inden for et minut - der er ca. 1.100 opkald om ugen. Vognmændene har deres egen telefonlinje, og den har været mere belastet siden 1. marts 2010. Ventetiden er reduceret fra godt 2 minutter i gennemsnit til 1 minut og 17 sekunder. 52 % af opkaldene er taget inden for 60 sekunder. Antallet af opkald er faldet fra ca. 2.800 i den første uge til 2.300 i de næste to uger, hvilket også viser, at vognmændene har brug for at få besvaret færre spørgsmål.

Midttrafik modtager en del henvendelser fra vognmænd, som ikke forstår, hvorfor de ikke kører så meget, som før de nye kontrakter startede 1. marts 2010. Administrationen tjekker, om opsætningen i systemet er korrekt og har gennemregnet en del konkrete fordelinger af ture. Det viser sig, at systemet regner korrekt ved tildeling af ture, ud fra de parametre, som indgår i turfordelingen. Overordnet fordeling af kørsel er der først overblik over, når der er afregnet for marts ultimo april.

#### *Borgermøder om kollektiv trafik på Djursland*

Trafikforeningen Djursland afholdt offentlig høring om den kollektive trafiks fremtid 7. april 2010 i Grenaa. Baggrunden for mødet var bl.a. effektiviseringer, som Region Midtjylland har varslet vedrørende de regionale busruter, som kører på tværs af kommunegrænserne. Trafikforeningen pegede på, at tog og busser skal samarbejde for at gøre det kollektive trafiknet mere effektivt. Trafikforeningen Djursland er en tværpolitisk organisation, der arbejder for at styrke den kollektive trafik.

Studiekredsen i Rønde holdt møde 8. april 2010, hvor der var fokus på Djurs kommunes energihandlingsplan, der bl.a. skal føre frem til et CO2 neutralt Djursland. Kollektiv transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Ved begge møder var der indlæg ved 1. næstformand for Bestyrelsen for Midttrafik, Mads Nikolajsen.

## Økonomi og rammer

### *Nyudnævnt Transportminister*

./.

Trafikselskaberne i Danmark har i forbindelse med udnævnelsen af Hans Christian Schmidt til Transportminister 23. februar 2010 sendt vedlagte brev af 9. marts 2010 fra Trafikselskaberne i Danmark til den nyudnævnte Transportminister, hvor der bl.a. lægges op til at fortsætte møderækken mellem foreningen og Transportministeren. Transportminister Hans Christian Schmidt har i vedlagte brev af 25. marts 2010 fra Transportministeren til Trafikselskaberne i Danmark takket for henvendelsen og foreslået et møde inden sommerferien 2010.

### *Annullering af udbud på ruten Århus-Billund*

Midttrafik har efter anmodning fra Region Midtjylland arbejdet med udbud af buskørsel på strækningen Århus – Billund Lufthavn. Prækvalifikation er gennemført og udbudsmaterialet er klar til udsendelse med henblik på driftsstart 31. oktober 2010.

Ruten betjenes nu af Billund Turistbusser ApS efter kontrakt med Billund Lufthavn A/S. Billund Turistbusser har ansøgt Færdselsstyrelsen om fornyelse af tilladelsen for ruten for en 5-årig periode og Færdselsstyrelsen har mod forventning vurderet, at Billund Turistbusser er berettiget til at få udstedt ny tilladelse. Færdselsstyrelsen har udstedt tilladelse frem til april 2015.

En gennemførelse af udbuddet i denne situation ville betyde, at strækningen ville blive dobbeltbetjent, og det økonomiske grundlag for beslutning om at oprette ruten i trafikselskabsregi, er dermed bortfaldet.

Billund Lufthavn har i en periode ført forhandlinger med Billund Turistbusser, og parterne har aftalt, at nuværende kontrakt forlænges januar 2012. Billund Turistbusser anmoder nu Færdselsstyrelsen om, at den udstedte tilladelse afkortes, så den alene løber frem til udløbet af aftalen med lufthavnen.

Grundlaget for beslutning om udbud vil således være genetableret med driftsstart januar 2012, således at der reelt alene er tale om, at idriftsættelsen udskydes med ca. 15 måneder.

Midttrafik har derfor efter aftale med Region Midtjylland og Sydtrafik besluttet at annullere udbuddet. Meddelelse herom er udsendt til busselskaberne 22. marts 2010. Sagen har løbende været drøftet mellem Region Midtjylland, Sydtrafik og Midttrafik.

### *Mulighed for annullering af udbud*

Bestyrelsen har ved tidligere lejlighed drøftet, hvilke muligheder der vil være, hvis der ved et udbud af buskørsel kun kommer et enkelt tilbud, som er højt i forhold til priser på øvrige ruter. Administrationen har fået foretaget en juridisk vurdering af emnet. Hvis et udbud skal gå om, skal det teknisk set annulleres og udbydes igen. For at Midttrafik lovligt kan annullere et udbud kræver det en saglig begrundelse. En saglig begrundelse kan fx være, Midttrafik har begået væsentlige fejl, manglende konkurrence eller meget høje priser. Det vil dog altid være en konkret vurdering af den enkelte situation. Uanset om det står i udbudsbetingelserne eller ej, har Midttrafik således ret til at annullere et udbud, såfremt der foreligger en saglig begrundelse.

*Møder med de politiske bestillere*

Direktionen har holdt møde med formanden for teknisk udvalg m.fl. i Favrskov Kommune for at drøfte samspillet mellem Midttrafik og kommunen og den kollektive trafiks udfordringer i Favrskov.

Bestyrelsesformanden og direktøren har holdt møde med Århus Kommunes rådmænd for teknik og miljø Laura Hay m.fl. 24. marts 2010 om den kollektive trafiks udfordringer i Århus-området.

Direktionen er inviteret til møde med Teknisk udvalg i Ringkøbing-Skjern Kommune 22. april 2010 om den kollektive trafik.

*Bestyrelsesansvarsforsikring*

- ./.
- Administrationen har undersøgt muligheden for at tegne en bestyrelsesansvarsforsikring for Bestyrelsen for Midttrafik. I vedlagte notat om bestyrelsesansvarsforsikring Midttrafik præsenteres status fra de øvrige trafikselskaber, Midttrafiks forsikringssselskabs vurdering samt en juridisk vurdering fra Midttrafiks jurist. Konklusionen er, at Midttrafik ikke kan tegne bestyrelsesansvarsforsikring for medlemmerne af Midttrafiks bestyrelse. Indenrigsministeriet har tidligere fastslået, at der ikke kan tegnes bestyrelsesansvarsforsikringer for politisk valgte bestyrelser.

*Ansøgning til momsfond*

- ./.
- KL sendte 31. marts 2010 vedlagte ansøgning til Den Kommunale Momsfond på vegne af KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark. Der er tale om et fælles projekt, der har som formål at opstille nogle scenarier for udvikling af den kollektive trafik.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- pressemeddelelse om den offentlige høring af kollektiv trafikplan Århus
- nyhedsbrev nr. 3 vedrørende Letbanen i Østjylland
- brev af 29. marts 2010 til Transportministeren vedrørende letbanen
- brev af 9. marts 2010 fra Trafikselskaberne i Danmark til den nyudnævnte Transportminister
- brev af 25. marts 2010 fra Transportministeren til Trafikselskaberne i Danmark
- notat om bestyrelsesansvarsforsikring Midttrafik
- ansøgning til Den Kommunale Momsfond

1-00-1-10

## 18. Eventuelt