



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**17. juni 2011 kl. 09.30**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2010	2
2	Budget 2012 til politisk høring	4
3	Fremtidig organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik	6
4	Harmonisering af regler og takster for handicapkørsel	9
5	Handicappedes mulighed for tilkøb af taxa på rejser over 100 km	11
6	Ændring af indstigningsmønstret i bybusserne i Aarhus	13
7	Kapitaltilførsel til Rejsekort A/S	15
8	Den politiske konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011	17
9	Rapportering vedrørende Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011	19
10	Mødekalender 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik	21
11	Orientering om passagerindtægter januar-april 2011	23
12	Orientering om rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?"	25
13	Orientering om trafikaftale af 5. maj 2011 og oversigt over statslige puljetilskud	27
14	Orientering om køreplanlægning i Midttrafik	28
15	Orientering om samarbejder om ændringer i busstationer	30
16	Orientering om implementeringsplanen for Trafikplan Aarhus	32
17	Orientering om kortvarigt forsøg med hybridbusser i Aarhus	34
18	Orientering om gratis kørsel til Karup Lufthavn	36
19	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	37
20	Eventuelt	44

---

1-22-1-10

## 1. Revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2010

### Resumé

*Revisionen har godkendt Midttrafiks regnskab for 2010 uden forbehold eller supplerende bemærkninger.*

*Revisionen kommer med nogle anbefalinger til forbedringer, som primært vedrører fortsat udbyggelse af procedurebeskrivelser. Disse anbefalinger vil administrationen arbejde videre med i 2011.*

*Revisionens beretning vedrørende Midttrafiks regnskab for 2010 vil blive gennemgået af revisionen på bestyrelsesmødet 17. juni 2011.*

### Sagsfremstilling

- ./ Overordnet er regnskabet for 2010 godkendt uden forbehold eller supplerende oplysninger. Midttrafiks årsregnskab 2010 med revisionspåtegning vedlægges.

Indholdsmæssigt er der i regnskabet for 2010 i samarbejde med revisionen foretaget nogle justeringer og efterposterings i forhold til det regnskab, som blev drøftet på bestyrelsesmødet 8. april 2011. Disse efterposterings vedrører forskydninger på aktiv- og passivside i regnskabet, og har ingen betydning for driftsresultatet.

- ./ Revisionen har udarbejdet vedlagte revisionsberetning nr. 8 af 17. juni 2011 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan, revision i årets løb samt afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2010. I den påpeger revisionen nogle specifikke områder, som revisionen foreslår, at administrationen i Midttrafik arbejder videre med.

Det foreslås, at der fortsat arbejdes videre med at udbygge beskrivelsen af byrdefordelingen på et mere specificeret niveau.

Det foreslås, at der arbejdes videre med at udarbejde et mere nøjagtigt datagrundlag for fakturering af indtægterne, herunder en kontrolprocedure for indtægterne indberettet fra vognmændene.

Der lægges op til, at der udarbejdes en forsikringspolitik for Midttrafik.

Herudover påpeger revisionen nogle forhold på IT-området som bl.a. omfatter indhentning af revisionsberetning fra BeKTra samt håndtering af administratorrettigheder for medarbejdere i administrationen.

Administrationen i Midttrafik følger anbefalingerne fra revisionen.

---

**Direktøren indstiller,**

- at** revisionsberetning nr. 8 af 17. juni 2011 tages til efterretning.
- at** de nævnte initiativer straks igangsættes.
- at** regnskabet for Midttrafik 2010 godkendes.

**Bilag**

- Midttrafiks årsregnskab 2010 med revisionspåtegning
- revisionsberetning nr. 8 af 17. juni 2011 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan, revision i årets løb samt afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2010

1-21-2-10

## 2. Budget 2012 til politisk høring

### Resumé

*Administrationen har udarbejdet forslag til budget for 2012 samt budgetoverslagsårene 2013 til 2015 til brug for den politiske høring ved bestillerne.*

### Sagsfremstilling

Administrationen udarbejdede i foråret 2011 budgetforslag for 2012, som blev sendt i administrativ høring hos Midttrafiks bestillere 19. maj 2011 med svarfrist 1. juni 2011.

./.. Høringsvarerne er indarbejdet i vedlagte forslag til budget 2012 til politisk høring, der nu fremlægges for Bestyrelsen.

Budgettet for busudgifter er som noget nyt udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi. Der er i budgettet sket en større omfordeling af udgifter mellem flere kommuner og Region Midtjylland grundet de regionale effektiviseringer og kommunernes overtagelse af flere regionale ruter. Herudover er de økonomiske konsekvenser af den nye trafikplan for Aarhus Kommune indarbejdet i budgettet.

Den generelle fremskrivningsprocent for busudgifterne er på 4,3 %. Det skal dog bemærkes, at der er stor usikkerhed omkring udviklingen i dieselpriserne, som indgår i fremskrivningsprocenten.

Busindtægter er budgetteret med udgangspunkt i regnskabet for 2010. Takststigningsloftet er på 3,1 %, men der er i dette budgetforslag indarbejdet en samlet stigning i indtægterne på 1 % fra 2010 til 2012, idet takststigningen erfaringsmæssigt ikke slår fuldt ud igennem på indtægterne.

Herudover er der indarbejdet et skøn over effekten af HyperCard for 2012.

Flextrafik omfatter handicap- og kan-kørsel. Handicapkørslen er fremskrevet med 2,1 % som følge af pris- og lønudviklingen, og antallet af ture er baseret på en prognose for de første tre måneder af 2011. Kan-kørslen er budgetteret ud fra det kendte kørselsomfang i 2010 og 2011.

Vedrørende Trafikselskabet (administration og fællesomkostninger) vedtog Bestyrelsen på sit møde 4. marts 2011, at Trafikselskabet betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling. Det er derfor valgt at anvende de budgetterede køreplantimer for budgetåret til fordeling af de køreplantimeafhængige udgifter, i stedet for historiske regnskabstal der tidligere har været anvendt.

Den tidligere besluttede besparelse på slutteligt 5 mio. kr. er indarbejdet i oplægget.

I henhold til tidsplanen, fremsendes budgetoplægget efter Bestyrelsens behandling til bestillerne til politisk høring. Høringsfristen bliver 19. august 2011, hvorefter det endelige budget for 2012 forelægges for Bestyrelsen 9. september 2011. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være godkendt senest 15. september.

**Direktøren indstiller,**

**at** budgetforslaget for 2012 godkendes til udsendelse til politisk høring.

**Bilag**

- forslag til budget 2012 til politisk høring

1-11-78-1-11

### 3. Fremtidig organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik

#### Resumé

*Bestyrelsen blev 13. august 2010 præsenteret for en analyse af BeKTra-samarbejdet mellem Nordjyllands Trafikselskab, Movia, Sydtrafik og Midttrafik om flextrafik. Analysen pegede bl.a. på, at der kunne være rationaliseringsmuligheder ved yderligere samarbejde om især bestillinger af kørsel og til dels trafikstyring. Administrationen har analyseret mulighederne nærmere og indstiller fremtidig organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik.*

#### Sagsfremstilling

I analysen fra 2010 blev det påpeget, at der ville være mulige besparelser på op til 5 mio. kr. for trafikselskaberne, såfremt bestillingsmodtagelse af handicapture, teletaxa og Flextur blev samlet i det eksisterende call-center BCC, der drives i Aalborg af BeKTra-samarbejdet. Tilsvarende blev der peget på en mulig besparelse på op til 3 mio. kr. ved at samle trafikstyringen i BCC.

Analysen blev præsenteret for Bestyrelsen 13. august 2010. Ved den lejlighed konstaterede administrationen, at det skal undersøges nærmere, om der vil være yderligere effektiviseringsmuligheder ved at samle bestillingerne hos BCC i Aalborg.

#### Ændrede forudsætninger

Siden analysen i 2010 har Movia og Sydtrafik besluttet ikke at flytte opgaver til Aalborg, hvorfor den mulige effektiviseringsgevinst samlet set er reduceret betydeligt.

Midttrafik har siden efteråret 2010 arbejdet systematisk med at effektivisere sine arbejds gange for mindst at opnå målet om en effektivisering på 10 % ved sammenlægningen af de to hidtidige kørselskontoret i marts 2012. I øjeblikket har man opnået en effektivisering på ca. 3 % (svarende til 1 årsværk), og der er iværksat tiltag, der sikrer en effektivisering på yderligere 9 % inden marts 2012.

#### Fornyet analyse

./.

Midttrafik har sammen med det konsulentfirma, der lavede den oprindelige analyse, lavet en fornyet, dyberegående analyse, hvis forudsætning og konklusioner er opsummeret i vedlagte notat om analyse af organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik. BeKTra (der skiftede navn til FlexDanmark 1. juni 2011) har medvirket til analysen og givet et tilbud på at overtage Midttrafiks bestillingsmodtagelse og trafikstyring. Konsulentfirmaets rapport og FlexDanmarks tilbud ligger på sagen.

Der er analyseret 3 forskellige alternativer, hvor 1) Midttrafik beholder de nuværende opgaver, 2) BCC overtager både bestillingsmodtagelse og trafikstyring eller 3) BCC overtager bestillingsmodtagelse.

Konsulentfirmaets konklusioner er:

- at der i 2012 vil kunne opnås en årlig besparelse på ca. 1,4 mio. kr. i forhold til budget 2011 ved at fastholde bestillingsmodtagelse og trafikstyring i Midttrafik og gennemføre de igangsatte effektiviseringer samt optimere vagtplaner ved specialisering og øget brug af deltid. Det koster ca. 0,6 mio. kr. i implementeringsomkostninger for at realisere disse besparelser (bedre opdeling af lokaler m.m.).
- at BCC i 2015 vil kunne realisere en årlig besparelse på ca. 1,5 mio. kr. ved flytning af både bestilling og vognstyring til BCC. Det vil koste ca. 6 mio. kr. i implementeringsomkostninger at overgå til denne løsning (primært pga. fratrædelsesgodtgørelse til 4 tjenestemænd, som ikke forventes at tage imod tilbud om virksomhedsoverdragelse). Den senere opnåelse af effektiviseringsgevinsten svarer til ca. 2 mio. kr.
- at BCC i 2015 vil kunne realisere en årlig besparelse på 1,3 mio. kr., hvis Midttrafik vælger at flytte bestillingsopgaven til BCC og effektivere vognstyringen i eget regi. For denne model er implementeringsomkostningerne også ca. 6 mio. DKK (også primært pga. fratrædelsesomkostninger). Den senere opnåelse af effektiviseringsgevinsten svarer til ca. 0,6 mio. kr.

Der er fordele og ulemper ved alle tre alternativer. Fordelene ved at beholde opgaver i Midttrafik er generelt, at Midttrafik har den direkte ledelse af de medarbejdere, der taler med Midttrafiks kunder, de der udfører opgaverne efter det af Midttrafiks bestillere fastlagte serviceniveau samt de der har kontakten til Midttrafiks leverandører. Midttrafik har mere fleksible muligheder for at lave særlige løsninger og differentieret serviceniveau for enkelte bestillere, og Midttrafik gør sig ikke i så høj grad afhængige af et eksternt samarbejde. Fordelene ved at placere opgaver i BCC vil være, at der kan opnås stordriftsfordele i BCC, hvor der kan blive øget professionalisering, ensartet betjening af kunder og vognmænd i et større område og fælles fokus på forbedring af øvrige arbejdsgange. Desuden skal Midttrafik ikke have konstant ledelsesmæssig fokus på en omfattende driftsopgave.

På baggrund af den marginale besparelse ved flytning af opgaverne samt fordelene ved selv at kunne agere direkte over for Midttrafiks kunder og leverandører samt indgå i særlige løsninger for Midttrafiks bestillere anbefaler administrationen, at der ikke overføres opgaver til BCC.

#### **Yderligere effektiviseringsmuligheder**

FlexDanmark har orienteret om, at man vil arbejde videre med et forslag til et tættere samarbejde mellem trafikskaberne. De foreløbige overvejelser går på løsninger, der kunne sikre bedre fleksibilitet i bemanningen mellem trafikskabernes kørselskontorer, mere harmonisering på tværs af trafikskaber, fælles udbud samt bedre udnyttelse af vogne på tværs af trafikskaberne. Administrationen i Midttrafik har ikke taget stilling til forslaget, og en eventuel indstilling vil blive forelagt Bestyrelsen.



**Direktøren indstiller,**

- at** både opgaven med bestillingsmodtagelse og trafikstyring fastholdes hos Midttrafik.
- at** Midttrafik gennemfører de nødvendige tiltag for at opnå en effektivisering på 1,4 mio. kr. i 2013 med en implementeringsudgift på 0,6 mio. kr.
- at** Midttrafik indgår i dialog med de øvrige trafiksselskaber om realisering af yderligere effektiviseringsmuligheder.

**Bilag**

- notat om analyse af organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik

1-47-1-10

## 4. Harmonisering af regler og takster for handicapkørsel

### Resumé

*Administrationen foreslår, at takster og rejseregler for handicapkørsel harmoniseres 1 marts 2012, så alle kunder i handicapkørslen tilbydes kørsel efter samme principper. Administrationen fremlægger forslag til harmoniserede takster og rejseregler efter 2. administrative høring i de 19 kommuner jf. bestyrelsesbeslutning 8. april 2011.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har siden sin dannelse håndteret handicapkørsel på forskellige måder med forskellige takster og rejseregler. Der er løbende sket en harmonisering, så der fra 1. januar 2010 har været to måder: én indenfor Aarhus Kommune og én for resten af kommunerne i regionen.

Af kontraktmæssige grunde kan harmonisering først gennemføres 1. marts 2012, hvor der er kontraktudløb med de 5 vognmænd, som udfører kørslen internt i Aarhus Kommune på baggrund af kontrakter indgået i 2006.

Det er aftalt med Aarhus Kommune, at handicapkørslen i Aarhus Kommune efter kontraktudløbet 1. marts 2012 håndteres i samme system som i resten af Midttrafik og efter fælles regler og takster. Midttrafik har fået lavet en ekstern juridisk vurdering, der fastslår, at handicapkørslen i Aarhus kan indarbejdes i den øvrige handicapkørsel i Midttrafik uden særskilt udbud af IT-system, selvom det tidligere har været udført på en selvstændig kontrakt.

Alle kunder, som af kommunerne er visiteret til handicapkørsel, har ifølge lov om trafik-selskaber ret til mindst 104 ture om året. Kommunerne har mulighed for at visitere kunder til flere ture; generelt eller kunder med specifikke behov.

### Forslag til harmoniserede takster og rejseregler

./.

Midttrafiks administration har udarbejdet vedlagte samlet notat vedr. harmonisering af takster og rejseregler for handicapkørsel i Midttrafik. Materialet er lavet i samarbejde med Midttrafiks følgegruppe til handicapkørslen (bestående af repræsentanter fra kommuner, Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer). På baggrund af 1. administrative høring og behandling på bestyrelsesmødet 8. april 2011 har forslaget vedr. takstharmonisering været genfremsendt til kommunerne til 2. administrative høring.

Indhold i høringen:

- Kommunernes anbefaling af takstscenarie jf. høringssvar fra Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen fra 1. administrative høring
- To scenarier til harmoniserede takster med flad prisstruktur:
  - Scenarie 1: Minimumsbetaling på 30 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr. Svarer til de nuværende takster uden for Aarhus Kommune.

- Scenario 2: Minimumsbetaling på 25 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 2,50 kr.

Midttrafiks administration har i det genfremsendte høringsmateriale ikke anbefalet et scenarie frem for et andet.

Taksterne frem til 1. marts 2012 er ved kørsel internt i Aarhus Kommune som bustakster. Ved kørsel i de øvrige kommuner er taksten 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr.

Ved begge scenarier vil kunderne i Aarhus Kommune få højere takster for korte ture internt i kommunen, men til gengæld får de højere service i form af kørsel til gadedør i stedet for til kantsten, og kørsel må bestilles indtil 2 timer før ønsket rejse, hvor der i dag skal bestilles dagen før inden kl. 16, hvis der ikke skal betales yderligere 50 kr. i spontangebyr for turen. Desuden får kunderne inkl. pårørende mulighed for at bestille rejser over internettet.

Alle kunder får med harmoniseringen ens rejseregler.

#### **Administrationens anbefaling**

- ./.
- På baggrund af de vedlagte administrative høringssvar fra 2. høringsrunde blandt kommunerne indstiller administrationen, at den fremsendte regelharmonisering gennemføres, samt at taksterne for handicapkørsel pr. 1. marts 2012 er 30 kr. inkl. 10 km kørsel. Herefter koster det 3 kr. pr. km.

Administrationen anbefaler også, at bestilling af handicapkørsel pr. telefon skal ske mellem kl. 08.00 og kl. 17.00, alle ugens dage. Herudover vil kunder og pårørende kunne bestille kørsel på internettet. Dette muliggør en effektivisering af administrationen, uden at grundproduktet forringes. Der er driftsovervågning til kl. 23.00, hvor der fx kan rykkes for en vogn.

Midttrafik reducerer administrationen af handicapkørsel med 10 %, når al handicapkørsel løses i et system og med fælles rejseregler og takster.

#### **Direktøren indstiller,**

- at** den foreslåede regelharmonisering gennemføres
- at** taksterne for handicapkørsel pr. 1. marts 2012 harmoniseres for alle kommuner i Midttrafiks område, så prisen bliver 30 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr.
- at** åbningstiden for telefonbestilling af handicapkørsel er fra kl. 08.00 til kl. 17.00 fra 1. marts 2012

#### **Bilag**

- samlet notat vedr. harmonisering af takster og rejseregler for handicapkørsel i Midttrafik
- administrative høringssvar fra 2. høringsrunde blandt kommunerne

---

1-47-1-10

## 5. Handicappedes mulighed for tilkøb af taxa på rejser over 100 km

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til ændret praksis for lange rejser i handicapkørslen pr. 1. marts 2012. De handicappede får mulighed for en tilkøbsydelse på kørsel med taxa ved lange rejser over 100 km. Tilbuddet om taxakørsel tilbydes som tilkøbsydelse for at imødekomme ønsket fra kunderne, undgå merudgifter for kommunerne samt lette administrative arbejdsgange i Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Brugere af handicapkørsel kan med de nuværende regler ikke regne med at køre med taxa hele turen, hvis turen er mere end 100 km. I de tilfælde vil Midttrafik køre kunden til nærmeste handicapegnede tog eller x-bus. Kunden betaler så taksten for handicapkørsel til tog/bus og ved ankomsten også taksten for handicapkørsel videre til den endelige destination. Taksten for handicapkørsel er 3 kr. pr. km (minimum 30 kr.). Derudover betaler kunden for tog- eller busbilletten. Kunden skal bestille senest 4 dage før, da der evt. skal indgås aftale om den konkrete aftale med DSB. I handicapkørsel under 100 km er bestillingsfristen 2 timer før rejsen.

Kunderne efterspørger muligheden for, at lange rejser over 100 km kan foregå med taxa hele vejen frem for en kombination af rejsen med tog eller bus.

Kommunerne er via følgegruppen vedr. handicapkørsel (deltagere fra udvalgte kommuner, Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen) forelagt dette ønske og bakker op om ønsket under forudsætning af deres økonomi ikke påvirkes.

Administrativt er planlægningen af kombinerede lange rejser omkostningstung, da der skal udarbejdes skriftlige aftaler med DSB handicapservice samt vognmænd udenfor Region Midtjylland. Planlægningen af en kombineret rejse tager ca. 30 min., mens en bestilling af en koordineret tur med taxa tager ca. 2 min. Med en stigning i turantallet i handicapkørslen på 8 % fra 2009 til 2010, har Midttrafik løbende fokus på effektivisering af arbejdsgangene.

Tilbuddet om kørsel med taxa ud over 100 km skal gælde i Jylland. Prisen for kunden vil være 3 kr. pr. km minimum 30 kr. inklusiv de første 10 km op til 100 km. Fra 100 km og op vil prisen være 9 kr. pr. km, hvilket vil sige fuld egenbetaling fra 100 km uafhængigt af rejsens længde. Kunderne vil kunne bestille rejsen senest 2 timer før ønsket afrejse.

De øvrige trafikselskaber tilbyder i dag lange rejser med taxa indenfor egen landsdel og Midttrafik er således det eneste trafikselskab, som har en kilometergrænse frem for en geografisk grænse på lange rejser:

Nordjyllands Trafikselskab: Rejser til Sønderjylland, Fyn og Sjælland kombineres med tog eller bus. Øvrige foregår som koordineret kørsel.

Sydtrafik: Rejser til Nordjylland og Sjælland kombineres med tog eller bus. Øvrige foregår som koordineret kørsel.

Movia: Rejser til Fyn og Jylland kombineres med tog eller bus, øvrige kørsler foregår som koordineret kørsel.

Der er i 2010 udført 380 lange rejser kombineret med tog eller bus. Turene er kørt i hele Danmark.

Administrationen forventer ikke, at muligheden for taxakørsel ud over 100 km vil give væsentlig flere rejser, da det er en stor økonomisk udgift for kunden. Kommunernes økonomi vil ikke blive påvirket.

Midttrafiks tidsforbrug til administration af lange rejser forventes at kunne reduceres med ca. 40 timer pr. år. Dette under forudsætning af at ca. 50 % af de lange rejser (190 ture) foregår i Jylland. Ydermere forudsættes det, at 50 % fravælger togrejsen til fordel for taxakørsel, således Midttrafik kan spare planlægningen af 95 rejser af ca. ½ times varighed. Den sparede tid benyttes i stedet til modtagelse af det stigende antal bestillinger i handicapkørslen.

Muligheden for tilkøb forventes desuden at give en øget kundetilfredshed, da mange kunder med handicap er utrygge ved at skift til og fra tog og bus.

#### **Administrationens anbefaling**

Administrationen anbefaler, at kunden tilbydes mulighed for tilkøb af taxakørsel på lange rejser over 100 km indenfor Jylland. Prisen er 9 kr. pr. km for alle kørte kilometre over 100 km pr. 1. marts 2012, hvor takster og rejseregler i øvrigt ændres, og der udarbejdes nyt informationsmateriale til kunderne.

Kunden skal fortsat have mulighed for at vælge en kombination med tog eller bus, da det økonomisk er mere fordelagtigt for kunden.

Rejser til Fyn, Sjælland og Lolland-Falster kombineres fortsat med tog.

Ved rejser på mere end 100 km kombineret med tog eller bus, tilbydes kunden hjælp til rejseplanlægning mv.

#### **Direktøren indstiller,**

- at** kunderne tilbydes en tilkøbsydelse i form af mulighed for taxakørsel i Jylland til en takst på 3 kr. pr. km for de første 100 km, derefter en takst på 9 kr. pr. km pr 1. marts 2012.
- at** kunderne fortsat har mulighed for at kombinere lange rejser over 100 km med tog eller bus.

1-01-75-4-11

## 6. Ændring af indstigningsmønsteret i bybusserne i Aarhus

### Resumé

*Administrationen fremlægger et forslag på baggrund af forsøg med ændring af adgangsveje i bybusserne i Aarhus.*

### Sagsfremstilling

Efter indsættelse af nye 3-dørs lavgulvsbusser af mærket Solaris i Aarhus, blev der fremsat kritik af fremkommeligheden i busserne fra især ældreorganisationer.

På baggrund heraf blev der gennemført et forsøg med ændring af adgangsveje for at give gangbesværede borgere mulighed for at bevæge sig hurtigt frem til reservede sæder.

På linje 8 blev adgangsvejene ændret fra indstigning ad midterdør og udstigning ad for- og bagdør til indstigning ad bag- og midterdør og udstigning ad alle tre døre.

Efterfølgende er der foretaget en evaluering i samarbejde med interessegrupper fra bus-selskab og chauffører, Ældreråd samt billetkontrollører. Derudover er Aarhus Kommune kommet med en tilkendegivelse.

- ./.
- Interessegruppernes oplevelse af forsøget er overordnet positiv, men samtidigt gøres der opmærksom på, at en række forhold bør iagttages. Disse er beskrevet i det vedlagte notat om forsøg med ændring af adgangsveje i bybusserne i Aarhus tillige med en vurdering af fordele og ulemper samt eventuelle økonomiske konsekvenser.

Administrationens foreslår på baggrund af denne vurdering, at der gennemføres en styret ændring af adgangsveje i 3-dørs bybusser i Aarhus, så indstigning kan foregå ad bag- og midterdør og udstigning kan ske via alle 3 døre. I 2-dørs busser bibeholdes indstigning ad bagdør og udstigning ad fordør.

Administrationens forslag lægger især vægt på flg. forhold fra evalueringen:

- interessegruppernes store opbakning
- ingen utilfredshed fra øvrige kundegrupper
- bedre fremkommelighed
- legalisering af almen praksis i forbindelse med myldretid
- mulighed for effektivisering
- overgangen fra 2-dørsbusser til 3-dørsbusser.

### Forudsætning for gennemførelse

En projektgruppe vurderer med inddragelse af interessegrupperne de i notatet beskrevne forhold med henblik på fastlæggelse af den økonomiske byrde samt tværgående op-

---

timering af fx bussernes skiltning. Af hensyn til gennemførelse af Trafikplan Aarhus, vurderes en realistisk gennemførelse tidligst pr. 1. januar 2012.

Ændringen forudsætter ny skiltning i busserne samt tæt samarbejde mellem chauffører og billetkontrollører i kontrolsituationer. Administrationen vurderer ikke, at det er kritisk for gennemførelsen af ændringen, at der installeres yderligere klippekortautomater.

### **Direktøren indstiller,**

- at** adgangsveje i 3-dørs bybusser i Aarhus ændres, så indstigning kan foregå ad bag- og midterdør og udstigning kan ske via alle 3 døre.
- at** adgangsveje i 2-dørs busser bibeholdes med indstigning ad bagdør og udstigning ad fordør.
- at** ændringen gennemføres pr. 1. januar 2012.

### **Bilag**

- notat om forsøg med ændring af adgangsveje i bybusserne i Aarhus

1-25-01-1-08

## 7. Kapitaltilførsel til Rejsekort A/S

### Resumé

*Rejsekort A/S har behov for at få tilført ny kapital fra selskabets ejere, for at selskabet har tilstrækkelig likviditet i perioden frem til 2014. Midttrafiks andel udgør 6,7 mio. kr.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik er i dag engageret i rejsekortprojektet gennem overførte forpligtigelser fra det tidligere Vejle Amts Trafikselskab vedrørende lokal og regional buskørsel i Horsens og Hedensted Kommune. Gennem delingsaftalen arvede Midttrafik ved sin etablering i 2007 en aktieandel i Rejsekort A/S på 1 % og en forpligtigelse til indskud af investeringskapital på 13 mio. kr.

Bestyrelsen er tidligere blevet orienteret om, at rejsekortet er forsinket, og at det vil blive dyrere at udvikle. Med indgåelse af Tillægsaftale 5 i december 2010, er der kommet klarhed omkring den resterende del af projektet og økonomien.

Rejsekort A/S har opgjort, at ejerne skal tilføre 667,5 mio. kr. i perioden 2011-2014, for at selskabet har tilstrækkelig likviditet. Det skyldes primært, at Rejsekort A/S får færre indtægter fra brugen af rejsekort end oprindeligt forudsat, men også fordi rejsekortselskabets organisation er blevet styrket med henblik på tættere leverandøropfølgning. Hertil kommer en ændret fordeling af kortindtægter mellem trafikselskaberne og Rejsekort A/S. Det er lagt op til, at kapitalbehovet tilføres som egenkapital for at opfylde et revisionskrav om en tilstrækkelig soliditet. Efter 2014 forventes det, at rejsekortselskabet selv tilvejebringer den nødvendige likviditet gennem driftsindtægter.

Midttrafiks andel af kapitalbehovet udgør 6,7 mio. kr. for perioden 2011-2014. Forventet kapitalindskud og periodefordeling:

Mio. kr.	2011	2012	2013	I alt
Midttrafik	2,4	1,9	2,4	6,7

Finansieringsbidraget følger aktionæroverenskomsten.

Med den nye kapitaltilførsel, vil Midttrafiks aktuelle økonomiske investeringsforpligtigelse i forbindelse med rejsekortprojektet blive øget fra 13 mio. kr. til 19,7 mio. kr.

I perioden 2007-2010 har Midttrafik haft udgifter til rejsekortprojektet på i alt 6,5 mio. kr. Indtil videre byrdefordeles Midttrafiks udgifter til projektet af Region Midtjylland og Horsens Kommune. Det sker gennem årlige a conto indbetalinger, hvor der i perioden 2007-2010 er indbetalt i alt 8,5 mio. kr. Ved udgangen af 2010 var der en akkumuleret likviditet på 2 mio. kr., der er blevet overført.



---

I 2011 tilføres rejsekortopgaven yderligere 2 mio. kr. i a conto indbetalinger og der forventes udgifter på i alt 2,4 mio. kr., svarende til behovet for ny kapitaltilførsel til Rejsekort A/S. Sammen med den overførte akkumulerede likviditet, er der råderum til at dække udgifterne i 2011.

Ved en fremtidig beslutning om Midttrafiks fulde tilslutning til rejsekortsamarbejdet, vil de resterende betalingsforpligtigelser komme til at indgå i en samlet betalingsplan for hele Midttrafik. Der skal ligeledes indgås en aftale om håndteringen af den hidtil indskudte kapital, idet bl.a. Horsens Kommune har en forventning om, ikke at skulle betale to gange for indførelse af rejsekort.

Hos de øvrige selskaber i rejsekortsamarbejdet er tilførslen af ekstra likviditet til Rejsekort A/S godkendt.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Midttrafiks økonomiske forpligtelse i forhold til Rejsekort A/S udvides med yderligere 6,7 mio. kr.

1-00-1-11

## 8. Den politiske konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011

### Resumé

*Midttrafik afholdte en politisk konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011 med deltagelse af ca. 55 politikere og 30 vognmænd og embedsmænd.*

*Konferencen viste, at der er stor opbakning til Midttrafiks, kommunernes og regionens tiltag i de områder af Midtjylland, hvor der er mange kunder i den kollektive trafik. Der er behov for, at der gøres mere for at finde gode løsninger til borgerne i de tyndt befolkede områder.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik inviterede 13. maj 2011 til politisk konference om kollektiv trafik i Midtjylland for at sætte fokus på, at borgerne i Midtjylland tilbydes den bedst mulige kollektive trafik inden for de økonomiske rammer, kommunerne og regionen stiller til rådighed. En god kollektiv trafik kræver, at alle interessenter – kommuner og regionen, vognmænd, chauffører, Midttrafik og øvrige aktører i den kollektive trafik - sammen ser fremad og finder effektive måder at give en god service til kunderne på.

Konferencen blev afholdt på Hotel Scandic i Silkeborg med deltagelse af ca. 55 politikere og 30 vognmænd og embedsmænd.

./ Program for politisk konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011 vedlægges. Deltagerliste og materialer fra konferencen findes på [www.midttrafik.dk/konference2011](http://www.midttrafik.dk/konference2011)

### Debatten

Paneldebatten bar præg af to forhold. Det samme gjorde sig gældende på det møde i Repræsentantskabet, som blev afholdt forud for konferencen.

1. Der var udbredt opbakning til den indsats, Midttrafik, kommunerne og region gør for at forbedre tilbuddet om kollektiv trafik i de områder af Midtjylland, hvor der er mange kunder - letbanen, hurtige busser mellem Silkeborg og Aarhus N, om-lægning af bybusnettet i Aarhus, Silkeborg, Herning og Horsens m.m.
2. Der blev fra både politikere og vognmænd efterspurgt bedre løsninger for borgerne i de tyndt befolkede områder af Midtjylland. Der blev givet eksempler på et større geografisk område, der er uden busbetjening hele sommeren, da regionens hidtidige ruter i det konkrete område fremover kun kører på dage, hvor uddannelsesinstitutioner har åbent. Det blev også nævnt, at kommunerne bruger mange ressourcer på anden personbefordring end kollektiv trafik, fx kørsel på social-området, hvilket måske kunne koordineres mere effektivt med kollektiv trafik. Det blev efterlyst, at der bliver mere fleksible muligheder for fx at anvende skolebusser til kollektiv trafik også.

---

Deltagerne i paneldebatten var enig i, at der er en udfordring med at stille god kollektiv trafik til rådighed for borgerne i de tyndt befolkede områder.

### **Opfølgning**

Administrationen vurderer, at det udtalte ønske om bedre løsninger i de tyndt befolkede områder ikke umiddelbart kan imødekommes med allerede kendte løsninger inden for den nuværende økonomiske ramme.

Midttrafik har tidligere haft et videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. I ca. 1½ år undersøgte videnscenteret de løsninger for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, der anvendes andre steder. Videnscenteret tilbød ikke oplagte løsninger på de behov, der er i Midtjylland, og blev derfor nedlagt.

Det er åbenbart, at der er et behov for at gøre det bedre for borgerne uden for de større byer. Administrationen foreslår derfor, at Midttrafik i efteråret 2011 afholder workshops for politikere, vognmænd og andre interessenter om emnet. Disse workshops skal have til formål dels at deltagerne kommer med idéer til nye løsninger, der dækker behovet uden for de større byer, dels at drøfte prioriteringer af de nuværende løsninger i de tyndt befolkede områder.

Administrationen vil præsentere mulige oplæg for Bestyrelsen i august, og samtidig opfordre kommunerne, der har det økonomiske ansvar, til at komme med input.

### **Direktøren indstiller,**

**at** Midttrafik afholder workshops i efteråret 2011 om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

### **Bilag**

- Program for politisk konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011

1-00-1-11

## 9. Rapportering vedrørende Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011

### Resumé

*Bestyrelsen for Midttrafik var på studietur i det østlige Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011. Administrationen fremlægger forslag til rapportering og konklusion.*

### Sagsfremstilling

Det nordøstlige Slesvig-Holsten er i løbet af de seneste årtier gået fra at ligge i det yderste hjørne af Vesttyskland som grænsen til Østersøen og Østtyskland, til nu at være et af de steder, hvor trafikken vil vokse meget de kommende år med fast Femern-forbindelse og motorvej fra Holland over Lübeck til Polen. Kredsene Plön og Ostholstein samt fribyerne Kiel og Lübeck har mange lighedspunkter med Region Midtjylland – der er nogle få store byer, hvor trafikken er intensiv, og kollektiv trafik er en vigtig del af løsningen på trængselsproblemerne; og der er tyndt befolkede områder, hvor det ikke er økonomisk muligt at tilbyde tog og almindelig bus til borgerne.

Bestyrelsen i Midttrafik gennemførte 29.-31. maj 2011 en studietur for at høre om erfaringerne fra det østlige Slesvig-Holsten, hvor togselskaber, busoperatører og offentlige myndigheder har gjort en indsats for at få flere i den kollektive trafik.

Studieturen rummede:

- Besøg hos LVS Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein, hvor der bl.a. blev drøftet koordineret planlægning af bus og tog, anvendelse af demografiske analyser til udvikling af kollektiv trafik, genåbning af togstrækninger samt indretning af nye togstationer.
- Bus-tog, hvor en bus i myldretiden kan udvide sin kapacitet ved at få en trailer monteret, så flere kunder kan komme med.
- Besøg på 3 togstationer langs den genåbnede togstrækning Neumünster-Bad Oldesloe for at se omstigningsmuligheder og stationskvalitet.
- Kørsel med "schnellbus" fra Bad Segeberg til Lübeck.
- Kørsel med regionaleksprestog fra Lübeck til Eutin.
- Besøg ved Kreis Ostholstein i Eutin, der bl.a. tilbyder kunderne tilkaldebus, har indgået aftale om borgerbus på Femern samt forbereder kollektiv trafik i forbindelse med den faste Femern-forbindelse.
- Besøg hos Autokraft kontrolcenter med information om tilkaldebus.

./. Der vedlægges forslag til rapport fra Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011.

## Konklusion

Administrationen vurderer, at studieturen giver anledning til, at Midttrafik bør lade sig inspirere på en række områder i det videre arbejde for at implementere strategiplanen:

- forbedret togudbud tiltrækker flere kunder, især hvis også stationsforholdene er gode og sammenhængen med kollektiv bustrafik er god; hvis stationsforholdene og sammenhængen til busserne ikke er god, får toget ikke kunder nok. Det er noget, der allerede arbejdes med i forbindelse med etableringen af letbanen i Østjylland, og det bør indgå i den fortsatte planlægning af buskørslen i sammenhæng med bl.a. nærbanen ved Aarhus (Odderbanen og Grenaabanen), i det videre samarbejde med Arriva i projekt Mixtur samt ved Lemvigbanen.
- demografiske og antropologiske undersøgelser af udviklingen i sammensætningen af borgere i byer og områder kan være med til at forudsige, hvordan behovet for kollektiv trafik vil udvikle sig samt identificere kundegrupper, Midttrafik bør gøre en særlig indsats for at tiltrække til den kollektive trafik.
- bus-tog virker som en alternativ løsning, der muligvis kan være interessant, hvis der findes gode løsninger på billettering, sikring af ro og orden i traileren samt velegnede veje til dens kørsel.
- tilkaldebus kan være en god løsning i tyndt befolkede områder, men det er vigtigt, at det etableres på en måde, så det offentlige tilskud står mål med anvendelsen. En ordning, hvor operatøren får et fast tilskud samt indtægterne på niveau med buskørsel giver ikke myndigheden mulighed for at reducere sine udgifter, hvis ordningen gøres attraktiv.
- borgerbus vil muligvis være en interessant løsning i områder, hvor et tilstrækkeligt stort lokalt engagement og forpligtelse kan sikre, at der er en løsning, som borgerne kan regne med.

## Direktøren indstiller,

- at** forslag til afrapportering fra Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011 godkendes.
- at** konklusionen fra Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011 godkendes.

## Bilag

- forslag til rapport fra Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011

1-00-1-11

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

### Resumé

*Der fremlægges forslag til mødekalender for møderne i 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen har i 2011 en mødefrekvens, så der afholdes 9 møder i løbet af året. Desuden var der planlagt et møde i maj, der blev aflyst pga. den politiske konference om kollektiv trafik i Midtjylland. Denne frekvens foreslås fortsat. Det foreslås også, at mødedagen som udgangspunkt fortsat er fredag formiddag.

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

Det foreslås samtidig, at repræsentantskabet mødes to gange i 2012 ligesom i 2011:

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

Det foreslås, at der afholdes bestyrelsesmøder i forlængelse af de to repræsentantskabsmøder, så Bestyrelsen umiddelbart kan følge op på de drøftelser, der har været i Repræsentantskabet.

Forslag til mødekalender 2012:

- Bestyrelsesmøde fredag 27. januar 2012, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 2. marts 2012, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 30. marts 2012, kl. 9.30.
- Repræsentantskabsmøde fredag 27. april 2012, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 27. april 2012, kl. 12.00.
- Bestyrelsesmøde fredag 25. maj 2012, kl. 9.30
- Bestyrelsesmøde fredag 22. juni 2012, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 17. august 2012, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 14. september 2012, kl. 9.30.
- Bestyrelsesmøde fredag 5. oktober 2012, kl. 9.30.
- Repræsentantskabsmøde fredag 2. november 2012, kl. 9.30.

- 
- Bestyrelsesmøde fredag 2. november 2012, kl. 12.00.
  - Bestyrelsesmøde fredag 7. december 2012, kl. 9.30.

Det bemærkes,

- at det sidste møde i 2011 er 9. december.
- at administrationen forventer, at der på det foreslåede møde 27. april 2012 vil kunne fremlægges endeligt regnskab til Bestyrelsens godkendelse inden overdragelse til revision, og endeligt regnskab med revisionspåtegning forventes at blive fremlagt på mødet 25. maj 2011.
- at første-behandlingen af budget 2013 forventes på mødet 22. juni 2012 efterfulgt af politisk høring og endelig godkendelse på mødet 14. september 2012.
- at ovenstående forslag til mødekalender er koordineret med Dansk Energi, DANVA, RenoSam samt Dansk Fjernvarme, der på nuværende tidspunkt ikke har planlagt møder på ovenstående datoer. Der koordineres med disse selskaber, da Midttrafik traditionelt har medlemmer af Repræsentantskab og Bestyrelse, der også er medlemmer i disse selskabers besluttende fora. KL og Danske Regioner afholder landsmøder på andre tidspunkter i 2012 end de foreslåede mødedatoer.

Administrationen foreslår, at Bestyrelsen godkender mødekalenderen for 2012 foreløbigt, således at bestyrelsesmedlemmerne har mulighed for at afklare dette med øvrig mødeaktivitet i 2012. Mødekalenderen vil blive fremlagt til endelig beslutning på bestyrelsesmødet 19. august 2011.

### **Direktøren indstiller,**

- at** mødekalenderen for 2012 godkendes foreløbigt med henblik på evt. revision og endelig godkendelse på bestyrelsesmødet 19. august 2011.

1-22-1-11

## 11. Orientering om passagerindtægter januar-april 2011

### Resumé

Administrationen har lavet en opfølgning på billetindtægterne for perioden januar – april 2011. Ved sammenligning med tilsvarende indtægter i 2010, viser de foreløbige tal en stigning på 2,1 %. Sammenligningen er kun foretaget på de direkte passagerindtægter.

### Sagsfremstilling

Administrationen har indsamlet oplysninger om salg af billetter og kort i busdrift for årets 4 første måneder.

I sammenstillingen indgår indtægterne fra busselskabernes salg af billet og kort, indtægter fra salg af periodekort på salgssteder, billetsalg på togstationer og omsætningen af klippekort, der sælges centralt fra Midttrafik.

Øvrige indtægter såsom skolekort, uddannelseskort, fragt, post, takstkompensation m.m., indgår ikke i oplysningerne. Disse indtægter opgøres ikke månedsvis.

Mio. kr.	jan-april 2011	jan-april 2010	Pct. ændr.
Busselskaber	78.869.567	78.034.080	1,1%
DSB/Arriva stationer	28.683.398	26.957.300	6,4%
Midttrafik	61.485.318	60.609.137	1,4%
<b>Samlet</b>	<b>169.038.283</b>	<b>165.600.517</b>	<b>2,1%</b>

### Busselskaber

Der er medtaget indtægter fra busselskaber, som umiddelbart kan sammenlignes med 2010. De selskaber, der indgår i sammenligningen, repræsenterer 98 % af årets samlede passagerindtægter i 2010. Når ikke alle busselskaber er medtaget, skyldes det blandt andet manglende indberetninger til Midttrafik, indgåelser af nye kontrakt aftaler (fx ved udbud) eller andre forhold, der vanskeliggør en sammenligning.

Fra 1. april 2011 har den ændrede egenbetaling for uddannelseskort betydet, at flere elever i ungdomsuddannelserne køber klippekort og periodekort hos busselskaberne og ikke bestiller et uddannelseskort hos Midttrafik. Det betyder en forskydning i omsætningstallene, med et fald i salget af uddannelseskort og en stigning i busselskabernes indtægter.

### DSB/Arriva togstationer

Omsætningen af Midttrafiks billetter og kort på togstationer viser en stor fremgang ved sammenligning med 2010. Der mangler endnu enkelte omsætningstal for april måned, derfor gælder denne sammenligning kun 1. kvartal 2011.



**Midttrafik**

Indtægter fra salg af periodekort og klippekort, der registreres centralt i Midttrafik, viser en samlet fremgang ift. 2010 på 1,4 %. Stigningen har været størst for periodekortsalg, og mindre for salget af klippekort.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-01-75-2-11

## 12. Orientering om rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?"

### Resumé

*Trafikselskaberne i Danmark, Danske Regioner og KL udgav i maj 2011 rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?", som undersøger, hvorvidt målet om at generere 50 % flere personkilometer i busserne kan nås, og hvilke virkemidler der kan bruges. Rapportens analyse og anbefalinger kan give inspiration til Midttrafiks arbejde. Derfor har administrationen lavet en sammenfatning af de væsentligste virkemidler til kunde-fremgang.*

### Sagsfremstilling

Rapporten "Flere passagerer – hvad skal der til?" forsøger at fremskrive passagerudviklingen i den kollektive trafik i 2030 og komme med et bud på, hvad der skal til for at få flere kunder til at rejse med bus.

Da et af Midttrafiks fokusområder er at arbejde for at få flere og mere tilfredse kunder, er det relevant at tage hensyn til rapportens anbefalinger og arbejde med tiltag, som kan være med til at forbedre bustrafikken og dermed tiltrække flere kunder.

- ./.
- En opsummering af rapportens anbefalinger og passagereffekten af forskellige virkemidler findes i det vedlagte notat om rapporten "Flere buspassagerer - hvad skal der til?". Selve rapporten findes som baggrundsbilag på [www.midttrafik.dk/bestyrelsemoeder](http://www.midttrafik.dk/bestyrelsemoeder).

Det konkluderes i rapporten, at der kan hentes mange flere kunder ved at tage en bred vifte af virkemidler i brug. Alligevel er målet om 50 % flere passagerkilometer i busserne meget ambitiøst, og kan kun nås med større investeringer og restriktioner for bilismen. Rapporten peger dog på, at det især er relevant at forbedre bustrafikken, der hvor der er størst transportbehov – på ruter i og til/fra større byer og mellem mindre og større byer.

Helt grundlæggende er forudsætningen for, at flere kunder stiger i busserne, at grundproduktet er i orden, dvs. at den opfylder kundernes transportbehov, den er nem at bruge og er pålidelig.

Endvidere peger rapporten på de for bustrafikken eksterne faktorer, der har indflydelse på fremtidens behov for kollektive transport, og som er vigtige at tage hensyn til i forbindelse med langsigtede planlægning af busnettet. Disse eksterne faktorer – befolkningsvækst, demografisk-, geografisk- og beskæftigelsesudvikling, samt vækst i jernbanetransporten – peger på en stigende passagerudvikling i 2030, som især sker på ruter i de større byers bybusser, samt til/fra de større byer.

For at nå målet om flere passagerer i busserne er der dog behov for udvikling af grundproduktet og markedsorientering. Rapporten foreslår ibrugtagelse af følgende virkemidler, som vurderes at have størst potentiale til at tiltrække passagerer:

- Bynær erhvervslokalisering
- Øget information, markedsføring og mobility management (transportplaner, pendlerplaner, erhvervskort m.m.)
- Optimering og prioritering af rutenettet
- Busfremkommelighed (busbaner, signalprioritering mv.)
- Udvidet driftsomfang (højere frekvens)
- Differentierede takster (rabatter, vareprøver mv.)

En kombination af disse virkemidler kan medføre en stigning i transportarbejdet med bus på landsplan på 27 % - 40 %, som i høj grad finder sted i og til/fra de større byer. En beskrivelse af eksempler på tiltag samt evt. økonomiske konsekvenser og geografisk relevans, er beskrevet i vedlagte notat.

Virkemidlerne kræver et tæt samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne. Nogle virkemidler skal håndteres af Midttrafik – andre af bestillerne. Midttrafik er fx ansvarlig for information, markedsføring m.m., ligesom det er Midttrafiks rolle at sikre optimering og prioritering af rutenettet. Det er også Midttrafiks rolle, at sikre at hele forudsætningen for udviklingen – nemlig grundproduktet – er i orden.

Andre virkemidler håndteres af bestillerne. Driftsomfang, busfremkommelighed og erhvervslokalisering er områder, hvor bestillerne har ansvaret.

Det betyder også, at ingen af parterne – hverken Midttrafik eller bestillerne – kan løse opgaven alene. Skal antallet af personkilometer i busserne øges med 50 %, skal der være et fortsat tæt samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne, og det skal sikres, at bestillerne er indstillet på at tilføre de ressourcer til den kollektive bustrafik, som er nødvendige for at opnå målene.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- notat om rapporten "Flere buspassagerer - hvad skal der til?"

1-30-78-3-1-09

## 13. Orientering om trafikaftale af 5. maj 2011 og oversigt over statslige puljetilskud

### Resumé

*Regeringen og partierne bag den "grønne transportplan" indgik 5. maj 2011 en ny trafikaftale. Aftalen indebærer bl.a. etablering af en forsøgsordning med HyperCard, samt udmøntning af tilskud fra buspulje og fremkommelighedspulje.*

### Sagsfremstilling

Parterne bag den "grønne transportplan" indgik 5. maj 2011 en ny trafikaftale. Aftalen indebærer bl.a. indførelse af det nye HyperCard til unge i en forsøgsperiode fra 2012-2013. Der er i aftalen afsat i alt 292 mio. kr. til dette HyperCard. Indførelsen af HyperCard i Midttrafik er nærmere omtalt under siden sidst på dagsordenen.

Desuden indeholder aftalen udmøntning af tilskud fra buspuljen og fremkommelighedspuljen.

Midttrafik har sammen med Aarhus Kommune fra buspuljen modtaget tilskud på 1,3 mio. kr. til indførelse af elektronisk passagertælling i bybusserne i Aarhus. Parterne havde i samme ansøgning søgt om midler til markedsføring af den nye trafikplan i Aarhus. Dette er der ikke modtaget tilskud til med henvisning til, at dette ikke relaterer sig til forbedringer af de trafikale forhold, og at det endvidere har karakter af generel drift.

Midttrafik var ligeledes medansøger på en ansøgning fra Randers Kommune om forbedring af forholdene omkring Randers Busterminal samt initiativer i forbindelse med den indgåede partnerskabsaftale i Randers. Randers Kommune har ikke modtaget tilskud til dette projekt.

./.

Fra fremkommelighedspuljen har Aarhus Kommune modtaget tilskud til flere anlægsprojekter i forbindelse med busfremkommelighed i tilknytning til den nye trafikplan. En samlet oversigt over tilskud fra statslige puljer til Midttrafik og kommuner i Midttrafiks område er vedlagt som bilag.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- samlet oversigt over tilskud fra statslige puljer til Midttrafik og kommuner i Midttrafiks område

---

1-30-75-1-23-07

## 14. Orientering om køreplanlægning i Midttrafik

### Resumé

*Administrationen orienterer om arbejdet med køreplanlægningen for 2011 og overvejer i forhold til 2012.*

### Sagsfremstilling

Køreplanlægningen for 2011 har været præget af store ændringer. Midttrafik har udarbejdet nye køreplaner for en stor del af den regionale kørsel som følge af projektet med den regionale effektivisering af den kollektive trafik. Desuden har en række kommuner ønsket ændringer i køreplanerne som konsekvens af regionens effektiviseringer. Der har også været store omlægninger i flere store bybusbyer – Herning, Silkeborg og Horsens – og endelig har der været arbejdet med den store omlægning af den kollektive trafik i Aarhus.

Det har i sagens natur medført stor travlhed blandt køreplanlæggerne i Midttrafik. Det har også været en travlhed, hvor medarbejderne har gjort opmærksom på, at de har følt sig presset.

Midttrafik har et stort ønske om at levere god faglig rådgivning til bestillerne. Dette kræver, at Midttrafik kan fastholde og udvikle de medarbejdere, der bl.a. arbejder med køreplanlægning og rådgivning overfor kommunerne.

På baggrund af situationen i forbindelse med køreplanlægning til 2011 har Midttrafik drøftet med Region Midtjylland specifikt – og med kommuner og region i fællesskab i Fagligt Forum, hvad der kan gøres for at styrke Midttrafiks faglige rådgivning, og samtidig sikre medarbejdernes trivsel. Midttrafik og bestillerne kan hjælpe hinanden med det – primært gennem 2 forhold.

Det første forhold vedrører Midttrafiks projektkatalog. Midttrafik udarbejder hvert år et projektkatalog, som sendes i høring hos bestillerne, inden det forelægges for Bestyrelsen. Jo mere præcist dette katalog kan blive i forhold til bestillerens ønsker til projekter, desto bedre kan Midttrafik planlægge indsatsen i det kommende år. Derfor opfordres bestillerne til at sikre, at ønsker til projektkataloget indmeldes i forbindelse med den høring, der gennemføres. Dette vil kunne medvirke til at sikre en optimal rådgivningsindsats overfor alle bestillere.

Det andet forhold vedrører Midttrafiks tidsplan. Midttrafik udarbejder en detaljeret tidsplan for køreplanarbejdet, der skal sikre, at busselskaber får køreplaner leveret senest 3 måneder før ikrafttræden, og som sikrer at kunder, bestillere og busselskaber inddrages undervejs. I den tidsplan er der også forventninger til bestillerens stillingtagen til de udarbejdede forslag. Derfor opfordres bestillerne til at sikre, at de tidsfrister, der fremgår af tidsplanen, overholdes.

Ved hjælp af ovenstående 2 forhold forventes det, at der kan gennemføres en god proces i forbindelse med køreplanlægningen for 2012, hvor bestillerne modtager den rådgivning de kan forvente.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-78-1-11

## 15. Orientering om samarbejder om ændringer i busstationer

### Resumé

*Administrationen orienterer om samarbejdet mellem Midttrafik og kommunerne i forbindelse med ændringer på busstationer.*

### Sagsfremstilling

En række kommuner i Midttrafik har modtaget tilskud fra Trafikstyrelsen til modernisering af lokale busstationer. Det er kommunerne, der har ansvaret for busstationernes indretning og udformning.

Midttrafik har dog en klar interesse i at sikre gode busstationer. Det har betydning for kundens samlede oplevelse af den kollektive trafik, det har betydning for den kollektive trafiks omdømme og det har betydning for chaufførernes arbejdsmiljø.

Derfor indgår Midttrafik gerne i dialogen med kommunerne omkring forbedringer på busstationer – og opfordrer også altid kommunerne til at inddrage de lokale busselskaber, der skal anvende den nye busstation.

./.

Midttrafik har udarbejdet vedlagte manual for busstationer, der med kundeøjne forsøger at beskrive, hvad der bør tages i betragtning i forbindelse med modernisering af busstationer.

Manualen er sendt til alle kommuner i Midttrafiks område. De fysiske forhold omkring busstationerne er altid forskellige. Derfor er det heller ikke en beskrivelse af, hvordan busstationen skal se ud, men en række emner man bør være opmærksom på i forbindelse med busstationens indretning.

Det drejer sig fx om

- At busstationen er let at finde rundt på
- At der er god information
- At der er gode ventefaciliteter
- At der er gode forhold for chaufførerne
- At der er god plads til busserne – og gode til- og frakørselsforhold
- At busstationen er sikker og tryk
- At busstationen giver et æstetisk og moderne indtryk
- At kunderne kan foretage sig noget, mens de venter
- At der er gode forhold for handicappede
- At der er god sammenhæng til anden transport – primært tog
- At der er gode faciliteter for cyklister

Manualen for busstationer forventes at blive Midttrafiks udgangspunkt for samarbejdet med kommunerne om at sikre gode og fremtidssikrede busstationer.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- manual for busstationer



1-30-75-1-202-18-10

## 16. Orientering om implementeringsplanen for Trafikplan Aarhus

### Resumé

*8. august 2011 omlægges hele den kollektive bustrafik i Aarhus. Omlægningen er en af de største nogensinde i Danmark, og medfører at alle nuværende bybuskunder – og mange regionalrutekunder – skal bruge nye busser, når de skal til/fra arbejde, uddannelse eller lignende.*

*Midttrafik, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Busselskabet Aarhus Sporveje har derfor i fællesskab udarbejdet en implementeringsplan, der skal sikre, at kunderne er informeret om, hvad der sker, at kunderne kan få den nødvendige rejseinformation, at chauffører og andet involveret personale er motiverede for ændringerne, at alle praktiske forhold omkring stoppesteder m.m. håndteres, og at det sikres at eventuelle fejl og mangler i den nye trafikplan kan rettes hurtigt og effektivt.*

### Sagsfremstilling

Et bærende element i implementeringsplanen er en stor markedsføringskampagne, der gennemføres for at sikre, at kunderne på en venlig og humoristisk måde bliver gjort opmærksom på de store ændringer, der sker i bustrafikken i Aarhus. Kampagnen er bygget op omkring en "forvirret" bus, der nok skal finde ud af de ændringer, der gennemføres. Aarhus Kommune og Region Midtjylland har finansieret kampagnen, som er startet op omkring 1. juni 2011, og vil blive intensiveret efterhånden som man nærmer sig den 8. august 2011.

Samtidig indeholder implementeringsplanen en række initiativer, der skal sikre, at kunderne kan få oplyst, hvordan de skal rejse efter 8. august 2011. Kundernes behov er i den sammenhæng forskelligt. Nogle kunder er selvhjulpne via fx internettet – andre har behov for mere personlig betjening. Med implementeringsplanen forsøges der etableret muligheder for alle kundegrupper.

Der udarbejdes således en traditionel køreplan, ligesom alle køreplanoplysninger vil kunne findes på Midttrafiks hjemmeside. Desuden er der etableret en særlig kampagnehjemmeside [www.nytbusnet.dk](http://www.nytbusnet.dk). Denne side vil blive markedsført markant, og indeholder mulighed for adgang til køreplaner, men også til Rejseplanen, som er et meget effektivt værktøj, når kunderne skal finde deres rejsevej efter 8. august 2011. Hjemmesiden giver også kunderne mulighed for at stille spørgsmål eller komme med kommentarer til de nye køreplaner.

Andre kunder foretrækker telefonisk information. Til disse opgraderes bemanningen på Midttrafiks oplysningscentral Bus-Info. Bus-Info's telefonnummer vil blive markedsført markant i forbindelse med kampagneaktiviteter.

Endelig er der mange kunder, der ønsker en mere personlig betjening. Derfor rykker Midttrafik i august 2011 ind i en "glaspavillon", der opsættes på Park Allé. På dette centrale sted i Aarhus, vil kunderne kunne komme ind og få personlig vejledning i, hvordan de kan rejse. Endelig vil en række Bus-guides blive sendt på gaden, for så godt som det kan lade sig gøre ved stoppestederne at fange kunder, som er i tvivl om, hvor de skal hen.

Implementeringsplanen indeholder desuden aftaler om uddannelse af alt berørt personale. Det gælder informationspersonale og chauffører og andet personale hos de involverede busselskaber. Alle er selvfølgelig orienteret om hvad vej, de skal køre efter 8. august 2011, men der er også gjort en betydelig indsats for at motivere chauffører og informationspersonale til at håndtere de udfordringer, der kommer, og arbejde for at overgangen bliver så lempelig for kunderne som muligt.

Implementeringsplanen indeholder også konkrete aftaler mellem parterne på en række centrale praktiske opgaver. Stoppestedstavler skal skiftes, bussernes informationssystemer skal ændres m.m. Der er udarbejdet planer for dette arbejde, og der følges løbende op på planernes gennemførelse.

Desuden indeholder implementeringsplanen aftaler om håndtering af fejl og mangler ved den nye trafikplan. Implementeringsgruppen mødes hver 2. uge for at sikre, at planlægning og gennemførelse skrider frem som aftalt, og i forbindelse med selve idriftsættelsen nedsættes en særlig beredskabsgruppe med deltagelse af Midttrafik, Aarhus Kommune og Busselskabet. Gruppen har til opgave at foretage hurtige dag-til-dag ændringer, hvis der er forhold, der ikke har fungeret optimalt. Det kan fx være indsættelse af dubleringsbusser m.m. Evt. problemer skal løses omgående, for at sikre systemets troværdighed overfor kunderne. I den forbindelse er der også aftalt nødvendig reservekapacitet hos Busselskabet, så evt. problemer kan håndteres hurtigt.

Endelig indeholder implementeringsplanen aftaler om drift og markedsføring af den del af Trafikplanen der indebærer øget brug af flexstur. I kommunens yderområder vil flexstur spille en væsentlig større rolle end i dag, og der er derfor indgået aftaler om, hvordan dette håndteres præcist og om, hvordan kunderne informeres.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-34-70-2-08

## 17. Orientering om kortvarigt forsøg med hybridbusser i Aarhus

### Resumé

*Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje testede to hybridbusser i første kvartal 2011. Formålet med forsøget var både at belyse potentialet for brændstofbesparelse, herunder potentialet for CO2 reduktioner, samt opsamle erfaringer med hybridbussernes drift og kundernes og chaufførernes holdninger til busserne.*

*I den 6 ugers forsøgsperiode kørte busserne i gennemsnit 17,5 % længere på literen og sparede i alt 930 kg CO2, i forhold til en standardbus. Busserne blev vel modtaget af både kunder og chauffører, og Midttrafik modtog mange tilkendegivelser fra kunder, som opfordrede til indsættelsen af flere miljøvenlige busser i den kollektive trafik.*

### Sagsfremstilling

Busselskabet Aarhus Sporveje indsatte to hybridbusser i fast rute på en bybuslinje i Aarhus i første kvartal 2011. Der var tale om to busser af standard størrelse med parallel hybrid teknologi. Denne teknologi muliggør udnyttelse af energien, der bliver indsamlet ved opbremsninger og dermed medfører reduktioner i brændstofforbruget, luftforureningen og støjen. Indsættelse af hybridbusser reducerer dermed aktivt miljøbelastningen fra den kollektive trafik og understøtter Midttrafiks strategiplan og grønne image.

I dag kører hybridbusser i både København og Aalborg.

De to busser, af mærkerne Solaris (som kørte i perioden 6-19. januar 2011) og Volvo (som kørte i perioden 7. februar – 11. marts 2011) kørte i alt 5.701 km og brugte ca. 17,5 % mindre brændstof end en standard bus. Det er tale om en reduktion af CO2-udslippet på i alt 930 kg. Indsættelse af en hybridbus medfører dermed en årlig reduktion på ca. 9,4 tons CO2. Det er værd at bemærke, at bussen ikke kørte i weekenden og om aftenen. CO2 reduktionerne vil være større, hvis en hybridbus også udnyttes på alle tidspunkter af døgnet, samt alle ugens dage. Udover CO2 reduktioner er der betydelige reduktioner af luftforurening og støj.

Midttrafik og Busselskabet forventede en betydelig større brændstofbesparelse, da erfaringer med hybridbusser andre steder i landet viser en gennemsnitlig besparelse på 30 %. Den lave besparelse kan forklares med, at Busselskabet havde teknisk optimeret bybusserne i 2010, således at de i forvejen bruger mindre brændstof. Denne optimering har medført en reduktion af Busselskabets CO2 udslip med 500 tons i 2010 i forhold til 2009.

Desuden forventer Busselskabet, at der kan opnås større brændstofbesparelser med hybridbusser, efter chaufførerne vænner sig til den anderledes kørestil, busserne kræver.

---

Busselskabet Aarhus Sporveje vurderer, at hybridbusser på nuværende tidspunkt er urentable på grund af den højere indkøbspris og vedligeholdelsesomkostninger i forhold til standardbusser. Der vurderes, at hybridbusserne på nuværende tidspunkt er mellem 30 % og 45 % dyrere i indkøb. Derudover er det nødvendigt at skifte bussens batteri mindst 1 gang i dens levetid. Busselskabet er positive overfor den nye teknologi og vil gerne indsætte hybridbusser, hvis der er krav, eller positiv vægtning af energieffektive busser i kommende udbud.

### **Kundernes og chaufførernes reaktion**

I løbet af forsøgsperioden blev kunderne opfordret til at sende deres kommentarer og indtryk af hybridbusserne til Midttrafik per sms. På trods af, at der ingen præmie var tilbudt, blev der modtaget 110 sms'er fra kunder med næsten 100 % positive tilkendegivelser. Der var kun negative kommentarer i forbindelse med indretningen og komforten af Solaris hybridbussen, som var en demobus, og derfor ikke opfyldte kontraktens forskrifter.

De mange positive tilkendegivelser bekræfter, at kunderne i den kollektive trafik hilser grønne initiativer velkomne og sætter pris på, at busserne bidrager til et bedre miljø.

Chaufførerne, der kørte busserne, var også begejstrede for forsøget. De satte pris på den mindre støj, men erkendte at busserne skal køres anderledes end standardbusser, og kræver derfor en tilvænningsperiode.

### **Det videre arbejde**

Hybridbusser kan uden tvivl bidrage til at reducere miljøbelastningen fra den kollektive trafik og til udvikling af Midttrafiks grønne image. Derfor er det administrationens indstilling, at bestillerne fortsat skal orienteres om mulighederne for indsættelse af hybridbusser som bybusser og opfordre dem til at bruge den kollektive trafik som led i opnåelse af kommunernes og regionens egne miljømål.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-25-3-10

## 18. Orientering om gratis kørsel til Karup Lufthavn

### Resumé

*Karup Lufthavn har kontaktet Midttrafik og ønsker, at der forsøgsvis laves gratis buskørsel til lufthavnen i sommerferien. Formandskabet har godkendt, at der på 2 ruter vil være gratis kørsel. Midttrafik samarbejder med Karup Lufthavn om information og markedsføring af initiativet.*

### Sagsfremstilling

Fra køreplansskiftet 26. juni 2011 oprettes en ny rute mellem Holstebro og Karup Lufthavn. I den forbindelse har Karup Lufthavn henvendt sig til Midttrafik for at lave markedsføring for ruten, men også fordi Karup Lufthavn har et ønske om, at der i en forsøgsperiode på 5 uger i sommerferien, laves gratis kørsel for kunderne til lufthavnen. Gratis kørsel skal gælde i ugerne 26–30.

Gratis bustransport skal gælde på:

- Rute 29 Holstebro – Karup Lufthavn
- Rute 716 Viborg – Karup Lufthavn (Teletaxa ruten).

Gratis buskørsel på ruterne skal i perioden gælde for alle kunder, og ikke kun for rejsende til og fra Karup Lufthavn.

Formandskabet har godkendt, at der laves gratis buskørsel på disse ruter.

Midttrafik samarbejder med Karup Lufthavn om information og markedsføring af initiativet. Midttrafiks indsats koncentrerer hovedsageligt omkring gratis buskørsel.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-11

## 19. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige hændelser siden mødet i Bestyrelsen 8. april 2011.*

### Sagsfremstilling

#### Drift og aktiviteter

##### *Hypercard*

Transportministeren fremsatte 16. marts 2011 forslag om at indføre et hypercard, der til en fast lav pris kan bruges af unge i ungdomsuddannelserne (gymnasier, hf m.v.) til fri rejse i hele det takstområde, hvor de bor. Efter dialog med bl.a. trafikskaberne blev forslaget ændret således, at tilbuddet kommer til at gælde alle elever i ungdomsuddannelserne uanset alder, og kortet kan også anvendes til/fra skole, hvis eleven bor i et andet takstområde end uddannelsesinstitutionen. Bekendtgørelsen blev sendt i høring 16. maj 2011. Der blev indgået forlig mellem parterne 19. maj 2011. Tilbuddet indføres som et 2-årigt forsøg, der evalueres efter 1 år.

Kortet kommer til at koste 300 kr. for 30 dage. Ordningen finansieres af uforbrugte puljemidler, og trafikskaberne og DSB kompenseres 140 kr. pr. kort pr. måned for at dække indtægtstab for fritidsrejser; dette tilskud fordeles mellem trafikskaberne og DSB ligesom indtægter fra øvrigt fælles salg, og indtægten til Midttrafik fordeles ligesom øvrige indtægter i Midttrafik. Midttrafik vil stadig få det hidtidige tilskud til uddannelseskort.

Kortet har kunnet kan bestilles via internet fra slutningen af maj 2011 og udstedes med gyldighed fra 1. august 2011. Den tekniske løsning bliver lavet i samarbejde med SU-Styrelsen, DSB og de øvrige trafikskaber. Midttrafiks administration er forberedt på at kunne håndtere den forventede efterspørgsel. Midttrafik udsteder kortene kvartalsvist ligesom uddannelseskortene.

Hypercardet giver kunden mulighed for at rejse frit i eget takstområde samt evt. til uddannelsesinstitution i andet takstområde. Kortet giver desuden mulighed for lokale tog- og busrejser i øvrige takstområder til børnetakst (både kontantbilletter og klippekort), busrejser over takstområder til børnetakst og togrejser over takstområder til wild-card/wundercard-priser.

Administrationen vurderer, at det er et godt tilbud til denne kundegruppe, ikke mindst set i lyset af de stigninger i egenbetalingen, der tidligere på året var for uddannelseskortene. Egenbetalingen er nu under den laveste takst for periodekort i Midttrafik, og administrationen forventer, at mange i målgruppen vil benytte sig af tilbuddet.

##### *Godt tilbud til handicappede kunder i den kollektive trafik*

Fra 1. august 2011 bliver det billigere for handicappede at tage en ledsager med i den kollektive trafik. Ledsagerordningen betyder, at uanset hvor langt den handicappede skal rejse, skal vedkommende kun betale børnebillets pris for en ledsager, hvilket er en klar

forbedring i forhold til de nuværende regler, hvor ledsagerordningen ikke har været gældende til alle rejser med bus og tog. Udvidelsen af ordningen betyder også, at de brugere, som anvender ordningen, også selv kan nøjes med en børnebillet til alle rejser med bus og tog.

#### *Ny fælles rejsegaranti i hele Jylland*

Midttrafik, Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab indfører en ny, fælles rejsegaranti. Tidligere gjaldt garantien kun til det sted, hvor rejsen sluttede i det enkelte trafikskabs område, men fremover gælder den også, hvis man undervejs på rejsen kører inde i et andet trafikskabs område. Er bussen skyld i, at man kommer mindst 20 minutter for sent til sit bestemmelsessted, kan man vælge at tage en taxa eller køre i egen bil for at indhente forsinkelsen. Bagefter kan man søge om at få udgiften refunderet, dog må man højst køre 50 km i taxa/egen bil.

Rejsegarantien gælder fra 1. juni 2011 i alle busser i Midttrafiks, Sydtrafiks og Nordjyllands Trafikselskabs områder samt i togene på Vestbanen, Odderbanen, Lemvigbanen og Nordjyske Jernbaner. Den fælles garanti er affødt af et ønske om at gøre det nemmere og mere trygt for kunderne at bruge den kollektive trafik. Som kunde skal man ikke belysne sig om, hvilket trafikskab man skal sende sin ansøgning om refusion til. Man sender den blot til sit "eget" selskab, som så klarer resten.

Som hidtil hører der betingelser til rejsegarantien, ligesom der er situationer, hvor den ikke gælder.

#### *Letbanens syvende nyhedsbrev er på gaden*

Det Østjyske Letbanesamarbejde har i 15. april 2011 udgivet sit syvende nyhedsbrev. I nyhedsbrevet orienteres bl.a. om, at næste etapes letbanelinjer overvejes, samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen samt interview med borgmester Jan Petersen fra Norddjurs Kommune.

Nyhedsbrevet - og de tidligere nyhedsbreve - kan findes på [www.midttrafik.dk/letbane/nyhedsbrev](http://www.midttrafik.dk/letbane/nyhedsbrev).

#### *Gratiskørsel for børneinstitutioner i Horsens Kommune i anledning af Regentparrets besøg*

I anledning af Regentparrets besøg i Horsens 27. maj 2011 har Midttrafik efter anmodning fra Horsens Kommune godkendt, at der for inviterede børneinstitutioner er gratis buskørsel den dag. Region Midtjylland har administrativt godkendt, at det også gælder i de regionale ruter til/fra Horsens.

Horsens Kommune udsendte en invitation til alle børneinstitutioner til at møde frem ved Regentparrets karetkørsel gennem Horsens 27. maj 2011. Mod forevisning af invitationen fra Horsens Kommune, kunne børneinstitutionerne rejse gratis med bybusser, lokalruter og regionalruter til og fra Horsens i tidsrummet 8.00 til 13.00.

#### **Økonomi og rammer**

##### *Ca. 27 % af bybuskørslen i Aarhus sendes i udbud*

Bybuskørslen i Aarhus udføres i dag af Busselskabet Aarhus Sporveje. Efter aftale med Aarhus Kommune udbydes bybuskørslen i Aarhus i takt med, at antallet af tjenestemænd hos Busselskabet Aarhus Sporveje falder. Kun kørsel med overenskomstansatte chauffører sendes i udbud.

Midttrafiks 25. udbud omfatter kørsel med i alt ca. 150 chauffører. Det svarer til ca. 27 % af bybuskørslen i Aarhus. Midttrafik skønner, at prisen for kørslen bliver omkring 100 millioner kr. pr. år.

Vinderen af udbuddet får ret og pligt til,

- at overtage op til 150 overenskomstansatte chauffører og 20 andre medarbejdere fra Busselskabet Aarhus Sporveje.
- at følge den kommunale overenskomst indtil dens udløb i marts 2013, jf. Loven om virksomhedsoverdragelse.
- at følge Tillægsoverenskomsten fra det tidligere HT-område for nyansatte chauffører – for overtagne chauffører ydes herudover fra april 2013 et tillæg på 800 kr. pr. måned.
- at overtage lejemålet af et busanlæg, som Aarhus Kommune ejer, på Munkevejen i Tilst,
- at overtage 49 busser fra Busselskabet Aarhus Sporveje.
- at udskifte 34 af de overtagne busser med fabriksnye busser – 9 stk. senest i oktober 2012 og 25 senest i oktober 2013.
- at anskaffe busser, der opfylder de skrappeste krav for, hvor stor udledningen af miljøskadelige stoffer må være.

Tilbudsfristen er 11. august 2011. Bestyrelsen forventes at skulle udpege at udpege vinderen på mødet 7. oktober 2011. Ud over prisen vil der blive lagt vægt på:

- Driftskvalitet
- Buskvalitet
- Fysisk miljø
- Arbejdsmiljø

En ny kontrakt starter 12. februar 2012 og gælder i mindst 8 år. Den kan forlænges i op til 4 år.

Busselskabet Aarhus Sporveje, der ejes af Midttrafik, vil afgive kontroltilbud på kørslen. Formålet med kontroltilbud er at finde ud af, om det er bedst at finde en ny operatør eller at lade Busselskabet Aarhus Sporveje beholde kørslen, som det skete ved et mindre udbud i Aarhus i 2007.

#### *Langsigtede kommunale infrastrukturinvesteringer i Aarhus Kommune*

Aarhus Kommune har igangsat arbejdet med en plan for langsigtede kommunale investeringer i trafikinfrastrukturen i Aarhus Kommune - med et tidsperspektiv der rækker frem mod 2030. Midttrafiks direktør deltager i arbejdet ligesom repræsentanter fra Region Midtjylland, omkringliggende kommuner, trafikoperatører, virksomheder m.m.

Som optakt til det forestående arbejde afholdte Aarhus Kommune 18. marts 2011 konferencen "Trafik Aarhus 2030" på Aros. Konferencen havde ca. 120 deltagere, og havde oplæg fra trafikforsker Henrik Harder, Jens Kampmann om Kattegatforbindelsen samt Michael Svane, DI-Transport.



### *Midttrafik i klimapartnerskab med Aarhus Kommune*

./ Midttrafik har 23. maj 2011 underskrevet vedlagte Klimapartnerskabsaftale mellem Aarhus Kommune og Midttrafik. Det betyder, at Midttrafik vil arbejde for at reducere den kollektive trafiks klimapåvirkninger samt deltage i innovative projekter, der kan nedbringe energiforbruget og CO<sub>2</sub>-udledningen i Aarhus.

Klimapartnerskaber er aftaler, der skaber værdi for virksomheder og borgere samt baner vejen for, at Aarhus Kommune når målet om at blive CO<sub>2</sub> neutral i 2030. Midttrafik indgår et partnerskab, fordi et af Midttrafiks fokusområder er at bidrage til bedre miljø. Det er naturligt at samarbejde med Aarhus Kommune om et grønnere transportsystem, da kommunen i forvejen er bestiller af den kollektive trafik inden for kommunegrænsen. Samtidig er klimapartnerskabet en god mulighed for at udvikle grønne løsninger og samarbejde med andre klimapartnere om konkrete projekter.

Konkret indebærer klimapartnerskabsaftalen, at Midttrafik vil arbejde for at tiltrække flere kunder til det kollektive transportsystem og for at reducere den kollektive trafiks udledninger af CO<sub>2</sub>. Eksempler herpå er den kommende store omlægning af bybussystemet i Aarhus samt letbanen, som vil gøre det mere attraktivt for flere kunder at benytte den kollektive trafik. Derudover vil Midttrafik arbejde med optimering og udvikling af rutenettet i hele Midtjylland med henblik på at gøre det nemmere for bilister at lade bilerne stå og tage bussen.

Midttrafik vil ligeledes arbejde for at inddrage miljø- og klimakrav i forbindelse med udbud, motivere busselskaberne til at reducere deres energiforbrug og opfordre kommunerne og regionen til at stille skærpede krav til bussernes CO<sub>2</sub>-udslip ved fx at indsætte hybridbusser, letvægtsbusser eller minibusser. Derudover vil Midttrafik arbejde for at reducere energiforbruget af sin administration, købe bæredygtigt ind og minimere affaldsmængden.

Aarhus Kommune har 2. juni 2011 sendt sit forslag til en Klimaplan 2012-2015 i høring, hvor bl.a. Midttrafik er høringspartner. Høringsperioden afsluttes 22. juni 2011, hvorefter klimaplanen forelægges byrådet.

### *Svar fra Miljøstyrelsen angående problemstilling med partikelfiltre*

Det viste sig tidligere på året, at miljøsyn af busser i de danske miljøzoner ikke var retvisende. Derfor henvendte Midttrafik sig til Miljøstyrelsen, som er myndigheden, der indførte miljøzonens lov og dens kontrol. Formålet med henvendelsen var at opfordre Miljøstyrelsen til at revidere reglerne for det nuværende miljøsyn, således at det fremover sikrer at busserne, som kører i miljøzonerne i Danmark, ikke udleder flere skadelige partikler end tilladt.

Midttrafik modtog 3. maj 2011 svar fra Miljøstyrelsen, hvor det blev gjort rede for Miljøstyrelsens tiltag. Da det er Trafikstyrelsen, som er myndigheden for synsvirksomhederne, som udfører miljøsynene, har Miljøstyrelsen sammen med Trafikstyrelsen igangsat en undersøgelse af udenlandske erfaringer med kontrol af miljøzoner og partikelfiltre samt alternative målemetoder. Derudover skal en række tunge køretøjers røggasudledninger måles og kortlægges i løbet af undersøgelsen med henblik på at vurdere om det nuværende system skal ændres.

Miljøstyrelsen forventer at resultaterne fra undersøgelsen vil foreligge om få måneder, hvorefter de pågældende brancher vil blive orienteret.

Midttrafik afventer resultaterne fra undersøgelsen. Busselskabet Aarhus Sporveje er selv gået i gang med at måle på bussernes partikeludledninger med det nye måleudstyr, med henblik på at vurdere det nuværende behov for vedligeholdelse af partikelfiltre på busserne.

#### *IMIKASK stopper*

På mødet 21. maj 2010 blev Bestyrelsen orienteret om projektet "Intelligent mobilitet i tyndt befolkede områder" (IMIKASK). Projektet havde til formål at analysere mulighederne for løsninger, der kunne øge mobiliteten for alle trafikanter samt reducere barrierer i forbindelse med rejser - særligt for bevægelseshæmmede borgere i tyndt befolkede områder.

Partnerne i projektet var: Västtrafik (S), Göteborg Stad Färdtjänsten (S), Västra Götalandsregionen (S), Hallandstrafiken (S), Borås Stad (S), Midttrafik (DK), Region Midtjylland (DK), Nordjyllands Trafikselskab (DK), Region Nordjylland (DK) og BeKTra (DK).

Der har 10. maj 2011 været møde i IMIKASK koordineringsgruppen, hvor det er blevet besluttet at stoppe IMIKASK-projektet. Årsagen er, at den svenske hovedpartner, Västtrafik, ikke har kunne afsætte de nødvendige ressourcer til at gennemføre projektet på tilfredsstillende vis.

Der pågår pt. en dialog mellem lead-partner og KASK-sekretariatet i forhold til korrekt nedlukning af projektet herunder bl.a. hvilke støtteberettigede omkostninger, der skal med i slutrapporten.

Midttrafik har udelukkende haft omkostninger i form af til intern projektressource. Det vurderes desuden, at de projektforslag, der er udarbejdet i regi af projektet, fortsat er aktuelle og evt. kan realiseres via det danske samarbejde mellem trafikelskaberne i andre sammenhænge.

#### *Hørings svar til ændringsforslag til lov om taxikørsel m.v.*

Trafikstyrelsen har 17. maj 2011 udsendt høringsmateriale vedrørende ændringsforslag til forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (L 173). Trafikelskaberne i Danmark har på vegne af trafikelskaberne 25. maj 2011 svaret på høringen.

Ændringsforslaget indebærer, at "Tilladelse til offentlig servicetrafik er endvidere betinget af, at ansøgeren har tilladelse til taxikørsel. Der kan udstedes én tilladelse til offentlig servicetrafik for hver tilladelse til taxikørsel."

Trafikelskaberne i Danmark mener, at det fremsatte forslag vil være yderligere konkurrencebegrænsende i forhold til det tidligere fremlagte. Trafikelskaberne i Danmark fremfører derfor de argumenter, der også blev gjort rede for i forbindelse med hørings svaret om Forslag til lov om tilladelser til offentlig servicetrafik (EP-tilladelser) af 24. august 2010:

- det er en god idé at flytte bestemmelserne om vogne med under 9 passagerer fra busloven til taxiloven.
- der bør stilles de samme energi- og miljøkrav, uanset hvilken tilladelse der køres på, da det sikrer konkurrencemæssig ligestilling.

- begrænsningen af konkurrencen vil medføre højere priser for kørsel i, til og fra den pågældende kommune.
- det bør sandsynliggøres, at begrænsningen bidrager til at løse problemer for taxi i tyndere befolkede egne, eller om der ikke er mere målrettede løsningsmuligheder.
- trafikselskabet bør høres af de kommunalbestyrelser, der ønsker at fastsætte begrænsning af antal tilladelser til offentlig servicetrafik. Det er trafikselskabet, der foretager udbud af den pågældende kørsel, og det må derfor være trafikselskabet, der vil kunne foretage en vurdering af konsekvenserne af en begrænsning.

Ændringsforslaget betyder, at konkurrencen om de offentlige kørselsopgaver, der udføres med små biler, begrænses yderligere i forhold til det oprindelige lovforslag med deraf følgende højere priser.

Trafikselskaberne i Danmark anbefalede, at så markante ændringer først gennemføres efter en høring af berørte erhverv og organisationer. Transportministeren har i svar af 27. maj 2011 bl.a. fremført, at "det er kommunerne, der selv bestemmer antallet af taxitilladelser. En kommune vil således kunne udstede flere taxitilladelser, hvis der er behov for flere tilladelser af hensyn til konkurrencen. Priserne burde derfor - alt andet lige - ikke stige."

Midttrafik er bekendt med, at KL, Danske Regioner og Dansk Industri Transport også har afgivet høringssvar, hvor Dansk Industri bl.a. peger på, at lovforslaget indebærer "at der fremover vil blive diskrimineret mellem virksomheders forskellige ejerformer. Det fremgår eksplicit af lovforslaget, at lovgiverne vil favorisere personlige ejerskaber ved at tilbyde disses eneret til markedet. Alle andre selskabsformer afskæres fra at deltage i markedet."

Lovforslaget blev vedtaget med de nævnte ændringer 1. juni 2011.

#### *Revision af Lov om Trafikselskaber*

Transportministeren har som svar på spørgsmål nr. 1202 16. maj 2011 svaret, at den bebudede revision af Lov om Trafikselskaber ikke vil blive fremsat i indeværende folketingsår. Dette begrundes ikke nærmere.

#### *Seminar for bestyrelsesmedlemmerne i de danske trafikselskaber*

Trafikselskaberne i Danmark har på sit bestyrelsesmøde 16. maj 2011 besluttet, at der afholdes seminar for bestyrelsesmedlemmerne i de danske trafikselskaber 23.-24. august 2012. Indtil videre har flg. emner været foreslået: teknologi i forhold til rejsekort, smartphones med videre samt rapporten "Flere buspassagerer. Hvad skal der til?". Endeligt program drøftes på bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark 28. oktober 2011.

#### *Lånefinansiering til rejsekortet*

I forbindelse med rejsekortprojektet har Indenrigsministeriet givet trafikselskaberne mulighed for, at lånefinansiere op til 75 % af investeringsudgifterne. DSB og Metro har mulighed for tilsvarende at låne op til 100 %. Derfor har Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark aktuelt rettet henvendelse til Indenrigsministeriet, med henblik på at hæve lånerammen til 100 % for trafikselskaberne. Det kan få betydning for den finansielle håndtering af fuld tilslutning til rejsekortsamarbejdet for Midttrafik.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Klimapartnerskabsaftale mellem Aarhus Kommune og Midttrafik

1-00-1-11

## 20. Eventuelt