



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
2. november 2018 kl. 09:30  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Ændringer af takster fra 20. januar 2019	1
2	Revideret tidsplan for Midttrafiks budget 2019	4
3	Løsningsforslag til ikke-digitale borgere	6
4	Indstilling om model for kundetilfredshed i buskontrakter	12
5	Billettering på rabatruter i Silkeborg Kommune	17
6	Forsøg: Gratis cykelmedtagning i Viborg bybusser	19
7	Ajourføring af Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ	23
8	Udgiftsstigninger i bustrafikken som følge af indeks	25
9	Status for regionale besparelser	30
10	Ungdomskort på app	33
11	Orientering om resultat af 6. fælles udbud af Flextrafik	36
12	Unge og kollektiv transport 2018	40
13	Orientering om bestillernes tilbagemelding vedr. tælleudstyr	45

## **Indholdsfortegnelse**

---

14	Nyt udspil fra Transportministeriet: Nemmere kollektiv trafik	48
15	Orientering om alternative drivmidler	50
16	Siden sidst	53
17	Eventuelt	57

1-25-1-18

## 1. Ændringer af takster fra 20. januar 2019

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til ændrede takster fra 20. januar 2019.*

*Trafikstyrelsen har for 2019 udmeldt et takststigningsloft på 2,0 %. Takststigningsloftet sætter begrænsninger for, hvor meget trafikselskaberne må hæve taksterne. I budgetforslaget for 2019 er forudsat, at det fulde takststigningsloft udnyttes.*

*Som en del af Takst Vest er det aftalt, at trafikselskaber og togoperatører skal have fælles periodekort, og derfor samme takster for disse. Det fremlagte takstforslag for periodekort er derfor udarbejdet i samarbejde med DSB og ARRIVA-tog.*

*Desuden er der i forbindelse med Takst Vest en række bindinger i takstfastsættelsen, bl.a. om relationen mellem takster for periodekort og rejsekort/mobilklippekort. Det fremlagte takstforslag overholder alle disse bindinger.*

*Administrationen foreslår – ud over de aftalte takststigninger på periodekort – at takststigninger denne gang lægges på enkeltbilletter. Det skyldes bl.a., at enkeltbilletter ikke havde takstændringer i forbindelse med Takst Vest, at taksten for en 2-zoners enkeltbillet senest blev ændret i 2011 og at det understøtter en udvikling om at flytte kunder over på mere digitale betalingsformer i form af rejsekort og mobilapp.*

### Sagsfremstilling

Det samlede forslag til takster fra 2019 fremgår af vedlagte bilag.

Periodekorttaksterne stiger med det fremlagte forslag med typisk 1,5 – 2 % afhængig af, hvor mange zoner der rejses. Forslaget er udarbejdet i samarbejde med DSB og ARRIVA-tog, da periodekort både er gyldige i tog og bus. Midttrafik sælger de fleste periodekort på relativt korte strækninger – typisk 2-6 zoner – mens DSB og ARRIVA har flere periodekort på de længere strækninger. Forslaget til nye periodekorttakster medfører bl.a., at et 2-zoners periodekort til voksne stiger fra 375 kr. til 380 kr. – svarende til 1,3 %.

Rabat til børn og pensionister på periodekort er fastlagt gennem Takst Vest. Børn får 50 % rabat på periodekort og pensionister får 25 %.

De særlige pensionistkort i Holstebro, Randers, Horsens, Struer og Aarhus forudsættes at fortsætte uden takstændringer.

Taksterne på rejsekort og mobilklippekort forudsættes at fortsætte uændret. Taksten på mobilklippekort skal i henhold til Takst Vest svare til rejsekorttaksten uden mængderabat, og blev ved indførelsen af Takst Vest ramt af rimeligt store takststigninger. Derfor foreslås, at man denne gang ikke ændrer takster for rejsekort og mobilklippekort, men fortsætter videre med de eksisterende.

Rabatter på rejsekort og mobilklippekort er også fastlagt gennem Takst Vest og fortsætter uændret. Børn får 50 % rabat og pensionister får 25 % rabat. Rejser på rejsekort får mængderabat afhængig af, hvor meget der rejses. Den rabat er på hhv. 10, 25 og 40 % på de forskellige rabattrin. I off-peak perioden, som er hverdage mellem 11-13 og efter 18 samt lørdag, søn- og helligdage, får kunder på rejsekort desuden 20 % off-peak rabat.

Enkeltbilletter foreslås hævet med 2 kr. uanset rejselængde. Af praktiske grunde er det nødvendigt at hæve enkeltbilletter med "2-kr's beløb". Det skyldes, at børn betaler halv takst, og det er praksis, at der ikke anvendes takster med øre-beløb i busserne af hensyn til chauffører, veksling m.m.

Forslaget betyder en procentuelt stor stigning på enkeltbilletter til 2 zoner, som stiger fra 20 kr. til 22 kr. Det skal dog bemærkes, at netop 2-zoners kontanttaksterne har været uændrede siden 2011. Ud over børnerabatten på 50 % er der ikke rabat på enkeltbilletter. Dette er også aftalt gennem Takst Vest, ligesom det ikke er muligt på nuværende billetudstyr at operere med andre rabatsatser end 50 %.

Enkeltbilletter anvendes primært af kunder med begrænset rejsebehov. Kunder der rejser mere vil med fordel kunne bruge rejsekort eller mobilklippekort. Med stigningen på enkeltbilletter kan det forventes, at flere kunder med fordel vil kunne skifte fra denne billetform til rejsekort og app-betaling. Forslaget understøtter således et ønske om, at færre kunder betaler kontant i busserne, men i stedet anvender de løsninger for elektronisk betaling Midttrafik tilbyder.

Administrationen har undersøgt mulige praktiske problemstillinger ved at hæve enkeltbillettaksten. Det vurderes ikke at give væsentlige praktiske problemer. Notat om forholdet er vedlagt indstillingen.

Det er et krav til taksterne for enkeltbilletter, at busbilletter er billigere end togbilletter. Midttrafik har været i dialog med DSB og ARRIVA om det fremlagte takstforslag, og konstateret at dette krav er opfyldt. DSB og ARRIVA har i øvrigt oplyst, at de ikke har bemærkninger til det fremlagte takstforslag.

Ligeledes er det fremlagte takstforslags effekter for Midttrafiks provenu beregnet af den samme konsulentvirksomhed, som beregnede effekterne af Takst Vest. Det er herfra oplyst, at det samlede forslag medfører en generel takststigning på de tilladte 2,0 %. I det fremlagte budgetforslag er der dog kun regnet med 80 % indtægtsmæssig effekt, bl.a. fordi takststigningerne på enkeltbilletter bl.a. kan få nogle kunder til at vælge det billigere rejsekort eller mobilklippekort.

## **Direktøren indstiller,**

**at** forslag til Takster 2019 godkendes.

**Bilag**

- Bilag 1 - Takst 19 forslag
- Bilag 2 - Notat takststigning

---

1-21-1-18

## 2. Revideret tidsplan for Midttrafiks budget 2019

### Resumé

*På baggrund af administrationens indstilling om ændring af tidsplan for budget 2019, der blev fremlagt for bestyrelsen den 16. maj 2018, fremlægges her en revideret tidsplan for budget 2019 samt et revideret årshjul for 2018.*

### Sagsfremstilling

Administrationen har lavet et revideret forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2019.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2019 følger overordnet den samme procedure, som tidsplanen for budget 2018. Budgettet fremsendes først til bestillerne i administrativ høring og efterfølgende i politisk høring, før det endelige budget kan vedtages af bestyrelsen. På baggrund af administrationens indstilling i maj, er der som noget nyt indlagt mere tid, både til den administrative høring og den politiske høring, hvorfor den endelige godkendelse af budget 2019 først vil ske i december.

Det bemærkes, at budgetmaterialet, som fremlægges for bestyrelsen, består dels af en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde og dels af bestilleroversigter opdelt på driftsområder. Bestyrelsen modtager som udgangspunkt ikke det bestillerspecifikke materiale, som indeholder bestillerspecifikke kommentarer og de dertilhørende tabeller – dvs. kommentarer og bemærkninger som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de generelle bemærkninger og forudsætninger, og som kun vedrører den enkelte bestiller.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2019 er vist nedenfor:

#### **18. maj 2018**

Budget 2019 fremsendes til administrativ høring ved bestillerne. Deadline for administrative høringssvar er 1. august 2018.

#### **18. september 2018**

1. behandling af budget 2019. Det foreløbige budgetforslag for 2019 drøftes på bestyrelsesmødet.

#### **19. september 2018**

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 31. oktober 2018.

#### **14. december 2018**

2. behandling af budget 2019. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

**Direktøren indstiller,**

**at** det reviderede forslag til tidsplanen for Midttrafiks budget for 2019 tages til efterretning.

**Bilag**

- Årets hjul 2018 v 1



1-16-0-3-17

### 3. Løsningsforslag til ikke-digitale borgere

#### Resumé

*Efter udfasningen af pap-periodkortet er administrationen blevet opmærksom på en række kunder, som har svært ved at bruge Midttrafiks digitale produkter. Derfor har administrationen kontaktet organisationer, kommuner mv. for at få input til et løsningsforslag, som i bearbejdet form fremlægges her. På den ene side skal den vedtagne digitaliseringsstrategi fastholdes, på den anden side skal der tages hånd om de kunder, der har problemer med digitaliseringen.*

#### Sagsfremstilling

Midttrafik Kundecenter har modtaget henvendelser fra borgere, som er udfordret af digitaliseringen af billetter/pendlerkort. Administrationen har på baggrund af henvendelserne undersøgt, hvor stor en del af Region Midtjyllands borgere, som ikke er digitale, forstået som ikke fortrolige med at anvende digitale værktøjer i hverdagen (bilag 3). Derudover har administrationen kontaktet Danske Handicaporganisationer, sagsbehandlere, Borgerservice for at få belyst, hvordan situationen er i dag og fået input til løsninger til borgere, som har vanskeligt ved at håndtere de digitale produkter.

#### Erfaringer fra kommuner og organisationer

Administrationen har været i kontakt med Foreningen af Danske Døvblinde, Landsforeningen Evnesvages Vel (LEV), Ældrerådet Aarhus og Syddjurs, Skanderborg og Randers kommuner. De fortæller, at deres medlemmer og borgere er meget forskellige. Nogle kan benytte app og internet, mens andre har behov for hjælp. De, som har behov for hjælp, har hverken computer eller smartphone. Disse borgere er typisk også pensionister, hvorfor de har et pensionistkort til bussen i de kommuner, det er muligt.

Ikke-digitale borgere er generelt hæmmede af begrænsede muligheder for at benytte og hæve kontanter. De fleste administrationen har været i kontakt med i foreninger og forvaltninger peger dog på, at hovedparten af ikke-digitale borgere er tilkendt førtidspension eller er pensionister.

Organisationerne vurderer desuden, at det vil være svært at finde en samlet tilfredsstillende løsning for alle kommuner, da kommunerne vil have meget forskellige tilgange til at hjælpe borgerne. Ældrerådet Aarhus og kommunerne vurderer derudover, at det er et fåtal, som oplever, at tilgængeligheden på de digitale produkter er vanskelig.

#### Pensionistkort

Midttrafiks alternativ til de digitale produkter er pensionistkortet på pap. Pensionistkortene er gældende for personer fra 65 år og op, og omfatter også førtidspensionister. Kortene sælges som årskort, og koster 365 kr. pr. år. I Randers Kommune gælder kortet dog kun folkepensionister (65 år og opefter), og koster 300 kr. pr. år.

I Aarhus Kommune har man indført et pensionistkort, som kun gælder uden for myldretiden (deltidskort), af hensyn til kapaciteten i busserne. Kortet er prissat til 180 kr. pr. måned, og udbydes som et månedskort.

Kortet findes i følgende kommuner i dag:

Kommune	Antal aktive pensionistkort
Aarhus	1.730
Randers	5.910
Holstebro	717
Horsens	1.320
Struer	59

Takst Vest kræver nogle fælles spilleregler blandt trafikelskaberne, herunder også udstedelse af produkter. Det betyder, at frihedsgraderne for at opfinde et evt. nyt produkt til ovenstående borgertype er begrænsede, da de nuværende rammer for pensionistkortene så vidt muligt skal benyttes. Pensionistkortet er begrænset til den enkelte kommune – se bilag 1. Kortet sælges enten fra kommunens egen borgerservice eller et privat salgssted inden for kommunen. Her bistår Midttrafik i forbindelse med oplæring, vedligeholdelse af hardware; fx printer, lamineringsmaskine og andet programmell samt bestilling af fortrykte stamkort og værdikort.

Hvis den enkelte kommune vil finansiere særligt billige pensionistkort på pap, som det kendes i de fire kommuner, fastholdes muligheden. Det skal dog gerne være til samme pris og gennem et fælles distributionssystem, forvaltet af Midttrafik.

Midttrafik ønsker at tilbyde ikke-digitale borgere i øvrige kommuner muligheden for fortsat at kunne benytte den kollektiv trafik uden at favorisere dem i prisen, men blot i tilgængeligheden. I to kommunerne, Lemvig og Ikast-Brande, hvor der i forvejen er gratis kørsel, skal der ikke tilbydes pensionistkort.

I øvrige kommuner tilbydes Aarhus-modellen, et pensionistkort på pap, der kun gælder uden for myldretiden, så efterspørgslen ikke udløser flere busser, og til en pris, der nogenlunde svarer til prisen for pensionistrejser på digitale produkter. Det er administrationens vurdering, at digitale pensionister ikke flyttes over på pap, fordi de får det billigere, men at vi hjælper de få, der har problemer med digitale produkter.

### Løsningsforslag til ikke-digitale borgere

Administrationen indstiller, at Midttrafik indfører pensionistkort i alle kommuner i Midttrafiks område. Kortet skal omfatte både førtidspensionister og folkepensionister (+65). Kortet prissættes til 180 kr. pr. måned, som det er tilfældet i Aarhus. På den måde vurderer administrationen, at det ikke vil medføre et indtægtstab, da prisen vil følge det gamle deltidsperiodekort, som blev udfaset i forbindelse med Takst Vest i marts 2018. Prisen blev dengang fastsat i samarbejde med Aarhus Kommune, således:

*Prisen for pensionistkortet fastsættes på et niveau nogenlunde svarende til nuværende deltidsperiodekort, hvorfor det hidtidige indtægtsprovenu ikke vil blive påvirket. Aarhus Kommune ønsker derudover, at prisen pr. måned fastsættes ud fra en 'nøgle', som er 14 gange grundprisen for rejsekortrejser for pensionister i 1-2 zoner. Denne pris svarer*

---

*afrundet til 180 kr. pr. måned. Prisen for et deltidperiodekort for pensionister til 1-2 zoner er på nuværende tidspunkt 170 kr. pr. måned.*

Kortet skal kun gælde deltid, uden for myldretiden; kortet er ikke gyldigt på hverdage kl. 7.00 - 8.30 og kl. 15.00 - 17.00. Og kortet er kun gyldigt til Midttrafiks busser og Letbanen. På den måde sikrer Midttrafik, at der er et reelt tilbud til alle ikke-digitale borgere i Region Midtjylland - og uden at kommunerne risikerer et indtægtstab, ligesom regionen.

Derudover vil Midttrafik overtage udstedelsesopgaven fra offentlige og private nuværende salgssteder i kommunerne, og bestillingen skal foregå via en webshop. Det sker fordi, Midttrafik ser et behov for en lettilgængelig bestilling for pårørende, institutioner og borgerservices, som ønsker at hjælpe ikke-digitale borgere. En service, som i dag er svær, hvis borgerne ikke har en smartphone (Midttrafik app) eller hverken har e-mail eller NemID (rejsekort).

Ønsker kommunerne at tilbyde et særligt billigt pensionistkort, anbefaler administrationen, at kommunerne kun kan vælge én pris; en takst på **365 kr. pr år**, ligesom det er tilfældet i størstedelen af de eksisterende ordninger i dag, undtagen i Aarhus Kommune. Denne prissætning udbydes kun som et årskort, af hensyn til unødigt ekstra administration.

Det betyder også, at Randers Kommune får en ændring på deres nuværende pensionistkort, gældende kun til folkepensionister (årskort til 300 kr. til borgere +65). Det vil fremover omfatte førtidspensionister og koste 365 kr. Det vil forvaltningen gå i dialog med Randers kommune om. På den måde får kommunen intet indtægtstab ved, at ordningen også omfatter førtidspensionister.

Udover de nuværende fem kommuner, som allerede har indført et pensionistkort, vil det fremover være muligt at købe et pensionistkort til 180 kr. om måneden i alle øvrige kommuner. Dog giver det ingen mening i Lemvig og Ikast-Brande kommuner, hvor kørslen er gratis.

### **Pris og brugervenlighed**

Salget af pensionistkort bør fremover være **online med en nem og brugervenlig bestillingsløsning**. En lignende løsning findes allerede som en webformular i Sydtrafik, og via en webshop på Sjælland via DOT (DinOffentligeTransport.dk). Administrationen har kontaktet Sydtrafik, som oplyser, at deres ordning med bestilling via webformular fungerer tilfredsstillende.

En lignende og brugervenlig løsning på køb af enkeltbilletter findes allerede på [printselv.midttrafik.dk](http://printselv.midttrafik.dk).

En brugervenlig bestilling og betaling muliggør også, at pårørende, sagsbehandlere og borgerservices overskueligt og nemt kan hjælpe borgerne med bestilling. Administrationen formoder, at denne borgergruppe i forvejen får lignende hjælp i andre situationer og lægger derfor vægten på høj brugervenlighed i online-bestillingen. Samtidig afhjælper løsningen, at Midttrafik ikke fortsat skal oprette salgssteder via borgerservice eller private ved indførsel af kortet. Hvis løsningen ikke rummer alle borgere, fx borgere, som ikke har mulighed for at bestille selv eller søge hjælp, kan Midttrafik tilbyde, at borgeren kan kontakte Midttrafik Kundecenter, som vil udfylde bestillingen for borgeren.

Midttrafik vil samtidig opfordre kommunerne til, at de stiller borgerservice til rådighed for at hjælpe med at bestille. Det er vigtigt, at de ikke-digitale borgere kan opsøge et sted for hjælp til bestillingen, hvis ikke de pårørende eller lignende har mulighed for dette.

Administrationen anbefaler desuden, at **pensionistkortet fremover ikke skal indeholde foto**. Det beror på, at det generelt vil være besværligt for målgruppen at uploade et pasfoto online. Uden foto vil kunderne skulle medbringe ekstra legitimation eller dokumentation på, at kunden er pensionist eller førtidspensionist.

Leveringstiden kan blive op til 14 dage, grundet bl.a. forsendelse. Det vil være muligt for kunderne at vælge at få udstedt deres kort på Midttrafik app i bestillingsflowet.

Midttrafik har indgået aftaler med en lang række borgerservices i Region Midtjylland op til Takst Vest, med henblik på at vejlede borgerne om pendlerkort på Midttrafik app og rejsekort. Midttrafik har løbende fået indmeldinger på antal udleveret materiale, og må konstatere, at vejledningssteder får meget få henvendelser. Administrationen anbefaler derfor, at vejledningsstederne lukkes ned, og i stedet opfordres til at hjælpe borgerne med onlinebestilling af pensionistkort i de kommuner, som har indført eller indfører kortet i fremtiden.

I Aarhus Kommune vil kortet blive tilbudt på nuværende vilkår, men kun udstedt fra Midttrafiks Kundecenter og onlinebestillingen. Det sker fordi, Midttrafik lukker de øvrige salgssteder i Aarhus i takt med, at pap-periodekortet udfases i Aarhus Kommune den 17. marts 2019 jf. bestyrelsens beslutning af bestyrelsesmødet den 6. februar pkt. 3.

### **Potentielle brugere af pensionistkort i kommunerne**

Se bilag 2 for fordeling af pensionister og førtidspensionister pr. kommune samt estimat på antal pensionistkort pr. kommune. Som det fremgår af tabellen, er det meget forskelligt, hvor mange pensionistkort, der bliver solgt i kommunerne. Således udgør antallet af udstedte kort mellem 1-7 % af det samlede antal førtidspensionister og pensionister i kommunen, undtagen i Randers – hvor det er særligt populært. Her udgør kortene 25 %.

### **Økonomi**

De nuværende fem kommuner med pensionistkort har i alt ca. 10.000 aktive kort. Flere kan dog komme til løbende, da Aarhus Kommune tilbyder månedskort. De øvrige årskort sælges primært i januar og februar, da ordningerne blev indført ved et årsskifte.

Der vil være en udgift og udviklingsopgave i at få udviklet en brugervendt webshop/webformular, som kan håndtere indtastninger og betaling med dankort og evt. girokort. Samtidig skal bestillingerne af kort leveres på korrekt vis til kortudstedelsessystemet, så det er nemt for administrationen at håndtere mange udstedelser af gangen.

Administrationen forventer en udgift på ca. 0,3 mio. kr. på udviklingen af webshoppen. Midttrafik forventer, at webshoppen kan leveres i første halvår 2019. På den måde kan løsningen lanceres i forbindelse med udfasingen af pap-periodekort i Aarhus den 17. marts 2019.

Der skal ligeledes påregnes en portoudgift til leverancen af kort. Tager man udgangspunkt i de nuværende 10.000 aktive kort med portoudgift pr. kort på ca. 9 kr., vil det koste ca. 90.000 kr. Når kortet bliver indført i flere kommuner, vil udgiften naturligvis stige.

Udgifterne og de begrænsede medarbejderressourcer, der skal allokeres til opgaven, skal finansieres af de kommunerne.

Udgifterne til vejledningssteder, herunder engangsbetaling, markedsføringsmaterialer og support vil bortfalde. Samtidig kan Midttrafik konstatere, at de ikke-digitale borgere fordrer en lang ekspeditionstid, fordi de er utrygge ved de digitale løsninger. Denne tid vil blive nedbragt, fordi Midttrafik kan tilbyde borgerne en vant løsning på pap.

Administrationen anbefaler samtidig, at bestyrelsen til en hver tid kan prisregulere de enkelte kommuners særligt billige priser på pensionistkort.

### **Kommunikation**

De kommuner, som for nuværende har særligt billige pensionistkort, skal informeres om, at opgaven ændres. Kommunerne opfordres til at lægge informationen på hjemmesiden, når Midttrafik kan offentliggøre ændringen – det vil sige, når løsningen er udviklet og klar til brug. Det samme gælder opsigelser af salgssteder, som har kontrakt med Midttrafik, både offentlige borgerservices og private salgssteder (Horsens 7-Eleven & Føtex Dytmærskan, Randers). I samme ombæring vil vi opfordre alle kommuner til fremover at tilbyde hjælp til borgere, som måtte have svært ved at bestille et kort på egen hånd via borgerservices. På sigt evt. suppleret med, at borgerne kan ringe direkte til Midttrafik i de tilfælde, hvor borgeren ikke kan udfylde bestillingen selv.

Dernæst skal salgsstederne (private og borgerservices) informeres, og have tilsendt informations – og markedsføringsmateriale, så de kan informere borgere, som måtte henvende sig.

Ordningen leveres løbende og bestyrelsen inddrages, hvis der skal ske ændringer.

### **Direktøren indstiller,**

- at Midttrafik indfører pensionistkort til 180 kr. pr. måned i de kommuner i Midttrafiks område, hvor der ikke er gratis kørsel eller indført særligt billige pensionistkort. Takstændringer på disse kort skal indgå som en del af de normale takstjusteringer hvert år i januar.
- at Midttrafiks pensionistkort altid omfatter folke – og førtidspensionister.
- at taksten for et særligt billigt pensionistkort bliver 365 kr. pr. år, som bestyrelsen kan prisregulere.
- at pensionistkort bestilles online med opfordring til hjælp fra kommunernes borgerservices – og på sigt mulighed for hjælp fra Midttrafiks Kundecenter.
- at offentlige og private salgssteder opsiges, når webshoppens er klar.
- at vejledningsstederne lukkes ned, og i stedet opfordres til at hjælpe borgere med onlinebestilling af pensionistkort.
- at pensionistkortet ikke indeholder krav om foto. Hvis der ikke er foto på pensionistkortet skal kunden på anden vis fremvise relevant og defineret dokumentation.

- at berørte kommuner finansierer administrationsudgifterne til ordningen efter forbrug.

## **Bilag**

- Bilag 1 Om kommercielle produkter i Takst Vest
- Bilag 2 Folke- og førtidspensionister i kommuner i Region Midtjylland pr. januar 2018
- Bilag 3 fakta om ikke-digitale borgere

1-61-1-12

## 4. Indstilling om model for kundetilfredshed i buskontrakter

### Resumé

*Bestyrelsen godkendte på sit møde d. 16. maj 2018, at der i buskontrakter med over 15.000 køreplantimer indføres en bonusmodel, der gradvist belønner busselskaberne med på op til 3 % af den hidtidige kontraktsum, såfremt selskaberne kan præsentere en høj kundetilfredshed.*

### Sagsfremstilling

Administrationen præsenterer nedenfor en konkret model til fastlæggelse af bonusniveauet for kundetilfredshed i buskontrakter over 15.000 køreplantimer. Modellen er udarbejdet i samarbejde med rådgivnings- og analysevirksomheden Wilke, der er specialiseret indenfor målinger af kunders tilfredshed. Wilke gennemfører blandt andet kundetilfredshedsmålinger i Movias busser.

I udarbejdelsen af modellen har Wilke og administrationen fulgt de retningslinjer, der blev godkendt af bestyrelsen, herunder at,

- Kunderne skal opleve en faktisk forbedring af deres rejse med Midttrafik i forhold til de parametre, som modellen belønner busselskaberne for.
- Modellen skal være gennemsigtig og let at kommunikere, så selskaberne både på strategisk niveau, fx ved afgivelse af tilbud, og på operationelt niveau, fx chaufførens kontakt til kunden, kan målrette sin indsats.
- Kunderne skal opleve en faktisk forbedring af deres rejse med Midttrafik i forhold til de parametre, som modellen belønner busselskaberne for.
- Modellen skal give en budgetsikkerhed, således bestiller ikke pålægges uforudsete udgifter ved bonusudbetalinger.

### Udarbejdet på baggrund af 1.701 besvarelser

Wilke har på vegne af Midttrafik gennemført to pilotundersøgelser med henblik på at fastlægge hvilke spørgsmål, der har indflydelse på kundernes tilfredshed. Wilke har også undersøgt spørgsmålenes indbyrdes vægtning; altså om nogle parametre har mere indflydelse på overordnede kundetilfredshed end andre. I alt har Wilke gennemført 1.701 kundeinterviews på udvalgte ruter, med fordeling på by- og regionalkørsel, hvor kunderne er stillet mellem 7-24 spørgsmål med brug af forskellige tilfredshedsskaler.

Se Wilkes samlede rapport i bilag 1. Heraf fremgår også samtlige de spørgsmål, kunderne er stillet i forbindelse med første pilotundersøgelse.

### Forslag til spørgsmål

På baggrund af Wilkes rapport og efterfølgende drøftelser med virksomheden, anbefaler administrationen, at kundetilfredshedsmodellen tager udgangspunkt følgende syv spørgsmål:

1. Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?
2. Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel på denne tur?
3. Hvor tilfreds er du med komfort i denne bus?
4. Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
5. Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
6. Hvor tilfreds er du med støj i bussen?
7. Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?

Dels har busselskaberne mulighed for at påvirke kundernes tilfredshed indenfor de syv spørgsmål, dels har Wilkes pilotundersøgelser vist, at spørgsmålene har en reel betydning for, om kunderne er tilfredse med busrejsen. Herudover er det væsentligt, at der for hvert spørgsmål tages udgangspunkt i den faktiske rejse, kunden gennemfører, og ikke et generel betragtning over rejser med Midttrafik.

Der er foretaget pilotundersøgelser med henholdsvis 5-, 7- og 11-punktskalaer. Det er administrations vurdering, at kunderne skal give deres tilfredshed på en 7-punktskala, hvor 1 er "Meget utilfreds" og 7 er "Meget tilfreds". Herunder har kunden også mulighed for at svare "Ved ikke". En 5-punktsskala giver ikke tilstrækkelig diversitet i svarene, da hovedparten svarer 4 (tilfreds) eller 5 (meget tilfreds), mens en 11-punktsskala har været svær for kunderne at vurdere ud fra.

Wilkes pilotundersøgelser indikerer, at der er forskel på, hvor vigtigt kunderne vægter spørgsmålene. Denne forskel begrænser sig dog til 6 %-point fra det spørgsmål, kunderne vægter vigtigst (spm. 1 med 17 %), til det spørgsmål kunderne vægter mindst vigtigt (spm. 7 med 11 %). Samtidig er der generelt en begrænset forskel i tilfredsheden afhængig af, om kunden befinder sig i en bybus eller i en regionalbus.

Kundernes vægtning af et spørgsmål kan dog skifte efter årstiden, hvor for eksempel rengøring vægtes vigtigere om vinteren end om sommeren. På den baggrund anbefales det, at vægtningen af de syv spørgsmål er lige, således alle spørgsmål vægter cirka 14,3 %, når den samlede tilfredshedsscore skal udregnes. Herudover er denne vægtning nem at kommunikere til busselskaberne og dets personale, hvilket er væsentligt i forhold til at gøre modellen transparent.

Gennemsnittet for det enkelte spørgsmål omregnes til en 0-100 skala, så 'Meget utilfreds' er lig med 0 og 'Meget tilfreds' er lig med 100. Dermed fremkommer et tilfredshedsindex, hvor kunderne minimum er 0 % tilfredse og maksimalt er 100 % tilfredse.

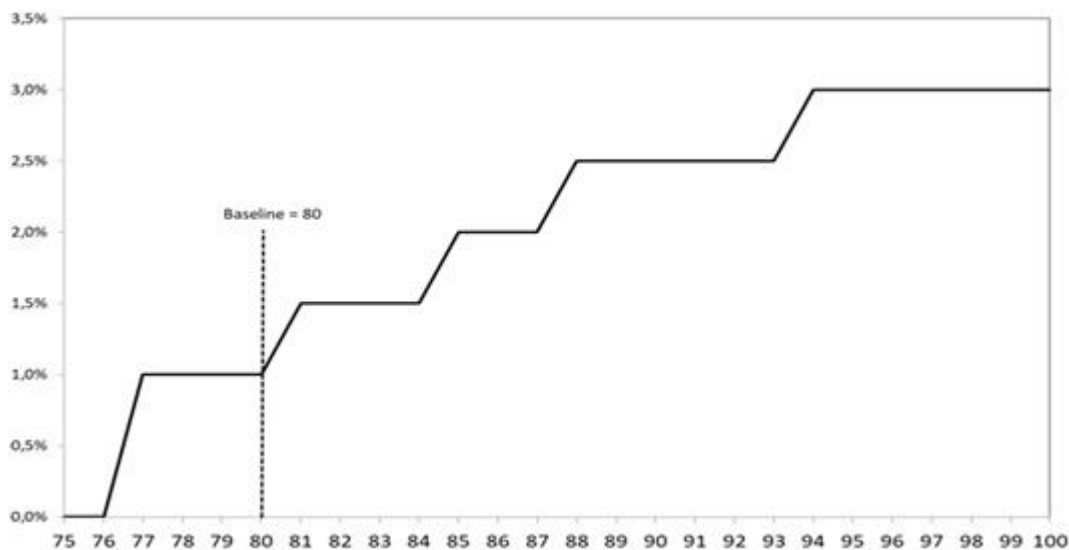
Det er hensigten, at modellen ved forhandling skal kunne revideres over tid, dog i begrænset omfang. Dermed kan eventuelle u hensigtsmæssigheder eller nye muligheder imødekommes.

### **Forslag til bonustrin**

Det anbefales, at der indføres bonustrin, hvor busselskabernes incitament løbende øges. Dermed kan busselskaberne opnå en ekstra økonomisk belønning ved at anstrenge sig en anelse mere. Modellen følger Wilkes anbefalinger.

Administrationens anbefaling til bonustrin følger nedenfor:





Figuren illustrerer, at busselskaberne minimum skal have en index-score på 77 for at opnå en bonus på 1 % af kontraktsummen. Den totale bonuspulje udgør maksimalt 3 % af kontraktsummen, og kan opnås ved index 94 eller derover. Ud fra Wilkes to pilotundersøgelser er der en forventning om, at busselskaberne som udgangspunkt opnår index 80, hvilket svarer til en bonus på 1 % af kontraktsummen.

Busselskaberne får udbetalt bonus én gang årligt, for eksempel i forbindelse med køreplansskiftet eller årsskiftet.

Som tidligere nævnt er der en begrænset forskel i tilfredsheden afhængig af, om kunden befinder sig i en bybus eller i en regionalbus. Af den årsag benyttes samme bonustrin for alle rutetyper.

Busselskaberne har løbende elektronisk adgang til resultaterne fra alle gennemførte interviews i egne busser, og kan dermed se deres aktuelle kundetilfredshedsniveau indenfor hver kontrakt. Dermed har busselskaberne mulighed for at korrigere deres indsatser herefter.

### Forslag til gennemførelse af interviews

For at sikre et validt resultat, anbefales det, at det samlede antal interviews, der gennemføres, når modellen er fuldt implementeret, fordeler sig som følger:

Antal køretimer	Interviews	Frekvens
15.000-34.999	400	Månedlig
35.000-49.999	400	Månedlig
50.000-100.000	600	Ugentlig
100.000+	600	Ugentlig

Med den nuværende sammensætning af kontrakter, svarer dette til gennemførelse af cirka 11.400 interviews årligt. Alle interviews gennemføres ved personlige interviews i bussen via tablet. Til hvert spørgsmål findes hjælpetekster, som kan hjælpe interviewereren med at konkretisere et spørgsmål overfor kunden.

Interviews fordeles repræsentativt på relevante karakteristika (driftsdøgn og ruter) indenfor kontraktenhed fordelt på køreplanstimer. I sit notat peger Wilke på flere praktiske kriterier, som interviews skal opfylde for at sikre tilstrækkelig kvalitet og validitet i data.

Udgiften til gennemførelse af interviews finansieres af Midttrafiks budget. Det vurderes, at udgiften til målinger over tid vil få et omfang, der kræver, at opgaven skal i offentligt udbud.

### Betydning for økonomi

Det er vedtaget, bonussummen skal være 3 % af den hidtidige kontraktsum. Dermed vil de maksimale årlige udgifter til bonusudbetaling per bestiller fordele sig som følger:

Bonusgrad	3 %
Aarhus Kommune	12.388.747 kr.
Region Midtjylland (1)	11.917.383 kr.
Randers Kommune	1.590.370 kr.
Silkeborg Kommune	1.063.836 kr.
Horsens Kommune	957.834 kr.
Herning Kommune	772.742 kr.
Viborg Kommune	675.918 kr.
Holstebro Kommune	380.034 kr.
<b>I alt</b>	<b>29.746.863 kr.</b>

Det bemærkes, at tabellen angiver en maksimal bonusudbetaling, der vil kræve, at alle busselskaber opnår det højeste bonustrin, hvilket anses som usandsynlig, hvilket også er påpeget af Wilke.

Som tidligere beskrevet viser de to pilotundersøgelser, at busselskabernes nuværende performance vil resultere i en bonusgrad på 1 % i gennemsnit, hvormed der årligt vil blive udbetalt knap 10 mio.kr. i bonus.

Det skal til ovenstående tages i betragtning, at en række kommuner, allerede afholder udgifter til bonusudbetalinger. Disse udbetalinger vil fremadrettet erstattes med bonus for kundetilfredshed. Samtidig vil indarbejdelsen af kundetilfredshedsmodellen ske gradvist i forbindelse med genudbud, hvilket betyder, at ordningen tidligst vil være fuldt ud implementeret i 2026.

### Betydning for kunderne

Indarbejdelsen af en bonusmodel har alene til hensigt at sikre en højere kundetilfredshed. Sekundært giver modellen Midttrafik et bedre opfølgingsredskab overfor busselskaber, der ikke præsterer overfor kunderne.

(1) Norddjurs, Syddjurs og Favrskov Kommuner medfinansierer i begrænset omfang regionale kontrakter.

**Direktøren indstiller,**

**at** modellen vedtages som anført i sagsfremstillingen

**Bilag**

- 18.21 - 020818 - Bestyrelsessag - Indstilling om model for kundetilfredshed i buskontrakter - Bilag 1

1-25-1-17

## 5. Billettering på rabatruter i Silkeborg Kommune

### Resumé

Som konsekvens af lovændring indført i tilknytning til Takst Vest skal alle Midttrafiks busser fremover kunne acceptere brugen af rejsekort, eller alternativt være gratis.

To kommuner - Horsens og Silkeborg - har hidtil haft rabatruter, hvor der er opkrævet en betaling, men hvor man ikke har kunnet anvende Rejsekort. Horsens Kommune har besluttet at indføre gratis kørsel på rabatruterne.

Silkeborg Kommunes Plan- og Vejudvalg har den 1. oktober drøftet sagen og har svaret, at man ønsker:

- At nuværende praksis fortsætter indtil ny Rejsekort App er tilgængelig.
- Hvis Midttrafik ikke kan tillade dette, så indkøbes CIM-Rejsekortudstyr (Check-ind mini) til rabatruterne.

Midttrafiks vurdering er, at rejsekort app ikke lever op til lovens krav, og der i øvrigt ikke pt. er nogen tidsplan for et sådant projekt. På den baggrund indstilles, at rabatruterne i Silkeborg udstyres med Check-ind mini. Udgiften hertil påhviler Silkeborg Kommune.

### Sagsfremstilling

I forbindelse med indførelse af Takst Vest blev der gennemført følgelovgivning, som bl.a. pålægger trafikkselskaberne at sikre, at der kan anvendes rejsekort i alle trafikkselskabets busser. Alternativet hertil er gratis kørsel. Midttrafiks bestyrelse har på møde den 15. marts 2018 godkendt muligheden for at etablere gratis kørsel på rabatruter, forudsat at det gælder alle kommunens rabatruter.

I transportministerens oplæg til Nærmere kollektiv trafik af 20. september 2018 fremgår ligeledes, at man vil holde fast i det fysiske rejsekort som billetmedie i den kollektive trafik i Danmark. Det fremgår således af oplægget:

”Fokus på at lade rejsekortet gå mod øget digitalisering sammen med Rejseplanen må derfor ikke ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende. Selvom digitaliseringen muliggør udvikling af nye, smarte og innovative billetmedier, skal vi samtidig holde fast i det fysiske rejsekort, som de rejsende kender og anvender i vid udstrækning”.

Midttrafiks administration vurderer således ikke, at en app vil leve op til lovgivningens krav. Dertil kommer, at der ikke er truffet aftale om udvikling af en sådan, og der af samme årsag ikke findes nogen tidshorizont for en sådan udvikling. De app-løsninger der pt. arbejdes med har nogenlunde samme funktionalitet som Midttrafiks nuværende app – blot på landsplan – men erstatter ikke det fysiske rejsekort.

---

På den baggrund vurderes det ikke som en mulighed, at Silkeborg Kommune kan afvente at en landsdækkende app-løsning er tilgængelig.

Administrationen indstiller derfor, at rabatruterne i Silkeborg udstyres med Check-ind mini hurtigst muligt.

Indkøb af udstyr til de 8 rabatruter i Silkeborg er på 472.000 kr. Dertil kommer årlige driftsudgifter på 76.000 kr. Billetsalget på ruterne er meget begrænset, da de stort set udelukkende anvendes af skoleelever med skolekort.

For at udstyret kan fungere i busserne er det nødvendigt, at rabatruterne kommer på Rejseplanen, da rejsekort trækker information herfra. De nuværende rabatruter er ikke på Rejseplanen, og rabatruterne skal således ændres til lokalruter – og planlægges af Midttrafik – for at de nødvendige data er til rådighed i Rejsekortsystemet.

Dette betyder i praksis, at ruterne skal ændres fra at være rabatruter til at være lokalruter. Dermed forsvinder kommunes mindrebidrag til administration af ruterne. Dette medfører en årlig ekstraudgift for Silkeborg Kommune på ca. 162.000 kr. årligt.

På grund af de store udgifter anbefalede Midttrafiks administration Silkeborg Kommune at gøre som man har gjort i Horsens, nemlig at gøre rabatruterne gratis. Administrationer anerkender dog naturligvis kommunens synspunkt, og er indstillet på at etablere Check-ind mini i busserne så hurtigt det er praktisk og teknisk muligt.

### **Direktøren indstiller,**

**at** det meddeles Silkeborg Kommune at der snarest indføres Check-ind mini i rabatruterne i Silkeborg, og at rabatruterne af denne årsag ændres til lokalruter fra køreplansskiftet 2019.

---

1-30-75-1-10-16

## 6. Forsøg: Gratis cykelmedtagning i Viborg bybusser

### Resumé

*Viborg kommune ønsker at gennemføre et 2-årigt forsøg, hvor der kan medtages cykler i bybusserne. Som en del af forsøget ønskes medtagelsen af cykler at være gratis, således borgerne animeres til at deltage i forsøget. Forsøget evalueres midtvejs og endeligt efter 2 år.*

### Sagsfremstilling

Cykler bidrager væsentligt til borgernes mobilitet og mange bruger dagligt cyklen til de kortere strækninger. I dag er det muligt at medtage cykler i de almindelige busser men ikke i bybusserne, hvor det kan være oplagt fx at cykle den ene vej og tage bussen den anden vej. Fordele ved at kunne tage cyklen med bussen er, at kunderne ikke skal parkere cyklen ved stoppestedet, hvor cyklen står uden opsyn og at fx ikke skal have en cykel i begge ender af busturen. Ulempen er, at cykler skal benytte samme plads i bybussen som kørestole og rollatorer, og at indstignings- og udstigningstiden for den enkelte kunde og dermed for alle kunder forlænges.

Forsøget skal vise, dels om der er et potentiale for flere kunder i bybusserne ved at åbne op for muligheden for at medtage en cykel og dels om det giver plads problemer eller køretidsmæssige udfordringer for bybusserne.

#### **Erfaringer fra andre forsøg:**

Det mest succesfulde forsøg på cykelmedtagning er i S-togene i København. Hvis kunden har en gyldig billet kan cyklen medtages gratis, et tilbud som over 10 mio. kunder benytter sig af årligt.

Fynbus har i 2015 gennemført et større forsøg for medtagelse af cykler i den kollektive trafik. Forsøget viste, at der var et potentiale på 20.000 ekstra ture årligt i bybusserne i Odense og i dag kan kunderne medtage cykler gratis i Odense og Svendborg (dog ikke kl. 7 – 9). Fynbus har desværre ikke data for, hvorvidt potentialet er nået.

I Silkeborg er der i 2018 gennemført en omfattende brugerundersøgelse i forbindelse med et forsøg for indsættelse af specielt indrettede cykelbusser. Her viste undersøgelsen at ca. 70 % af de adspurgte kunne være interesserede i at tage cyklen, i kombination med bussen og ca. 20 % at muligheden kunne motivere dem til at cykle mere. Der er endnu ikke indsat cykelbusser, der afventer en fornyet ansøgning om tilskud til projektet hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

#### **Fysiske muligheder og valg**

Det er vurderet, at der er 4 muligheder for at medtage en cykel; foran på bussen, bag på bussen, i en cykeltrailer eller på midterperronen i bussen.

*Cykelhænger foran på bussen:* Der findes cykelhænger til at sætte foran på bussen. Fordelen herved er at chaufføren hele tiden har fuld oversigt over cyklerne og kunderne. Fynbus har søgt Trafikstyrelsen om at lave forsøg med denne metode, men har fået afslag, da der ikke må være noget foran kofangerne på busserne.

*Cykel anhænger:* Umiddelbart samme løsning som på personbiler og en let tilgængelig anordning. Der er dog en del ulemper ved denne løsning. Dels har chaufføren ikke overblik over hvad der sker bag bussen, og dermed ingen kontrol over situationen – alternativt skal chaufføren på og afmontere cyklen hvilket vil medføre øget køretid. Dels skal busserne påmonteres anhængertræk og det viser sig, at automatisk busvask vanskeliggøres med en påmonteret cykel anhænger.

*Cykel trailer:* Der er udviklet cykeltrailere til busser med plads til 10 cykler. Med plads til 10 cykler må kapacitet ikke forventes at blive et problem. Dog er cyklerne vanskelige at få på traileren og som udgangspunkt vil en cykeltrailer på en bybus i bytrafik ikke være at foretrække.

*Cykler i bussen:* Den 4. mulighed er at medtage cykler i bussen og placere dem i midterperronen i bybussen. Der findes i dag beslag til fastgørelse af cykler i busser og dette er også løsningen i Odense bybusser. Bybusserne er i dag laventre busser hvorfor det vil være forholdsvis let at få cyklen ind og ud af bussen. Midterperronen benyttes i dag af kørestole og rollatorer, og tilladelse til endnu et "hjælpemiddel" kan betyde, at kunder med andre hjælpemidler kan blive afvist, hvis pladsen er optaget.

Midttrafik, Viborg kommune og Arriva (operatør på bybussen i Viborg) har med baggrund i forsøg på Fynbus anbefalet, at der i forsøgsperioden tillades at medtage cykler i bybussens midterperron. Erfaringerne fra Odense bybus er, at antallet af afviste kunder pga. pladsbegrænsningen på midterperronen er begrænset. Fynbus modtager under 1 henvendelse om måneden herom.

### **Forsøget**

I busser på Fyn kan der ikke medtages cykler i perioden kl. 7 – 9 og i S-toget er der spærretid 7-9 samt 15.30- 17.30 på Nørreport station pga. trængsel.

Det foreslås derfor, at der i forsøgsperioden ikke kan medtages cykler i perioden kl. 7 – 9 på hverdage. Hvorvidt der også skal indføres en cykelfri periode om eftermiddagen, evalueres efter forsøget er igangsat.

Der er i dag teknisk muligt at tilbyde pladsreservation. I Odense er det først til mølle princippet som er gældende og det er chaufføren, der beslutter hvorvidt der er plads i bussen, eller kunden må vente til næste afgang. Da der ikke er registeret større udfordringer med pladsen i Odense, forventes det ikke at være et nødvendigt tiltag at indføre plads reservations mulighed i Viborg i forsøgsperioden. Muligheden vil dog indgå i evalueringen gennem forsøget.

Tilbuddet om gratis medtagelse af cykler i bybusserne i Viborg foreslås at være i perioden 1/1 2019 til 31/12 2020.

Evaluering af forsøget vil ske februar 2019 med en chauffør-/entreprenørrunde og

---

herefter eventuelle tilretninger. Næste chauffør-/entreprenørrunde fortages januar 2020. Her gennemføres tillige en kundeundersøgelse.

Selve forsøget evalueres januar 2021 med chauffør-/entreprenørrunde og kundeundersøgelse, der gennemføres efteråret 2020.

### **Økonomi**

Det foreslås, at der i forsøgsperioden skal være gratis at medtage cykler i bybusserne.

Der kan ikke medtages cykler i bybusserne i dag, hvorfor der ikke vil være indtægtstab i forhold til i dag.

I Midttrafik sælges cykelbilletter på Rejsekortet som voksen 2-zoner billet og der kan derfor ikke udledes antal solgte cykelbilletter. På Midttrafik app og print-selv kan der dog bestilles cykelbilletter. Her sælges der ca. 375 billetter om måneden i hele Midttrafik.

Fra forsøget i Odense er der beregnet et potentiale på + 0,3 % flere kunder. I Viborg er der i dag ca. 1 mio. årlige kunder svarende til en kundefremgang på 3.000 kunder årligt som følge af muligheden for at medtage cyklen. Der kan være mange andre forhold fx byens geografi og foranstående ændringer i bybusnettet, som har indflydelse på en eventuel kundefremgang. Succeskriteriet er, at der medtages 10 cykler om dagen i bybusserne ved forsøgets afslutning og at tilfredsheden for at kunne medtage en cykel er over 75 % ved den afsluttende kundeundersøgelse.

Omkostning til fastspænding i bybusserne er ca. 500 kr. pr. bus, der afholdes af Viborg kommune.

Der skal udarbejdes informationsmateriale omkring forsøget. Denne del af forsøget ledes og afholdes af Viborg kommune, i samarbejde med Midttrafik.

### **Implementering i Midttrafik**

Forsøget ledes og drives af Viborg kommune, hvor Midttrafik har 2 opgaver i projektet.

Midttrafik skal sikre at information om forsøget og den deraf afledte indflydelse på Midttrafiks rejsebestemmelser og at Midttrafik.dk opdateres med forsøget, samt at Midttrafik skal rådgive og hjælpe med markedsføring af forsøget.

Dels skal Midttrafik sikre kommunikationen til busselskabet og sikre at erfaringer fra forsøget kan danne grundlag for en beslutning om, hvorvidt forsøget skal gøres permanent og evt. tilbydes andre bybus byer.



---

**Direktøren indstiller,**

**at** forsøget gennemføres således at:

- forsøget kan gennemføres fra 1/1 2019 – 31/12 2020 og evalueres i bestyrelsen ultimo 2020. Rejsebestemmelser ændres således, at der kan medtages cykler i bybusserne i Viborg
- taksten for medtagelse af cykler er 0,- kr. i Viborg bybusser i forsøgsperioden
- først til mølle princippet for pladsen ved midterperronen er gældende og chaufføren i øvrigt træffer beslutningen herom

1-20-1-11

## 7. Ajourføring af Midttrafiks Kasse- og Regnskabsregulativ

### Resumé

*Kasse- og Regnskabsregulativet har som regelsæt til formål at sikre, at den økonomiske forvaltning foregår på en betryggende måde. Midttrafiks nugældende kasse- og regnskabsregulativ er godkendt af bestyrelsen på møde i 2011. Der er behov for en opdatering af begreber og ajourføring svarende til administrative processer. Regulativet fremsættes til godkendelse af bestyrelsen og underskrift ved direktør og bestyrelsesformand.*

### Sagsfremstilling

I henhold til Lov om kommuners styrelse skal bestyrelsen udarbejde et regulativ der beskriver Midttrafiks kasse- og regnskabsvæsen samt forskrifter vedrørende forretningsgangen. Regulativet tilstilles Midttrafiks revision, der er underrettet og har godkendt det nye regulativ og ændringerne heri. Formålet med Kasse- og regnskabsregulativet er at sikre, at den økonomiske forvaltning i Midttrafik foregår på en betryggende måde, og danner grundlag for den interne kontrol med økonomiske transaktioner i Midttrafik.

I lighed med tidligere regulativer består det nye af et hoveddokument og et tilhørende antal bilag. Det nye Kasse- og regnskabsregulativ er opbygget, så hoveddokumentet angiver overordnede retningslinjer for Midttrafiks regnskabsføring, og fremfor at gå i detaljer om emner tilgrænsende regnskabsføringen henvises til relevante dokumenter som vedligeholdes uafhængigt af Kasse- og Regnskabsregulativet, eksempelvis Midttrafiks Indkøbspolitik eller Informationssikkerhedshåndbog. Udbetalinger som kræver særlig bevågenhed er dog omtalt mere detaljeret.

Generelt har det nye Kasse- og Regnskabsregulativ taget udgangspunkt i økonomisystemets muligheder for bilagsbehandling, kontrol og tilsyn samt de retningslinjer administrationen har arbejdet efter og som er godkendte af Midttrafiks revision i forbindelse med årsregnskabet.

Forhold som er præciseret med det nye regulativ sammenlignet med det gamle er:

- Ledelsestilsyn, efteranvisning og kontrol af bilag skal ske af budgetansvarlig leder.
- Godkendelse af store udbetalinger skal ske ved budgetansvarlig leder.

Betydningsfulde forhold som sammenlignet med det gamle er ændret med det nye regulativ:

- 
- Repræsentantskabet skal godkende byrdefordelingsprincippet forud for arbejdet med kommende års budget.

Det afgørende nye er, at bilagssamlingen fremover kan vedligeholdes i henhold til udviklingen i de administrative processer med godkendelse fra direktionen. Undtaget herfra er bilag 2 med delegeringsregler, der kun kan ændres med bestyrelsens godkendelse. Antallet af bilag, eller deres emne, kan ligeledes ikke ændres uden bestyrelsens godkendelse.

### **Direktøren indstiller,**

- at** bestyrelsen godkender det ajourførte Kasse- og Regnskabsregulativ.
- at** bestyrelsen godkender, at bilagssamlingens procesbeskrivelser vedligeholdes administrativt med godkendelse af direktionen.

### **Bilag**

- Kasse- og Regnskabsregulativ 2018 LA
- Kasse- og Regnskabsregulativ 2018 Bilagssamling LA

---

1-21-1-18

## 8. Udgiftsstigninger i bustrafikken som følge af indeks

### Resumé

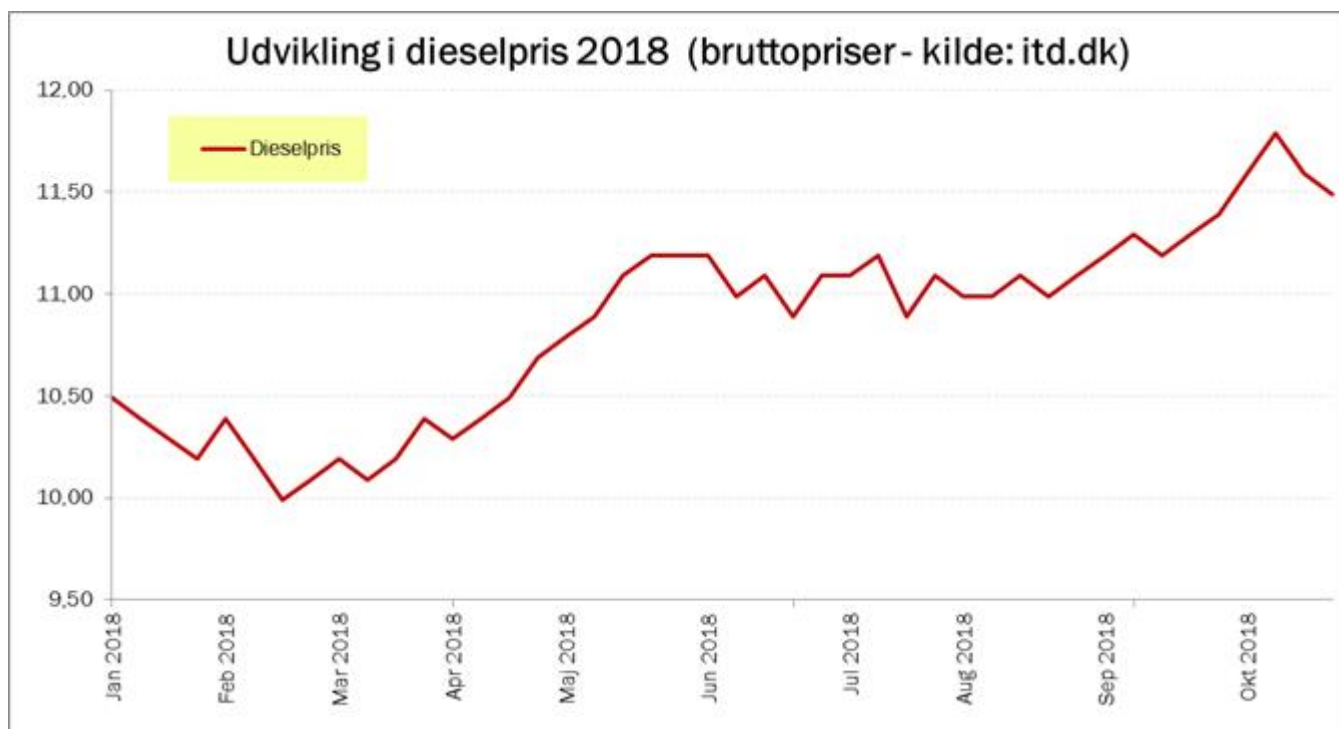
*Stigende lønindeks og dieselpriiser øger det forventede udgiftsniveau for busdriften i 2019. I forbindelse med den administrative høring af budgettet blev der opskrevet med 10,3 mio. kr., men på baggrund af nuværende dieselpriiser må en merudgift på yderligere 13,6 mio. kr. forventes. Midttrafik har ikke til hensigt at justere budgettet for 2019, da det allerede er politisk vedtaget hos flere bestillere. Et sandsynligt merforbrug i forbindelse med regnskabet for 2019 vil først falde til udbetaling i 2021, jævnfør Midttrafiks regnskabsprocedurer. Inspireret af Movia, vil Midttrafik i forbindelse med budgettet for 2020 undersøge muligheden for at anvende Nationalbankens nøgletalsprognoser til at opnå bedre prognosekraft af indeksudviklingen.*

### Sagsfremstilling

Siden Midttrafik udarbejdede budgettet for 2019 med udgangspunkt i prognosen i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks fra juni 2018 er omkostningsindekset steget markant mere end prognosticeret på daværende tidspunkt. Det stigende omkostningsindeks er drevet af vækst i Danmarks Statistiks lønindeks for den private og offentlige sektor samt stigende dieselpriiser. På nuværende tidspunkt forventes omkostningsindekset for 2019 (med udgangspunkt i Midttrafiks eget skøn) at være knap 2 % højere end antaget ved budgetlægning. Herunder er sammenligningen mellem nuværende prognose og prognosen fra budget 2019 illustreret (budgetlægningstidspunkt for budget 2019 er markeret med en sort cirkel).



Midttrafik informerede i starten af juli, mens den administrative høringsproces var i gang, om stigende omkostningsindeks og tilbød bestillerne at få opjusteret busbudgettet til den politiske høring. Dette valgte otte bestillere at gøre. Imidlertid er både lønindeks og dieselpriserne fortsat med at stige, hvorfor opskrivningen ikke er tilstrækkelig. Herunder er en oversigt over stigningen i dieselpriser i 2018. Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks for juni, der er anvendt til at udarbejde budgettet for 2019, tager udgangspunkt i dieselpriser fra april, hvor prisen var betydeligt lavere.



Den samlede bestillerfordelte konsekvens på busbudgettet for 2019 under forudsætning af, at dieselpriserne stabiliserer sig på primo oktober-niveau er opgjort herunder.

Bestillere	Skønnet indekseffekt i forhold til budget 2019	Allerede indregnet i forbindelse med administrativ høring	Yderligere behov for indeksoptskrivning
Favrskov	240.000	0	240.000
Hedensted	74.000	0	74.000
Herning	818.000	0	818.000
Holstebro	421.000	354.000	67.000
Horsens	812.000	418.000	394.000
Ikast-Brande	234.000	0	234.000
Lemvig	134.000	0	134.000
Norrdjurs	286.000	148.000	138.000
Odder	110.000	0	110.000
Randers	1.563.000	880.000	683.000
Ringkøbing-Skjern	440.000	0	440.000
Silkeborg	888.000	258.000	630.000
Skanderborg	430.000	0	430.000
Skive	412.000	0	412.000
Struer	82.000	42.000	40.000
Syddjurs	290.000	0	290.000
Viborg	790.000	0	790.000
Aarhus	7.462.000	3.847.000	3.615.000
Region Midtjylland	8.399.000	4.329.000	4.070.000
<b>I alt</b>	<b>23.885.000</b>	<b>10.276.000</b>	<b>13.609.000</b>

Budgetterne for 2019 vil ikke blive korrigeret med indeksstigningen medmindre Midttrafik modtager et specifikt ønske herom fra bestilleren, da budgettet for flere bestillers vedkommende allerede er blevet behandlet politisk. Et sandsynligt merforbrug i forbindelse med budgettet for 2019 falder til betaling primo 2021. Såfremt bestilleren ønsker det kan acontobetalingen hæves i 2019 for at undgå en merudgift i 2021.

Midttrafik vil følge udviklingen nøje og som minimum opdatere med nyeste indeksudvikling i forbindelse med de kvartalsvise budgetopfølgninger.

### Kompensation hos bestillerne ved indeksstigninger

Nedenstående tabel viser udviklingen i omkostningsindeks i forhold til udviklingen i pris- og lønskøn for kommuner og regioner. Som man kan se herunder, så er det først i 2018, at omkostningsindekset stiger mere end pris- og lønskøn. Det er dog væsentligt, at omkostningsindekset kun opskriver kørselsudgifterne og ikke indtægterne, mens de kommunale og regionale pris- og lønskøn lægges ned over nettotilskuddet til kollektiv trafik, hvorfor det er svært at sammenligne omkostningsindekset med pris- og lønskøn. Et eksempel: hvis kørselsudgifterne er på 10 mio. kr. og nettotilskuddet er på 5 mio. kr., så skal udviklingen i pris- og lønskøn være det dobbelte af udviklingen af omkostningsindekset for at sikre fuld kompensation.

	Årlig stigning Omkostningsindeks	PL Kommuner	PL Regional udvikling
2008-2009	-1,6	3,9	2,3
2009-2010	2,1	2,9	3,5
2010-2011	3,9	1,3	2,5
2011-2012	1,8	2,4	2,4
2012-2013	0,6	1,0	0,8
2013-2014	0,0	1,4	0,9
2014-2015	-1,3	1,4	0,5
2015-2016	-0,6	1,4	0,8
2016-2017	2,1	1,9	2,2
2017-2018*	2,7	1,4	2,3

\*Foreløbige tal

Region Midtjylland kompenseres delvist ved indeksstigninger gennem tilskuddet til regional udvikling (ovenstående). Kompensation gives dog kun ud fra nettotilskuddet. Kommunerne kompenseres umiddelbart ikke på samme vis, og en eventuel kompensation foregår gennem en intern omfordeling af ressourcerne i kommunen på baggrund af eksempelvis pris- og lønskøn.

#### Håndtering i andre trafiksselskaber

Midttrafik har undersøgt, hvordan andre trafiksselskaber håndterer indeksstigningerne. I NT og Sydtrafik forventes også merudgifter ift. budgettet, da man har benyttet prognosen i Trafiksselskaberne i Danmarks indeks til at budgetlægge for 2019. Dette giver merudgifter i 2019, som kan give udfordringer hos deres bestillere. Merudgiften falder dog først til betaling efter regnskabsåret 2019, hvorfor der er tid til at planlægge eventuelle reduktioner. For Movia er situationen anderledes, idet de har brugt nøgletal fra Nationalbanken til at prognosticere budgettet for 2019, hvilket umiddelbart har medført et højere budgetniveau og ikke samme opskrivningsbehov.

#### Indekshåndtering i Midttrafik fremadrettet

Midttrafik vil i forbindelse med budgetlægningen af 2020 arbejde på at opnå højere prognosekraft i budgettet. Midttrafik påtænker på samme vis som Movia at indarbejde Nationalbankens skøn på udviklingen i nøgletal dansk økonomi til at skabe en bedre prognose end omkostningsindeksets prognose. Problemet med omkostningsindeksets prognose er, at den reelt ikke har prognose af dieselpriser og renten, og at fremskrivningen på de øvrige delindeks er ud fra en forudbestemt korrektionsfaktor, der ikke nødvendigvis afspejler forventningen i økonomien. Hovedårsagen til at anvende Nationalbankens prognose er netop at få et skøn på de fremtidige omkostningsindeks, der i højere grad afspejler de økonomiske forventninger.

#### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.



1-30-76-201-1-17

## 9. Status for regionale besparelser

### Resumé

*Efter en møderække mellem kommunerne og Region Midtjylland over sommeren indstiller Region Midtjyllands forretningsudvalg til regionsrådets møde den 31. oktober 2018, at der vedtages en plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik, som tager udgangspunkt i, at bruttokataloget indfries i sin helhed med virkning fra 1. april 2019. Dvs., at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ikke længere finansierer en række ruter med en samlet nettoudgift på ca. 60 mio. kr.*

*Da der ikke er indgået aftaler mellem Region Midtjylland og kommunerne, som har resulteret i en bestilling af opretholdelse af trafikken eller dele heraf skal Midttrafik som udgangspunkt opsig kørslen inden udgangen af 2018.*

### Sagsfremstilling

Kommissoriet for trafikstyregruppen, der er nedsat af kommuneforeningen og regionen i forbindelse med udarbejdelse af den lovpligtige trafikplan for Midttrafik blev i 2017 udvidet til at omfatte en redegørelse for regionens økonomiske udfordringer på den kollektive trafiks område.

Formålet med redegørelsen var at skabe et grundlag for forhandlinger mellem kommunerne og Region Midtjylland om tilpasning af det regionale busnet til regionens økonomiske ramme.

Redegørelsen, der viste at regionens ramme var udfordret med 36 mio. kr., blev afleveret til kommunerne og regionen i januar 2018. Midttrafik havde endvidere på foranledning af regionen udarbejdet et bruttokatalog over ruter/strækninger, der kan karakteriseres som sekundære regionale ruter ud fra kriterier om størrelser af bysamfund, der betjenes, øvrig bus- og togbetjening af de væsentligste bysamfund samt andelen af regionalt rejsende. Bruttokataloget omfattede nettoudgifter på ca. 60 mio. kr.

Redegørelsen for regionens økonomiske situation og bruttokataloget blev i foråret 2018 behandlet i regionsrådet med henblik på, at der i kontaktudvalget i april kunne aftales en proces for implementering af de regionale besparelser.

Midttrafik og Region Midtjyllands administration havde forud for regionsrådets behandling foreslået, at besparelser på ca. 40 mio. kr. blev indfaset i tre geografiske klumper over tre køreplanår m.h.p. at optimere planlægningen af det samlede kollektive trafiktilbud og mulighederne for at inddrage borgerne i høring af nye trafikplanforslag.

Regionsrådet besluttede dog, at besparelser på 40 mio. kr. skulle gennemføres hurtigst muligt, og det var oplægget til kontaktudvalgsmødet i april måned 2018. Resultatet af kontaktudvalgsmødet var, at der skulle gennemføres møder mellem regionsrådsformanden og borgmestrene før sommerferien 2018 m.h.p. på at opnå aftaler med kommunerne om implementering af besparelserne. Forventningen var på

dette tidspunkt var, at bruttokatalogets 60 mio. kr. og besparelsesbehovet på 40 mio. kr. gav et rum for forhandlingerne mellem regionen og kommunerne.

De sidste møder blev dog først gennemført i september 2018, og i forløbet fra april til september 2018 ændredes regionens målsætning for besparelserne sig af forskellige årsager fra 40 mio. til 60 mio.

### **Status for regionens beslutning**

Regionsrådet vedtog i september 2018, at regionsrådet på mødet i oktober forelægges en plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik i 2019. Planen skal tage afsæt i, at bruttokataloget, der er drøftet med kommunerne, indfries fra 1. april 2019.

Regionen har efterfølgende udarbejdet planen for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik i 2019. Planen tager udgangspunkt i, at bruttokataloget indfries i sin helhed med virkning fra 1. april 2019. Region Midtjyllands forretningsudvalg har til regionsrådets møde den 31. oktober 2018 indstillet, at planen vedtages.

- ./. Planen fremgår af Region Midtjyllands hjemmeside: "[Plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik](#)". Planen beskriver samtidig bruttokataloget og regionens opsummering af de berørte kommuners synspunkter til de respektive ruter.
- ./. Regionen har i samme forbindelse i et notat redegjort for udviklingen i behovet for besparelser indenfor kollektiv trafik. Notatet fremgår ligeledes af regionens hjemmeside: "[Notat om behovet for besparelser indenfor kollektiv trafik](#)".

### **Midttrafiks situation**

Midttrafik havde i foråret en forventning om, at regionens besparelser kunne gennemføres i en velordnet planlægningsproces over flere køreplanår svarende til den planlægning, der blev gennemført i forbindelse med forslaget til ny trafikplan for Djursland i et samarbejde mellem regionen og Djurslandskommunerne.

Da der ikke er indgået aftaler mellem Region Midtjylland og kommunerne om gennemførelse af en sådan planlægningsproces, som har resulteret i en bestilling af opretholdelse af trafikken eller dele heraf, skal Midttrafik som udgangspunkt opsigte kørslen inden udgangen af 2018 m.h.p. overholdelse af regionens budgetramme.

I de drøftelser der har været mellem kommunerne og regionen, og i de drøftelser der har været mellem Midttrafik og kommunernes administrationer, er det blevet klart, at kommunerne ikke ønsker at overtage de regionale ruter 1-1 i en fælleskommunal løsning. Alle har givet udtryk for ønske om et planlægningsarbejde, der reducerer de økonomiske konsekvenser og konsekvenser for borgerne, hvor der skønsmæssigt er 2,2 mio. rejser årligt på de berørte ruter.

Det er Midttrafiks klare vurdering, at det ikke er muligt, hverken til 1. april 2019 eller til køreplansskiftet ultimo juni 2019, at gennemføre en planlægningsproces for alle de involverede ruter og strækninger.

Midttrafiks køreplaner har ordinært køreplanskifte 29. juni 2019. Midttrafik arbejder i øjeblikket med andre væsentlige køreplanændringer og forslag for kommuner til ordinært køreplanskifte. Af væsentlige igangværende større projekter kan nævnes nyt bybusnet i Herning, besparelser og større justeringer i bybusnettet i Viborg, udbud af

Randers bybusser, nye trafikplaner for Randers og Odder Kommuner. Herudover arbejdes der med almindelige justeringer i alle køreplaner med henblik på at opnå større driftsstabilitet og mindre forsinkelser på linjer/ruter.

Den normale proces for planændringer er beskrevet i vedlagte notat om Midttrafiks køreplanår.

Med en eventuel klar afbestilling fra Region Midtjylland med udgangen af oktober 2018, vil Midttrafik skulle komprimere en helt ekstraordinær stor planlægnings-, hørings- og beslutningsproces fra den normale 9 måneders periode ned til 5 måneder, hvor skæringsdatoen hedder 29. marts for aflevering af de endelige køreplaner til busselskaberne, og ordinær høringsperiode afholdes i januar til marts. Herefter har Midttrafik 3 måneder til at klargøre køreplaner, tavler og data til driftsstart 29. juni 2019. Det efterlader Midttrafik med en ramme på ca. 2 måneder til udarbejdelse af nye køreplaner inkl. dialog med bestiller, busselskaber, analyse af fakta. Dette oveni det allerede igangværende arbejde.

Det er efter Midttrafiks opfattelse som nævnt ikke en realistisk implementeringsplan.

Der, hvor der er relativt enkle løsninger og kommunerne er klar til at afgive en konkret bestilling kan ændringer gennemføres til kørplanskiftet i 2019, mens andre større omlægninger må afvente et senere køreplanskifte for i sidste ende at få en bedre løsning.

Regionens manglende mulighed for at finansiere ruterne frem til, at der er udarbejdet løsninger, der så vidt muligt reducerer konsekvenserne for kunderne i den kollektive trafik og den økonomiske konsekvens for kommunerne, udgør et problem i denne sammenhæng. Kommuner, der så at sige, kommer "sidst i køen" vil i en overgangsperiode skulle finansiere de eksisterende ruter frem til implementering af en trafikplan med en forventet lavere udgift.

Set fra Midttrafiks synspunkt ville en regional implementeringspulje, der kunne reducere konsekvenserne for de kommuner "der kommer sidst i køen" give bedre mulighed for at opnå enighed om en realistisk og robust indfasningsplan.

Flere kommuner har rejst spørgsmålet, om kommunerne, hvis de overtager kørsel i de nuværende kontrakter, kan risikere at måtte betale bod ved en efterfølgende reduktion af kørslen. Regionen har tilkendegivet, at den vil afholde eventuel bod, der knytter sig til kontrakter, hvor kommunerne i givet fald overtager kørsel. Der er udarbejdet vedlagte notat om omfordeling af ruter.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

- Bilag 1 - Bruttoliste maj 2018
- Bilag 2- Midttrafiks køreplanår
- Bilag 3 - Notat om omfordeling af ruter

---

1-16-4-819-1-18

## 10. Ungdomskort på app

### Resumé

*Administrationens arbejde med at få Ungdomskort på app pågår fortsat. Sideløbende er nedsat en ad hoc gruppe, LUR-Gruppen (Landsdækkende Ungdomskort på Rejsekort), hvor trafiksekskaberne, sammen med styrelserne, undersøger muligheden for at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi. Midttrafik har nu modtaget meddelelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om, at styrelsen vurderer, at denne løsning skal erstatte alle andre billetmedier, når det er indført efter en overgangsperiode.*

### Sagsfremstilling

Administrationen har indledt samarbejde med leverandøren, Kraftvaerk, som har udarbejdet bestillingsportalen til Ungdomskort (SUSY). Efter en såkaldt discovery-fase, hvori der blev behovsafdækket, drøftet nuværende løsning samt løsningsforslag til IT-snitflader mv., er administrationen nu meget tæt på at igangsætte den egentlige udvikling af det bagvedliggende system, kaldet CIS, som skal være motoren bagved kortene, og samtidig agere bro mellem bestillingsportalen og app'en.

#### Udfordringer med Ungdomskort i dag

Ungdomskortet afføder i dag mange kundefremstillinger og skaber meget administration for Midttrafik. En af de primære udfordringer i dag er, at det er omstændeligt at tilrette perioder på MitUngdomskort.dk. Det bevirker, at flere kunder modtager et kort, som ikke skulle være gældende i den givne periode. Derudover overser flere kunder mailen med betalingsoplysninger. Dermed foregår betalinger ikke rettidigt. Dertil kommer, at der ofte er lang leveringstid med posten. Kunden ender derfor med en lang leveringstid: Kunden skal i god tid betale for næste periode, dernæst bliver kortet produceret, og til sidst sendt med posten. Nogle kunder oplever op til 14 dages leveringstid med Post Nord.

Administrationen har forsøgt at mindske omfanget af udfordringer. Eksempelvis har Midttrafik opjusteret betalingsfristen for at sikre rettidig betaling, tilrettet betalingsmailen for at undgå, kunden ikke overser den, og tilrettet guides og information på hjemmesiden.

#### Ungdomskort på app

Målet er, at det nye system skal kunne håndtere at sende til Midttrafik app, men også modtage informationer om rettelse fra app'en. CIS skal kunne interagere med app'en og styrelsens bestillingsportal, således kunderne via app kan redigere sine oplysninger, tilrette perioder samt foretage betaling.

Systemet skal være fleksibelt, så det er fremtidssikret, og skal kunne håndtere nye betalingsmetoder i fremtiden. Derudover skal app og kortudstedelsessystem kunne håndtere, at kunder på Ungdomsuddannelser får betalt kortet af deres forældre.

Kortudstedelsessystemet skal også stadig kunne printe fysiske kort til de af kunderne, som fortsat ønsker dette. Dette både for at lette overgangen, men også for at

imødekomme borgerens ret til at få et Ungdomskort. I forlængelse af dette kan administrationen meddele, at TBBST skriver således; *"... at borgerens ret til at få et Ungdomskort bliver afskåret, hvis de ikke har en smartphone med et bestemt styresystem mv., så ser styrelsen en række problemstillinger, som skal undersøges nærmere"* (bilag 2).

Det er administrationens vurdering, at den samlede løsning vil skabe større kundetilfredshed og mindre administration. Administrationen har inddraget en udbudskonsulent, som har vurderet, at Midttrafik kan foretage indkøbet ved Kraftvaerk. Det anslås, at løsningen ikke vil beløbe sig til mere end 2,8 mio. kr. inkl. hosting og support i to år.

### **Svar fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**

Sideløbende med arbejdet med Ungdomskort på app, deltager Midttrafik aktivt i LUR-gruppen, som er nedsat mellem trafikskaberne og de involverede styrelser i Ungdomskort. Gruppen har fået til opgave at undersøge muligheden for at indføre pendler kombi på Ungdomskort.

I dag udstedes Ungdomskort på pap/rejsekort og app. Kortet er gyldigt til at rejse mellem den bevilgedes hjemmeadresse og uddannelsesinstitution. Kortet er desuden gyldigt til fri rejse i det "takstområde", kunden bor i. Rejser der uden for området, skal der kun betales børnetakst for enkeltbilletten. Den frie rejse i "takstområdet" kaldes fritidsrejser. Med pendler kombi kan fritidsrejser registreres præcist. I dag får trafikskaberne kompensation for disse rejser ud fra et skøn. Fremadrettet vil indførslen af pendler kombi betyde, at styrelsen får den nøjagtige data på, hvor mange fritidsrejser, der foretages – og kompensere skaberne derefter.

Midttrafik har af flere omgange været i dialog med styrelsen under arbejdet med Ungdomskort på app. Senest har der været behov for en klar udmelding om, hvorvidt Midttrafik kan tilbyde løsningen som supplement til pendler kombi. Ad svaret fra styrelsen i bilag 1, fremgår det, at pendler kombi vurderes at skulle erstatte alle andre medier efter overgangsperiode. Midttrafik eller LUR-gruppen kender ikke de nøjagtige udsigter til indførslen af pendler kombi. Trafikstyrelsen har dog tidligere meddelt Midttrafik pr. brev, at man forventer løsningen indført senest i sommeren 2020, og man som minimum vil kunne benytte Midttrafik app hertil:

*"Uden at kunne udstede en egentlig garanti, så er det TBST's forventning, at Midttrafiks app som minimum vil kunne benyttes frem til sommeren 2020"* (bilag 3).

Det er Midttrafiks forventning at lancere Ungdomskort på app i sommeren 2019.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Brev fra TBBST, oktober 2018
- Bilag 2 – Brev fra TBBST, maj 2018
- Bilag 3 – Brev fra TBBST, februar 2018

1-23-4-4-17

## 11. Orientering om resultat af 6. fælles udbud af Flextrafik

### Resumé

*Midttrafik har i samarbejde med FynBus og Sydtrafik gennemført udbud af flextrafik. Det drejer sig om udbud af garantivogne og variable vogne.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har gennemført sit sjette udbud af garantivogne, FG6 og af variabel flextrafik, FV6. Midttrafik har i en årrække gennemført udbud af flextrafik i samarbejde med FynBus og Sydtrafik.

Nedenfor er det kun udviklingen i Midttrafik, som er beskrevet.

Vognmænd i Flextrafik udfører bl.a. handicapkørsel, patientbefordring, flexkur og Flexbus. I 2018 udgør kommunernes og Region Midtjyllands samlede udgifter til vognmandsbetaling i Flextrafik 222.3 mio.kr.

#### Udbudte vogntyper

Vogntype 2: En almindelig personbil med plads til fire pasagerer.

Vogntype 3: En almindelig personbil med plads til fem pasagerer.

Oftest af typen MPV, som er højere end øvrige biler.

Vogntype 5: Liftvogne med plads til to kørestole plus fem passagerer.

Vogntype 6: Som type 5 plus trappemaskine.

#### FG6 - FlexGaranti

Der er udbudt 88 garantivogne for en toårig periode. I FG5 blev der udbudt 81 garantivogne.

Der var ved tilbudsfristen d. 17. august modtaget 666 tilbud fra 37 selskaber. Der er i gennemsnit indsendt 18 tilbud pr. tilbudsgiver. Dette dækker over selskaber, der byder på én vogn til selskaber, der byder på alle vogne.

Alle selskaber er blevet bedt om at indsende en serviceattest inden endelig kontraktindgåelse. Ved serviceattesten kontrolleres der i strafferegister, for betaling af ydelser til offentlige instanser med mere.

14 selskaber har fået tildelt de 88 garantivogne. Selskabet Munkebo Taxi har alene vundet 23 vogne. Hos både FynBus og Sydtrafik har Munkebo Taxi vundet halvdelen af de udbudte vogne, hvilket var det maksimale, én leverandør kunne vinde, jf. betingelserne i udbuddet. Se bilag 1 for en samlet tildelingsliste i FG6.

#### FV6 - FlexVariabel

Udbuddet af variable vogne er foregået forskudt for udbuddet af garantivogne (FG6).

Dette gøres for at give vinderne af garantivogne mulighed for at byde deres garantivogne

ind som variabel vogn, når rådighedsperioden som garantivogn ophører. Hermed kan den enkelte vogn udnyttes bedre til gavn for både trafikskabs og vognmand.

I den variable kørsel tilbyder den enkelte vognmand at stille sin vogn til rådighed for trafikskabet for en fast timepris og et fast hjemsted. Vognmanden kan også vælge at benytte sin vogn til andre formål, hvormed den ikke står til rådighed for trafikskabet. Står vognen til rådighed, tildeles vognen kørsel af trafikskabernes driftssystem, som automatisk vælger de billigste ture til den givne bestilling af kørsel. Trafikskaberne vælger indenfor en ramme alle de selskaber, som opfylder udbudsbetingelserne, og dermed har fået en rammeaftale.

Ved tilbudsfristen d. 28. september indkom der 1.261 tilbud, heraf 45 på vogngrupper, fra 176 selskaber. Det betyder, at der i gennemsnit er indsendt syv tilbud pr. tilbudsgiver. I alt er der potentielt 1.631 vogne til rådighed. I realiteten er tallet mindre, da selskaberne fra dag til dag kan vælge hvor mange vogne, de stiller til rådighed. Ca. 2/3 af tilbuddene i den nuværende driftsperiode har været åbnet.

Alle selskaber er blevet bedt om at indsende en serviceattest inden godkendelse til indgåelse af rammeaftale.

Se bilag 2 og 3 for tildelingsliste over henholdsvis enkeltvogne og vogngrupper.

#### **Opfølgning på løn- og arbejdsvilkår**

I forbindelse med den ny taxilov af 2018 er kravene til løn- og arbejdsvilkår skærpet hos selskaber som har erhvervet den nye universelle tilladelsestype. Disse selskaber skal nu tilbyde løn- og arbejdsvilkår for chauffører som er sammenlignelige med en række specifikt nævnte overenskomster på markedet. For ikke at stille selskaber som afgiver tilbud på flextrafik med nye tilladelser ringere end dem som afgiver tilbud med gamle tilladelser, er det før udbuddet besluttet, at begge typer skal leve op til de nye krav.

Derfor er tilbudsgiverne blevet bedt om at angive på tro og love, hvilken overenskomst de følger for deres ansatte chauffører. Hvis de angiver "Andre løn- og arbejdsvilkår", vil Midttrafik bede selskaberne om at forklare og dokumentere, at de lever op til *sammenlignelige* vilkår. Om nødvendigt vil der blive trukket på ekspertise hos arbejdsmarkedets parter for at afgøre, om de tilbudte løn og arbejdsforhold lever op til kravene.

#### **Kontrol af tilladelser og selskaber med lave priser**

Henholdsvis 26. oktober og 23. november skal selskaberne senest indsende oplysninger om tilladelser til de vogne, de har fået tildelt. Administrationen vil, når samtlige tilladelser er registreret, sende selskaber med lave priser til kontrol hos den udstedende myndighed. Det drejer sig om 75 selskaber.

#### **Økonomi**

Flextrafik udbydes ikke med faste kørselsmængder, hvormed de tilbudte timepriser kun indikerer, om den afviklede kørsel bliver dyrere eller billigere for trafikskaberne. Administrationen har foretaget en sammenligning af priserne fra forrige udbud.

Tilbudspriserne for FG6 og FV6 gennemgås nedenfor.



FG6 - FlexGaranti

Tilbudspriserne FG2 til FG6 (2013 – 2018) er vist i nedenstående tabeller. Priserne er indeksreguleret, og er således bedre sammenlignelige.

Som det fremgår følger priserne i store træk prisudviklingen. Gennemsnitspriserne holder sig indenfor udsving mellem -0,3 % og +2,6 % siden sidste udbud. For Midttrafiks vedkommende er priserne steget henover perioden siden 2013. De laveste priser steget 6,7 % for de små vogne (type 2), mens de laveste priser for liftvogne (type 5 og 6) er faldet mellem 0,5 % og 1,1 %.

Da der er sket en udvidelse af antallet af garantivogne fra 79 til 88 fra FG5 til FG6, samtidig med at der er kommet forholdsvis flere af de dyrere liftvogne (type 5 og 6), så kan der ikke foretages en direkte sammenligning på forventet omsætning mellem de to udbud. Ses der bort fra den relative forskel i antallet af vogne og størrelsen på disse, så forventer administrationen at udgiften til garantikørsel vil være stabil.

**Garantivogne - Midttrafik**

Vogn-type	Antal	Gns. timepris FG6	Gns. Timepris 2016	Udvikling fra FG5 (2016)	Udvikling fra FG2 (2013)	Mindstepris	Udvikling fra FG5 (2016)
Type 2	19	242,88 kr.	243,59 kr.	-0,3 %	4,1 %	238,90 kr.	6,7 %
Type 5	29	296,91 kr.	289,46 kr.	2,6 %	0,3 %	279,90 kr.	-0,5 %
Type 6	40	305,94 kr.	306,89 kr.	-0,3 %	2,8 %	288,49 kr.	-1,1 %

De gennemsnitlige timepriser for type 2 og type 5 vogne er steget begrænset i forhold til de, der blev oplyst til bestyrelsen på seneste møde. Dette skyldes en vognmand, der ikke kunne vedstå sig samtlige tilbudte garantivogne, hvormed Midttrafik afslog at tilbyde vognmanden en rammeaftale.

FV6 – FlexVariabel

Da kørsel efter tilbud på FlexVariabel er såkaldte rammeaftaler uden nogen garanti for den udbudte kørselsmængde kan tilbuddene ikke bruges til at fortælle om den reelle omsætning efter tilbuddene. Prisfald på alle vogntyper vil dog alt andet lige betyde en besparelse i udførelsen af kørslen for Midttrafik, såfremt kørselsmængden og fordelingen på vogntyper er stabil.

Tilbudspriserne for FV6 er faldet i Midttrafiks område i forhold til FV5, både for gennemsnitspriser og mindstepriser. Særligt bemærkelsesværdigt er prisfaldet for type 5 og 6 (liftvogne). Det indikerer at der er vist pres på markedet for denne type vogne. For vogngrupperne er prisen for type 5 endda over 20 %.

Priserne er hverdagspriser for henholdsvis enkeltvogne og vogngrupper. I FlexVariabel afgiver tilbudsgiverne også priser for kørsel på skæve tidspunkter og priser for løft med trappemaskine. Disse priser er ikke inkluderet i tabellerne, men kan ses af bilag 3 og 4.

Vogngrupper, typisk indbudt af taxicentraler, er generelt dyrere end enkeltvogne.

**Enkeltvogne - Midttrafik**

Vognstype	Antal	Gns. Timepris FV6	Gns. Timepris FV5 - 2016	Udvikling fra FV5	Mindstepris FV6	Udvikling fra FV5
Type 2	700	272,79 kr.	280,09 kr.	-2,6 %	225,00 kr.	-2,9 %
Type 3	39	307,46 kr.	330,63 kr.	-7,0 %	265,00 kr.	1,5 %
Type 5	331	325,40 kr.	361,17 kr.	-9,9 %	250,00 kr.	-6,5 %
Type 6	144	303,43 kr.	318,00 kr.	-4,6 %	278,00 kr.	-5,7 %

#### Vogngrupper - Midttrafik

Vogn-type	Antal grupper	Antal vogne	Gns. Timepris FV6	Gns. Timepris FV5 - 2016	Udvikling fra FV5	Mindstepris FV6	Udvikling fra FV5
Type 2	25	208	318,52 kr.	312,00 kr.	-3,0 %	247,00 kr.	-12,1 %
Type 3	2	6	342,50 kr.	336,00 kr.	-3,2 %	310,00 kr.	5,1 %
Type 5	18	201	342,89 kr.	411,00 kr.	-20,8 %	287,00 kr.	-7,6 %

#### Betydning for kunderne

Udbud af Flextrafik får kun begrænset betydning for kunderne, idet hovedparten af kørslerne vil fortsætte som hidtil. Der er indført en række skærpede krav til indretning af liftvogne, som har betydning for sikkerhed og komfort under transporten. Ligeledes er der indført skærpede krav til påtegning af firmanavn og CVR-nr. på vognene, således at de bliver nemmere at identificere for kunderne.

#### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

#### Bilag

- Bilag 1 Tildelingsliste FG6 MT
- Bilag 2 Tildelingsliste FV6 enkeltvogne MT
- Bilag 3 Tildelingsliste FV6 vogngrupper MT

1-15-0-77-3-10

## 12. Unge og kollektiv transport 2018

### Resumé

*Passagerpulsens hos forbrugerrådet TÆNK har til formål at sætte fokus på passagerens samlede rejse med den kollektive trafik, skabe ny viden samt sikre, at passagerens interesser varetages af en uafhængig instans.*

*I september 2018 offentliggjorde Passagerpulsens en undersøgelse blandt unge i alderen 15 til 29 år og deres brug af og ønsker til den kollektive transport. Denne aldersgruppe udgør Midttrafiks største kundegruppe. Det er derfor vigtigt at forstå motivationen bag de unges til- og fravalg for fortsat at kunne tilbyde denne målgruppe et attraktivt transporttilbud.*

*Her orienteres om undersøgelsen, relevante resultater og Passagerpulsens anbefalinger.*

### Sagsfremstilling

#### Om undersøgelsen

Undersøgelsen fokuserer på unge i alderen 15 til 29 år nedbrudt på to undergrupper, 15-19-årige på ungdomsuddannelserne og 20-29-årige på videregående uddannelser. Underopdelingen er foretaget med det formål, at unges livssituation og transportvaner ændrer sig betydeligt, når de flytter hjemmefra. Formålet med rapporten er at undersøge, hvad der motiverer unges til- og fravalg af kollektiv transport og bidrage til øget fokus på denne målgruppe.

Passagerpulsens refererer til erfaringer fra andre undersøgelser (heriblandt deres egen Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse, NPT), der viser, at de unge er de mest utilfredse brugere, i særdeleshed de 15-17-årige. En sammenhæng, der formentlig påvirkes af, at de unge har få eller ingen reelle alternativer til den kollektive transport.

På baggrund af eksisterende viden på området, tre fokusgruppeinterview afviklet i hhv. København og Aalborg samt en workshop med 30 unge på Ungdommens Folkemøde 2018, drager Passagerpulsens nogle konklusioner og kommer med konkrete anbefalinger. Resultaterne fra fokusgrupperne og workshoppen betragtes som kvalitativt input, idet disse bygger på relativt få kundeoplevelser, der ikke nødvendigvis er repræsentative for alle unge.

#### Unge transportvaner

Danskernes brug af transport afhænger af mange faktorer, hvoraf alder, erhvervelse af kørekort og indtægt er nogle af de interessante i forhold til den unge aldersgruppe.

Af DTU's Transportvaneundersøgelse fremgår det, at unge fra og med 15-års alderen begynder at fragte sig længere, hvilket hænger sammen med, at gymnasier og ungdomsuddannelser i gennemsnit ligger længere væk fra bopælen end folkeskolerne. Udviklingen fortsætter for unge over 18 år, hvilket hænger naturligt sammen med, at de unge flytter hjemmefra og bliver optaget på studie/får arbejde. Adgangen til billige

boliger tæt på uddannelsesinstitutionerne er begrænset, så mange er nødsaget til at bosætte sig længere væk.

15-18-årige fragter sig i gennemsnit 12,0 km pr. tur

19-24-årige fragter sig i gennemsnit 14,8 km pr. tur

25-29-årige fragter sig i gennemsnit 15,3 km pr. tur

Der er en klar sammenhæng mellem alder og valg af transportform. 15-18-årige foretager over tre gange så mange ture med bus som befolkningsgennemsnittet. Antallet af ture, der foretages med kollektiv transport, falder markant med alderen. For ture med bus ses det markante fald allerede fra 19 år og frem, hvor det for ture med tog først begynder at falde fra 30 år og frem.

### Unge tilfredshed

Passagerpulsens analyse af unges tilfredshed med bus bygger på data fra Midttrafikskundetilfredshedsundersøgelse fra 2016.

Overordnet fremgår det, at de 15-17-årige udgør den mindst tilfredse aldersgruppe. Heriblandt særligt i forhold til driftsrelaterede parametre som bussens afgang- og ankomsttider, bussens overholdelse af køreplan og mulighed for omstigning til andre ruter.

De 15-17-årige og 18-29-årige er mindre tilfredse med chaufføren end øvrige aldersgrupper, hvad angår både service og kørsel.

I forhold til komfort har de 15-17-årige og 18-29-årige lavere tilfredshed med siddekomfort, rengøring og indeklima, i mens de omvendt har højere tilfredshed med støj i bussen sammenlignet med aldersgruppen 30-59 år.

De 18-29 år er mest utilfredse med prisen på denne rejse, hvilket dels kan forklares ud fra, at de har højere transportudgifter end de 15-17-årige samtidig med, at de i højere grad selv betaler deres transport.

Med hensyn til information er de unge mindst tilfredse med informationen i bussen om næste stop, men mest tilfredse med de digitale værktøjer til rådighed i forhold til øvrige aldersgrupper.

### Konklusioner og anbefalinger

Nedenfor redegøres for Passagerpulsens 10 anbefalinger indenfor de temaer, der har størst betydning for de unge.

#### Få mig hurtigt at nemt fra A til B

Pålidelighed og hastighed er centrale parametre for valg af transportform for de unge såvel som andre aldersgrupper. Derfor anbefaler Passagerpulsens, at trafikselskaber og beslutningstagere fortsat har fokus på at sikre stabil og pålidelig drift i den kollektive transport. Det kan for eksempel ske ved etablering af selvstændige busbaner og prioritering i lyskryds.

Midttrafik foretager konsekvent opfølgning på driftsproblemer overfor busselskaberne på baggrund af driftsindberetninger og kundehenvendelser. Eventuelle udfordringer kan

analyseres nærmere via realtid. På sigt bliver det muligt i højere grad at automatisere opfølgningen.

I fokusgrupperne angiver flere unge, at manglende sammenhæng er årsag til deres utilfredshed med hastighed og i nogle tilfælde pålidelighed. Forsinkelser og ventetid i forbindelse med skift føles som spildtid. Passagerpulsens anbefaler, at der særligt i landområderne fortsat er fokus på at sikre god sammenhæng i køreplanerne. Der eksperimenteres flere steder med at kombinere bus og tog med andre mobilitetsformer, såsom Flextrafik og delebiler. Ifølge Passagerpulsens kan man med fordel gøre endnu mere for at målrette og tilpasse disse tilbud til unge, særligt i de tyndtbefolkede områder.

Midttrafik samarbejder med flere kommuner omkring mobilitetsprojekter, blandt andet et pilotprojekt omkring Plustur i Lemvig Kommune og et forsøg med flexbusafgange aften og weekend i Randers. Begge eksempler er projekter med fokus på at skabe bedre sammenhæng mellem Midttrafiks egne kerneprodukter og at sikre kunderne et bedre tilbud i områder, hvor grundlaget for almindelig buskørsel er meget begrænset. Herudover bruger mange Flextur i en række kommuner.

Unge efterspørger i høj grad digitale løsninger med præcis og troværdig information. Digitale værktøjer er med til at give de unge oplevelsen af at få noget kontrol tilbage, ved fx at orientere sig omkring størrelsen på en forsinkelse og kunne orientere vennerne om, hvornår man ankommer. Blandt andet workshoppen på Folkemødet viste dog, at nogle ikke kender nuværende muligheder. Passagerpulsens anbefaler, at kendskabet til muligheder med eksisterende digitale platforme udbredes. Som eksempel nævnes push-beskeder fra Rejseplanen.

Midttrafik tilbyder flere digitale værktøjer. I Midttrafik App kan man nemt og overskueligt købe enkeltbilletter, klippekort, pendlerkort og på sigt Ungdomskort.

Midttrafik Live gør det muligt at se, hvor bussen er og få afgang- og ankomsttider angivet i realtid. Denne app er netop blevet kåret til vinder af Passagerpulsens initiativpris 2018, som en løsning på en konkret udfordring, der gør livet lettere for kunderne, når de er på farten.

Netop nu afvikles en større kampagne med det formål at øge kendskabet til Midttrafiks to apps, med en særlig indsats på de sociale medier rettet mod de unge.

### **Tag hensyn til mit liv og mine interesser**

Manglende tilpasning af afgangstider og kapacitet efter undervisning, er medvirkende til at gøre den kollektive transport mindre attraktivt. Der fremhæves et eksempel til inspiration fra Silkeborg i 2016, hvor gymnasiets elevråd, skoleledelse og Midttrafik samarbejdede om at tilpasse afgangstiderne bedre til undervisningstiderne. Et er selve løsningen, noget andet er det at føle sig lyttet til. Passagerpulsens anbefaler, at trafikskaberne systematisk og løbende inddrager de unge, fx via elev- og studenterråd. Og at trafikskaberne går i endnu tættere dialog med uddannelsesinstitutioner om tilpasning af køreplaner og kapacitet til mødetider.

En central pointe i fokusgruppeinterviewene var behovet for at kunne bevæge sig frit og uafhængigt rundt med den kollektive transport og nyde den frihed de som unge voksne oplever for første gang. Her opleves der generelt udfordringer med at komme hjem om natten. Passagerpulsens anbefaler, at trafikskaberne undersøger om natbusbetjeningen er tilstrækkelig omkring store- og mellemstore byer. Der opfordres til

at eksperimentere med særlige tilpassede løsninger, såsom Flextrafik, rettet mod unges behov for transport om natten.

Midttrafik arbejder ud fra målsætninger omkring sammenhæng, rettighed og hurtige forbindelser, når der udarbejdes køreplaner. Transport til og fra uddannelse er et højt prioriteret område, hvor elevernes behov, ringetider, buskapaciteter og økonomi alle spiller ind på den konkrete løsning. Et puslespil, der ikke kan tilgodeses alle. I nogle tilfælde er der, som nævnt i Passagerpulsens eksempel, etableret et konkret samarbejde mellem uddannelsesinstitution, Kommune og Midttrafik, for så vidt muligt at imødekomme elevernes ønsker.

Natbusser er til sammenligning et nedprioriteret område, idet efterspørgslen er begrænset. Der er blandt andet lavet forsøg med en helårsnatbus mellem Hedensted og Juelsminde, der måtte afbrydes og nedskaleres til julenatbuskørsel på grund af for få kunder. Udbuddet af natbuskørsel stiger generelt i julefrokostsæsonen, hvor efterspørgslen er større.

Midttrafik har lanceret knappen "Kommentér køreplan" under den enkelte køreplan på Midttrafiks hjemmeside, som fremadrettet gør det nemmere for kunder at komme med konkrete ønsker og forslag.

### Giv mig en god pris

Passagerpulsens undersøgelse om *Danskernes holdning til kollektiv transport* viser, at unge i alderen 18-24 år er den aldersgruppe, der vægter prisen højest. Derudover peger flere undersøgelser på, at unge i alderen 18-29 år er mindst tilfredse med prisen. Pris og rejsetid kan være medvirkende til at unge fravælger sociale arrangementer, der ligger langt væk. Passagerpulsens anbefaler, at selskaber og beslutningstagere undersøger, hvordan priserne med kollektiv transport kan tilpasses de unges økonomiske muligheder.

Mange unge har en stram økonomi, hvilket betyder, at de foretrækker at kende prisen på forhånd. Passagerpulsens anbefaler, at selskaberne opererer med faste og forudsigelige rabatter for at tiltrække flere unge.

Ungdomskortet er et pendlerkort målrettet unge i alderen 16 til 19 år generelt samt uddannelsessøgende, der giver ret til ubegrænset kørsel til en fast pris indenfor et afgrænset område. I Skanderborg Kommune er det endvidere muligt for unge med Ungdomsskort at køre gratis med Flextur aften og weekend og Syddjurs Kommune planlægger en lignende ordning.

Derudover har Midttrafik ingen målrettede rabatter til unge.

Tank-op-aftaler opleves af flere unge som problematiske, da der skal overføres et større beløb ad gangen og ofte mere end der skal bruges. Passagerpulsens anbefaler, at der etableres bedre mulighed for at sætte præcise beløb ind direkte på rejsekortet med det samme, evt. via en selvbetjeningsapp.

### Andet

Fokusgruppedeltagerne var generelt opmærksomme på klima og miljø, men det lod ikke til at have direkte påvirkning på transportvalg. Det blev nævnt i et bredere samfundsperspektiv nærmere end deres konkrete rejse fra A til B. Forklaring kan måske til dels findes i, at de flestes alternativ, cyklen, er mere miljøvenlig end den kollektive transport. Passagerpulsens anbefaler, at selskaberne synliggør klima- og miljømæssige fordele, fx via rejseplanen. Selvom det ikke påvirker den unge i det konkrete valg af

transportmiddel, så kan det styrke den kollektive transports image på sigt ifølge Passagerpulsens.

**Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1\_Unge og kollektiv transport\_Rapport

1-30-70-1-09

## 13. Orientering om bestillernes tilbagemelding vedr. tælleudstyr

### Resumé

*Med baggrund i erfaringer for gennemførelsen af passagertælling via Midttrafiks automatiske tælleudstyr, installeret i ca. 25-30 % af driftsbusserne på regionale ruter og større bybussystemer, har Midttrafik anmodet bestillerne om at finansiere en øget installation. Administrationen orienterer om bestillernes tilbagemelding på øget tælleudstyr.*

### Sagsfremstilling

#### Baggrund for øget tælleudstyr

Midttrafik har igennem de senere år arbejdet med at implementere automatisk tælleudstyr og udvikle udtræksprogrammer til belysning af passagerbelægningen på ruter. Det automatiske tælleudstyr er installeret i alle regionale ruter og større bybussystemer, hvor alle planlagte ture tælles igennem en løbende og systematisk rotation af tællebusser over en 6 ugers periode.

Erfaringerne med driften og rotationen af de automatiske tælleudstyr har vist sig at være en udfordring med hensyn til at få indhentet valide tælledata. Med de nuværende rammer for det automatiske tællesystem vil det kræve en kontinuerlig og systematisk rotation af tælleudstyret for at sikre valide tælledata. Erfaringen har vist, at det desværre er en udfordring at sikre rotationen af tælleudstyret hos busselskaberne, så data er tilgængelig inden for den forventede periode på 6 uger. Derfor ønsker Midttrafik at øge antallet af tælleinstallationer til 100 % installation på regionale ruter og de større bybussystemer. Nuværende antal installationer i driftsbusser er 175 stk. For at opnå en 100 % installation er der behov for ca. 298 nye installationer foruden 150 stk. installationer i Aarhus bybusser.

Opgraderingen vil betyde, at Midttrafik altid vil have aktuelle og komplette passagertællinger på regionalruter og bybussystemer, som er centralt grundlag for køreplanplanlægning og rådgivning af bestiller. Det giver bedre mulighed for løbende driftsopfølgning og vurdering af kapacitetsbehovet, hvilket forbedrer muligheden for indkøb af de rigtige busstørrelser ved udbud, samt sikrer, at vi kan opgradere buskapaciteten på ture med mange passagerer, inden pladsen bliver så trang, at kunderne finder andre løsninger.

#### Bestillernes tilbagemelding

Henover sommeren 2018 fremsendte Midttrafik en henvendelse til Midttrafiks bestillere med henblik på en godkendelse af finansieringen til øget tælleudstyr.

Langt de fleste kommuner og Region Midtjylland har positivt tilkendegivet finansieringen af øget installationen af tælleudstyr. Holstebro Kommune har afvist installationen af



økonomiske årsager, mens Skive Kommune har ønsket at afvente med endelig tilslutning indtil de har afdækket muligheden for at få installeret 100 % tælleudstyr i alle kommunens lokale ruter.

I efterfølgende oversigt fremgår det i hvilket omfang de enkelte kommuner og region har haft af installationsbehov for at opnå 100 % installation i regionale ruter og bybussystemer, samt hvilken økonomisk påvirkning installationen har i budgetårene 2018 - 2022.

Bestiller	Antal nye tællebusser	Investering (beløb i kr.)	Forventet installation	Finansieringen sker i budgetår
Favrskov	2	40.000	2019	2020
Hedensted	0	-	-	-
Herning	11	215.000	2019	2020
Holstebro	7	135.000	Har afvist investeringen	
Horsens	13	250.000	2019	2020 - 2022
Ikast-Brande	0	-	-	-
Lemvig	0	-	-	-
Norddjurs	2	40.000	2020	2020 - 2022
Odder	0	-	-	-
Randers	25	480.000	2020	2020
Ringkøbing-Skjern	0	-	-	-
Samsø	0	-	-	-
Silkeborg	14	270.000	2019	2020
Skanderborg	2	40.000	2019	2020
Skive	3	60.000	Afventer endelig beslutning	Forventet installation og investering først i 2020
Struer	0	-	-	-
Syddjurs	0	-	-	-
Viborg	11	215.000	2019	2020
Aarhus	180	4.215.000	2019	2019 (investering betales af BAAS)
Regionen	208	4.635.000	2019	2018
<b>Hovedtotal</b>	<b>478</b>	<b>10.595.000</b>		

Tabel 1: Oversigt over behovet for antal ekstra installationer for at opnå 100 % installation fordelt på bestillere. Hvor enkelte bestillere i ovenstående tabel er nævnt uden antal til opgradering, skyldes alene at bestillerne kun har lokale ruter, hvor tællingen foregår via manuelle chaufførtællinger på realtidsskærmen.

### Økonomi

Ovenstående tabel 1 viser den økonomiske konsekvens for installationerne af tælleudstyr fordelt på bestillere. Samlet er der tale om nye installationer af 478 stk. tælleudstyr,

hvoraf størstedelen af installationen vil foretages i driftsbusserne på regionale ruter og busserne i Aarhus bybusser.

Samlet er der tale om en investering på ca. 10.6 mio. kr. som fordeles over budgetårene 2018 til 2022. Midttrafik forventer en løbende installation af udstyret i årene 2019-20.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-10-75-819-1-18

## 14. Nyt udspil fra Transportministeriet: Nemmere kollektiv trafik

### Resumé

Den 20. september 2018 offentliggjorde Transport-, Bygnings- og Boligministeriet et nyt udspil om den kollektive trafik. Udspillet skal give bedre vilkår for buspassagerer og fremme private løsninger. I nedenstående orienterer administrationen om de væsentligste emner.

### Sagsfremstilling

Udspillet, Nemmere kollektiv trafik, indeholder fire væsentlige initiativer, som har betydning for Midttrafik:

- Transportministeriet lægger op til at indføre ét landsdækkende minimumskrav på 75 km. til fjernbusrejser.
- Ministeriet lægger op til, at buspassagererne sikres fælles grundlæggende rettigheder på tværs af landet og med fjernbusselskaberne.
- Ministeriet lægger op til, at Rejseplanen og rejsekort slås sammen, så de rejsende vil få et bredere og styrket produkt: Der skal arbejdes henimod én digital mobilitetstjeneste.
- Ministeriet lægger op til, at data og billetsalg gøres tilgængeligt for private aktører.

### Lavere afstandskrav

I dag skal fjernbuskørsel ske over mere end to trafikelskabers områder, og for Sjælland vedkommende over mere end selve området Sjælland. Ét landsdækkende minimumskrav på 75 km. til fjernbusrejser betyder, at private aktører får mulighed for at kunne etablere flere ruter.

Midttrafik forudser blandt andet en kommende konkurrence med X-bus ruten fra Billund Lufthavn og til Aarhus Rutebilstation, der vil påvirke regionens økonomi. Derudover konstaterer administrationen, at ca. 1 % af rejserne i Midttrafik område er mere end 12 zoner, hvilket svarer til mere end 75 km.

### Fælles passagerrettigheder

Ministeriet har meddelt, at formålet er at udarbejde minimumsstandarder for buspassagerrettigheder. Midttrafik kan således fastholde et bedre serviceniveau, f.eks. vedr. rejsegaranti.

### Sammenlægning af Rejseplanen og Rejsekort

For at skabe et bredere og styrket produkt, skal der arbejdes henimod én digital mobilitetstjeneste, hvor man samler rejseplanlægningen og betalingen for kunden. Tjenesten skal først og fremmest vise kollektiv trafik.

---

Udviklingen af den samlede landsdækkende mobilitetstjeneste vil ikke forhindre regionale apps /løsninger til glæde for mange kunder.

### **Flere nye mobilitetstjenester**

Ministeriet lægger op til, at data og billetsalg gøres tilgængeligt for private aktører for at understøtte nye mobilitetstilbud, herunder delemobilitet, nye transportformer, fjernbusser og private mobilitetstjenester.

Det betyder blandt andet, at private virksomheder skal kunne få adgang til Rejseplanen og Rejsekortets fælles mobilitetstjeneste. Derudover pålægges trafikkselskaberne at dele transportdata, og acceptere videresalg af billetter, hvorfor billetteringsformaterne skal standardiseres. Det er vigtigt for Midttrafik, at trafikkselskaberne stadig kan håndtere kontrollen og økonomien, herunder indtægtsdeling, af billetterne over for vores bestillere.

### **Fremsat som lovforslag**

Udspillet fra Transportministeriet indgår også i lovkatalog 2018/19 offentliggjort primo oktober. Heraf fremgår på s. 51, Ændring af lov om trafikkselskaber (Muliggørelse af digitale infrastrukturløsninger m.v.): Formålet med lovforslaget er at muliggøre en modernisering af vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetsløsninger, herunder for så vidt angår udviklingen af digitale infrastrukturløsninger. Lovforslaget omfatter endvidere en forenkling af afstandskravet til fjernbuskørsel.

Lovforslaget sendes i høring, så bestyrelsen har mulighed for at afgive sine bemærkninger.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Nemmere kollektiv trafik

---

1-61-1-12

## 15. Orientering om alternative drivmidler

### Resumé

*Bestyrelsen har bedt om en orientering om, hvilke alternative drivmidler, der kan erstatte den konventionelle diesel.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har bedt administrationen udarbejde et kort notat, der beskriver mulighederne for et skifte til alternative busteknologier, og hvad et skifte vil have af effekter på miljø, driftsstabilitet, økonomi samt tidshorisonten for gennemførelse af udbuddet.

#### Gasbusser

Gasbusser er en kendt og driftssikker teknologi, der i dag benyttes i blandt andet Holstebro, Skive og Silkeborg by. Prisen på gasbusser er en anelse højere end busser på fossil diesel, estimeret tre til seks procent dyrere. Gasbusserne kører på fossil gas (naturgas), men ved køb af biogascertifikater (biogas produceres på restaffald fra fx landbruget) kan CO<sub>2</sub>-udledningen fra busserne neutraliseres. Indførelsen af gasbusser medfører ikke en reduktion af udledningen af lokal forurening (fx partikelforurening eller NO<sub>x</sub>).

Ved skifte til gasbusser skal der anlægges en gastankstation. Denne opgave kan inkorporeres som en del af Midttrafiks udbud af bybusserne (Silkeborg-modellen), eller kommunen kan påtage sig ansvaret ved at udbyde anlæggelse, drift og indkøb af gas i ét samlet udbud (Holstebro-/Skive-modellen). Begge modeller er behæftet med fordele og ulemper, og det anbefales, at interesserede kommuner i samarbejde med Midttrafik undersøger nærmere, hvilken model der passer bedst for kommunen.

Det forventes, at et skifte til gasbusser medfører en merudgift på 4-7 % i forhold til dieselbusser.

#### Paraffinsk diesel

Paraffinsk diesel er et flydende dieselbrændstof, som består af 98-99 % paraffiner. Dieslen har en høj driftssikkerhed, og der er ikke betydelige investeringer i forbindelse med infrastruktur i forhold til konventionel diesel. Det høje indhold af paraffiner medvirker til en hurtigere tænding i dieselmotorer, hvilket kan opleves som lavere støj og en blødere motorgang.

Paraffinsk diesel bliver fremstillet af affaldsfedtstoffer som f.eks. brugt fritureolie og slagteriaffald (HVO). HVO fremstillet af biologiske restfedtstoffer er CO<sub>2</sub>-neutral (1), mens brændstoffet giver en besparelse i den lokale forurening på cirka 20-40 %, såfremt dieslen ikke er fremstillet af palmeolie. HVO koster cirka 4 kr. ekstra per liter diesel.

Der findes også paraffinsk diesel, som er produceret af fossile kilder, såsom gas (GTL) og kul (CTL). Det estimeres, at et skifte til GTL vil medføre et fald i CO<sub>2</sub>-udledningen på cirka 4 % (1), mens lokal forurening reduceres med op til 20-40 % (2), (3), (4). GTL diesel koster cirka 50 ører ekstra per liter brændstof.

Det skal pointeres, at de opgjorte reduktioner i udledninger er usikre.

Alternative dieseltyper er interessant, da brændstofferne har samme egenskaber som konventionel diesel og derfor kan påfyldes direkte på busserne i helt op til 100 %. Produkterne betragtes af den grund også som en hensigtsmæssig løsning indtil nye teknologier, såsom brintbusser og elbusser, er tilstrækkelig udviklet til drift.

Horsens Kommune udskifter i løbet af efteråret fra at benytte konventionel diesel i bybusserne til at benytte GTL. I den forbindelse får Midttrafik foretaget et miljøsyn af busserne før og efter skiftet til GTL, hvormed der opnås konkret viden om de miljømæssige konsekvenser.

Det forventes, at et skifte til paraffinsk diesel medfører en merudgift på 1-4 % i forhold til konventionel diesel, hvor GTL er betydeligt billigere end HVO.

### **Elbusser**

Elbusser vurderes til at være et af fremtidens teknologier, idet teknologien medfører en neutralisering af såvel lokal og global udledning (ved el fra VE-kilde) samt en betydelig reduktion i støjniveauet. Dermed er elbusserne ideelle specielt i byerne.

I København er der gennemført tre forsøg med forskellige typer af elbusser (5). Midttrafik og Aarhus Kommune gennemfører fra primo 2019 forsøg med fire busser. Samtidig skifter Roskilde til elbusser, forventet fra foråret 2019 (6). Bestyrelsen blev orienteret herom på seneste møde d. 18. september. Teknologien benyttes også i begrænset omfang i europæiske storbyer, enten på forsøgsbasis eller i ordinær drift. Der er derfor en bekymring for, om elbusteknologien er på et stade, hvor den driftsmæssigt er et reelt alternativ til diesel- og gasbusser.

Udfordringen ved elbusser er, at batterikapaciteten ikke er udviklet i en grad, så busserne kan køre over lange afstande uden at skulle oplades. Ved skifte til elbusser skal der derfor etableres en ladeinfrastruktur, således at busserne kan lades hurtigt, fx ved endestationerne eller stoppesteder undervejs. Denne opgave kan enten pålægges busselskabet gennem et udbud, eller kommunen kan varetage indkøbet og efterfølgende drift. Samtidig er indkøbet af elbusser, herunder batterier til busserne, forbundet med ekstraomkostninger sammenlignet med dieselbusser. Batterierne skal forventelig udskiftes mindst én gang i løbet af kontraktens løbetid. Det bør derfor undersøges nærmere, om der kan opnås tilskud til et skifte til elbusser.

Såfremt en bestillerkommune finder et skifte til elbusser attraktivt, bør der foretages en dybdegående afklaring af muligheder, risici og økonomi, inden der træffes endelig beslutning. Processen bør igangsættes i god tid, 3-4 år før idriftsættelsen af en ny kontrakt.

Det forventes, at et skifte til elbusser medfører en merudgift på 8-16 % i forhold til dieselbusser.

### **Brintbusser**

Brintbusser (hydrogen) er den nyeste af de nævnte teknologier, og også den teknologi, der er mindst erfaring med i branchen. Brint er ved hjælp af europiske puljeordninger ved at blive indfaset i en række byer rundt om i Europa, fx Aberdeen.

Herning Kommune er som den eneste i Danmark en del af et forsøg, hvor kommunen vil forsøge at skifte ti af sine bybusser til at køre på brint fra medio 2019. Kørslen er aktuelt i udbud gennem Midttrafik.

Ligesom elbusserne medfører et skifte til brintbusser en neutralisering af såvel lokal og global udledning (ved el fra vedvarende energikilde) samt en betydelig reduktion i støjniveauet.

Ved skifte til brintbusser skal der etableres en brinttankstation. Midttrafik har ikke tidligere erfaringer med etableringen af en brinttankstation. Modsat elbussen kan brintbusser køre over længere afstande, hvorfor yderligere infrastruktur ikke er nødvendig.

Ligesom med elbusser er brintbusserne bekostelige i indkøb. En brintbus er cirka tre gange så dyr i indkøb som en tilsvarende dieselbus. Det bør derfor undersøges nærmere, om kommunen og Midttrafik kan opnå puljetilskud til et skifte samt betingelserne herfor.

Ud over de 15 millioner, som byrådet i Herning Kommune har afsat til at dække meromkostningerne ved brintbusser(7), deltager kommunen i et EU-projekt (JIVE) (8), hvor der ydes et EU-tilskud på ca. 17 mio. kr. til indkøb af i alt 10 brintbusser.

1 Gældende for tank-til-hjul princippet, hvormed ressourceforbrug brugt på at fragte brændstoffet fra sin oprindelige kilde ikke er taget i betragtning

2 Kilde: Kort redegørelse for fordele og ulemper ved anvendelse af hydrogeneret eller syntetisk paraffinsk diesel i busmotorer, Teknologisk Institut, november 2016

3 Kilde: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016816301648>

4 Kilde: [http://www.iea-amf.org/content/fuel\\_information/paraffins/emissions#power\\_output](http://www.iea-amf.org/content/fuel_information/paraffins/emissions#power_output)

5 Kilde: <https://www.moviatrafik.dk/media/5738/koebenhavns-oenske-om-el-busser.pdf>

6 Kilde: <https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder/roskilde-i-front-med-miljoevenlige-elbusser>

7 Kilde: <http://www.herning.dk/media/18778546/budgetforligstekst.pdf>

8 Kilde: <http://www.fch.europa.eu/project/joint-initiative-hydrogen-vehicles-across-europe>

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-18

## 16. Siden sidst

### Sagsfremstilling

#### 10 kroners-billet i Viborg afskaffes

Byrådet i Viborg har på et møde den 5. september 2018 besluttet at afskaffe 10 kroners-billetten. Herefter overgår den kollektive trafik i Viborg til de samme takster som resten af Midttrafik.

Beslutningen er truffet som led i en samlet pakke, der også medfører en række ændringer af bybusdriften i Viborg. Den økonomiske effekt af at afskaffe 10 kroners billetten er vurderet til et merprovenu på 1,9 mio. kr. til Viborg Kommune.

10 kroners billetten vil blive afskaffet ved det normale takstskifte den 20. januar 2019, og inden da vil kunderne blive orienteret om det, og der vil blive orienteret om, hvilke andre rabatordninger der nu kan være relevante for bybuskunderne i Viborg.

#### Midttrafik Live vinder Passagerpulsens Initiativpris

Midttrafik live app'en er blevet kåret til bedste kundeservice-initiativ 2018 af Passagerpulsens (Forbrugerrådet Tænk).

I Midttrafik live kan kunderne se, hvor bussen er, finde et stoppested, se afgangstider i realtid mm. Midttrafik live er downloadet 90.000 gange det seneste år. I september brugte kunderne app'en 325.000 gange. Midttrafik live blev lanceret i efteråret 2017.

Passagerpulsens har indstiftet Initiativprisen, for at hylde det trafikselskab, som er kommet med noget nyt og som gør deres kundeservice endnu bedre, og herunder tjene som inspiration blandt trafikselskaberne. Midttrafik live var udvalgt af en passagerjury som én blandt tre nominerede initiativer. Midttrafik live vandt på baggrund af en afstemning blandt ca. 9.000 deltagere i et passagerpanel og på Passagerpulsens Facebook-side.

#### Statslig kompensationsordning for pendlere på Rejsekort

Transport-, Bygnings og Boligministeriet har oplyst, at man indfører en kompensationsordning til kunder der rejser på pendlerkort på rejsekort, og som har oplevet takststigninger på mere end 5 % ved indførelse af Takst Vest. En lignende ordning er tidligere indført i forbindelse med Takst Sjælland.

Kompensationen håndteres af Rejsekort, der sikrer at kunder der køber pendlerkort på rejsekort kompenseres med et beløb, så takststigningen kun bliver på 5 %. Kompensationen gælder ikke kunder der køber deres pendlerkort på Midttrafiks mobilapp.

En kunde der f.eks. har et periodekort til 11 zoner (f.eks. fra Aarhus til Grenaa) vil således modtage en månedlig kompensation på godt 131 kr. Generelt er kompensationen større jo flere zoner pendlerkortet er gyldigt, da det er disse rejser der ved indførelse af Takst Vest blev ramt af de største takststigninger. En kunde med et 4 zoners periodekort vil få en månedlig kompensation på knap 15 kr., mens der ikke vil



være kompensation til f.eks. 2-zoners pendlerkort, da takststigningen for disse var under 5 %.

Der er afsat 5 mio. kr. til ordningen om året i Vestdanmark, hvoraf størstedelen forventes at falde til længere pendlerrejser i Midttrafik. Ordningen forventes indført fra 1. januar, og Midttrafik vil sikre relevant information til kunderne om ordningen – og herunder orientere om, at kunder der med pendlerkort til lange strækninger med fordel kan anvende rejsekort i stedet for mobilapp.

Ordningen medfører i øvrige ikke administrative opgaver for Midttrafik, da Rejsekort varetager den praktiske udbetaling på vegne af ministeriet.

### **Anmeldelse af Colour Tour til Trafikstyrelsen**

Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab har indgivet anmeldelse til Trafikstyrelsen af selskabet Colour Tour, der driver hjemmesiden pendulfart.dk. Årsagen er, at trafikelskaberne vurderer, at Colour Tour bryder lov om rutekørsel ved at tilbyde offentligheden rejser indenfor trafikelskabernes område. Colour Tour har åbnet for rejser mellem blandt andet Aarhus-Herning, Aarhus-Holstebro, Aarhus-Aalborg og Aarhus-Vejle. Styrelsen har været enig i trafikelskabernes vurdering, og har på den baggrund anmeldt selskabet til Østjyllands Politi.

### **Resultat af midler fra yderpuljen**

Fire kommuner i Region Midtjylland har ansøgt om midler fra yderpuljen og tre har fået tilsagn om støtte til en række projekter – tilsammen er der tildelt midler for 3.455.000 kr.

Lemvig Kommune	Flexbus fra omegnsbyer til Lemvig	Oprettelse af 5 ture 2 - 3 dage ugentligt af nye flexbus ture fra omegnsbyer til Lemvig
Ringkøbing-Skjern Kommune	Mobilitet i klyngen Nord	Forslag om, at sammen med borgergruppen i den nordlige del af kommunen lave forsøg med delbusser, delebiler og el-cykler, så der kommer et samlet alternativt tilbud om transport til området
Odder Kommune	Flexbus til Odder	Bedre muligheder for borgerne i områder uden for Odder til Odder
Odder Kommune	Ekstra bybus til Odder by	Bedre betjening af Odder by til letbanen

### **Planchef Ole Sørensen modtager Nordic Light Rail Prize**

Nordic Light Rail Association (NLRA) har offentliggjort, at planchef Ole Sørensen i Midttrafik modtager Nordic Light Rail Prize, som kan uddeles i 2 kategorier. Foreningen meddeler, at der kun kan være 12 personer under 80 år, som kan have prisen, og foreningen skal derfor være "forsigtig" med uddelingen. Ole Sørensen modtager efter bestyrelsens enstemmige beslutning prisen i 1. kategori. Prisen vil blive uddelt i forbindelse med konferencen Light Rail Day i Stockholm den 5. november, og medlem af Midttrafik's bestyrelse Arne Lægaard vil overrække Ole Sørensen prisen.

### Møder med transportordførere

Torsdag den 27. september holdt bestyrelsesformand Claus Wistoft og direktør Jens Erik Sørensen møde med to transportordførere, hhv. Kristian Pihl Lorentzen (V) og Andreas Steenberg (B).

På mødet med Kristian Pihl Lorentzen blev bl.a. BRT-løsninger, udspillet Nemmere kollektiv trafik, puljemidler, manglende mulighed for momsrefusion i trafikselskaberne, ønske om brede forlig på transportområdet og regeringens klimaplan drøftet. På møder med Andreas Steenberg blev emner som flextrafik, ny taxilov, klimaudspil, holdning til brede forlig drøftet.

### Midttrafik vinder voldgiftssag mod Malling Turistbusser

Midttrafik udbød i 2016 specialkørsel på vegne af Aarhus Kommune. Kontrakterne havde driftsstart august 2016. Opstarten medførte en større række af problemer for både kommune, Midttrafik, borgere og leverandører, idet den daglige tilrettelæggelse af ture ikke fungerede optimalt. Som følge heraf ophævede selskabet Malling Turistbusser ApS d. 5. september sin kontrakt med Midttrafik med henvisning til, at Midttrafik og Aarhus Kommune, som følge af den mangelfulde og uhensigtsmæssige planlægning, havde misligholdt kontrakten. Umiddelbart herefter anlagde Midttrafik en voldgiftssag mod Malling Turistbusser, idet det blev vurderet, at de planlægningsmæssige udfordringer i sig selv ikke var tilstrækkelig grundlag til at ophæve kontrakten. Voldgiftsretten behandlede sagen primo september 2018 og har den 10. oktober givet Midttrafik medhold. I sin afgørelse skriver voldgiftsretten bl.a., at "*Selv om der for Malling Turistbusser som beskrevet forekom forstyrrelser og gener, som lå betydeligt ud over det sædvanlige ifølge en almindelig, velfungerende drift, finder voldgiftsretten, at der under de foreliggende omstændigheder ikke er grundlag for at fastslå, at planlægningen og de planlægningsmæssige problemer samlet set havde en sådan væsentlig og indgribende betydning for Malling Turistbusser, at der herved fra Midttrafiks side har foreligget en misligholdelse, der har kunnet begrunde en ophævelse af kontrakten.*". I samarbejde med Aarhus Kommune har Midttrafik har i forbindelse med sit sagsanlæg også angivet et krav om erstatning for de ekstraudgifter, der er påløbet som følge af ophævelsen. Der skal nu tages nærmere stilling til erstatningen.

### Møde med rådmanden for Teknik og miljø i Aarhus Kommune

Mandag den 22. oktober mødtes bestyrelsesformand Claus Wistoft, direktør Jens Erik Sørensen med rådmand for Teknik og miljø, Aarhus Kommune samt teknisk direktør Henrik Seiding.

Såvel Midttrafik som Aarhus Kommune oplever et godt samarbejde hinanden imellem, og på mødet blev en række emner i samarbejdet drøftet, herunder:

- Aarhus Rutebilstation – herunder færdselssikkerhed, bedre cykelparkering, hellested for hjemløse
- Flytning af rutebilstation
- Aarhus Kommunes udgifter til kollektiv trafik 2013-2019
- Udlicitering af billetkontrol i bybusserne i Aarhus
- Stoppestederne på Klostertorv
- BRT/letbane/busprioritering
- Status på ny trafikplan – hvordan er det gået
- Udvikling af Rejseplanen – Mobility as a Service (MaaS)
- Digitalisering generelt og af Aarhus
- Status på skolernes/institutionernes køb af kort og gruppe check in

- Samarbejdet om bistånål til demente
- Forsøg med elbusser

1-00-1-18

## 17. Eventuelt