



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
24. marts 2017 kl. 09.30  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Forslag til foreløbig dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 19. maj 2017	1
2	Indførelse af særligt pensionistkort i Holstebro	2
3	Bestillerundersøgelse 2017	4
4	Salgsplatforme for periodekort mv.	8
5	Gratis bybusser i Grenaa i sommerperioden	12
6	Kollektiv trafikplan 2017	13
7	Skoler og øvrige institutioners brug af busserne i Midttrafik	16
8	Orientering om stemmeaftale om modernisering af taxilovgivningen	19
9	Orientering om udvikling i omkostningsindeks	22
10	Uddybning til orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015	24
11	Orientering om udvikling i Region Midtjyllands økonomi inden for kollektiv trafik	26
12	Orientering om Midttrafiks Personaleredegørelse 2016	28

## Indholdsfortegnelse

---

13	Siden sidst	30
14	Eventuelt	35

1-00-1-17

## 1. Forslag til foreløbig dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 19. maj 2017

### Resumé

*Forslag til foreløbig dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 19. maj fremlægges til drøftelse i Bestyrelsen.*

### Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Beretning og regnskab 2016 ved direktør
4. Bestillerundersøgelsen 2017 og repræsentantskabets evaluering af administrativ service i Midttrafik
5. Digitalisering i Midttrafik – produkt- og salgsstrategi, hjemmesiden mv.
6. Kort status for trafikplaner og regionens besparelser samt Takst Vest
7. Eventuelt

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i Repræsentantskabet.

1-25-1-16

## 2. Indførelse af særligt pensionistkort i Holstebro

### Resumé

*Holstebro Kommune har anmodet om, at der etableres en forsøgsordning i kommunen med salg af pensionistkort til personer over 65 år til en pris af 365 kr. årligt. Forsøgsperioden foreslås at være 2 år.*

### Sagsfremstilling

Holstebro Kommune har fremsendt ønske om at der snarest etableres en forsøgsordning med salg af pensionistkort til kommunens ældre over 65 år. Prisen på kortet ønsker kommunen fastlagt til 365 kr. årligt.

Kommunen har anmodet om at forsøget varer 2 år, og man ønsker også at kortet er gyldigt i Regionalbusser indenfor kommunegrænsen. Kortet udstedes på kommunens Borgerservice.

Midttrafik har på baggrund af erfaringer fra en næsten tilsvarende ordning i Randers Kommune beregnet det mistede provenu for Holstebro Kommune til 600-800.000 kr. I dette beløb er indregnet anslået kompensation til Region Midtjylland i størrelsesorden 150-200.000 for at kortet kan anvendes i regionalbusser indenfor kommunegrænsen. Generelt antages det – med baggrund i opgørelser fra bl.a. Rejsekortsalg – at 10 % af de nuværende indtægter i Holstebro hidrører fra pensionister.

Midttrafik har vurderet at mellem 1.000 og 1.500 pensionister vil købe kortet – hvilket giver en samlet indtægt til kommunen på 365-540.000 kr.

I Randers sælges ca. 6.000 pensionistkort årligt. Oprindeligt – da tilbuddet i Randers var helt gratis – blev der udstedt omkring 12.000 kort årligt, men efter at der blev indført en betaling i Randers på 300 kr. årligt faldt antallet af solgte kort til ca. 6.000. Det giver en årlig indtægt på 1,8 mio. kr. Mindreindtægten i Randers kan på samme måde som i Holstebro kun vurderes, da det afhænger af hvor meget pensionisterne i Randers ville have brugt bus, hvis der ikke havde været et særligt periodekort. Antages også i Randers at 10 % af omsætningen under normale omstændigheder ville være pensionistsalg, så mister Randers indtægter i størrelsesorden 3 mio. kr. på kortet. Netto kan udgiften i Randers således vurderes til ca. 1,2 mio. kr. Randers Kommunes kompensation til Regionen for brug af Regionalbusser udgør 583.000 kr.

Holstebro Kommune har ønsket at ordningen etableres hurtigst muligt og senest den 1. juni. Midttrafik er indstillet på at gå i dialog med Holstebro Kommune om en indførelse så hurtigt det er praktisk muligt. Det vil primært handle om at få aftalt kortets udseende samt aftaler om salg af kortet hos Holstebro Kommunes Borgerservice. Da der er tale om et forsøg af 2 års varighed stiles efter en enkel og pragmatisk løsning.

---

Det er ikke i beregningerne forudsat at der skal være specielle begrænsninger på brug af kortet. Det er der heller ikke i Randers i dag, og det har ikke givet anledning til problemer med kapacitet i de mest fyldte busser i morgentrafikken. Generelt vurderes det ikke at pensionister i særlig høj grad vil bruge de busser om morgenen, der er mest pressede.

Når kortet er indført vil der – som det også var tilfældet i Randers – blive gennemført en undersøgelse i regionalbusserne i Holstebro af brugen, med det formål at fastlægge kommunens kompensation til Regionen. Det skal bemærkes at kortet ikke kan anvendes i tog.

Inden ordningens ophør foreslås det, at der sammen med Holstebro Kommune gennemføres en evaluering af forsøget med henblik på evt. videreførsel, samt som information til andre kommuner.

### **Direktøren indstiller,**

**at** forsøget med billigt pensionistkort i Holstebro godkendes, og at kortet indføres så hurtigt det er praktisk muligt.

---

1-15-0-77-3-10

### 3. Bestillerundersøgelse 2017

#### Resumé

*I uge 2 og 3 2017 gennemførte Epinion og Midttrafik i samarbejde bestillerundersøgelsen blandt såvel sagsbehandlere som tekniske direktører inden for henholdsvis bus- og flextrafikområdet i kommuner og region. Generelt er tilfredsheden med Midttrafik høj og på mange parametre er tilfredsheden steget i forhold til tidligere bestillerundersøgelser. Der er dog enkelte opmærksomhedspunkter vedr. økonomistyring og Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kollektive trafik i kommuner og region.*

#### Sagsfremstilling

##### Generelt om undersøgelsen

En del tekniske direktører i kommunerne har valgt at sende undersøgelsen videre til anden leder eller medarbejder, da de ikke mente at kunne svare fyldestgørende på undersøgelsens spørgsmål. Der er taget forbehold for, at der ikke bør være overlap mellem dem, der har svaret som sagsbehandlere og som stedfortrædere for de tekniske direktører. Kun i to tilfælde har dette ikke kunnet undgås. Der er 100% besvarelse blandt sagsbehandlerne.

Den samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik er høj i såvel direktør-kategorien som hos sagsbehandlerne med en gennemsnitsscore på over 7 på en skala fra 1-10.

En forholdsvis høj andel af respondenterne svarer "Ikke relevant" på flere af undersøgelsens spørgsmål, især på flextrafikområdet. Det skyldes formentlig, at det kan være vanskeligt at identificere enkelte medarbejdere i kommunerne, som udelukkende varetager opgaver i forbindelse kollektiv trafik som henholdsvis bus- og flextrafikkørsel. I flere kommuner er opgaverne spredt på flere medarbejdere /afdelinger eller den pågældende medarbejder har også andre opgaver.

På trods af det generelt høje tilfredshedsniveau, er der også dele af undersøgelsens resultater, hvor der er plads til forbedringer. Der er nedenfor valgt de væsentligste områder ud, men vil blive taget hånd om alle undersøgelsens resultater og forbedringspotentialer i de relevante afdelinger.

##### Midttrafiks evne til at levere god økonomistyring

Der er generelt høj tilfredshed med de økonomirelaterede områder i Midttrafik blandt såvel sagsbehandlere som direktører. Sagsbehandlerne er generelt meget tilfredse med økonomistyringen, dog er der en enkelt bestiller, der har angivet at være meget utilfreds. Viborg Kommune tilkendegiver, at udfordringen opstår, når der kommer ændringer i kørslen og Midttrafik ikke vil skrive de faktiske forventninger ind i det forventede regnskab. Det opleves som manglende sammenhæng mellem køreplanlægningen og økonomiafdelingen i Midttrafik.

Blandt de tekniske direktører er tilfredsheden højere, nemlig 40% fordelt mellem 5 utilfredse bestillere og 3 meget utilfredse. Der er ingen åbne kommentarer knyttet til spørgsmålet.

Samtidig er der sammenlignet med 2011 og 2013 sket en stigning i direktørernes samlede tilfredshed med kvaliteten af økonomimaterialet og den faglige sparring og rådgivning. Hos sagsbehandlerne er andelen af tilfredse steget på alle parametre vedr. økonomi, dog med et fald i andelen af meget tilfredse.

På flexområdet har sagsbehandlerne generelt haft svært ved at besvare spørgsmålene vedr. økonomi – andelen som har svaret *Ikke relevant* svinger mellem 29% og 46%. 13% af besvarelserne inden for flextrafik er utilfredse med kvaliteten af økonomimaterialet og information på extranettet om økonomi.

### **Høj tilfredshed med køreplanlægningen (buskørsel)**

Tilfredsheden med køreplanlægningen er høj og sagsbehandlerne er generelt tilfredse eller meget tilfredse, omkring 95%, og der er sket en stigning i tilfredsheden sammenlignet med 2013. Med hensyn til Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kollektive trafik er 69% tilfredse – der er her tale om et nyt spørgsmål.

Blandt de tekniske direktører er tilfredsheden også høj med køreplanlægningen, især på spørgsmålet om Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kørsel i kommunen - 80%. 7 ud af 10 er tilfredse med Midttrafiks rådgivning vedr. udvikling af den kollektive trafik. Den samlede tilfredshed med køreplanlægningen er steget fra 63% til 70%.

En høj andel af sagsbehandlerne vedr. flextrafik har ikke kunnet svare på spørgsmålet om tilfredshed med køreplanlægning. For dem, der har svaret, viser der sig en tilbagegang på tilfredsheden med Midttrafiks rådgivning vedr. udviklingen af den kollektive trafik – fra 50% i 2009 til 33% i 2016.

### **Flextrafik og kommunal kørsel**

Generelt er tilfredsheden med Midttrafik høj blandt sagsbehandlere, der arbejder med flextrafik og kommunal kørsel. Utilfredsheden er ikke højere end 4% på nogen af spørgsmålene. Dog er dog som nævnt en udfordring i, at en høj andel på tværs af alle spørgsmål vedr. flextrafik og kommunal kørsel, svarer Ikke relevant på spørgsmålene.

### **Generelt**

Sagsbehandlerne på bussiden er generelt tilfredse med samarbejdet med Midttrafik, herunder mulighed for at få kontakt til rette kontaktperson, overholdelse af tidsfrister, fremskaffelse af dokumentation - en tilfredshed mellem 89% og 100%. Samtidig er tilfredsheden er steget i forhold til 2013. Tilfredsheden med omdømmet blandt borgerne ligger lavere, nemlig på 68%, men Midttrafiks evne til at skabe mest mulig kollektiv trafik inden for det fastsatte service niveau vurderes højt, nemlig med 84% tilfredshed.

Inden for flextrafik er den generelle tilfredshed også høj, igen er der dog en stor andel, der vurderer spørgsmålene til ikke at være relevante.

De tekniske direktører har også en høj generel tilfredshed, hvor eksempelvis Midttrafiks evne til at sikre stabil drift scorer 100% tilfredshed og Midttrafiks evne til at skabe mest mulig kollektiv trafik inden for det fastsatte serviceniveau er 80%.



70% er tilfredse med Midttrafiks generelle tilbud til buskunderne, dog er 30% af respondentskaren i gruppen tekniske direktører ikke tilfredse. Dette er ikke uddybet i de åbne svarkategorier. Sammenligner man med bestillerundersøgelserne i 2011 og 2013 er der sket en samlet stigning i tilfredsheden blandt direktører.

Direktørerne er også for første gang blevet spurgt, om deres samlede tilfredshed med samarbejdet med Midttrafik og deres anbefalingsvillighed af at rejse med den kollektive trafik. Tilfredsheden er høj på begge parametre med henholdsvis NPS på 56 og gennemsnitlig score på 7,3 på en skal fra 1-10.

### **Åbne kommentarer**

De steder, hvor sagsbehandlere eller tekniske direktører har tilkendegivet utilfredshed er de blevet bedt om at uddybe deres utilfredshed.

På økonomiområdet udtrykkes der utilfredshed med, at tallene for forventet regnskab ikke er de endelige og at vedtagne besparelser ikke tages med i budgetopfølgningen men skal afvente næste års budget (Viborg Kommune).

Nogle tekniske direktører oplever, at det er svært at få overblik over økonomimaterialet og at det er fejl og rettelser (Hedensted og Viborg kommuner). Med hensyn til økonomistyringen er der utilfredshed med forsinkelser i opgørelser, fejlrettelser og for sen levering af budgettet – det giver budgetusikkerhed (Horsens, Silkeborg, Hedensted, Skanderborg, Viborg og Skive).

Med hensyn til Midttrafiks evne til at rådgive om den samlede kørsel i kommunen har Silkeborg Kommune indvendinger mod den nuværende teletaxi-løsning og Viborg Kommune vil gerne have forslag til andre løsninger end buskørsel. Midttrafik skal være mere end et bestillingskontor.

Med hensyn til Midttrafiks evne til at udvikle den kollektive trafik efterlyser flere i gruppen tekniske direktører, at Midttrafik byder på nye løsninger og fremtids-tænkning (Skanderborg), mere flydende produkter med plads til individuelle løsninger (Holstebro) og større åbenhed over for nye og andre måder at køre på efterlyses (Skanderborg). Dette kan sammenholdes med, at Holstebro sammen med Silkeborg og Aarhus efterlyser mere fokus på nytænkning og mindre på samme stabile drift. Der efterlyses også mere hjælp til at søge puljer (Lemvig).

### **Bestillernes tilfredshed med udbudsprocesser**

I bestillerundersøgelsen er respondenterne ikke blev spurgt om deres tilfredshed med Midttrafiks udbud. Det skyldes, at administrationen har prioriteret, at der laves en tilfredshedsmåling umiddelbart efter et udbud målrette den pågældende kommune.

Bestillerne spørges bl.a om tilfredsheden med tidsrammerne for udbuddet, Midttrafiks rådgivning omkring udbuddet, Midttrafiks håndtering af ønsker, tilfredsheden med udbudsresultatet og den samlede tilfredshed med Midttrafiks afvikling af udbuddet.

Nedenfor er en kort opsummering af resultaterne for tilfredsmålingerne af udbud i 2015 og 2016.

#### 2015

40., 42. og 43. udbud i 2015 omhandler henholdsvis Viborg Kommune (lokalruter), Silkeborg Kommune (bybusser) og Skive Kommune. I alle tre udbud udtrykker

bestillerne enten at være tilfredse eller meget tilfredse vedr. ovennævnte spørgsmål, altså ingen tilkendegivelser af utilfredshed.

### 2016

46., 47. og 48. udbud omhandler Favrskov Kommune, Ikast Brande Kommune, Lemvig Kommune og Silkeborg Kommune. Der er tilfredshed på alle parametre fra alle fire kommuner – enten som tilfredse eller meget tilfredse – undtagen Lemvig Kommune i spørgsmålet om tilfredsheden med resultatet af udbuddet. I et åbent kommentarfelt angives dog, at kommunen finder det svært at svare på spørgsmålet, og at Midttrafik har "gjort hvad I kunne".

### **Tiltag på baggrund af bestillerundersøgelsen**

På baggrund af bestillerundersøgelsens resultater er en række tiltag besluttet og skal iværksættes. Direktionen vurderer, at bedre intern koordinering i administrationen og sikring af en nem og hurtig adgang for bestillerne til rette kontaktperson, vil kunne afhjælpe utilfredsheden blandt bestillerne.

- Konkret opfølgning på alle kritikker på strategiske bestillermøder med kommuner og region
- I forbindelse med udsendelse af budget til administrativ høring vil administrationen tilbyde kommuner og region et møde om gennemgang af forudsætningerne for budgettet.
- Til hver budgetopfølgning vil administrationen tilbyde kommunerne og region et opfølgende møde, hvis der forventes afvigelser i forhold til budgettet.
- Bedre koordinering mellem køreplanlægning og økonomifunktion i Midttrafik, fx flere opfølgingsmøder i forbindelse med udsendelse af materiale til bestillerne fra de respektive afdelinger
- Begge administrative funktioner vil fremadrettet deltage i de strategiske bestillermøder
- Styrke kvalitetssikringen af økonomimateriale, inden det sendes til bestillerne
- Så vidt mulig etablere en *single point of contact* for bestillerne, således hver kommune får sin egen kontaktperson, som sikrer koordinering af kommunens henvendelse internt i Midttrafik.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen drøfter bestillerundersøgelsens resultater.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Bestillerundersøgelse 2017

1-25-12-1-17

## 4. Salgsplatforme for periodekort mv.

### Resumé

*På baggrund af succes med introduktion af Midttrafik app, og introduktionen af periodekort på Rejsekort i Østdanmark har administrationen vurderet mulighederne for nye salgsplatforme for periodekortprodukter. Det anbefales, at implementere periodekort på Midttrafik app medio 2017 og periodekort på Rejsekort foråret 2018 i forbindelse med implementeringen af Takst Vest, som bl.a. betyder at periodekort skal være fælles med togoperatørerne. Det anbefales at fastholde øvrige periodekortprodukter på nuværende platforme indtil videre.*

### Sagsfremstilling

I dag sælges periodekort via Midttrafiks hjemmeside eller via 30 forskellige salgssteder i regionen. Ungdomskort og skolekort bestilles via elektronisk bestillingssystem og leveres på pap eller plastik. Erhvervskort (bruttolønsfinansierede kort) bestilles via mail eller papirpost og leveres på pap.

Den almindelige udvikling i teknologien og anvendelsen heraf betyder, at nogle af Midttrafiks kunder efterspørger andre platforme til deres periodekort. Succesen med introduktionen af Midttrafik app har medført en efterspørgsel på periodekort på appen. Periodekort på rejsekort blev introduceret på Sjælland, Lolland, Falster og Møn 27. september 2016, hvilket forventes at medføre efterspørgsel hos nogle kunder i Midttrafik.

Midttrafik har bedt EY om input til en vurdering af de kundeoplevede og økonomiske konsekvenser i forbindelse med en evt. overflytning af periodekortprodukter fra papkort til digitale platforme med fokus på Midttrafik app og/eller Rejsekort jf. bilag 1.

Begge platforme er klargjort til salg af almindelige periodekort med de nuværende egenskaber, priser og regler. Vedr. ungdomskort, skolekort og erhvervskort vil det kræve en udvikling af appen, mens rejsekort stort set er klar til at håndtere ungdomskort og er i gang med udvikling til at håndtere skolekort.

### Kundernes præferencer

Midttrafik app er et rent selvbetjeningsprodukt, mens Rejsekort kun er det delvist, idet det er muligt at få kortet via betjent salg. Baseret på erfaringerne fra indfasning af Rejsekort og udfasning af klippekort vurderes det, at der især blandt de ældre kunder er stort ønske om og behov for en form for betjent salg. 25 % af befolkningen ønsker ikke at bruge dankort på nettet. Det er primært de ældre, som hermed ønsker en form for betjent salg.

Det underbygges af en stikprøve-undersøgelse fra september 2016 af buskunder i Aarhus henholdsvis på Rutebilstationen (regionale ruter) og Park Allé (bybusser). Formålet med undersøgelsen var at afdække kundernes præference til en fremtidig

platform for periodekortet. Undersøgelsen bygger på 204 kundeinterviews. Kunderne kunne vælge en eller flere platforme og resultatet for kunder, hvor periodekort var relevant, var app 35,0 %, Rejsekort 34,4 % og pap 51,1 %. 57,6 % af respondenterne over 65 år ønskede pap, mens 38,4 % ønskede Rejsekort og 19,2 % app.

### App

Vedhæftede faktaark (bilag 2) vedr. appens første 10 måneder viser, at Midttrafiks kunder har taget godt imod den. Der er over 175.000, der har oprettet en konto i appen, omsætningen har rundet 65 mio. kr. og handel nr. 1 mio. er gennemført.

Transaktionsgebyrerne til appen betales som en procentdel via kortbetaling (Dibs) eller som en stykpris via Mobilepay. 75 % af transaktionerne foregår via Mobilepay. Gebyrerne udgør i dag ca. 1,7 % af omsætningen. Grundet Mobilepays gebyrstruktur vil periodekort reducere gebyrernes andel af omsætningen, idet periodekorts gennemsnitspris er væsentligt højere end app'ens øvrige produkter.

### Rejsekort

Bilag 3 beskriver Midttrafiks eksterne driftsudgifter til Rejsekortet. Generelt har introduktionen af Rejsekortet betydet en kraftig forøgelse af driftsudgifterne hos Midttrafik, sammenlignet med tidligere billetteringssystemer. Hovedparten af driftsudgifterne til Rejsekortet er dog helt eller delvist faste, uafhængige af omsætningen på Rejsekortet, og ekstraudgifterne (fx til distribution af Rejsekort og betalingsgebyrer) ved at putte flere produkter (fx periodekortet) på Rejsekortet er mere begrænsede.

Transaktionsgebyrerne vil udgøre ca. 0,7 %.

### De øvrige trafikelskabers valg af salgspaltforme og Takst Vest

I forbindelse med det kommende TakstVest-samarbejde mellem De jysk-fynske trafikelskaber inkl. DSB og Arriva Tog vil periodekort blive et fælles produkt hvor kunden kan vælge frit mellem bus og tog. I dag er der kun frit valg inden for det enkelte takstområde, og her er prisen fastsat af det regionale trafikelskab. Fremadrettet skal Midttrafik, DSB og Arriva blive enige om priser, lige som det vil være hensigtsmæssigt at afstemme salgspaltforme.

De fleste trafikelskaber ser ud til at vælge en flerplatformsstrategi (undtaget NT og Fynbus). DSB og Arriva sælger periodekort via DSB's app i hele landet og via rejsekort i Østdanmark, og de forventer herudover at tilbyde periodekort på Rejsekort på Jylland i forbindelse med TakstVest-implementering i foråret 2018, ligesom NT forventer at tilbyde det til den tid. Fynbus og Sydtrafik tilbyder periodekort på Rejsekort pr. hhv. 1.4.2017 og 1.5.2017.

### Anbefalinger vedr. de enkelte periodekortprodukter

Salg 2016	Periodekort	Ungdomskort UU	Skolekort	Erhvervskort
Omsætning kr.	205,1 mio. kr.	94,0 mio. kr.	32,8 mio. kr.	4,2 mio. kr.

### Periodekort

EY's analyse viser overordnet, at hvis alt periodekortsalg flyttes til app vil det samlet set betyde en besparelse på årlige driftsudgifter på 2,8 mio. kr. sammenlignet med i dag. I beregningen af besparelsen indgår øgede udgifter til Midttrafik Kundecenter på 0,3 mio. kr. Investeringen i periodekortdelen til app er foretaget, og der vil skulle bruges penge på information og markedsføring, hvilket holdes inden for budgettet.

Hvis alt periodekortsalg flyttes til Rejsekort vil det samlet set betyde en besparelse på årlige driftsudgifter på 0,5 mio. kr. sammenlignet med i dag. I beregningen af besparelsen indgår øgede udgifter til Midttrafik Kundecenter på 1,5 mio. kr. Der vil skulle investeres 2,5 mio. kr. i overgangen til Rejsekort.

Med baggrund i kundernes nuværende præferencer og forskellen i teknologiparatheden hos dem, foreslås det i første omgang at tilbyde kunderne nye platforme, og vente med at fjerne eksisterende platform. Det betyder, at den fulde potentielle besparelse ikke opnås, idet en del af udgifterne til periodekortet først bortfalder ved fuld udfasning af pap.

Det foreslås, at i første omgang indføres periodekort på app medio 2017, som en valgmulighed.

Her er den anslåede nettoeffekt af introduktionen af periodekortet på MT App medio 2017, under forudsætning af, at 20 % af kunderne flytter over til app'en:

<b>Anslået ekstraudgift i 2017 v. overflytning af 20% af periodekortkunderne til MT App medio 2017</b>	
Besparelse salgsprovision	-156.402
Besparelse produktionsomkostninger	-170.000
Ekstra betalingsgebyr	341.419
<b>Anslået ekstraudgift i alt</b>	<b>15.016</b>

Erfaringen fra introduktionen af Midttrafik app viser, at der vil skulle påregnes ekstra bemanding på Midttrafik Kundecenter i en opstartsfasen på 2-4 måneder, hvor det største pres forventes at komme i august og september. Det vil blive holdt inden for budgettet.

Introduktionen vil betyde øget tilgængelighed for "spontant" køb af periodekort, der ellers kun foregår via en række salgssteder i dag, hvor der kan være langt imellem. Det er også muligt at bestille via Midttrafiks hjemmeside, men man kan tidligst købe med gyldighed om 12 dage pga. Postnords leveringstider.

Vedr. periodekort på Rejsekort anbefales det at indføre det i forbindelse med Takst Vest i lighed med DSB og Arriva set ud fra en kunde- og markedsføringsmæssig synsvinkel. Bestyrelsen vil blive præsenteret for en indstilling herom, når grundlaget for Takst Vest er færdigforhandlet.

### **Ungdomskort**

Ungdomskort reguleres og administreres af Trafik- og Byggestyrelsen, der sammen med Styrelsen for Institutioner og Statsstøtte giver tilskud til, at ungdomskort kan sælges til reduceret egenbetaling.

Trafik- og Byggestyrelsen har varslet, at de vil indkalde trafikelskaberne til møde i april vedr. fremtidens ungdomsrabat på kollektiv trafik, der i dag primært ydes via ungdomskort. Det betyder, at ungdomskortet, som vi kender det i dag, enten helt kan forsvinde, at det skal sælges via en bestemt platform eller noget helt tredje.

---

Det anbefales derfor at afvente udspil fra Trafik- og Byggestyrelsen, inden der tages stilling til fremtidig platform. Bestyrelsen vil blive orienteret herom.

### **Skolekort**

Skolekort bestilles i dag næsten udelukkende via bestillingssystemet SUSY, hvor også ungdomskort bestilles. Skolekort bestilles udelukkende af skoler eller kommunale forvaltninger, og bestillingssystemet er integreret i skolernes almindelige elevadministrationssystemer. Selve kortet printes på et plastikkort af ekstern leverandør, og sendes herfra til skolerne. Skolekort købes til børn fra 0.-10. klasse, og det kan ikke forventes, at alle har smartphones. Skolekort på Rejsekort fravælges, da det vil give for store gener i busser med Checkind Mini udstyr og alt for høje investeringsudgifter. NT har fravalgt skolekort på Rejsekort af samme årsag.

Det anbefales at fastholde nuværende platform indtil videre. Det har ingen indflydelse på business casen for øvrige produkter.

### **Erhvervskort**

Salget af erhvervskort (bruttolønsfinansierede kort) er marginalt (4,2 mio. kr. årligt), og det købes centralt af arbejdsgivere.

Det anbefales at fastholde nuværende platform indtil videre.

## **Direktøren indstiller,**

**at** Midttrafik påbegynder salg af periodekort i Midttrafik app medio 2017.

## **Bilag**

- Bilag 1 - Input til business case for overflytning af produkter fra papkort som produktplatform til digitale platforme som MT appen og rejsekort
- Bilag 2 - Midttrafiks driftsudgifter til Rejsekortet
- Bilag 3 - Faktaark vedr. app (maj 2016 - feb 2017)

---

1-25-1-16

## 5. Gratis bybusser i Grenaa i sommerperioden

### Resumé

*Norrdjurs Kommune har fremsendt anmodning om gratis bybusser i Grenaa i sommerperioden fra 1. juli til 15. august 2017.*

### Sagsfremstilling

Norrdjurs Kommune har fremsendt et ønske om at der – i lighed med sidste år – er gratis bybusser i Grenaa i perioden 1. juli til 15. august. De mistede indtægter ved tilbuddet er vurderet til ca. 50.000 kr.

Takstkompetancen for al Midttrafiks buskørsel ligger hos Midttrafiks Bestyrelse, hvorfor bestyrelsen skal godkende ønsket.

Da de økonomiske konsekvenser udelukkende vedrører Norrdjurs Kommune indstiller administrationen, at kommunens ønske imødekommes.

### Direktøren indstiller,

**at** Norrdjurs Kommunes anmodning om gratis bybuskørsel fra 1. juli til 15. august 2017 imødekommes.

1-30-75-1-26-16

## 6. Kollektiv trafikplan 2017

### Resumé

*Udarbejdelsen af den kommende trafikplan for Midttrafik er igangsat, og det kan allerede nu konstateres, at den vedtagne tidsplan er udfordret, dels af den manglende fremlæggelse af Statens Trafikplan og tidsplanens faktum, at det forestående kommunalvalg ligger i den politiske godkendelses periode. Det foreslås, at Trafikplanens ikrafttrædelse udsættes fra 2017 til foråret 2018. Den af kommuneforeningen og regionen nedsatte styregruppe for Trafikplanen har på sit møde den 14. marts 2017 tiltrådt forslag om, at udsætte ikrafttrædelsen af den kommende trafikplan til foråret 2018.*

### Sagsfremstilling

Med baggrund i fakta, har den nedsatte arbejdsgruppe udarbejdet 1. udkast til et fremtidigt strategisk net for den kollektive trafik i Midttrafik.

Det strategiske net beskriver det net, som omhandles i Lov om Trafikselskaber – "et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer"

Som baggrundsfakta har arbejdsgruppen anvendt:

- Analyser af passagerstrømme på de nuværende strækninger
- Analyser fra Transportvaneundersøgelsen omkring; Pendlerstrømme, uddannelsesrejsende og fritidsrejser
- Midttrafiks eget salg af uddannelseskort
- Analyser af brugen af Rejsekortet
- Viden om strækningernes beskaffenhed

Princippet i udkastet er, at det strategiske busnet supplerer togtrafikken og dækker:

- Forbindelser mellem egnscentre, hvor der er væsentlige rejsestrømme, som ikke er dækket eller dårligt dækket af togtrafikken – eksempelvis Silkeborg – Viborg og Holstebro - Viborg
- Forbindelser fra større byområder (mere end 2.000 indbyggere), hvor der er væsentlige rejsestrømme ind til nærliggende egnscenter, som ikke er togbetjent.
- Nettet er som minimum betjent af timedrift hverdage i dagtimerne. Herudover minimum 2 timedrift svarende til det laveste niveau af togdriften i regionen.
- Nettet er et sammenhængende net, hvor korrespondance til tog og bybus i bybusbyerne prioriteres højt.

Principperne for strækningerne drøftes fortsat, herunder størrelsen af de rejsestrømme, som udløser en strategisk strækning.

Det strategiske net suppleres med andre strækningstyper som er:

- Øvrige strækninger med forslag om minimumsbetjening hverdage samt aften og weekend



- Uddannelsesstrækninger med kørsel skoledage og minimum 3 ture.
- Teletaxa og flextur

Det samlede strækningstilbud tænkes udarbejdet i samarbejde med kommuner og region, startede med strategiske bestillermøder med alle bestillere i foråret 2017.

Midttrafiks nuværende trafikplan er godkendt i efteråret 2013, og der burde udarbejdes en ny fra efteråret 2017, som planlagt.

Trafikstyrelsen skal i henhold til lov om trafiksselskaber i løbet af 2016 udarbejde en ny statslig trafikplan 2016-2030 til afløsning af den nuværende statslige plan.

Denne statslige trafikplan er end ikke kommet i høring, og den forventes først godkendt ved årsskiftet 2017 / 2018.

Derfor foreslås, at den politiske godkendelse af Midttrafiks kommende trafikplan udsættes til 2. kvartal 2018.

#### Fordele ved en udsættelse:

- Den statslige Trafikplan forventes udsendt omkring årsskiftet 2017/2018. En udsættelse vil derfor betyde at planerne i Statens trafikplan kan indarbejdes i Midttrafiks trafikplan.
- Den politiske godkendelse skal ikke gennemføres i samme periode som kommunal valget pågår
- Hvis godkendelsen udskydes, vil det være de politikere, som godkender Trafikplanen, der også skal sikre dens gennemførelse
- Ved en udsættelse vil den efterfølgende Trafikplan skulle godkendes i 2022, således igen umiddelbart efter en valgproces
- Midttrafik vil i foråret 2017 diskutere trafikplanens strategiske net med de enkelte kommuner. Hvis tidspunktet udsættes, vil det være muligt at gennemføre en kommune runde 2, hvor forslag til det øvrige net kan diskuteres og fastlægges.

#### Ulemper ved en udsættelse:

- Den nuværende trafikplan skal forlænges til foråret 2018,
- Region Midtjylland ønsker at fastholde en maksimal ramme på ca. 52 % af Regional Udviklings budget, hvilket betyder, at der skal gennemføres reduktioner i omkostningerne til kollektiv trafik på ca. 27 mio. kr. fra 2018. Så stor en reduktion bør i stort omfang indarbejdes i Trafikplanen. En udsættelse af godkendelse og dermed iværksættelse af Trafikplanen betyder, at de væsentligste ønskede reduktioner af den regionale kørsel tidligst kan iværksættes fra 2019 og fremad. En udsættelse kræver derfor en aftale med Regionen om en tidsplan for de reduktioner, der skal til før regionens budgetramme kan fastholdes.

Trafikplanen for Fynbus har samme tidsgyldighed som Midttrafiks og Fynbus har med samme baggrund besluttet at udsætte den politiske godkendelse til foråret 2018.

Den af kommuneforeningen og regionen nedsatte styregruppe for Trafikplanen har på sit møde den 14. marts 2017 tiltrådt arbejdsgruppens forslag om, at udsætte ikrafttrædelsen af den kommende trafikplan til foråret 2018. Det var samtidig et ønske, at KKR orienteres om principperne i planen i sensommeren 2016.

**Direktøren indstiller,**

- Arbejdsgruppen arbejder videre med 1. udkast til strategisk net og planlægning af de øvrige strækninger samt uddannelsesstrækninger og
- Den kommunal politiske godkendelse af trafikplanen udsættes til 1. kvartal 2018 og godkendelse i Midttrafiks bestyrelse på møde i maj/juni 2018.

1-30-75-5-1-17

## 7. Skoler og øvrige institutioners brug af busserne i Midttrafik

### Resumé

*I forbindelse med udfasningen af klippekortet udarbejdede administrationen nye produkter til skoler og institutioner, som traditionelt har anvendt klippekort på ture med kollektiv trafik. Særligt i Aarhus har udfasningen og de nye produkter betydet udfordringer for brugen af bybusserne. Det belyses hermed, hvad udfordringerne består i og nuværende mulige løsningsmodeller. Administrationen har modtaget en henvendelse fra rådmanden for Børn og Unge i Aarhus Kommune, som ønsker at drøfte problemstillingen med administrationen.*

### Sagsfremstilling

Når en skoleklasse eller en gruppe børn fra en institution i dag skal på tur og benytte Midttrafiks busser, kan de enten bestille en zonebillet, en grupperejse eller en turbillet. Når man rejser min. 15 personer sammen skal man reservere plads i busserne ved at bestille en grupperejse.

I Aarhus gælder de særlige forhold, at der ikke er pladsgaranti i bybusserne. Det skyldes, at Aarhus Kommune har besluttet, at der ikke skal indsættes dubleringsbusser, når der er et større antal rejsende fra skoler og/eller institutioner. Grupper, der kun skal køre med bybusser i Aarhus, skal således *ikke* bestille en grupperejse, men købe en zonebillet – også selvom der er flere end 15 personer, der skal med på turen. Til gengæld anbefales det at splitte op i mindre grupper.

Oversigt over de tre billettyper, inklusive markering af de særlige forhold i Aarhus, er beskrevet i bilag 2.

### Kundehenvendelser om rejser i Aarhus med skoler/institutioner

Midttrafik har modtaget 13 skriftlige og en række telefoniske henvendelser fra institutioner hovedsageligt i Aarhusområdet i forbindelse med billettering efter udfasning af klippekort.

Institutionerne finder, at:

- Det er blevet mere besværligt at planlægge og købe billet i god tid
- Ved brug af Midttrafiks app får institutionerne ingen rabat og man kan heller ikke knytte EAN-nummer til appen
- Det er besværligt at booke turene – produkterne opleves som bureaukratiske og svære at bruge
- Sværere at tage på spontane ture
- Det er uhensigtsmæssigt, at man ikke kan checke grupper ind på rejsekort i Aarhus

### Bestillingsfrist

Bestillingsfristen på fire dage for grupperejser er ikke ny, fristen er tværtimod blevet forkortet fra syv til fire dage. Når der er større grupper, som skal rejse med Midttrafiks busser og der indsættes dubleringsbusser for at sikre, at alle kunder kan komme med, er det nødvendigt for administrationen at kende omfanget på forhånd. Fire dages bestillingsfrist, vurderer administrationen sammen med busselskaberne, er et absolut minimum for at kunne nå at indsætte ekstra busser. Bemærk, at dette kun gælder ved ture med flere end 15 personer (grupperejser).

### Rabatter og pris

Det er ikke blevet dyrere at anvende klippekortet, selvom det nu er elektronisk og priserne er generelt ikke sat op. Det elektroniske klippekort giver dermed også stadig rabat i forhold til prisen på enkeltbilletter. Det er korrekt, at man ikke kan tilknytte EAN-nummer til app'en.

### Bestillings- og betalingsproces

Det er tydeligt, at bestillingsprocessen opleves som mindre fleksibel og langvarig og dermed som en barriere for skolernes og institutionernes muligheder for at komme på tur. Kunderne skal oprette et log in, logge ind hver gang, der skal købes en billet, gennemgå bestillingsprocessen for billetten, printe billetten ud mv. Til orientering kan nævnes, at de øvrige NT, Sydtrafik og FynBus ikke har fået lignende tilbagemeldinger fra skoler og institutioner i nævneværdig grad, selvom de udbyder såvel zonebillet samt gruppebillet. Administrationen vil på baggrund af bestyrelsens drøftelser og beslutninger tilpasse produktporteføljen.

### Midttrafiks administrative service vedr. grupperejser

Midttrafik har i dag ansat 1 årsværk, som udelukkende håndterer firmaers, institutioners, foreningers og privatkunders bestilling af grupperejser og som forestår kontakten mellem kunderne og leverandøren. I perioden 16. marts 2016 - 15. marts 2017 blev der foretaget 10.626 reservationer til grupperejser i Midttrafik. Administrationen har ikke kendskab til, hvor mange rejser institutioner og skoler har med bybusserne i Aarhus.

Movia har valgt ikke at yde denne service, i stedet er det det enkelte busselskab, som håndterer kundehenvendelserne. Dermed bestiller kunderne ikke rejserne på forhånd og der er ikke indsat dubleringsbusser. I bilag 3 ses en oversigt over praksis i alle trafikelskaber.

### **Udfordringer og muligheder for Aarhus Kommune**

Det er dog ikke kun de nuværende billetprodukter, som skal nævnes som mulige måder at sikre en nemmere brug af busserne for skoler og institutioner i Aarhus. I det nedenstående gennemgås forskellige tiltag, som vil kunne afhjælpe udfordringerne for skoler og institutioner i Aarhus i forbindelse med kørsel i bybusserne.

### Dubleringsbusser

Aarhus Kommune har valgt ikke at have dubleringsbusser. Indsættelse af ekstra busser vil kunne afhjælpe problematikken med, at en gruppe børn der er kommet afsted på tur kan risikere at møde en overfyldt bus. Administrationen har sammen med Busselskabet Aarhus Sporveje regnet på, hvad det vil koste at indsætte dubleringsbusser i Aarhus. Den samlede pris per år vil afhænge af det endelige forbrug og valg af løsninger. Ved et scenarie, hvor der dagligt (230 skoledage om året) bestilles dublering til fire

grupperejser (ud og hjem) af to timers varighed er udgiften minimum mellem to mio.kr. og fem mio.kr. Her er billetindtægter ikke fratrukket udgiften.

De detaljerede beregninger og løsningsmodeller fremgår af bilag 4 og er fremsendt til Aarhus Kommune. Der skal tages forbehold for tallet, da omfanget af rejser i Aarhus ikke kendes pt.

#### Gruppe check in på rejsekort

Aarhus Kommune kan genoverveje indførelsen af gruppe check in på rejsekort. Kommunen har tidligere takket nej til en sådan løsning. Det kunne dog være en oplagt mulighed for skoler og institutioner at anvende rejsekort-erhvervs kort. Det er mere fleksibelt end det tidligere klippekort, da man ikke skal forholde sig til antal zoner og institutionens EAN-nummer kan tilknyttes. Oprettelsen af et erhversrejsekort har en bestillingstid på 3-4 uger og kan bestilles hos Rejsekort Kundecenter. Når man først er oprettet gælder kortet i fem år.

Administrationen vurderer, at hvis rejsekortudstyret i Aarhus bybusser skal ændres til at kunne håndtere gruppe check in (estimeret går på 200 busser) vil omkostningerne være ca 3 mio. kr. Levering af udstyr og installation i 200 busser, kan igangsættes i efteråret 2017. Prisestimatet går på udskiftning af ét check in-sted pr. bus – den mest kundevenlige løsning vil være at udskifte alle check in-steder i bussen. I så fald vil udgiften være ca. 9 mio kr. Der tages forbehold for levering fra Rejsekort A/S.

#### Smartphones

En anden mulighed er, at de enkelte institutioner får tildelt én eller flere smartphones. På den måde kan lærere/pædagoger anvende Midttrafiks betalingsapp, som også indeholder klippekort. Appen kan som tidligere nævnt ikke tilknyttes et EAN-nummer, men institutionerne kan bruge mobilepay eller et institutionsbetalingskort, hvilket flere kommuner, institutioner og private virksomheder allerede gør.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen drøfter muligheder og udfordringer for skoler og institutionernes brug af Midttrafiks produkter.

Det anbefales, at

- Aarhus Kommune tager stilling til fremadrettet serviceniveau for skoler og institutionernes brug af bybusserne i Aarhus
- Serviceniveauet for håndtering af grupperejser fastholdes
- Administrationen gennemgår de nuværende produkter og betalingsmuligheder med henblik på forbedringer

1-9-1-15

## 8. Orientering om stemmeaftale om modernisering af taxilovgivningen

### Resumé

*Regeringen har den 9. februar 2017 sammen med alle øvrige partier i Folketinget indgået en aftale om modernisering af taxiloven. Aftalen forventes at medføre en ny taxilov med ikrafttræden 1. januar 2018.*

### Sagsfremstilling

Aftalen er en hensigtserklæring fra partierne om at stemme for en ny taxilov med det i aftalen angivne indhold. Ministeren har forud for aftalen afholdt dialogmøder med taxibranchen.

Aftalen skal nu udmøntes i en konkret lovtekst, der er praktisk anvendelig.

Det lovforberedende arbejde i Transport-, Bygnings - og Boligministeriet, Kollektiv Trafik - kontoret, er igangsat. Der forventes fremsat lovforslag i Folketinget oktober 2017 med ikrafttræden 1. januar 2018. Der vil ske en bred høring af det kommende lovforslag umiddelbart inden sommerferien 2017. Her vil også trafikskaberne blive hørt.

### Aftalens forventede betydning for offentlig servicetrafik:

- Der bliver fremover kun en tilladelse, der også omfatter offentlig servicetrafik, og dermed erstatter OST tilladelserne. Vognmænd der i dag kører på OST tilladelser i f.eks. flexkørsel vil med den nye tilladelse have mulighed for at køre taxikørsel, når de ikke kører for trafikskaberne, såfremt vognen i øvrigt overholder kravene til erhvervsmæssig personbefordring (taxameter, sædeføler m.v.)
- Salg af kørsel udbudt af offentlige myndigheder, f.eks. Trafikskaber og Kommuner med hjemmel i anden lovgivning, f.eks. handicapbefordring, kan ske direkte mellem indehaveren af universaltilladelsen og myndigheden og behøver ikke ske via et kørselskontor. Der forventes således ikke krav om at en vognmand med universaltilladelse, der byder ind på en kørsel, skal være tilknyttet et kørselskontor. Kravet om tilknytning til et kørselskontor forventes at gælde alene ved salg af kørsel til private.
- Eksisterende miljøkrav til biler opretholdes, mens krav til udstyr i køretøjerne (sædefølere, taxameter m.v.) ikke gælder køjetøjer, der alene anvendes til kørsel på kontrakt for offentlige myndigheder.
- Der fastsættes en overgangsordning på 3 år til at indfase loven. I den periode øges antal tilladelser med 500 pr. år, og udbydes med 125 hvert kvartal. Efter 3 år er der ingen begrænsninger på antallet af tilladelser, der kan udstedes.

- Eksisterende tilladelser fastholder deres gyldighed indtil udløb.
- Administration og tilsyn med love skal varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I overgangsperioden varetager kommunerne fortsat opgaven. Dog kan kommunerne med et halvt års varsel vælge at overlade forpligtelsen til styrelsen.

#### **Aftales hovedpunkter er følgende:**

- En universal tilladelse til erhvervmæssig persontransport, der erstatter de nuværende 4 tilladelser.  
Der skal fortsat opfyldes visse krav, f.eks. kapital- og vandelskrav.
- Krav om bestemt virksomhedsform afskaffes.
- Antalsbegrænsning og geografisk begrænsning ophæves.
- Tilladelse udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og ikke længere af kommunerne.
- Det særlige kørekort til erhvervmæssig personbefordring afskaffes.  
Chaufføren skal i stedet have førerkort til erhvervmæssig persontransport. For at få dette skal chaufføren være mindst 21 år, have haft alm kørekort i 3 år, opfylde visse vandels- og helbreds krav, samt have en godkendt chaufføruddannelse.
- Salg af kørsel til privat skal ske via et kørselskontor. Indehaveren af en universal tilladelse, der ønsker at sælge kørsel til private skal således være tilknyttet et kørselskontor. Der er dog mulighed for dispensation for at lokale vognmænd i landdistrikterne kan udgøre sit eget kørselskontor.
- Det kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at drive kørselskontor. De skal opfyldes visse krav; vandelskrav til leder, samt kapitalkrav og krav til elektronisk kommunikationsudstyr, der kan opsamle og opbevare oplysninger om kørselsopgaven. Kørselskontoret bestemmer selv, hvilke vognmænd kontoret indgår samarbejde med. Der er ingen antals- eller geografisk begrænsning for et kørselskontors salg af kørsel indenfor landets grænser.
- Kommunen kan efter gennemførelse af udbud betale et kørselskontor for at stille et taxiberedskab til rådighed i et geografisk område. Den kommunale aftale kan ikke udelukke øvrige kørselskontorer fra at sælge taxikørsel på markedsvilkår til private i disse områder.
- Der indføres et landsdækkende system for prisdannelse for taxikørsel med private med prisloft.
- Der skal fortsat gælde en række krav til bilerne og udstyr, herunder årligt syn, sædefølere, taxameter, GPS m.v.

- 
- Der indføres mulighed for bødestraf på samme niveau som bus- og godskørselsområdet.
  - Loven indføres over tre år med evaluering efter et år, tre år og seks år.

### **Betydning for kunderne**

Ingen. Det forventes at nuværende serviceniveau kan opretholdes.

### **Økonomi**

Liberalisering af markedet kan få betydning for prisudviklingen, herunder tilbud på den af trafikselskaberne udbudte kørsel. Den endelige lovtekst afventes.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

### **Bilag**

- Bilag 1 - Modernisering af taxiloven
- Bilag 2 - Taxi til fremtiden - Regeringens udspil til modernisering af taxilovgivningen



1-21-1-17

## 9. Orientering om udvikling i omkostningsindeks

### Resumé

Omkostningsindekset er steget markant siden udarbejdelsen af budgettet for 2017 grundet stigende lønninger og dieselpriiser. Dette medfører en forventet merudgift for Midttrafik på ca. 26 mio. kr. med udgangspunkt i seneste prognose for 2017.

### Sagsfremstilling

Siden Midttrafik udarbejdede budgettet for 2017 med udgangspunkt i prognosen i omkostningsindekset fra maj 2016 er omkostningsindekset vokset markant mere end prognosticeret på daværende tidspunkt. Det voksende omkostningsindeks er drevet af en stigning i Danmarks Statistiks lønindeks for den private og offentlige sektor samt stigende dieselpriiser. På nuværende tidspunkt forventes omkostningsindekset for 2017 (med udgangspunkt i prognosen for marts 2017) at være 1,9 % højere end antaget ved budgetlægning. Herunder er sammenligningen mellem nuværende prognose og prognosen fra budget 2017 illustreret.



Konsekvensen for Midttrafiks bestillere er signifikant voksende udgifter. Samlet set forventes merudgifter på ca. 26 mio. kr. i forhold til budgettet for 2017. Herunder er

foretaget et skøn af effekten på hver bestiller i forhold til de indlagte forventninger i budget 2017.

Bestillere	Skønnet indekseffekt i forhold til budget 2017
Favrskov	250.000
Hedensted	90.000
Herning	820.000
Holstebro	480.000
Horsens	820.000
Ikast-Brande	230.000
Lemvig	130.000
Norddjurs	270.000
Odder	100.000
Randers	1.620.000
Ringkøbing-Skjern	420.000
Samsø	40.000
Silkeborg	860.000
Skanderborg	440.000
Skive	460.000
Struer	140.000
Syddjurs	260.000
Viborg	820.000
Aarhus	8.840.000
Regionen	8.900.000
<b>I alt</b>	<b>25.990.000</b>

Midttrafiks administration følger udviklingen i indekset nøje. Medmindre der sker store ændringer i indekset, vil næste opdatering komme i forbindelse med 1. kvartalsopgørelsen i juni.

Midttrafik vil informere bestillerne om den alvorlige udfordring og tage en drøftelse, om hvad vi skal gøre for at bringe overensstemmelse mellem budget og regnskab. Bestyrelsen har truffet beslutning om, at merforbrug i indeværende regnskabsår (2017) kan afregnes et år senere (primo 2019). Det giver bedre tid til at planlægge nedskæringer i busdriften.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-22-1-15

## 10. Uddybning til orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015

### Resumé

På bestyrelsesmødet den 16. december blev orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015 gennemgået. Mødet gav anledning til et ønske om uddybning af prisudviklingen siden 2011 samt en sammenligning med Movia.

Køreplantageprisstigningerne i Midttrafik skyldes i høj grad dyrere kontraktpriser ved udbud, mens Movia i perioden har formået at holde et stabilt prisniveau drevet af en forbedret busudnyttelse.

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 16. december blev orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2015 gennemgået. Mødet gav anledning til et ønske om uddybning af prisudviklingen siden 2011 samt en sammenligning med Movia. Nedenstående tabel viser udviklingen i køreplantagepris på tværs af trafikskaber siden 2011:

Udvikling i køreplantagepris (i årets priser)					
	2011	2012	2013	2014	2015
Midttrafik	666	686	703	713	708
NT	647	678	685	701	707
Sydtrafik	637	662	675	689	689
Fynbus	782	805	824	837	843
Movia	712	716	725	724	710

Midttrafik ville være billigst, hvis udgifterne til kørsel i Aarhus Kommune ikke var indregnet, hvilket kan ses af nedenstående tabel. Kørslen i Aarhus Kommune er særlig, idet over halvdelen af kørslen ikke har været udbudt, og der køres efter særlige overenskomster. For at sikre sammenlignelighed på tværs af årene er tilbagebetaling og rabatter fra Busselskabet Århus Sporveje ikke indregnet i tabellerne. Såfremt tilbagebetaling og rabatter fordeles jævnt over de fem år, svarer det til, at den samlede køreplantagepris i Midttrafik falder med ca. 13 kr. per time. I 2015 ville det svare til en køreplantagepris på 695 kr., hvormed køreplantageprisen er meget tæt på Sydtrafik, der i 2015 havde den laveste køreplantagepris. I forhold til køreplantageprisen for Aarhus Kommune ville en jævn fordeling af tilbagebetaling og rabatter fra Busselskabet Århus Sporveje medføre, at køreplantageprisen ville falde med ca. 44 kr. om året, i 2015 eksempelvis svarende til en køreplantagepris på 779 kr.

Køreplantagepris i Aarhus Kommune mod resten af Midttrafik (i årets priser)					
	2011	2012	2013	2014	2015
Køreplantage - Aarhus Kommune	565.291	562.300	566.995	568.278	574.168
Operatørudgifter - Aarhus Kommune	469.116.413	463.584.331	474.195.432	472.511.885	472.471.881
<b>Køreplantagepris - Aarhus Kommune</b>	<b>830</b>	<b>824</b>	<b>836</b>	<b>831</b>	<b>823</b>
Køreplantage - Resten af Midttrafik	1.524.677	1.485.706	1.488.247	1.461.018	1.441.218
Operatørudgifter - Resten af Midttrafik	922.512.705	940.431.076	970.245.810	973.521.070	954.895.286
<b>Køreplantagepris - Resten af Midttrafik</b>	<b>605</b>	<b>633</b>	<b>652</b>	<b>666</b>	<b>663</b>

### **Udvikling i Midttrafik**

Midttrafik har i lighed med øvrige trafikskaber, med Movia som eneste undtagelse, oplevet signifikant stigende køreplantepriser siden 2011. Årsagen til denne udvikling er primært stigende udgifter efter udbud. Dette uanset, om Midttrafik har udbudt regional, lokal eller skolekørsel.

Midttrafiks tre største udbud i perioden omfatter regional kørsel for sammenlagt cirka en fjerdedel af trafikskabets kørselsomfang. I de tre udbud steg timepriserne med henholdsvis 14,5 %, 11,4 % og 3,2 %. Alle tre udbud var kontrakter fra de tidligere amter med Combust som den største oprindelige kontraktgiver. Det var nogle meget billige kontrakter, og Midttrafik anser derfor prisstigningen for en naturlig tilpasning til et langsigtet prisniveau. Køreplanteprisen er efter prisstigningen fortsat på samme niveau som de øvrige trafikskaber. Busudnyttelsen har i Midttrafik været stabil i perioden, hvorfor udgiften hovedsageligt må henføres til fordyrende udbud, samt et stigende omkostningsindeks (+1,1 % siden 2011).

### **Sammenligning med Movia**

Den eneste undtagelse er Movia, der i perioden har oplevet, at køreplantepriserne har været stort set uændrede. Movia har selv beskrevet udviklingen til at skyldes bedre busudnyttelse:

I Movia har kommuners og regioners fokus på effektiv køreplanlægning medført, at der køres 4,6 pct. flere timer pr. bus i 2015 ift. i 2011.

Reduktionen i antal busser er opnået ved en optimering af køreplanlægningen i eksisterende kontrakter, eller udbyde kontrakter med færre busser i forbindelse med udbud. På den måde er antallet af busser reduceret med 39 busser, svarende til 3,0 pct. fra 2011 til 2015, mens antal timer i samme periode er steget 1,4 pct.

Movia kørte i 2015 3.409 timer per bus, mens Midttrafik til sammenligning kørte 2.269 timer per bus. For Movia er timeantallet per bus naturligt højere, da Movia har en høj andel af bybuskørsel. Til sammenligning med de øvrige trafikskaber, så kørte Fynbus 1.847 timer per bus, Sydtrafik 2.025 timer per bus og NT 2.095 timer per bus.

Det er ikke muligt for Midttrafik at vurdere, hvorvidt Movias forbedring af busudnyttelse skyldes et anderledes udgangspunkt, og da selskabernes kørselssammensætning er forskellig, er en sammenligning af busudnyttelsesniveauer vanskelig. Midttrafik er kontinuerligt meget fokuseret på et sikre den mest effektive udnyttelse af materiel gennem køreplanlægning.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

1-21-1-17

## 11. Orientering om udvikling i Region Midtjyllands økonomi inden for kollektiv trafik

### Resumé

*Region Midtjylland er udfordret i forhold til deres ramme for kollektiv trafik 2018, hvor Midttrafiks reviderede budgetoverslag er ca. 28 mio. kr. højere end rammen. Udfordringen opstår, da Midttrafik oplever stigende kontraktudgifter til buskørsel og fortsat høje udgifter til Rejsekortet. Midttrafik agter at udarbejde forslag til tilpasning af regionens kørselsomfang, så der igen bliver balance i forhold til regionens ramme. Midttrafik afventer en klar bestilling fra regionen.*

### Sagsfremstilling

Region Midtjylland er udfordret i forhold til deres ramme for kollektiv trafik i 2018, hvor Midttrafiks reviderede budgetoverslag er ca. 28 mio. kr. højere end rammen. Midttrafik agter at udarbejde forslag til tilpasning af regionens kørselsomfang jævnt før aftalerne om gennemgang af Djursland, Horsens-Hedensted og resten af Midtjylland i forbindelse med ny Trafikplan, så der igen bliver bragt balance i forhold til regionens ramme.

Udfordringen opstår, da Region Midtjylland siden 2012 kun har fået budgetrammen udvidet permanent med 22 mio. kr., selvom Midttrafik i 2018 har et tilskudsbehov, der reelt er 28 mio. kr. højere end den udvidede ramme. Det øgede tilskudsbehov fremkommer af to hovedårsager:

- **Stigende udbudspriser** – siden 2012 er udgifterne per køreplantime vokset med 7 %, hvilket til dels skyldes stigende omkostningsindeks, men primært højere kontraktpriser ved genudbud af regionale ruter. Samme udvikling observeres i andre trafikskaber. Udgifter til regionale ruter i Midttrafik er fortsat blandt de laveste i landet.
- **Rejsekortet**, der først blev fuldt introduceret i Midttrafik i 2015, udgør en årlig udgift på ca. 24 mio. kr. til udstyr og drift. Fraregnes besparelser som følge af færre udgifter til øvrigt billetudstyr, så er den årlige nettoudgift ca. 20 mio. kr.

I samme periode har Region Midtjylland fået tilført 22 mio. kr. i permanente rammeudvidelser, der kan opdeles i to:

- 12 mio. kr. til finansiering af Rejsekortet
- 10 mio. kr. til nye tog på Odderbanen/drift af Aarhus Letbane

Årsagen til, at udfordringen på 28 mio. kr. opstår specifikt i 2018 er todelt:

- Tilskuddet på de 10 mio. kr. til nye tog på Odderbanen/drift af Aarhus Letbane har siden 2014 været anvendt til at dække merforbrug på Midttrafiks øvrige drift,

---

da statslige togsæt blev stillet vederlagsfrit til rådighed, og midlerne derfor var ledige. Fra 2018 er midlerne øremærket drift af Aarhus Letbane, hvorfor der vil være 10 mio. kr. mindre til rådighed til Midttrafiks øvrige drift.

- Der ventes signifikant stigende udgifter, primært som følge af et stigende omkostningsindeks (+9 mio. kr.) samt effekt af 49. udbud, hvor billige kontrakter i Horsens/Hedensted-området (+3 mio. kr.) og de tidligere Hans Biler-ruter i Silkeborg/Viborg-området (+4 mio. kr.) har været genudbudt. (Øvrige bevægelser: +2 mio. kr.)

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Udvikling i Region Midtjyllands økonomi (2012-2018)

1-13-38-17

## 12. Orientering om Midttrafiks Personaleredegørelse 2016

### Resumé

*Direktionen har besluttet at der hvert år i januar måned skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet. Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet. Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.*

### Sagsfremstilling

Direktionen har besluttet, at der hvert år i januar måned skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet.

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet, og Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne Midttrafik ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Når man læser personaleredegørelsen, er det f.eks. tydeligt at det øgede fokus der har været på sygefravær har båret frugt, således at Midttrafik nu samlet set har opnået et stabilt sygefravær, selvom det ligger en anelse over de opsatte mål på henholdsvis 4 % og 2 %.

Endvidere viser vores medarbejdertilfredshedsmålinger og vores seneste trivselsmåling, at medarbejderne generelt er meget tilfredse med at være ansat ved Midttrafik, og med et forøget fokus på at styrke det tværgående samarbejde, bedre prioritering og medarbejdernes fokus på kundernes behov, er det målet at skabe en organisation, der altid leverer hele løsninger til Midttrafiks kunder og ejere.

Endelig samler Personaleredegørelsen en række statistiske oplysninger om Midttrafiks medarbejdere.

I Personaleredegørelsen kan man bl.a. læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.

**Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Personaleredegørelse 2016



1-00-1-17

## 13. Siden sidst

### Sagsfremstilling

#### Nyt om kontrakter

Efter indstilling fra Struer Kommune har Midttrafik forlænget kontrakterne om kommunens kørsel af bybus, lokale ruter og skoleruter med tre år til udløb i 2021. Kørslen, der udføres af Venø Bussen i kontrakten efter 27. udbud, har ordinært udløb medio 2018. I forbindelse med forlængelserne ønsker Struer Kommune en kontraktoverdragelse af B-kontrakten, således kommunen per august 2018 selv administrerer sine skoleruter. Hjemtagelsen begrundes med et sparehensyn, og medfører en reduktion i kommunens administrationsbidrag til Midttrafik på godt 94.000 kr. årligt. Midttrafik skal fortsat administrere Struer Kommunes to A-kontrakter, der tilsammen omfatter 9.500 køreplantimer fordelt på fem kontraktbusser. Efter indstilling fra Miljø- og Teknikudvalget i Odder Kommune har Midttrafik forlænget to A-kontrakter med Malling Turistbusser om henholdsvis bybuskørsel i Odder og kørsel på lokale ruter i kommunen. Kontrakterne har ordinært udløb medio 2018, og er nu forlænget med yderligere tre år til medio 2021. I alt udgør kørslen 9.500 køreplantimer fordelt på 10 kontraktbusser. Udover rutekørsel for Midttrafik benyttes busserne også til svømmekørsel for kommunens skoler. Svømmekørslen administreres i et direkte samarbejde mellem busselskabet og Odder Kommune.

Efter ønske fra Skanderborg Kommune har Midttrafik forlænget tre B-kontrakter om skolekørsel med Umove Vest A/S, Jørns Busser og Svidt A/S. Kontrakterne er i første omgang forlænget i ét år til udløb medio 2019, dog med mulighed for yderligere forlængelse i hhv. ét og to år. I alt omfatter kørslen 15.000 køreplantimer fordelt på 19 kontraktbusser.

Efter ønske fra Ringkøbing-Skjern Kommune har Midttrafik forlænget kontrakterne efter 30. udbud, der omfatter lokale ruter og skoleruter i Ringkøbing-Skjern Kommune. Hovedparten af kontrakterne kunne forlænges med op til tre år, men enkelte kunne kun forlænges med to år. For at sikre et samlet udbud, er det besluttet at forlænge alle kontrakterne med to år til udløb medio 2020. Der forlænges kontrakter med Brande Buslinier, Mørups Turistfart, Lemvig Turist og Herning Bilen Rute. Tilsammen udgør kontrakterne 30.500 køreplantimer fordelt på 27 kontraktbusser.

Kommunalbestyrelsen i Norddjurs Kommune besluttede på sit møde den 21. februar, at kommunen ønsker dieselbusser i Grenaa, når den nye kontrakt træder i kraft fra ultimo juni 2017. Der var i udbuddet bedt om tilbud på både dieselbusser og hybridbusser. Differencen mellem de to bustyper var knap 900.000 kr. årligt. Kommunalbestyrelsen ønsker til gengæld at udløse optionstilbuddet på 75.000 kr. (engangsbeløb) for installation af elektriske ramper i begge kontraktbusser.

#### Indvielse af ny station i Herning

10. februar blev den nye station i Herning indviet. Nu er alle bybusser og rutebiler samlet ved togstationen, og der er sørget for god cykelparkering også. Busserne guides via telematik til ledige holdepladser, og kunderne informeres via dynamiske informationstavler.

Kommunen har opført en ny stationsbygning ved siden af og i forbindelse med togstationen med gode ventefaciliteter for kunderne og nem mulighed for kunderne at købe billet og stige om mellem bus og tog.

Indvielsen blev bl.a. markeret med talere fra bestyrelsesmedlem Finn Stengel Pedersen og Jens Erik Sørensen, Midttrafik.

### **Møde med ny transportminister**

Formænd og direktører for trafikselskaberne har haft møde med nye transportminister. Her drøftede man bl.a. Udfordringer i Takst Vest, BRT-løsninger og muligheden for at sætte længere busser ind, elbusser, den nye taxalov m.v.

### **Konference i Business Region Aarhus**

Business Region Aarhus med flere afholdte den 27. februar en konference om sammenhængende mobilitet med deltagelse af en række transportordførere, borgmestre og embedsmænd og repræsentanter fra en række interesseorganisationer. Gruppeleder Oles Sørensen fra Midttrafik bidrog med et indlæg om behovet for bedre koordinering af planlægning mellem stat, region, kommuner og trafikselskab. Oplægget er vedlagt som bilag.

### **Udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik**

Den 10. februar 2017 indgik forligskredsen uden for regeringen en aftale om at afsætte en pulje til bedre og billigere kollektiv trafik.

Puljen indeholder i alt 762 mio. kr.. Nedenfor er nævnt de væsentligste initiativer ser fra Midttrafik side.

Hele aftaleteksten kan læses i bilag 2.

- Forligskredsen vil videreføre de sociale rabatter til fjernbusserne (rabat til pensionister, studerende og børn). Derfor forpligter forligskredsen sig til i løbet af 2017 at afsætte midler til en fortsættelse af initiativerne i aftalen om ungdomskort og fjernbusser af 26. februar 2014. En forudsætning for at opnå refusion for rabatten er, at operatøren følger reglerne.
- Forligskredsen afsætter 100 mio. kr. til en cykelpulje, der kan fremme cyklisme i alle landets 98 kommuner, herunder i cykelbyer som København, Aarhus, Odense og Aalborg. Midlerne skal gå til medfinansiering af kommunale indsatser samt til etablering af flere supercykelstier.
- Forligskredsen opretter en 2-årig buspulje, hvor der med denne aftale afsættes 195 mio. kr. i 2017. Forligskredsen forpligter sig til at afsætte yderligere 200 mio. kr. i 2018. Midlerne skal dels gå til medfinansiering af +Bus i Aalborg, hvor staten yder et tilskud svarende til statens procentdel i det oprindelige letbaneprojekt. Herudover skal 100 mio. kr. gå til en række nye S-buslinjer i hovedstaden efter nærmere aftale med Movia, der som led i Trængselskommissionens arbejde f.eks. har udpeget 3 ruter som særligt perspektivrige. Den resterende del af puljen kan efter aftale i forligskredsen f.eks. gå til pendlerbusser, BRT-løsninger, busfremkommelighed, cykelmedtagning i busser, fremme af elbusser og bedre trafikinformation ved større stationer.
- Forligskredsen afsætter 40 mio. kr. til forundersøgelser og VVM af en etape 2. af Aarhus letbane samt til en undersøgelse af mulighederne for at anlægge en ny terminal i Brabrand, der kobler letbanen op på regionaltoget, fjerntoget og busser.

- Forligskredsen afsætter midler til at kompensere de pendlere, som bliver hårdest ramt af prisstigninger som følge af takstharmoniseringen på Sjælland. Konkret afsætter forligskredsen en ramme på 15 mio. kr. årligt i perioden 2017 til 2020 svarende til 60 mio. kr. i alt til at afbøde prisstigninger på over 5 pct. på pendlerkort til/fra København.
- Forligskredsen noterer sig, at der udestår finansiering efter 2017 til en fortsættelse af puljen til kollektiv trafik i ydreområder. Forligskredsen vil i løbet af 2017 tage stilling til en forlængelse af denne ordning.
- Forligskredsen er enig om at afsætte 12 mio. kr. til opførelsen af et trinbræt i hhv. Laurberg og Stilling.

### **Norsk interesse i Midttrafiks incitamentsprogram**

Midttrafik er blevet kontaktet af Ruter A/S (et norsk trafikselvskab som dækker kollektiv trafik i Oslo og Akershus) med henblik på inspiration og videndeling fra Midttrafiks incitamentsprogram Midttrafiks bedste busselskab.

Incitamentsprogrammet motiverer busselskaberne til at give en endnu bedre kundeservice ved brug af en bonusordning, for dem som scorer højt på kundeservice, når Midttrafik afholder Midttrafiks bedste busselskab.

Det er ikke første gang, at norske og svenske kolleger søger inspiration fra Midttrafiks incitamentsmodel. Midttrafik har blandt andet været på besøg i den norske kollektiv trafikforening og i trafiksselskabet Østfold, som også var interesserede i Midttrafiks incitamentsprogram,

### **KL, Danske Regioner (DR) og Trafikselvskaberne i Danmark (TiD) har rettet henvendelse til Skatteminister Karsten Lauritzen og Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen vedr. beskatning af el anvendt i elektriske busser**

De tre parter ønsker at bidrage til, at Danmark opfylder sine forpligtigelser overfor EU og til regeringens målsætning om, at Danmark i 2050 skal være et lavemissionssamfund, som er uafhængigt af fossile brændsler.

En måde at nå dette mål er ved at gøre busdriften i Danmark mere klimavenlig ved at fremme anvendelse af elbusser i den kollektive trafik. Hvis el brugt i elbusser får samme afgift som el til tog og letbaner, vil det gøre elbusser mere konkurrencedygtige overfor diesel- og gasbusser. Brug af elbusser vil samtidig reducere den sundhedsfarlige partikel og NOx forurening, og dermed forbedre de lokale miljøer. KL, DR og TiD anfører, at der i øjeblikket er en u hensigtsmæssig forskel i beskatningen af el anvendt i busser i forhold til beskatningen af el til tog og letbaner. I 2017 er afgiften for strøm til elbusser 91 øre/kWh, mens afgiften for strøm til bane er 0,4 øre/kWh, dvs. afgiften for busser er over 200 gange højere. Da prisen på elbusser er højere, og der er udgifter til installation af ladeanlæg, vil indførelse af elbusser betyde store ekstraudgifter for kommuner og regioner. Parterne foreslår derfor Skatteministeriet, at elafgiften for elbusser ligestilles med elektriske tog med henblik på at gøre den kollektive trafik mere klima- og miljøvenlig.

## Adgang til momsrefusion ved drift af rutebilstationer

Med virkning for regnskab 2016 har Økonomi- og Indenrigsministeriet meddelt kommunerne adgang til momsrefusion ved drift og vedligeholdelse af rutebilstationer dog ikke udgifter til bemanning, kortsalg samt chaufførfaciliteter. Midttrafik har som fælleskommunalt interessentskab også adgang til momsrefusion, men kun efter dispensation fra Økonomi- og Indenrigsministeriet, og momsrefusionen skal da hjemtages via kommunerne i Midttrafiks ejerkreds. Region Midtjylland har på nuværende tidspunkt ikke samme adgang til momsrefusion. Refusionsadgangen vedrører Bjerringbro-, Horsens-, Silkeborg-, Skjern-, Randers og Aarhus rutebilstation.

Administrationen har i samarbejde med Midttrafiks revision gennemgået reglerne samt vurderet de nuværende forhold omkring opkrævning af driftstilskud hhv. udgifter til drift og vedligehold, og det er besluttet at ændre processen således den nye adgang til momsrefusion udnyttes:

- Hvor Midttrafik betaler udgifter til rutebilstationen oplyses den eller de aktuelle kommuner om årets momsudgifter relateret til drift og vedligehold. Kommunen kan herefter via bogføring i eget regnskab hjemtage momsen via refusionsordningen.
- Hvor kommunen har udgifter til rutebilstationen og Midttrafik betaler driftstilskud, vil hjemtagning af momsen indebære modsatrettede bogføringer med øget risiko for fejl. Det anbefales i denne situation, at Midttrafik ikke opkræves for driftstilskuddet og i stedet yder kommunen en tilsvarende rabat i administrationsbidraget.

På nuværende tidspunkt er regionerne ikke omfattet af ændringen i momsrefusionsordningen.

Momsrefusionsordningen vedrører følgende kommuner i 2016:

Kommune	Udgift i alt	Refusionsberettiget momsbeløb
Favrskov Kommune	960	192
Horsens Kommune	100.248	20.050
Randers Kommune	941.143	235.286
Ringkøbing-Skjern Kommune	72.667	14.533
Silkeborg Kommune	58.943	11.789
Viborg Kommune	22.081	4.416
Aarhus Kommune	105.669	26.417
Hovedtotal	1.301.712	312.683

Med virkning fra regnskab 2016 udnytter administrationen ændringen i momsrefusionen ved hjemtagning via kommunerne.

**Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Sammenhængende mobilitet konference 27. februar 2017os
- Bilag 2 - Aftaletekst Bedre og Billigst FEB17
- Bilag 3 - Ansøgning om momsrefusion for drift og vedligeholdelse af rutebilstationer

1-00-1-17

## 14. Eventuelt