



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

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Oplæg om planerne for Aarhus H ved mobilitetschef Susanne Krawack i Aarhus Kommune	1
2	Forventet regnskab 2017 2. kvartal samt budget 2018 – 2. behandling	2
3	Godkendelse af Midttrafiks strategiplan 2017-2020	6
4	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 3. november 2017	9
5	Indgåelse af regionsoverskridende prisaf tale for støttet Flextur mellem Ringkøbing-Skjern og Billund Kommune	10
6	Ændringer af vedtægter i FlexDanmark	11
7	Forslag om letbanen til Aarhus Ø	12
8	Budgetanalyse Movia	13
9	Faglig messe i Midttrafik	18
10	Orientering om Takst Vest rapport og takststigningsloft 2018	24
11	Midtvejsmåling af Takst Sjælland	27
12	Kollektiv trafikplan 2017	29

## Indholdsfortegnelse

---

13	Udskydelse af Region Midtjyllands besparelser	31
14	Orientering – Nyt navn til erstatning for teletaxa	33
15	Orientering om arbejdet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum	35
16	Gennemgang af Midttrafiks krav til skolebusser	38
17	Samkørsel som supplement til Midttrafiks trafikudbud	41
18	Orientering om indførelse af Byzone med knudepunkter i Skive Kommune	47
19	Orientering om forslag til ændring af lov om trafikselskaber	49
20	Svar på spørgsmål fra regionsrådsmedlem vedr. Midttrafiks administrative udgifter	51
21	Mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland	53
22	Orientering om Trafikstyrelsens kontrol af OST-selskaber med lave tilbud på flextrafik	54
23	Orientering om høringssvar over forslag til taxilov	57
24	Siden sidst	61
25	Eventuelt	66

---

1-00-1-17

## 1. Oplæg om planerne for Aarhus H ved mobilitetschef Susanne Krawack i Aarhus Kommune

### Resumé

*Bestyrelsen har ønsket en orientering om planerne for Aarhus Hovedbanegård. Mobilitetschef Susanne Krawack fremlægger kommunens planer.*

### Sagsfremstilling

Mobilitetschef i Aarhus Kommune, Susanne Krawack, vil i sit oplæg komme ind på tidligere planer for rutebilstationen samt Banedanmarks planer og den igangværende VVM-redegørelse, hvor Aarhus Kommune også har haft mulighed for at byde ind med ønsker til den kommende løsning for Aarhus Hovedbanegård. Aarhus Kommune har især fokus på en langsigtet løsning for togtrafikken og ikke mindst de bedste vilkår for byudviklingen i de kommende år.

Susanne Krawack vil desuden gennemgå, hvordan kommunen arbejder med planlægningen af hele området, processen herfor og således lægge op til en drøftelse af, hvilke perspektiver, der er for bustrafikken.

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-21-2-17

## 2. Forventet regnskab 2017 2. kvartal samt budget 2018 – 2. behandling

### Resumé

Vedlagt er forventet regnskab 2017 efter 2. kvartal samt forslag til 2. behandling af budget for 2018 og budgetoverslagsårene 2019 til 2021. Budgetforslaget samt forventet regnskab for 2017 fremsendes til bestillerne til orientering.

### Sagsfremstilling

#### **Forventet regnskab 2017 efter 2. kvartal**

For kørselsudgifterne er det et forventet merforbrug på 20,4 mio. kr., hvilket er en reduktion på 16,9 mio. kr. siden 1. kvartal. Ud af det forventede merforbrug, skyldes 11,1 mio. kr. indeksstigninger, mens den resterende merudgift primært skyldes, at den forventede reduktion af bybuskørslen i Aarhus Kommune er udsat fra sommeren 2017 til slutningen af 2017.

Busindtægterne forventes at være 14,1 mio. kr. over budgettet, hovedsagligt grundet en større off-peak kompensation end først antaget samt ekstraindtægter for Aarhus Kommune som følge af senere implementering af Trafikplan Aarhus.

For Kommunal kørsel er der et forventet mindreforbrug på 61,2 mio. kr., da Aarhus Kommune har hjemtaget driften af Special kørsel fra juni 2017 og ikke efter 2017 som forudsat i budgettet.

Buserstatningskørslen forlænges på Odderbanen og Grenåbanen grundet forsinkelsen af Aarhus Letbane. Dette betyder et forventet merforbrug på 4 mio. kr. Omvendt forventes der lavere udgifter på 35,9 mio. kr. til drift af Aarhus Letbane, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at der ikke skal foretages betalinger for letbanetrafik i 2017.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på 97,3 mio. kr. i forhold til det budgetteret.

#### **Budgetforslag 2018 – 2. behandling**

Administrationen har i foråret 2017 udarbejdet budgetforslag for 2018, som blev sendt i politisk høring hos Midttrafiks bestillere den 22. juni 2017 med svarfrist 23. august 2017. Høringssvarerne, der er affødt af den politiske høring, er indarbejdet i det budgetforslag, der nu fremlægges for bestyrelsen. I forhold til 1. behandling af budget 2018 har mindre ændringer medført en netto opjustering på 4,6 mio. kr. til 2. behandling.

Budgetforslaget for 2018 indeholder en samlet forventet stigning i nettoudgifterne på i alt 48,5 mio. kr. fra 2017 til 1.298,3 mio. kr. i 2018.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

I forhold til budgettet for 2017, er kørselsudgifterne hævet med 2,7 mio. kr. til 1.386,5 mio. kr. i 2018, hvilket dækker over, at et stigende omkostningsindeks medfører højere udgifter, der omvendt modsvares af store reduktioner i kørslen i primært Aarhus Kommune og Region Midtjylland som følge af fuld drift på Aarhus Letbane.

For bus-IT og øvrige udgifter er budgettet steget med 4,8 mio. kr. fra 2017 til 2018. Forklaringen skyldes især, at rejsegarantien, drift af tælleudstyr samt drift af Randers Rutebilstation og lønudgifter til Viborg Rutebilstation er flyttet til området i budget 2018. Disse poster har hidtil ligget under trafikskabet, og budgettet i trafikskabet er blevet nedskrevet, således at de berørte bestillere har fået administrationsbidraget nedskrevet tilsvarende. Samtidig stiger udgifterne til især drift af og betalingsgebyrer ved Midttrafik app, hvilket skyldes, at Midttrafik app har været meget populær, og dermed har fået en meget stor volumen i løbet af det første leveår.

Busindtægterne forventes at falde med 28,1 mio. kr. sammenholdt med budgettet for 2017, hvilket kan tilskrives en overflytning af kunder til Aarhus Letbane samt reduktioner i den lokale og regionale bustrafik i Aarhus som følge af indførelsen af Letbanen. Som udgangspunkt er indtægtsbudgettet i øvrigt baseret på regnskabet for 2016 tillagt/fratrullet kendte effekter af udviklingen i 2018, såsom overflytning til Letbanen samt nedlæggelse af ruter i Aarhus-området. Trafikstyrelsen har meddelt et takststigningsloft for 2018 på 1,4 % og i marts 2018 forventes indførelse et nyt takstsystem i Vestdanmark – kaldet Takst Vest. Der er i budgettet ikke indregnet økonomiske effekter af disse forhold.

Flextrafik omfatter handicapkørsel, Teletaxa, Flextur, Kommunal kørsel samt Siddende patientbefordring. Udgifterne til handicapkørsel er opskrevet med 3,8 mio. kr., mens indtægterne er opskrevet med 0,9 mio. kr. Det højere niveau i forhold til sidste år skyldes flere visiterede og dermed også flere kørsler.

Kørselsudgifterne til Flexture og Teletaxa er samlet øget med 2,1 mio. kr. og indtægterne er opskrevet med i alt 0,9 mio. kr., mens administrationsudgifterne er steget med 0,4 mio. kr. Aktivitetsændringen skyldes øget efterspørgsel efter Flexture.

Kørselsudgifterne til Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring falder med 69,3 mio. kr., mens administrationsudgifterne samlet set falder med 0,2 mio. kr. Budgetteringen er foretaget ud fra det forventede kørselsomfang i 2018. Faldet skyldes, at Aarhus Kommune fremover selv står for driften af Special kørsel, hvorfor denne ikke længere er indeholdt i Midttrafiks budget. Omvendt påvirkes de samlede administrationsomkostninger med en merudgift hos Region Midtjylland på 5,1 mio. kr. som følge af Midttrafiks overtagelse af samarbejde med FlexDanmark, som Region Midtjylland ellers selv tidligere har stået for.

Buserstatningskørslen forlænges på Odderbanen og Grenåbanen grundet forsinkelsen af Aarhus Letbane. Midttrafik har budgetteret med, at der som minimum vil være behov for buserstatningskørsel frem til 31. marts 2018. Dette er et fald i nettoudgifterne med 20,0 mio. kr. sammenlignet med budget 2017.

Midttrafik har efter ønske fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland taget udgangspunkt i, at Midttrafiks udgifter til køb af letbanedrift hos Aarhus Letbane I/S skal starte 1. februar 2018. Udgifterne til letbanedrift er i budgettet baseret på Aarhus

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

Letbane I/S' senest opdaterede driftsbudget for 2018, og resulterer i en stigning i nettoudgifterne på 106,3 mio. kr. sammenholdt med budget 2017. Det skal i den forbindelse nævnes, at Aarhus Letbane I/S gør opmærksom på, at driftsbudgettet på nuværende tidspunkt endnu er behæftet med væsentlig usikkerhed. Aarhus Letbane I/S arbejder løbende på at konsolidere driftsbudgettet forud for opstart på letbanen.

I budgettet for togdrift indgår også et tilskud til mindre reinvesteringer på Lemvigbanen, og udgifterne stiger med 0,4 mio. kr. fra 2017 til 19,9 mio. kr. i 2018.

For billetkontrollen er der en forventet indtægt fra kontrolafgifter på 13,1 mio. kr., en forventning om udgifter til administration på 14,2 mio. kr. og en forventning om en overførsel af ubetalte kontrolafgifter på 8,2 mio. kr. til Aarhus Kommune. Der er samlet ændring i budgettet fra 2017 til 2018 på 1,3 mio. kr., hvilket skyldes en overførsel af administration af billetkontrol fra trafikskabet. Fra 2018 inddeles billetkontrollen i tre dele (Aarhus bybusser, Letbanen og resten af regionen). Udgifter til administration for kontroller foretaget uden for Aarhus er trukket ud af trafikskabet, så det ikke giver anledning til en merudgift for kommunerne og Region Midtjylland. Fordelingsnøglen for billetkontrollen er baseret på forventet antal kontroller.

Trafikskabets budget indeholder udgifter til administration af busdrift (herunder administration af Letbanedrift) og handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af fx markedsføring, hvor handicapadministration består af drift af call-center og IT-ydelser mm. Udgangspunktet for budget 2018 har været en fremskrivning af budget 2017 med 2,4 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks. Desuden er der foretaget en række omflytninger af driftsudgifter, som er trukket ud af Trafikskabet. De omtalte omflytninger inkluderer rejsegaranti, udgifter til billetkontrol udenfor Aarhus, drift af tælleudstyr og rutebilstationerne i Randers og Viborg. Fordelingen af budgettet mellem bestillerne bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer for busdrift og antal ture for handicapkørsel. Budgettet er nedskrevet med 0,7 mio. kr. i forhold til 2017.

Udgifterne til rejsekort stiger med 2,4 mio. kr. i forhold til budget 2017, primært som følge af Aarhus Letbane, hvor der ikke tidligere har været budgetteret med udgifter til drift af rejsekortudstyr. Desuden er der højere udgifter til abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S og kunderelaterede driftsudgifter, hvilket dog modsvares af lavere forventede udgifter til drift af rejsekortudstyr i busser.

## **Direktøren indstiller,**

- at** det forventede regnskab for 2017 efter 2. kvartal tages til efterretning.
- at** budgetforslaget for 2018 2. behandling godkendes.

---

## Bilag

- Bilag 1 - Budget 2018 2. behandling - forventet regnskab 2. kvartal
- Bilag 2 - Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde
- Bilag 3 - Budget 2018 - forventet regnskab 2. kvartal bestillerfordelt
- Bilag 4 - Sammendrag af hørings svar efter politisk høring vedr. budget 2018
- Bilag 5 - Hørings svar (detaljeret)



1-00-1-17

### 3. Godkendelse af Midttrafiks strategiplan 2017-2020

#### Resumé

*Direktionen har udarbejdet en strategiplan for 2017-2020, som er grundlaget for ledelsen af virksomheden de næste år.*

#### Sagsfremstilling

I vedlagte strategiplan 2017-2020 er Midttrafiks strategiske indsatser og mål beskrevet for de kommende tre år. Det er fortsat de samme tre overordnede strategiske mål, som administrationen vil arbejde efter:

- Tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere

Som en underliggende forudsætning for opfyldelse af de tre mål finder man det fjerde mål:

- En kompetent organisation

Udarbejdelsen af strategiplanen er baseret på Midttrafiks egne kundeundersøgelser, eksterne markedsundersøgelser og ikke mindst den digitale udvikling i samfundet inden for fx betalingsmidler, kundekommunikation, samt den stigende diversitet i transportformer.

Det betyder, at der i strategiplanen for at nå målet om **tilfredse kunder** er indskrevet tiltag som f.eks. mere målrettet og segmenteret kommunikation med kunderne og flere forsøg med digitale selvbetjeningsløsninger for kunderne. Samtidig er der identificeret et potentiale i at få de lejlighedsvis rejsende kunder til at rejse mere, ved at gøre selve rejsen mere attraktiv. Det bygger bl.a. på Midttrafiks langsigtede arbejde med realtidsdata for sikring af højere rettidighed, fortsat fokus på kundeservice gennem uddannelsesprogram til chauffører og incitamentsordninger, nemmere billettering og konstant opdaterede rejsedata til kunderne gennem billetapp.

Midttrafik har også et erklæret mål om at have **dygtige leverandører**, bl.a. ved at give leverandørerne de bedste forudsætninger for at levere god kvalitet. ChaufførNet, som præsenteres under et andet dagsordenspunkt, er et eksempel på et tiltag for at forenkle kommunikationen med og informationen til chaufførerne. Derudover vil Midttrafik fortsætte sin indsats inden for incitamentsordninger for busselskaberne, herunder Bedste Busselskab, samt kvalitetskontroller og eventuelt bod. Gennem øget brug af bod og bonus skal kvaliteten over for kundernes skærpes og forbedres.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

Midttrafik har et blivende mål om at have **tilfredse bestillere**. Gennem evalueringer som bestillerundersøgelsen, evaluering i bestyrelsen og repræsentantskabet står det klart, at der er tillid fra bestillerne til Midttrafik om, at administrationen leverer stabil drift. Det er en hjørnesteen i Midttrafiks virke, at sikre den stabile drift, så bestillerne og dermed borgerne får mest værdi for pengene. Administrationen lægger med strategiplanen op til at gå skridtet videre, nemlig at yde proaktiv rådgivning til bestillerne omkring alle forhold i den kollektive trafik – en rådgivning flere kommuner har efterlyst. Det kunne f.eks. være bredere mobilitetsløsninger, hvor det handler om bedre samspil mellem den kollektive trafik og individuelle transportformer som delebiler, samkørsel og cykler, men også om kollektive transportformer i sig selv. Stoppesteder er et andet eksempel – det er en kommunal opgave, men Midttrafik kan rådgive om, hvordan forholdene gøres mest optimalt for kunderne, herunder gennem digitalisering. Stabil drift og effektiv økonomistyring er stadig væsentlige mål i forhold til bestillerne.

De digitale muligheder er mange, og Midttrafik møder dem i kontakten med kunderne, i håndteringen af data, i planlægningen, transportformerne og mange andre steder. Det skal sikres, at Midttrafik hele tiden har en **organisation med de nødvendige kompetencer** til at løse disse muligheder og udfordringer – og ikke mindst i den hast de ofte kommer med, som fordrer en agil kultur. Derfor indeholder strategien mål om at fastholde høj tilfredshed blandt medarbejderne, dygtiggøre såvel ledere som medarbejdere og at sikre, at de rigtige medarbejdere rekrutteres. Organisationen skal arbejde med fortsat målstyring, omkostningsbevidsthed og underliggende det hele udvikle et stærkt kundefokus.

Sammen med trafikplanen udgør strategien styringsgrundlaget for Midttrafiks virke. Trafikplanen er et samarbejde mellem kommuner, region og Midttrafik om, hvilket kollektivt trafiknet, man vil tilbyde borgere fremover.

### **Oprettelse af et projektsekretariat**

De digitale muligheder er mange og for at sikre, at organisationen er gearet til mødet med større og endnu mere differentierede kundebehov i fremtiden, vurderer direktionen, at der er behov for en betydelig indsats for at opruste internt på digitalisering. Der er identificeret en række potentialer for at gøre arbejdsgange i administrationen mere effektive. Det kunne f.eks. være gennem kortlægning, analyse og omprioritering i indberetningssystemer. Endnu mere centralt er dog mulighederne for at øge kundernes brug af selvbetjening på produktsiden, fx gennem brug af robotteknologi i besvarelsen af standardspørgsmål og forbedrede online-betalingsmuligheder.

Projektsekretariatets overordnede opgaver er:

- Kortlægning af digitaliseringsmuligheder, herunder analyse af innovationspotentialer og effektiviseringsmuligheder
- Rådgivning om digitaliseringsmuligheder og –udfordringer
- Implementering og forankring af digitaliseringsinitiativer i samarbejde med afdelingerne
- Kompetenceudvikling af organisationen

Projektsekretariatets overordnede kompetencer er:

- Kompetencer i at kortlægge digitaliseringspotentialer
- Kompetencer i at rådgive om digitaliseringsprocesser
- Kompetencer i at implementere og forankre digitalisering

- Projektlederkompetencer

Projektsekretariatet oprettes i en 2-3-årig periode med 4-5 midlertidigt ansatte medarbejdere. De forventede udgifter forventes samlet at være ca. 5 mio. kr. Projektsekretariatet finansieres gennem en omprioritering inden for trafikskabets budget. Målet er, at projektsekretariatet skal generere en besparelse i og med, arbejdsgange og dermed tidsforbrug reduceres gennem de nævnte effektiviseringstiltag samt gennem en omlægning af salgssystemer ved øget selvbetjening. Det er det langsigtede resultat. I første fase – forventeligt 2 år – vil der være tale om en opnormering på personalesiden, med det formål at skabe varige besparelser efterfølgende.

### **Direktøren indstiller,**

- bestyrelsen drøfter strategiplanen.
- at bestyrelsen godkender oprettelsen af et midlertidigt digitaliseringsprojektsekretariat med henblik på gennemførelse af effektiviseringer af arbejdsgange og strategiske projekter, der fører til varige effektiviseringer.

### **Bilag**

- strategiplan\_2017

---

1-00-1-17

## 4. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 3. november 2017

### Resumé

*Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 3. november 2017 fremlægges til drøftelse i Bestyrelsen.*

### Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Budget 2017
3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2018
4. Meddelelser fra formanden
5. Ny strategiplan 2017-2020 – status for strategiperioden 2013-2016
7. Region Midtjyllands besparelser i kollektiv trafik
8. Nye tiltag for flextur, nyt teletaxaprodukt og muligheder for samkørsel
9. Eventuelt

### Direktøren indstiller,

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

1-30-75-7-810-1-12

## 5. Indgåelse af regionsoverskridende prisaftale for støttet Flexitur mellem Ringkøbing-Skjern og Billund kommuner

### Resumé

*Ringkøbing-Skjern Kommune og Billund Kommune ønsker at indgå prisaftale på tværs af regionsgrænsen til 5 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur pr. 16. september 2017.*

### Sagsfremstilling

Ringkøbing-Skjern og Billund kommuner ønsker at indgå en regionsoverskridende prisaftale, så kunderne pr. 16. september 2017 kan køre over kommune/regionsgrænsen til 5 kr. pr. km, min. 35 kr. pr. tur. Ønsket ligger inden for de rammer, som Midttrafiks bestyrelse tidligere har fastlagt for indgåelse af regionsoverskridende venneaftaler. Ringkøbing-Skjern Kommune tilbyder i dag støttet Flexitur til 4 kr. pr. km, min. 30 kr. pr. tur.

Ringkøbing-Skjern Kommune har en eksisterende prisaftale med Varde Kommune, hvor der i perioden fra 1.1.2017 – 28.8.2017 er blevet gennemført i alt 122 Flexiture til Varde Kommune.

Det estimeres, at Ringkøbing Kommunes Flexiture til Billund Kommune vil være af lavt antal. Derfor er der heller ikke budgetteret med omkostninger specifikt til denne regionsoverskridende prisaftaleaftale.

Ringkøbing-Skjern har ikke ønske om at markedsføre denne aftale.

Midttrafik følger løbende udviklingen, og evaluerer ordningen med Ringkøbing-Skjern Kommune efter 6 måneder.

### Direktøren indstiller,

**at** indgåelse af regionsoverskridende prisaftale for Flexitur mellem Ringkøbing-Skjern og Billund kommuner til 5 kr. pr. km, minimum 35 kr. pr. tur pr. 16. september 2017 godkendes.

1-15-1-75-1-14

## 6. Ændringer af vedtægter i FlexDanmark

### Resumé

*Region Midtjyllands udmeldelse af FlexDanmark pr. 31. december 2017 påkræver en vedtægtsændring, som skal godkendes i styrelsesorganerne hos parterne i FlexDanmark.*

### Sagsfremstilling

En ændring af vedtægterne for FlexDanmark kræver en behandling og godkendelse af ændringerne i Midttrafiks bestyrelse. Administrationen anbefaler en godkendelse, da ændringerne udelukkende omhandler Region Midtjyllands udtræden. Derudover ændres tidspunktet for afholdelse af den ordinære generalforsamling, hvor årsregnskabet for det forgangne år og budget for det efterfølgende år skal godkendes.

Vedtægtsændringerne findes i bilag 1.

### Direktøren indstiller,

**at** FlexDanmarks vedtægtsændringer godkendes og, at der efterfølgende gives Jens Erik Sørensen bemyndigelse til at godkende vedtægtsændringerne på en ekstraordinær skriftlig generalforsamling i FlexDanmark. Det ønskes, at vedtægtsændringerne træder i kraft pr. 1. januar 2018 og erstatter de gældende vedtægter for FlexDanmark.

### Bilag

- Bilag1 Forslag til ændring af vedtægterne for FlexDanmark
- Bilag2 Indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling
- Bilag3 Notat om forslag til ændring af vedtægter
- Bilag4 Protokollat for skriftlig ekstraordinær generalforsamling

1-00-1-17

## 7. Forslag om letbanen til Aarhus Ø

### Resumé

*Bestyrelsesmedlem Mads Nikolajsen har ønsket, at bestyrelsen drøfter Aarhus Kommunes udmelding om, at man agter at udvide letbanen til at omfatte Aarhus Ø.*

### Sagsfremstilling

Borgmester i Aarhus, Jacob Bundsgaard, har foreslået, at kommunen investerer 100 mio. kr. i letbanestrækningen mellem Aarhus Ø og Aarhus H. Aarhus Kommune vurderer, at finansieringen til letbanen på Aarhus Ø, vil kunne dækkes af prisstigningen på de grunde, der endnu ikke er solgte på Aarhus Ø. En prisstigning som kommunen mener vil komme, så snart beslutningen om letbaneudvidelsen er truffet, da gode transportforbindelser vil få priserne til at stige.

Udvidelsen til Aarhus Ø har hidtil været en del af den såkaldte etape 2 for letbanen, og foreslås nu udskilt som en selvstændig udbygning. Kommunen vurderer, at der er ca. 350.000 etagemeter at sælge på Aarhus Ø.

Midttrafiks bestyrelse har ikke kompetence til at træffe beslutninger om udvidelsen af letbanen.

Mads Nikolajsen foreslår, at bestyrelsen drøfter borgmesterens forslag.

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen drøfter borgmesterens forslag om udvidelse af letbanen til Aarhus Ø.

1-00-1-17

## 8. Budgetanalyse Movia

### Resumé

PA Consulting har udarbejdet en rapport for Movia, der analyserer og sammenholder busøkonomien i Movia med de øvrige trafikselskaber i Danmark, undtagen BAT. Flextrafik indgår heller ikke i analysen. Rapporten er hovedsageligt baseret på indberettede regnskabsdata for trafikselskaberne for 2015. Derfor er der også nogle udgifter, som ikke længere eksisterer i Midttrafik (fx vedligehold af tidligere billetteringsudstyr) og andre er kommet til (fx flere udgifter til rejsekort).

I rapporten opdeles de enkelte trafikselskabers administrative udgifter i forskellige grupperinger og sættes i forhold til f.eks. trafikselskabets samlede antal køreplantimer eller samlede antal passagerer. Derved fås en række sammenlignelige mål (nøgletal) for, hvor mange ressourcer det enkelte trafikselskab bruger på sine aktiviteter.

Hvert år indberetter trafikselskaberne tilsvarende tal til Trafikstyrelsen, der på baggrund heraf udarbejder en statistisk sammenligning mellem selskabernes økonomi. Movias opgørelse afviger på en række områder fra Trafikstyrelsens opgørelse. Afvigelserne er gennemgået nedenfor.

### Sagsfremstilling

#### Gennemgang af nøgletallene i Movias benchmark-analyse

Helt overordnet stemmer Movias opgørelse mere eller mindre overens med Midttrafiks egen opgørelse til Trafikstyrelsen. I forhold til Trafikstyrelsen sættes de administrative udgifter i relation til de samlede udgifter til kollektiv trafik, og der er Midttrafik landets billigste trafikselskab. I Movias rapport lægges der i stedet vægt på udgifter i forhold til passagertal og køreplantimer.

Movias rapport argumenterer for, at når man ser på omkostninger til busselskaber skal de korrigeres for højere lønninger i Hovedstadsområdet. På den måde får Midttrafik de næsthøjeste udgifter til buskørsel.

Rapporten tager dog ikke højde for, at Busselskabet Aarhus Sporveje, som udfører 30% af kørslen i Midttrafiks område, følger en KL-overenskomst, der er mindst lige så dyr som i Hovedstadsområdet. Rapporten korrigerer heller ikke for, at busselskabet årligt tilbagebetaler 12 mio. kr. til Aarhus Kommune på grund af forhøjet egenkapital. Det medvirker til at fremstille Midttrafik som strukturelt dyrere end reelt er tilfældet. Midttrafiks administration vurderer, at Midttrafiks køreplantimepris i så fald ville være ca. 40 kr. lavere, altså 711 kr. pr. køreplantime, hvilket betyder, at Midttrafik ligger på niveau med de billigste trafikselskaber, bl.a. Movia.

Movias benchmark-analyse inddeler de administrative omkostninger i tre overordnede hovedgrupper, der igen bliver opdelt i undergrupper, hvor de enkelte trafikselskaber



bliver sammenlignet på tværs ved at se på omkostningerne i forhold til henholdsvis køreplantimer og antal passagerer.

De tre hovedgrupper er:

1. Ruteunderstøttende opgaver, som defineres som "opgaver drevet af omfanget af buskørsel", fx *drift og vedligehold af daglig busdrift, køreplanlægning, administration af kontraktvaretagelse, it i busserne, rådgivning mv.*
2. Salgs- og kundebetjening, som defineres som "opgaver drevet af antallet af kunder", fx *kundecenter, rejsekort, billetkontrollen, digitale tjenester, trafikinformation, markedsføring og provision.*
3. Øvrige administrationsopgaver, som defineres som "afledte funktioner af kerneopgaverne", fx *projekter og udvikling, bygningsdrift, ledelse, it, HR, husleje og økonomifunktioner.*

Når der ses samlet set på de tre ovenstående hovedgrupper fremstår Midttrafik som det næstbilligste trafikselvskab målt på administrative omkostninger pr. køreplantime.

Der er nogle forskelle mellem, hvordan Movia har opgjort udgifterne til hovedgrupperne og fordelingen mellem undergrupperne, sammenlignet med hvordan Midttrafik har indplaceret disse udgifter i indmeldingen til Trafikstyrelsen.

### 1. Ruteunderstøttende opgaver

Midttrafik har samlet set udgifter til ruteunderstøttende opgaver på 15,7 kr./køreplantime i Movias opgørelse, hvilket gør Midttrafik til det næstbilligste selskab.

Midttrafik har relativt høje – tredjehøjeste – udgifter til *drift og vedligehold af daglig busdrift* på 8,0 kr./køreplantime. Det skyldes blandt andet udgifter til drift af realtid/wifi, den tidligere billetteringsløsning (efterfølgende udfaset grundet indførelsen af rejsekort, udgiften optræder derfor ikke længere i Midttrafiks budget) samt at Midttrafik afholder en del udgifter for Aarhus Kommune (drift af stationære og bybus-billetautomater, stoppestedannoncering, tælleudstyr). Desuden er der særftaler i enkelte kommuner vedrørende lane management (Viborg) og realtid/Mixtur-projekt (Herning og Silkeborg) samt X-bus-puljeprosjekt (Region Midtjylland). Der er igangsat et arbejde med udfasning af aftalerne for lane management og realtid/Mixtur-projekt.

På *køreplaner og køreplanlægning* er Midttrafik det næstbilligste selskab med udgifter på 3,2 kr./køreplantime, hvilket blandt andet dækker over udgifter til trykte køreplaner (udgik i 2016) samt løn. Det skal bemærkes, at der er stordriftsfordele ved køreplanlægningen, idet busser med høj afgangsfrekvens ikke koster mange flere ressourcer end en tilsvarende bus med færre afgange. Omvendt vil busser med flere afgange afspejles i en billigere køreplantimepris og dermed bedre nøgletal.

Tilsvarende har Midttrafik de tredjelaveste udgifter til *fysiske forhold for bustrafik* på 2,4 kr./køreplantime, hvilket dækker over udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter (rutebilstationer) hos enkelte kommuner samt biler til trafikkontrol.

På *administration af operatøraftaler* er Midttrafik det næstbilligste selskab med udgifter på 1,6 kr./køreplantime. Posten består hovedsageligt af lønudgifter og afhænger blandt andet af, hvor komplekse udbud selskaberne foretager samt af mængden af udbud. I Movias opgørelse er advokatombkostninger dog medtaget under *projekter og udvikling* (administrationsudgifter).

Midttrafik har udgifter på 0,5 kr./køreplantime til *trafikbestilling*, og er dermed det næstbilligste selskab. Trafikbestilling består af udgifter til Rejseplanen (1,9 mio. kr.) samt 10 % af lønudgifterne til Køreplan og 20 % af lønudgifterne til Trafikservice (i alt 1,3 mio. kr.). Samlet altså 3,2 mio. kr.

## 2. Salgs- og kundebetjening

Midttrafik har samlet set udgifter til salgs- og kundebetjening på 782,9 kr./1.000 passagerer (eksklusiv rejsekort) i Movias opgørelse, hvilket gør Midttrafik til det næstbilligste selskab.

Med udgifter på 426,5 kr./1.000 passagerer er Midttrafiks udgifter til *rejsekort* umiddelbart de tredjehøjeste. Dog blev rejsekortet først introduceret i Midttrafik i løbet af 2015, og udgifterne har derfor ikke fuld effekt i opgørelsen.

Udgifterne til *billetkontrollen* (227,9 kr./1.000 passagerer) er de højeste af de fem selskabers. Dels har billetkontrollen en positiv, dog ikke-målbar indvirkning på indtægterne (flere kunder husker at købe billet), dels giver billetkontrollen faktisk også et målbart overskud alene når omkostningerne sammenholdes med opkrævede kontrolafgifter fra kunder, der har glemt at købe billet. Midttrafik er sammen med Movia således det eneste selskab, hvor ordningen giver et direkte overskud. I Midttrafik opkræves fire gange så mange kontrolafgifter pr. køreplantime som i Movia.

Midttrafiks udgifter til *provision* er de tredjelaveste (172,6 kr./1.000 passagerer). Udgifterne dækker over salgsprovision til DSB, Arriva og egne salgskanaler (for periodekort og klippekort). Movias opgørelse virker retvisende. Midttrafik er det selskab, der betjener flest kunder pr. krone, der bruges på salg.

Udgifterne til *salg af rejsehjemmel* er på 78,6 kr./1.000 passagerer, og Midttrafik er dermed det næst-billigste selskab. Området dækker over tryk af klippekort (udfaset i 2016), fragt og gebyr på kort. Dog mangler udgifter til forsendelse, som Movia i stedet har indregnet under *bygningdrift* (administrationsudgifter).

Midttrafik er det næstbilligste selskab på *kampanjer/markedsføring* (60,4 kr./1.000 passagerer), dog er udgifter til "Fly high" (chaufføruddannelsen) medtaget under *HR* og markedsføringsprojekter under *projekter og udvikling*, begge under administrationsudgifter.

I forhold til antallet af passagerer er Midttrafiks udgifter til *trafikinformation* (med 46,6 kr./1.000 passagerer) samt til *call center/kundecenter* (udgifter på 35,8 kr./1.000 passagerer) de laveste blandt selskaberne.

## 3. Øvrige administrationsopgaver

Midttrafik er i opgørelsen det næstbilligste selskab målt på udgiften i forhold til køreplantimer (29,5 kr./køreplantime) og samtidig det klart billigste selskab målt på lønudgifter i forhold til køreplantimer.

Midttrafik er i opgørelsen det næstdyreste på *projekter og udvikling* med udgifter på 8,9 kr./køreplantime. En stor andel vedrører realtidsprojekter samt markedsføringsprojekter, som Midttrafik i deres opgørelse til Trafikstyrelsen medregner under henholdsvis drifts- og salgsudgifter. Herudover er lønudgiften lav.

Udgifterne til *IT* er med 6,0 kr./køreplantime de næstlaveste i opgørelsen – opgaven er stort set outsourcet. Også *bygningdriften* med 5,1 kr./køreplantime ligger lavt. For

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

sidstnævnte gælder dog, at der er indregnet udgifter til forsendelse på 1,65 mio. kr., som Midttrafik medregner under salgs- og kundebetjening (*salg af rejsehjemmel*) og dernæst bør overhead fra indtægtsdækket virksomhed og handicapadministration indregnes. Disse to forhold betyder, at bygningsdriften ligger på 6,9 mio. kr. i alt, svarende til 3,4 kr./køreplantime eller 72 kr./1.000 medarbejdere.

Midttrafik er markant det billigste selskab på udgifter til *ledelse* målt i forhold til køreplantimer (3,2 kr.).

Midttrafik er i opgørelsen næstbilligste trafikselskab på *HR*-udgifter sat i forhold til antal køreplantimer (2,5 kr.). Det på trods af, at Midttrafiks udgifter til "Fly High" (chaufføruddannelse) på 2,3 mio. kr. er medregnet her i stedet for under salgs- og kundebetjening, som det burde være.

Midttrafiks udgifter til *økonomifunktioner, eksternt samarbejde og analyser (indtægtsdeling og passageretal)* er alle de næstlaveste i forhold til antal køreplantimer (henholdsvis 2,4 kr., 0,4 kr. og 0,3 kr. per køreplantime) og udgifterne til *kommunikation* er de tredjelaveste (0,5 kr./køreplantime).

Endelig fremgår det af opgørelsen, at Midttrafik ikke har udgifter til *juridisk rådgivning*. Dette er dog ikke retvisende, da udgifterne i stedet er medregnet under *projekter og udvikling*.

### Konklusion

Der er forskel på den måde, Movias benchmarkanalyse og Trafikstyrelsen indplacerer og rangerer trafikselskaberne inden for de enkelte grupper. Ovenstående bemærkninger forklarer de væsentligste forskelle i opgørelsesmetoderne.

I Movias benchmarkanalyse var Midttrafik det næstbilligste trafikselskab i 2015 målt på administrationsudgifter i forhold til køreplantimer og samlede omkostninger pr. 1.000 passagerer. Af Trafikstyrelsens opgørelse for samme periode fremgår det, at Midttrafik var det billigste trafikselskab opgjort på administrationsudgifter i forhold til de samlede udgifter til buskørsel.

Uanset opgørelsesmetode klarer Midttrafik sig generelt godt.

Selvom Midttrafik ligger godt i benchmark-analysen, vil direktionen fortsat have fokus på nedbringelse af administrationsomkostninger. For det første vil administrationen altid tilpasse sine udgifter ud fra det samlede kørselsomfang. Hvis en bestiller sætter sit kørselsudbud markant ned, tilpasses de administrative udgifter proportionalt. For det andet vil digitalisering på sigt give besparelser i både administrationen og især salg. Det kræver dog midlertidige investeringer – se andet dagsordenspunkt herom.

For det tredje har direktionen hele tiden fokus på om flere perferiopgaver kan løses bedre og billigere af private leverandører. Det er sket på en række områder – IT, løn og billetkontrol. Langt den største gevinst ligger dog fortsat i at kunne effektivisere selve kørslen. Her har Midttrafik brug for støtte fra kommunerne til at øge fremkommeligheden. Midttrafik skal selv arbejde for mindre specialiserede krav til busmateriel og hele tiden i planlægningen være opmærksom på kapacitetsudnyttelse.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Movia Budgetanalyse PA Report\_budget\_analysis\_Movia\_final
- Bilag 2 - Notat om Movias budgetanalyse

1-16-0-2-15

## 9. Faglig messe i Midttrafik

### Resumé

Torsdag den 22. juni blev der afholdt Faglig messe i Midttrafik som en markering af Midttrafiks 10 års jubilæum. Det var en dag med fokus på nyeste tendenser inden for kundeservice, bus- og bil-materiel, kommunikation på sociale medier, hvad Midttrafiks unge kunder siger og meget andet. Såvel politiske samarbejdspartnere, branchekolleger, leverandører og mange andre var inviteret. Administrationen vurderer, at ca. 300 gæster besøgte messen.

### Sagsfremstilling

For at fejre Midttrafiks etablering for 10 år siden, valgte Midttrafiks bestyrelse at markere dagen med et kig på tiden der er gået, men i høj grad også et kig fremad i krystalkuglen. Som gæst på Midttrafiks Faglig Messe kunne man således bl.a. se en gammel bus fra 1974 og blive introduceret til BIG's Hyperloop-projekt i Dubai.



Bestyrelsen for Midttrafik

15. september  
2017



Alle afdelinger i Midttrafik bidrog til messen, og det var medarbejderne selv, som lavede stande og udstillingsmateriale.

Gæsterne fik mulighed for at prøve at køre i en bussimulator, man kunne prøve det digitale stoppested og i Flex-biografen kunne man komme på en Flextur.



Kommunikationsrådgiver Henrik Byager holdt oplæg om kundebehov, med fokus på hastigheden i den digitale tidsalder og uden for kunne man foruden den gamle bus også kigge ind i nyere modeller – herunder den nyeste Tesla til Flextrafik og en førerløs bus.



Administrationen har fået mange positive tilbagemeldinger på messen fra gæsterne, som fandt standene og mangfoldigheden i udstillingerne interessante. For Midttrafiks medarbejdere var messen også en succes, der krævede samarbejder på tværs af afdelinger på helt nye måder gennem kreativ tænkning tilsat en god portion håndværk.







**Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-30-78-8-1-15

## 10. Orientering om Takst Vest rapport og takststigningsloft 2018

### Resumé

*De involverede trafikselskaber orienterede på et møde den 6. juni 2017 transportordførerne omkring status for Takst Vest. Til mødet blev fremlagt den samlede plan for Takst Vest – samt et resume af rapporten.*

*Efterfølgende har alle partier – bortset fra Enhedslisten – meldt positivt tilbage på planerne for Takst Vest. Ministeriet er – som det fremgår af anden sag på dagsorden – ved at udarbejde det lovgivningsmæssige grundlag for implementering af planen, og i de enkelte selskaber pågår pt. arbejde med at sikre at IT- og salgssystemer kan håndtere ændringerne og der udarbejdes planer for kommunikation og information.*

*Det er fortsat forventningen, at Takst Vest træder i kraft søndag den 18. marts.*

*Det udarbejdede forslag til reform af taksterne i den kollektive trafik i Vestdanmark fremlægges nu også for bestyrelsen i detaljer.*

### Sagsfremstilling

Det udarbejdede Forslag til reform af taksterne i den kollektive trafik i Vestdanmark – samt et resume af forslaget - er vedlagt denne sag som bilag. Materialet er identisk med det materiale, der blev forelagt transportordførerne i juni. Materialet indeholder bl.a. også forslag til nye takster i Midttrafik. De nuværende takster fremgår af rapportens bilag C – de foreslåede takster i Takst Vest fremgår af rapportens bilag D.

Takst Vest er blevet behandlet flere gange i Midttrafiks bestyrelse, og de væsentligste hovedpunkter i reformen er følgende:

- De nuværende 4 takstområder nedlægges, og Midttrafik bliver ét stort takstområde. Takstområderne har været årsag til flere uheldige forhold i de nuværende takster, som har medført forvirring for kunder og ulogiske takster.
- Som en konsekvens af nedlæggelsen af takstområde adskilles togtakster og bustakster. Togoperatørerne fastlægger togtakster og trafikselskaber fastlægger bustakster – og herunder også takster for letbane og lokalbaner. Periodekort takstfastsættes i fællesskab og et periodekort er gyldigt i både tog og bus. Rejser, der indeholder både en togrejse og en busrejse, takstfastsættes af togoperatørerne. Togtakster vil typisk være 10-20 % højere end bustakster.
- Der etableres en nogenlunde fast sammenhæng, så kunder altid ved, hvornår det bedst kan betale sig at gå fra rejsekort til periodekort. I Midttrafiks område vil det ske ved ca. 35 rejser pr. måned.
- Midttrafiks nuværende enkeltbillettakster fastholdes uændret.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

- På grund af et krav fra ministeriets side om, at klippekorttakster skal være identiske med rejsekorttakster uden mængderabat, så øges taksterne på klippekort betydeligt og taksterne for rejsekort sættes generelt ned. Rabatstrukturen på rejsekort forsimples, så der er 4 rabattrin i stedet for 7. Det medfører at kunder der bruger deres rejsekort meget vil opleve en højere takst, da rabatten ved mange rejsekortrejser bliver mindre.
- Periodekort bliver generelt dyrere – især for de længere rejser. Det skyldes, at taksterne på periodekort fremover skal være kompromisser mellem nuværende lavere trafikelskabstakster og nuværende højere togoperatørtakster.
- Børn vil altid få 50 % rabat på alle typer af billetter. Det er en større rabat end børn får i dag i Midttrafik.
- Pensionister vil få 25 % rabat på rejsekort, mobilklippekort og periodekort. Pensionister der anvender periodekort vil opleve takststigninger, mens rabatten er identisk med den nuværende rabat på rejsekort.
- Den nuværende off-peak rabat udvides til at gælde alle rejser indenfor Midttrafik, hvor den i dag kun gælder indenfor hvert af de 4 takstområder.

Det har været en forudsætning for fastlæggelsen af taksterne i Takst Vest, at det skulle være provenuneutralt for parterne. De takster, der er foreslået, er beregnet til at medføre en marginal provenustigning for Midttrafik, men beregningerne indeholder så mange usikre forudsætninger, at det langt fra er givet, at dette vil ske reelt. Vanskeligheden ved opgaven er, at Midttrafiks takster i gennemsnit har været ca. 20 % under togoperatørernes.

Det skal bemærkes, at beregningerne ikke indeholder konsekvenserne af de lavere børnetakster for så vidt angår omsætning på skolekort. Prisen for skolekort vil falde 15-20 % som følge af den større børnerabat, og vil derfor medføre et provenutab for Midttrafik i størrelsesorden 6 mio. kr. Dette vil dog samtidig være en besparelse for kommunerne, når de køber skolekortene.

Som det fremgår af oversigten over ændringer, så er Takst Vest ikke udelukkende "guld og grønne skove". Takst Vest indeholder også ændringer, der er til ulempe for en række kundegrupper – primært i form af takststigninger for udvalgte kunder. Nogle af disse takststigninger er nødvendige, som det er tilfældet når takster skal harmoniseres. Så vil der altid være nogle der bliver ramt. Andre kunne være undgået – såsom de store takststigninger på klippekort – men er en konsekvens af ministeriets krav om, at Midttrafiks klippekorttakster skal svare til Rejsekorttaksten uden mængderabat. Administration har hidtil forgæves forsøgt at argumentere imod denne ændring, som efter administrationens opfattelse medfører unødvendige negative konsekvenser for en række kunder og i øvrigt – efter administrationens opfattelse – ikke medvirker til et enklere takstsystem. Bestyrelsesformanden har også rejst dette problem overfor den tidligere transportminister, men ønsket blev afvist. Kopi af seneste svar fra ministeriet er vedlagt som bilag.

Administrationen forventer i samme ombæring, at når klippekortet gøres mindre attraktivt prismæssigt vil en række kunder foretrække rejsekortet i stedet. Det vil medføre et øget pres på oprettelsen af rejsekort hos Midttrafiks Kundecenter, en arbejdsgang som er tidskrævende i forhold til salg af andre produkter. Det er derfor også

---

forventningen, at Midttrafik Kundecenter i en periode må øge personaleresourcerne for at kunne følge med bestillingerne af rejsekort.

Administrationen har udarbejdet et notat, der beskriver de steder, hvor kunder vil kunne opleve Takst Vest ændringerne negativt. Notatet er vedhæftet sagsfremstillingen. Notatet indeholder konsekvenser for buskunder – og ikke for de togkunder i Midtjylland, der også vil opleve takststigninger.

Administrationen vil i sin kommunikation om Takst Vest være åben omkring Takst Vests ulemper, og forsøge at forklare baggrunden for de takststigninger som vil ramme nogle kunder, samt om muligt informere om alternative billetmuligheder. Midttrafiks prisberegner vil også kunne vise kunderne, hvilken billettype der er mest fordelagtig.

Takst Vest indeholder ikke udmøntning af det udmeldte takststigningsloft på 1,4 % i 2018. Denne takststigning er forudsat i Midttrafiks budget, og der forventes på møde i Midttrafiks bestyrelse den 3. november fremlagt forslag til udmøntning af takststigninger på samlet 1,4 % til ikrafttræden samtidig med Takst Vest.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Notat Kundekonsekvenser Takst Vest
- Bilag 2 - Incentive Resumerapport for Takst Vest 9juni2017
- Bilag 3 - Incentive Baggrundsrapport for Takst Vest 9juni2017
- Bilag 4 - Svar til Midtrafiks bestyrelse vedr. mobilklippekort

1-30-78-8-1-15

## 11. Midtvejsmåling af Takst Sjælland

### Resumé

*I arbejdet med udmøntningen af Takst Vest følger administrationen løbende med i, hvordan udmøntningen af Takst Sjælland forløber for at høste gode erfaringer og input til arbejdet med takstreformen i Midttrafiks område. Movia har i foråret 2017 gennemført en midtvejsmåling af implementeringen og ikke mindst oplevelsen hos kunderne af takstreformen.*

### Sagsfremstilling

I foråret 2018 vil Takst Vest blive udbredt i Midttrafiks område. Udover hvordan takstreformen rent teknisk skal implementeres er en stor del af administrationens forberedelse også at kommunikere de ændrede takster til kunderne og vurdere, hvilke kundereaktioner Midttrafik kan forvente at få. Midtvejsevalueringen af Takst Sjælland giver et fingerpeg om, hvad administrationen kan have i vente.

Jf. Epinions midtvejsmålingsrapport om Takst Sjælland, omfatter reformen 70 pct. af alle rejser i den kollektive trafik i Danmark, når harmoniseringen er fuldt gennemført. Der er tale om en af de største reformer af priserne i den kollektive trafik siden 1970'erne, og den blev implementeret på hele Sjælland d. 15. januar 2017. Takst Sjælland indebærer helt overordnet, at Sjælland bliver ét stort pendlingsområde med ens rejseregler. Det betyder, at passagererne kan regne med, at rejsekort eller periodekort altid er billigst. Movia har på denne baggrund valgt at gennemføre tre målinger, som skal følge passagerernes holdninger til zoner, priser og billetter på Sjælland, mens reformen gennemføres.

Midtvejsmålingen følger op på de forskellige områder fra en tidligere baseline-måling.

### Rapportens hovedkonklusioner

Nedenstående formuleringer er primært hentet fra Epinions rapport med enkelte tilføjelser undervejs.

Rapporten fremhæver, at der er marginale negative udviklinger i resultaterne fra baseline-målingen til midtvejsmålingen på hovedparten af spørgsmålene i undersøgelsen. Den største udvikling ses i forhold til kendskabet til Takst Sjælland og er positiv, da næsten 70% har hørt om Takst Sjælland i midtvejs-målingen, mens det i baseline-målingen kun var lidt under 35%. Dog viser rapporten også, at andelen af utilfredse kunder er steget fra 12% til 17%, og det er især de unge kunder, der forårsager stigningen.

Den største udvikling relateret til zonesystemet, er i forhold til de lokale rejser, hvor 39% i baseline-målingen syntes, at zonerne var enkle, mens det i midtvejs-målingen er 34%.

Passagererne synes generelt ikke, priserne er særlig lette at gennemskue. Dette var tilfældet i baseline-målingen og er det ligeledes i midtvejs-målingen. Generelt ses der en tendens til, at folk synes at priserne er blevet lidt mindre gennemskuelige i midtvejs-målingen.

Relativt mange passagerer synes, at det er nemt at købe billet/kort til rejser. Siden baseline-målingen er der dog sket et mindre fald i forhold til, om det er nemt at vælge hvilken billet man skal benytte. Dette ses blandt andet ved at 23% er enige eller meget enige i at de rejser på den mest passende billet i midtvejs-målingen, mens det var 30% i baseline-målingen.

Hele 70% har kendskab til Takst Sjælland i midtvejsmålingen, mens det kun var 35% i baseline-målingen. Andelen, der synes Takst Sjælland er en god idé, er imidlertid faldet fra 39% i baseline-målingen til 25% i midtvejs-målingen. Derudover er andelen der frygter Takst Sjælland bliver/er uigennemskueligt steget fra 36% i baseline-målingen til 48% i midtvejs-målingen.

#### **Administrationens kommentarer**

Selv om konklusionerne i midtvejsmålingen hovedsageligt går på marginale ændringer, er det samlede billede dog, at kunderne generelt er mere utilfredse med takstsystemet end inden Takst Sjælland trådte i kraft. Som nævnt gennemfører Movia endnu en måling i 2017, men resultaterne viser, at det er en udfordring at ændre og kommunikere om takstsystemer.

#### **Direktøren indstiller,**

bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

#### **Bilag**

- Bilag 1 - rapport-takst-sjaelland-marts-2017-midtvejsmaaling

1-30-75-1-26-16

## 12. Kollektiv trafikplan 2017

### Resumé

*Forslag til det kommende strategiske hovednet i Midttrafiks kommende trafikplan er nu fremlagt for Kontaktudvalget og KKR. Forslaget vedlægges her. Arbejdet har været præget af Regionenes udmeldte besparelseskrav, der nu er lagt over i Styregruppen fra trafikplanen. Det forventes, at trafikplanarbejdet i efteråret derfor også vil foregå med de enkelte bestillere. Trafikplanens øvrige fokusområder for de kommende år er uændrede dog nu med særligt fokus på de områder, der er indeholdt i Midttrafiks strategiplan.*

### Sagsfremstilling

Et af hovedelementerne i den kommende Trafikplan er etableringen af et strategisk hovednet.

Forslaget til hovednettet er udarbejdet i en arbejdsgruppe, med repræsentanter fra kommunerne og Regionen, i samarbejde med Kommunernes Trafikstyregruppe og er nu præsenteret for Kontaktudvalget (25.august 2017) og KKR (1.september 2017) som vedlagte kort.

Strækningerne i hovednettet er fremkommet gennem en objektiv vurdering, som beskrevet på bestyrelsesmødet den 24. marts 2017, punkt 6, skal udsættes for et realitets check, fx antallet af pendlere / uddannelsessøgende og det nuværende antal kunder inden det endeligt fastlægges.

Det vedlagte kort indeholder udover hovednettet en række "vigtige" strækninger, hvis formål er at sikre et sammenhængende hovednet. Disse strækninger tænkes betjent med en god frekvens og skabe sammenhæng i hovednettet særligt i tidsrum med højt kundetal.

Uanset at der har været tilslutning til fastlæggelse af et hovednet, så har ambitionsniveauet for hovednettet været præget af regionens udmeldte besparelser. Et højt ambitionsniveau vil betyde, at de ressourcer, der er til det øvrige net, vil være lavere end med et mindre ambitionsniveau. Det har derfor under regionens udmeldte besparelser været vigtigt for de deltagende kommuner at begrænse konsekvenserne for strækninger, der ikke indgår i hovednettet, fremfor at øge ambitionsniveauet i hovednettet.

Ambitionsniveauet i forslaget er, at frekvensen på alle strækninger som minimum betjenes 1 gang i timen i dagtimerne og hver 2. time aften og weekend. Etableringen af hovednettet med denne frekvens vil betyde en meromkostning på ca. 2,2 mio. kr. ved en selvfinansiering på 35 % eller ca. 1,7 mio. kr. ved en selvfinansiering på 50 %.



En udvidelse af frekvensen til minimum en afgang hver ½ time i myldretid morgen og eftermiddag vil betyde en yderligere meromkostning på ca. 3,1 mio. kr. ved en selvfinansiering på 35 %. Halvtimedrift i myldretid må anses for et minimum, hvis man ønsker at tiltrække pendlere. Det endelige ambitionsniveau fastlægges senere i arbejdet.

Regionsrådet har besluttet, at udsætte de fremlagte besparelser og har fremlagt forslag til, *"at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen i KKR regi, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og i kommunerne fra og med budget 2019. Det er vigtigt, at der inden for de fremtidige økonomiske rammer sikres den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland."* Dette betyder, at rammerne for arbejdet med Trafikplanen også skal indeholde en plan for strækninger, der ikke er tænkt som en del af et hovednet. Der skal således udarbejdes tillæg til kommissoriet for Trafikplanarbejdet, hvis Regionens ønske gennemføres.

Som udgangspunkt er langt størstedelen af bustrafikken i hovednettet regionalt finansierede ruter. Udover hovednettet er der en række strækninger, som også skal betjenes. Principperne for regionens forpligtelser i det øvrige net kommer derfor til at stå centralt i det videre arbejde. Denne del har hidtil ikke været omfattet af arbejdet med trafikplanen, men implicit indgået i Region Midtjyllands udspil til besparelser eller overdragelse af ruteansvar til kommunerne. Det videre arbejde vil afhænge af en ændring i kommissoriet, herunder hvorvidt Trafikplanen skal fremvise et samlet rutenet for alle strækninger eller blot principper for betjening og regional finansiering af ruter udenfor hovednettet.

Trafikplanens anvisninger for arbejdet de kommende 4 år vil fortsat have fokus på:

- Midttrafiks nye Teletaxa tilbud som et tilbud til borgere i tidsrum og områder med få kunder,
- Prioritering af knudepunkter med gode kollektive trafiktilbud,
- Fremkommelighed for busserne i og omkring bybuskommunerne

Efter strategiplanens mål at udvikle bedre samspil mellem kollektiv trafik og mere individuelle transportformer som delebiler, samkørsel og cykler.

## Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

## Bilag

- Bilag 1 - Kort over Midttrafiks trafikplan
- Bilag 2 - Kommissorium Trafikplanen 2018 - 2021

1-30-76-201-1-17

## 13. Udskydelse af Region Midtjyllands besparelser

### Resumé

*Midttrafiks bestyrelse blev på mødet den 22. juni 2017 orienteret om regionens besparelser inden for kollektiv trafik. Regionsrådet har vedtaget at udskyde spareplanen og budgetunderskuddet for kollektiv trafik i 2018 findes ved besparelser på andre områder i Regional Udviklings budget.*

### Sagsfremstilling

Region Midtjylland udarbejdede i foråret 2017 en plan for tilpasning af det regionale rutenet, der er en følge af ubalancen mellem Midttrafiks budget og Region Midtjyllands ramme til kollektiv trafik. Region Midtjylland ved regionsrådsformanden gennemførte møder med en række kommuner om planen, og fremsendte den 6. juli 2017 breve til alle kommunerne, undtaget Samsø, vedr. planerne for besparelser på regionalt finansierede ruter i de enkelte kommuner. Regionen bad i skrivelsen om, at eventuelle bemærkninger til rutetilpasningerne inden udgangen af august 2017.

Der er i de reaktioner, der er fremsendt fra kommunerne, et ønske om at give processen mere tid, og om en større inddragelse af kommunerne. Der har samtidig henover sommeren været en massiv presseomtale.

Forretningsudvalget i Region Midtjylland indstillede på baggrund heraf den 15. august 2017 til regionsrådet, at planen med reduktioner på det regionale rutenet udskydes, og at besparelsen til budget 2018 findes inden for Regional Udvikling.

Regionsrådet vedtog den 23. august Midttrafiks budget for 2018, inkl. en overskridelse på 35,8 mio. kr. i forhold til regionens budgetramme. Beslutningen indebærer, at omfanget af regionale ruter og busafgange forbliver uændret i 2018, og at budgetunderskuddet skal findes ved besparelser på andre områder på Regional Udviklings budget.

Samtidig besluttede regionsrådet, som det også fremgår af dagsordenens orientering om trafikplanarbejdet, at søge kommunernes tilslutning til, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen i KKR regi, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og i kommunerne fra og med budget 2019.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

**Bilag**

- Bilag 1 - VS\_ Kollektiv trafik

1-30-75-7-1-12

## 14. Orientering – Nyt navn til erstatning for teletaxa

### Resumé

*Midttrafik ønsker at ændre navnet teletaxa til en mere tidssvarende betegnelse. Samtidig ønsker Midttrafik, at navnet er mere sigende i forhold til kørselstypen, så kunderne oplever større genkendelighed. Af samme årsag ønsker Midttrafik, at navnet teletaxa ændres til Flexbus.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik ønsker at ændre navnet teletaxa til en mere tidssvarende betegnelse. Hos Midttrafik har der været en lille intern konkurrence om at finde den bedste erstatning for det nuværende navn teletaxa.

Baggrunden for ønsket om at erstatte det nuværende teletaxa til Flexbus er, at Midttrafik ønsker en mere sigende betegnelse for kørselstypen samt en "rød tråd" i produktnavnene indenfor Flextrafikken. Ved at ændre teletaxa til Flexbus signalerer Midttrafik, at der er tale om en fleksibel bus. Såfremt kommunerne ønsker at nedlægge busruter, og Midttrafik fortsat skal betjene kunderne, vil det være lettere at kommunikere ud til kunderne, at bussen erstattes af Flexbus.

I forbindelse med køreplansskiftet 25. juni 2017 blev områdebaseret teletaxa udfaset, så Midttrafik i dag udelukkende tilbyder bestillerne rutebaseret teletaxa, hvilket minder meget om almindelig rutebus kørsel. Alle ruter er tilpasset, så kunderne bliver tilbudt et afhentningstidspunkt svarende til tidspunktet i køreplanen.

Endelig ønsker Midttrafik at signalere, at der er tale om buskørsel og ikke taxakørsel, hvilket blandt andet har været et ønske fra Kontaktudvalgets side. Midttrafik's kontaktudvalg består af repræsentanter fra brancheorganisationerne inden for taxa og bus, herunder Dansk Taxaråd, Danske Busvognmænd, Østjysk Taxaforening, Sammenslutningen af små taxavognmænd samt repræsentant for leverandører ved Midttrafik med garantivogne.

I dag modtager Midttrafik bestillinger af individuel handicapkørsel, som er visiteret kørsel, Flextur som er et kørselstilbud til alle, hvor kunden hentes/bringes ved kantstenen og teletaxa/Flexbus som typisk er indsat som erstatning for en nedlagt busrute. Teletaxa/Flexbus kan også erstatte busafgang i ydertidspunkterne, hvor det ikke er rentabelt for bestillerne at indsætte store busser.

Ændringen af betegnelsen teletaxa til Flexbus offentliggøres pr. 1. januar 2018. Forud for offentliggørelsen skal nedenstående sættes i værk.

- Ændring af hjemmeside – vi får også lagt en engelsk version på hjemmesiden, da teletaxa meget hyppigt benyttes af turister (primært fra/til Midtjyllands Lufthavn)

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

- 
- Ændring af bestillervejledning
  - Ændring af køreplaner og rejseplan
  - Ændring konceptholder
  - Ændring bestillermanual
  - Ændring af telefonfraser
  - Informationsskrivelse til bestillerne, herunder vedhæftet plakat til ophæng v. Borgerservice, biblioteker m.v.
  - Informationsskrivelse/info i Nyhedsbrev til leverandørerne
  - Information til øvrige trafikselskaber samt Flexdanmark

**Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-40-70-1-15

## 15. Orientering om arbejdet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum

### Resumé

*Tilgængelighedsforummet har siden opstarten i 2015 afholdt 6 møder og ønsker at give bestyrelsen en orientering vedrørende arbejdet i forummet. Der er den 15. august 2017 desuden afholdt møde mellem Midttrafik bl.a. præsenteret ved Jan Ravn Christensen, næstformand i Midttrafiks bestyrelse, og Jens Erik Sørensen og medlemmerne af Tilgængelighedsforummet.*

*Forummet ønsker til bestyrelsen er, at Midttrafik øger sit ambitionsniveau for at sikre en bedre tilgængelighed fx ved at gå foran med projekter, der kan inspirere kommunerne til at øge tilgængeligheden på stoppestederne og i busserne, såvel fysisk som informationsmæssigt.*

### Sagsfremstilling

#### Tilgængelighedsforum, historik:

På bestyrelsesmødet den 12. december 2014 tiltrådte bestyrelsen indstilling om en tilgængelighedspolitik og etableringen af et tilgængelighedsforum. Tilgængelighedsforummet består af:

- 3 repræsentanter fra Handicaporganisationerne
- 2 repræsentanter fra Ældresagen
- 1 repræsentant fra kommunerne (Randers kommune)
- Repræsentanter fra Midttrafik (Flexkørsel og Rådgivning og Mobilitet)

Formålet med Tilgængelighedsforummet er:

- *At skabe et forum for dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen og Midttrafik omkring tilgængelighed i den kollektive trafik.*
- *At arbejdet med tilgængelighed fremadrettet bør tænkes ind i udviklingsprojekter og udbudsrunder, hvor det afdækkes, hvilke krav det er muligt at stille inden for udbuddets rammer, og hvor det er praktisk muligt, hvad angår afviklingen af bustrafikken.*
- *Det er en målsætning for Midttrafik, at have løbende fokus på udviklingen af nye måder at øge tilgængeligheden på eller at afprøve løsninger, der kan give øget tilgængelighed i den kollektive trafik. Behovet for afprøvning af tiltag eller nuværende løsninger vil være en del af drøftelserne i tilgængelighedsforummet.*

### **Opgaver**

Tilgængelighedsforummet giver input til Midttrafiks rådgivning af bestillerne, i forbindelse med udviklingen af tilgængeligheden i den kollektive trafik.

Forudsætningen for at initiativer gennemføres, er godkendelse og finansiering hos den enkelte bestiller.

### **Afgrænsning**

- *Tilgængelighedsforummet har ingen beslutningskompetence – beslutninger træffes i Midttrafiks bestyrelse*
- *Der behandles sager af generel interesse – ikke enkeltsager*

### **Resultater af arbejdet:**

Forumets medlemmer har gennem arbejdet hele tiden ønsket, at tilgængelighed skal tænkes bredt og komme alle til gode og ikke kun enkelte grupper. Bus, tog og letbane kan ikke løse alle transportopgaver, så der skal fortsat være plads til kørsel med teletaxa, Flextur og handicapordningen.

I vedlagte bilag er en oversigt over emner som har været behandlet i Tilgængelighedsforummet siden 2015, herunder anbefalinger og forslag til det videre arbejde for de enkelte emner.

### **Hovedpunkterne i de 6 afholdte møder har været:**

- *IT Tilgængelighed*  
Midttrafik bliver mere og mere digitaliseret, hvilket forummet ser som en positiv udvikling, men forummet påpeger også, at tilgængeligheden til de digitale platforme også skal være let. Særligt medlemmer af de deltagende organisationer er i den gruppe af borgere, der har sværest ved adgang hertil. Forummet har bidraget til udformningen af Midttrafiks nye hjemmeside og rejst forslag til forbedringer eksempelvis login og password ensrettes i de forskellige digitale tilgange til Midttrafik.
- *Stoppesteder*  
Forummet har haft fokus på såvel informationen ved stoppestederne som de fysiske forhold ved stoppestederne. Forummet retter generelt en stor kritik af forholdene. Der ønskes særligt ved omstigning på større knudepunkter bedre vejledning og information. Omkring informationen finder forummet dog, at Midttrafiks live app er et godt tilbud som letter tilgængeligheden meget. Dog ønskes en bedre oplysning på stations områderne, så man kan se hvor de enkelte ruter ankommer/afgår fra. Forummet ønsker, at der er større fokus på den fysiske indretning af stoppestederne. Det gælder især adgangsforholdene til selve stoppestedet og mulighederne for niveaufri indstigning. Forummet ønsker, at Midttrafik udviser større ambitioner og aktivitet i forhold til kommunernes planlægning af stoppesteder.
- *Busserne*  
Forummet har haft fokus på såvel informationen i busserne og de fysiske forhold for ind og udstigning af busserne. Forummet ønsker, at Midttrafik arbejder på at

---

udbrede displays i busserne med angivelse af næste stop og stoppestedsannoncering.

Særligt kørestolsbrugere, men også rollatorbrugere, har vanskeligt ved at benytte højgulvsbusser og anbefaler at Midttrafik fremad arbejder mod at indsætte laventre busser, særligt på ruter, der indgår i bybusnet.

#### **Det videre arbejde i Tilgængelighedsforummet:**

Organisationsmedlemmerne i forummet ønsker, at arbejdet i forummet udmønter sig i flere konkrete tiltag og at Midttrafik gennemfører forsøg, der kan bruges som inspiration for de enkelte kommuner. Medlemmer har dog forståelse for andre forhold som Midttrafik arbejder under, fx at det er kommunerne som finansierer Midttrafik.

Forummet har fx medvirket til, at de 2 bybusser i Grenaa nu er udstyret med elektriske kørestolsramper og givet input til Midttrafiks nye hjemmeside, lanceret marts 2017. Forummet vil fremover fortsat have fokus på de 3 hovedområder, og i øvrigt bidrage til hvad som måtte ske i fremtiden.

#### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

#### **Bilag**

- Bilag 1 - Orientering til Midttrafiks bestyrelse om arbejdet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum 2017
- Bilag 2 - Referat fra 7. møde her med formandsskabet



---

1-61-1-12

## 16. Gennemgang af Midttrafiks krav til skolebusser

### Resumé

*I forbindelse med større stævner med børn har politiet i løbet af sommeren 2017 gennemført flere kontroller af busser; busser der til dagligt også benyttes til skolekørsel. Administrationen orienterer nedenfor om resultatet samt Midttrafiks krav til skolebusser.*

### Sagsfremstilling

Politiet gennemførte i sommerferien en række uanmeldte kontroller af busser, blandt andet i forbindelse af afholdelsen af større stævner med børn. Politiets kontroller afslørede flere busser, hvor bremses og styrtøj ikke overholdt lovens forskrifter. Dette førte blandt andet til krav om fornyet syn af nogle busser, mens andre busser fik fjernet nummerpladerne.

Der blev i Midttrafiks område gennemført kontroller af busser ved Vildbjerg Cup, af rutebusser i Viborg og af shuttlebusser til Smukfest i Skanderborg. Midttrafik har bedt selskaberne underrette administrationen, såfremt en bus har fået anmærkninger efter politiets kontroller. Midttrafik er blevet orienteret om, at politiet fandt mindre fejl på busser til Vildbjerg Cup.

Resultatet af politiets kontroller førte efterfølgende til en større, landsdækkende medieomtale, herunder en diskussion af, om skolebusserne er forsvarlige, og om kontrollen er tilstrækkelig. Dette har givet Midttrafik anledning til at skrive til busselskaberne og indskærpe, at det er busselskabet ansvar at sikre, at busserne er velvedligeholdte, herunder at bl.a. dækmønstre, styretøj, bremses og nøddøre med mere kan bestå en kontrol på et vilkårligt tidspunkt.

Herudover medførte kontrollerne opmærksomhed på det problem, at busser kan gennemgå syn uden anmærkninger og få timer senere få anmærkninger i politiets kontrol. Dette har ført til en dialog mellem færdselsstyrelsen og synsbranchen for at sikre ens retningslinjer. Danske Busvognmænd er ligeledes opmærksomme på problematikken og er i dialog med politiet og færdselsstyrelsen. Se bilag 1.

### Midttrafiks krav til kontraktbusser

Midttrafik benytter A- og B-kontraktbusser. A-kontraktbusser er regionale-, lokale og bybusser. B-kontraktbusser benyttes primært til skolekørsel, ungdomsskolekørsel og svømmekørsel indenfor kommunen. Da B-kontraktbusserne kører færre timer end A-kontraktbusser, gives der samtidig tilladelse til, at busserne benyttes til andre formål end kontraktkørsel for Midttrafik, fx til stævner med børn. Hensigten er, at give vognmanden mulighed for at udnytte busserne optimalt, og dermed sikre billigst mulige timepriser for bestillerne.

Henset til kørselsomfanget og formålet stiller Midttrafik i sine udbud af B-kontrakter derfor et lavere krav til bussens alder, end til almindelige rutebusser (A-kontrakter). Samtidig stilles der ikke krav til B-kontraktbussernes euronorm, farve, billetteringsudstyr, internet, realtid mere.

Som udgangspunkt må B-kontraktbusserne maksimalt være 15 år gamle, hvor almindelige rutebusser må være mellem 10-14 år. Alderskravet kan både lempes og skærpes efter ønske fra den enkelte bestiller. Forlænges kontrakten, er bussernes alder et punkt til forhandling. Det aktuelle aldersgennemsnit på Midttrafiks B-kontraktbusser er 10,4 år.

### **Kontrol af busser**

A-kontraktbusser kontrolleres løbende via Midttrafiks interne kvalitetskontrol, hvor trafikkontrollører gennemgår bussen for manglende vedligehold og rengøring. B-kontraktbusser kontrolleres som udgangspunkt ikke, med mindre der er specifik årsag hertil. Ovenstående procedure følger af Standardsamarbejdsaftalen mellem Midttrafik og bestillerne.

Hverken i A- eller B-kontrakter kontrollerer Midttrafik bussernes bremseegenskaber eller styretøj, idet trafikelskabet ikke har den faglige kompetence eller myndigheden hertil. Herudover vil det være en økonomisk og administrativ tung byrde at skulle gennemføre tests af bussernes bremses og styretøj.

Derimod stiller Midttrafik i sine kontrakter krav om, at busserne til enhver tid skal opfylde gældende myndighedskrav til færdselssikkerhed, herunder krav i Detailforskrifter for Køretøjer og Bekendtgørelse om særlige krav til busser. Detailforskriften anvendes ved syn af køretøjer og beskriver, hvorledes de enkelte dele på et køretøj skal være indrettet og fungere.

Busserne skal gennemgå et periodisk syn hvert år. Herudover kan Midttrafik anmode busselskabet om at få foretaget ekstraordinære syn, såfremt der er begrundet mistanke til bussens egenskaber. Dette er senest sket i kontrakten om skolekørsel i Lemvig i maj 2017 som følge af indberetninger om oliespild.

### **Kontraktmæssige konsekvenser for busselskaberne**

Midttrafiks kontrakter med busselskaberne giver mulighed for, at der kan udstedes bod til et busselskab, der ikke opfylder kontraktens krav til busserne. Hvis et busselskab væsentlig misligholder en kontrakt, har Midttrafik mulighed for at opsige kontrakten. Væsentlig misligholdelse kan eksempelvis være grove eller gentagne overtrædelser af kontraktens bestemmelser, eller forhold der giver anledning til at antage, at busselskabet ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig vis.

### **Økonomi**

Ingen.

### **Betydning for kunderne**

Ingen.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

- Bilag 1 - Danske Busvognmænds redegørelse

1-00-1-17

## 17. Samkørsel som supplement til Midttrafiks trafikudbud

### Resumé

*Der er et ønske om at mindske kørsel i byerne, hvilket kan ske gennem samkørsel og at ændre tilbuddet om transport i yderområderne, fx ved at øge tilbuddet om mere fleksibel kørsel. En af de store udfordringer for at imødekomme ønskerne er, at få skabt en informationsudveksling mellem de, som kører og de som gerne vil transporteres. Teletaxa og Flextur er Midttrafiks tilbud, men nye tilbud og måder dukker hele tiden op. NT har indledt et samarbejde med GoMore, trafikelskaberne arbejder sammen om Den Samlede Rejse og Business Region Aarhus har et MaaS projekt (Mobility as a Service). Der er endnu ikke én overbevisende løsning på samkørsel og det skal vurderes, hvorvidt Midttrafik skal deltage i alle forsøg eller have mere fokus på nogle og en mere afventende rolle i andre.*

### Sagsfremstilling

#### GoMore

Nordjyllands Trafikelskab (NT) har i sin Forretningsplan og Mobilitetsplan (Trafikplan) defineret sin rolle som et Mobilitetsselskab, hvis formål er at sikre, at borgerne er mobile når de: skal på arbejde, i skole eller fx på familiebesøg. Det primære mål er at sikre den kollektive trafik, men der åbnes op for samarbejde med private firmaer, der tilbyder andre mobilitetsformer, bl.a. samkørsel, taxi og delebiler.

*En af de nye samarbejdspartnere er GoMore*

For at øge mobiliteten for borgerne i Nordjylland, ønsker NT at præsentere et bredere spektrum af transportmuligheder for borgerne. Dette ses bl.a. ved NT's forsøg med den "Multimodale Rejseplanlægger" (nu omdøbt til "Min Rejseplan"), NT's engagement i pilotprojekter og indfasning af Den samlede Rejse (i NT Plustur) og i et samarbejde med GoMore, hvor ture med GoMore kan bestilles fra NT's hjemmeside.

Formålet med samarbejdet med GoMore har 2 indgange:

Dels ønsker NT at få skabt en større masse af ture, som tilbud for samkørsel på korte ture i yderområderne og dermed kunne give et bedre tilbud end i dag fra landdistrikterne ind til de større knudepunkter. GoMore ture er i dag primært tilbud om samkørsel på de store og længere stræk mellem de større byer. Derudover ønsker NT i forbindelse med Min Rejseplan at kunne præsentere turene og samtidig få noget erfaring mht. etablering af samkørselspladser og for at se sig selv som et Mobilitetsselskab fremfor alene at tilbyde busser, tog og flexkørsel.

NT har valgt at samarbejde med GoMore fordi:

- Undersøgelser viser, at en større andel af befolkningen vil anvende kollektiv trafik, hvis man udvider den eksisterende rejseinformation med multimodal tilkobling til eller fra det kollektive hovednet.

- Mulighed for at understøtte nye mobilitetsmuligheder i landdistrikterne, hvor de kollektive transporttilbud i dag ikke er tilstrækkelige.
- GoMore er Danmarks største portal indenfor samkørsel og privat biludlejning. I deres koncept går 90% af indtægterne til de borgere, som stiller et lift til rådighed.

#### *Projektet med GoMore*

NT og GoMore har i fællesskab med Frederikshavn, Hjørring og Aalborg Kommuner indgået i et pilotprojekt for at øge mobiliteten ved at tilbyde borgerne muligheden for samkørsel via GoMore's etablerede koncept.

Projektet blev igangsat i januar 2017 og kører frem mod lanceringen af NT's nye rejseplanlægger i oktober 2017.

Der er etableret 13 særlige stops for projektet i de 3 kommuner, som ligger i tilknytning til nuværende stoppesteder, så det er muligt at kombinere samkørselsturen med kollektiv trafik. Ideen er at GoMore ture starter og slutter ved samkørselspladserne og at busser skal sikre borgerens kørsel den resterende strækning. Det er derfor vigtigt, at de oprettede samkørselspladser har en god kollektiv trafikbetjening.

Oprettelsen af samkørselspladser er en del af NT's strategi om at oprette en række trafikknude punkter, hvor der tilbydes kombinations muligheder mellem de forskellige mobilitets udbydere, og hvor der er et vist minimum af stoppestedsfaciliteter. Her vil fx NT's kommende Plustur også skabe forbindelse mellem Flextur og busser/Tog/GoMore osv.

På NT's hjemmeside kan borgeren i dag bestille en samkørsel og bliver ledt fra NT's hjemmeside over i GoMore's hjemmeside hvor brugeroprettelse, søgning og bestilling sker. Der er i dag således ikke en direkte integration mellem NT og GoMore udover et link til GoMore fra NT's hjemmeside. Dette betyder også at alle forhold omkring GoMore kørslen er udenfor NT's ansvar og alene et mellemværende mellem kunden og GoMore.

./.

Link til hjemmesiden er: [https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-\(NT-GoMore\)](https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-(NT-GoMore))

#### *Erfaringer med samarbejdet siden marts 2017:*

Samarbejdet har kørt siden marts måned 2017 mellem GoMore og de 3 forsøgskommuner.

Målet om at skabe et større udbud af GoMore ture, på de korte strækninger, er lykkedes nogenlunde i Frederikshavn kommune. Erfaringen viser, at det kræver en meget stor kommunal indsats, dels at få borgere til at tilbyde lift på korte strækninger, og dels at få brugere til at søge GoMore ture på de korte strækninger. Her har det primært været Frederikshavn kommune som har taget initiativer.

Udviklingen i antallet af kørsler for GoMore i de 3 kommuner ses af nedenstående tabel, hvor Frederikshavn kommune skiller sig væsentligt ud. Bemærk at Aalborg har en lavere udvikling end landsgennemsnittet, hvilket til skrives at sommerperioden har færre ture generelt på de store stræk:

Procentvis stigning de seneste 12 måneder	Kørsler udbud	Personbookinger
--	---------------	-----------------

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

Frederikshavn Kommune (GoMore)	59%	109%
Hjørring Kommune (GoMore)	33%	36%
Aalborg Kommune (GoMore)	18%	28%
Danmark (generelt)	27%	21%

Tallene dækker også over store udsving. I Frederikshavn var der i marts måned 2017 196 flere tilbudte ture og 107 flere bookinger i forhold til marts 2016, mens juli 2017 var der samme antal kørsler og 50 flere bookinger end i 2016.

Antallet af tilbudte ture i Frederikshavn er dog ikke overvældende. En søgning den 23. august kl. 13 på GoMore mellem Frederikshavn og Sæby for den 24. august, med en accept radius på 50 km. giver 4 forslag for hele dagen. Heraf ingen interne ture i Frederikshavn, men alene ture som kommer gennem området på en anden tur. Der er ingen statistik for antallet af links til GoMore som stammer fra NT's rejseplanlægger.

Lanceringen af de nye stoppesteder skete med stor presseopmærksomhed. Fakta i dag er at stoppestederne ikke bliver benyttet i særlig stor grad.

#### *Næste skridt*

I forbindelse med lanceringen af Min Rejseplan fra oktober 2017, vil GoMore ture, der ligger som tilbud i GoMore's database, blive vist som forslag til transport, på lige fod med Bus, tog og Plustur. Funktionen i dag, hvor kunden bliver ledt over i GoMore's database for at søge en tur erstattes af den direkte visning. Bestilling mv. skal dog fortsat ske via GoMore's hjemmeside, i lighed med ture med Plustur vil ske via FlexDanmarks hjemmeside.

Med lanceringen af Min Rejseplan og de informationer som kunderne får derigennem, og oprettelse af Knudepunkter, vil borgene i Nordjyllands yderområder få en udvidet service og information om mulighederne for Mobilitet. Det må også forventes at disse forandringer vil bidrage til en positiv omtale, der kan øge mængden af tilbudte lift med GoMore. Nye tiltag som projektet i NT har dog erfaringsmæssigt en lang implementeringsperiode og langt til mængdemæssige successer.

#### *Midttrafik i samarbejde med GoMore?*

I Midttrafiks strategiplan fra 2017 står "at Midttrafik indgår i samarbejder som supplerer den almindelige kollektive trafik med individuelle transportmuligheder som f.eks. delebiler, cykler og samkørsel". GoMore har tidligere udtrykt sig positivt i forhold til at indgå et lignende samarbejde med Midttrafik som med NT.

Midttrafik skal naturligt også vurdere, hvorvidt et samarbejde vil betyde, at GoMore ture vil kannibalisere på den trafik, som Midttrafik tilbyder i form af busser og tog eller samlet set tilfører den kollektive trafik flere kunder.

Forudsætningen for at et samarbejde kan tilføre flere kunder, er at antallet af GoMore ture øges væsentligt i lokalområderne, således at tilbuddet om kørsel til kollektive trafik knudepunkter øges og borgere dermed benytter sig af en GoMore tur til og fra et kollektivt trafikknudepunkt og kollektiv trafik her imellem.

Dette er forsøgt i Frederikshavn kommune, og set fra en bilistsynsvinkel er det ikke attraktivt at tilbyde korte GoMore ture. Korte ture er dels meget billige (ned til 5,- kr.), hvorfor det økonomiske incitament er begrænset, dels er villigheden til at bruge tid på omvejskørsel, ventetid og tid til transaktionerne i forbindelse med udbud af turen betydeligt mindre på korte ture end længere ture.

Fakta er, at de populære strækninger for GoMore i Midttrafiks område er mellem byerne: Aarhus, Viborg, Herning og Randers og udenfor Vejle (Kilde: GoMore hjemmeside), hvor der i forvejen kører tog og busser med en høj frekvens. Taksten for en GoMore tur fx mellem Aarhus og Herning er ca. 50,- kr. og en voksen kontantbillet med bus er 140,- kr.

En tilfældig hverdag, den 21. august 2017, er der ingen GoMore ture mellem Lemvig og Herning og ingen mellem Struer og Lemvig, 8 mellem Herning og Aarhus og 2 dage til en tur mellem Ryomgård og Randers. Denne ganske vist sporadiske test på ture viser, at GoMore ture primært er mellem de større byer og ikke de tyndt befolkede områder. Det er denne struktur som Frederikshavn kommune har forsøgt at ændre og som har givet en stigning i antallet af ture i Frederikshavn kommune.

### **Den Samlede Rejse (Plustur)**

Samarbejdet mellem NT og GoMore er en del af NT´s strategiplan og kan ses som en naturlig udvikling sammen med udviklingen af Den Samlede Rejse, "Plustur".

Siden orienteringen om den samlede rejse på bestyrelsesmødet den 11. september 2015 punkt 17, er udviklingen af projektet fortsat. Grundprincippet i Den Samlede Rejse er at tilbyde borgerne en flexstur til og fra kollektive trafikknudepunkter, således at der tilbydes transport til hele rejsen. Flexturene vil blive vist på Rejseplanen hvorfra kunden også kan bestille en Flexstur. NT har valgt at omdøbe Flexstur til Plustur, dels da tilbuddet på Rejseplanen skal indeholde et trafikknudepunkt som destination (hvor Flexstur er fra kantsten- kantsten) og dels at det tidsvindue hvor kunden kan forvente at blive kørt, er kortere end i Flexstur, således ventetiden mellem den kollektive trafik og Plusturen kun sættes til 15 minutter mod Flexturens -15/+45 minutter. Der er dog i Den Samlede Rejse mange muligheder for at ændre flere parametre, fx egen betalingen.

Allerede her inden projektet er færdiggjort kan borgere på udvalgte forsøgsområder i NT allerede nu se Plusture og bestille Plusture via NT´s rejseplan.

Test og evaluering af projektet forventes afsluttet ultimo 2017 hvorefter en udrulning til andre kommuner i Danmark kan foretages i løbet af 2018.

- ./. Nedenstående eksempel er for en rejse mellem Aalborg og Kollerup Strandvej 19, 9690 Fjerritslev, Jammerbugt Kommune. Plusture kan fremfindes ved søgning på <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Trafikinfo/Rejseplanen?>

**Du er igang med at bestille Plustur til følgende rejse**

Log ind eller opret dig som kunde for at fortsætte

24. august 2017

Tidspunktet for Plustur er vejledende og bekræftes først ved bestilling

	Tidspunkt	Adresse	Transportmiddel	Pris
🚶	12:44	Aalborg St.		
	12:50	Aalborg Busterminal		
🚌	12:50	Aalborg Busterminal	X Bus 970X	Betales på rejsen
	13:50	Fjerritslev Busterminal (Jammerbugt Kommune)		
🚶	13:56	Fjerritslev Busterminal (Jammerbugt Kommune)	Plustur	22 kr.
	14:14	Kollerup Strandvej 19, 9690 Fjerritslev, Jammerbugt Ko		

ANTAL REJSENDE

1

JEG ØNSKER AT MEDBRINGE HJÆLPEMIDLER PÅ REJSEN

### Mobility As A Service (MaaS)

I MaaS opfattes borgere som såkaldte Mobilister, som har forskellige behov for transport, i forskellige situationer og derfor skal have et bredt tilbud af transportmuligheder, hvor Mobilisten så vælger ud fra det aktuelle behov. Man kan forestille sig en Rejseplan, der udover busser og tog også vil vise GoMore ture, Drive Now biler, andre delbils- og samkørsels tilbud, fly, cykeludlejning og andre transport tilbud i samme IT-planform, som gøres tilgængelig i en app. Mobilisten, eller måske en husstand, abonnerer på en mængde af transport og personerne vælger den, der passer bedst til behovet og betaler samlet for kørslen. MaaS understøtter tanken om at samle kørselstilbud i lighed med NT's "Min Rejseplan", men er bredere i sit udgangspunkt.

Der gennemføres i dag forsøg med MaaS i mange større europæiske byer og i Danmark arbejder bl.a. Movia og Business Region Aarhus med MaaS projekter. I Aarhus er sigtet i første omgang er at få etableret en IT-plattform, der kan vise forskellige transportmuligheder i området. Formålet er at få vist og dermed tilbyde flere ture til samkørsel. Ved at få vist korte ture i Aarhus, vil en stigning i samkørslen mindske antallet af biler i Aarhus og en visning af længere ture, vil øge mobiliteten udenfor Aarhus. I NT er der etableret et samarbejde med GoMore og i Business Region Aarhus forsøges i stedet at etablere et samarbejde med FDM, i ønsket om at få bilisterne til at tilbyde lift. Midttrafik deltager i projektet, der endnu er i opstartsfasen.

### Teletaxa og Flextur

Midttrafik tilbyder i dag samkørsel i form af Teletaxa og Flextur. Midttrafiks tilbud giver borgerne i landdistrikter en forsynings sikkerhed hvor fx GoMore er afhængig dels af de kørsler der udføres og billisternes "evne" til at tilbyde kørslen i GoMore systemet. Taksten i GoMore udbydes på markedsvilkår hvor fx Flextur og Den Samlede Rejse er afhængig af den enkelte kommunes tilskud til kørslen.

Teletaxa og Flextur kan indgå i de forskellige systemer, der skal vise mobilisterne hvilke tilbud, der er for kørsel, fx i "Min Rejseplan" eller et MaaS projekt. Ændringen af Teletaxa fra køreplanskiftet fra områdebaseret teletaxa til rutebaseret teletaxa til



---

knudepunkter er positivt modtaget af bestillerne og det forventes at udbuddet af Teletaxa ture vil stige i de kommende år.

**Direktøren indstiller,**

- at Midttrafik fortsætter udviklingen af Teletaxa og Flextur og tilbyder at tilpasse og tilbyde kørslerne i samkørselsprojekter som MaaS,
- at Midttrafik tilbyder de enkelte kommuner Den Samlede Rejse, når de igangværende test er afsluttet og evalueret tilfredsstillende under forudsætning af tilfredsstillende business cases
- at Midttrafik følger udviklingen i NT´s projekter med GoMore og "Min Rejseplan", og deltager aktivt i Business Region Aarhus MaaS projekt

1-30-75-7-810-1-12

## 18. Orientering om indførelse af Byzone med knudepunkter i Skive Kommune

### Resumé

*Skive Kommune indfører pr. 1. september 2017, med henvisning til dagsordenspunkt på tidligere bestyrelsesmøde, støttet Flexitur til 7 kr. pr. km. dog minimum 35 kr. pr. tur i oplandet samt til tre knudepunkter i Skive by. Kørsel internt i Skive by skal koste 14 kr. pr. km. dog minimum 70 kr. pr. tur for de kunder, der ønsker at bruge det. Efter politisk godkendelse fra Skive Kommune, har Midttrafiks administration i gang sat byzonen med knudepunkter pr. 1. september 2017.*

### Sagsfremstilling

Skive Kommune har ønsket at finde besparelser på den kollektive trafik i kommunen. Derfor er der indført en ordning, der ligger inden for de rammer, som bestyrelsen tidligere har fastlagt for mulige priser i Flexitur.

Kommunen ønsker indført støttet Flexitur på en måde, så kunderne kan køre for 7 kr. pr. km. dog minimum 35 kr. pr. tur fra tre knudepunkter i Skive by (Trafikterminalen, Sundhedshuset og Odgaardsvej) til oplandet og fra oplandet til Skive by (Trafikterminalen, Sundhedshuset og Odgaardsvej) samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Skive by skal koste 14 kr. pr. km. dog minimum 70 kr. pr. tur.

Midttrafik følger løbende udviklingen og evaluerer ordningen med Skive Kommune efter 12 måneder.

### Kundemæssige konsekvenser

For kunder, der rejser internt i byzonen, har denne ændring den konsekvens, at egenbetalingen stiger til 14 kr. pr. km. og minimum 70 kr. pr. tur. For kunder, der rejser mellem oplandet og byzonen, får denne ændring også en konsekvens - for at opnå støttet Flexitur til 7 kroner pr. km. med et minimum på 35 kr. pr. tur, skal der rejses til et af de 3 fastsatte knudepunkter (Trafikterminalen, Sundhedshuset og Odgaardsvej). Knudepunkterne er placeret så kunderne har mulighed for at benytte de almindelige kollektive transportmuligheder, for eksempel bybus til sit endelige rejsemål. Som alternativ til den ikke-støttede flexitur til 14 kr. pr. km., med et minimum på 70 kr. pr. tur, kan kunderne, som rejser internt i byen, benytte bybusbetjeningen. Bybusnettet i Skive by betjener de fleste områder af byen. Ændringen vil betyde, at kunden kan opleve en større rejsetid, ventetid og et skifte mellem transportmuligheder for at opnå den samme mobilitet.

Kunderne har forsat mulighed for at bestille turen fra en given adresse i landzonen til en given adresse i byzonen, men så takseres turen med 14 kr. pr. km. med et minimum på 70 kr. pr. tur. (Ikke-støttet Flexitur).

Bestyrelsen for Midttrafik

15. september  
2017

**Økonomi**

En stor del af Flexturtransporten kan relateres til rejser mellem landzone og byzone. Det er meget svært at fastslå et evt. frafald af kunder, der rejser mellem landzone og byzone, da det blandt andet vil afhænge af, hvor mange knudepunkter der oprettes. Men det anslås, at cirka 30 % af rejserne bortfalder. I tillæg hertil kommer besparelsen på kørslen i byzonen.

Forslaget er implementeret med virkning fra 1. september 2017.

**Kommunikation**

Midttrafik vil være behjælpelig med skabeloner til markedsføringen af ændringen til byzone med knudepunkter.

Skive kommune udarbejder pressemeddelelse til de lokale medier samt information til borgerservice, lægehuse og sundhedshuse.

Derudover er der ændret i beskrivelsen af Flextur på kommunens egen hjemmeside, og på Midttrafiks hjemmeside. I forhold til driften foreslår Midttrafik, at der opstilles skiltning ved de faste holdepladser i Skive by, der skal fungere som knudepunkter for Flextur.

**Direktøren indstiller,**

- at** orienteringen om støttet Flextur med byzone og knudepunkter i Skive Kommune tages til efterretning.

1-30-78-8-1-15

## 19. Orientering om forslag til ændring af lov om trafikskaber

### Resumé

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 30. juni fremsendt forslag til ændring af lov om trafikskaber i høring.*

*Ændringerne i forslaget er primært konsekvenser af indførelse af de nye takstsamarbejder "Takst Vest" og "Takst Sjælland".*

*Dertil kommer ændringer, der giver Region Midtjylland mulighed for at overtage trafikføreransvaret på togstrækningen Skjern – Holstebro.*

*Administrationen har meddelt, at Midttrafik ikke har bemærkninger til ændringsforslagene.*

### Sagsfremstilling

I forbindelse med bl.a. indførelse af Takst Vest er det nødvendigt med en række ændringer i den gældende Lov om Trafikskaber. Det samme gør sig gældende i forhold til ændringer i forbindelse med Takst Sjælland.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har udarbejdet et sådant forslag, som er fremsendt til høring bl.a. hos Trafikskaberne. Inden forslagets udarbejdelse har Ministeriet været på besøg hos bl.a. Midttrafik, for at høre nærmere om forventninger og ønsker.

Forslaget medfører, at det bliver praktisk muligt at gennemføre tankerne bag Takst Vest, således at det bliver trafikskaberne, der fastlægger takster for busser, privatbaner og letbane. Togoperatørerne får ligeledes kompetencen til at fastlægge taksterne for alle togrejser samt for rejser, hvor der indgår både tog og bus.

Det fremgår ligeledes af lovforslaget, at fastlæggelse af takster for periodekort skal ske i fællesskab mellem trafikskaber og togoperatører. Kan parterne ikke blive enige, fastsætter ministeriet disse takster.

Samtidig afskaffes de nuværende takstområder, og hvert trafikskab vil fremover bestå af et enkelt takstområde. Derudover forpligtes selskaberne til at sikre et fast prishierarki mellem standardbilletterne Enkeltbillet, Rejsekort og Periodekort. Nærmere regler herfor kan udarbejdes af ministeriet.

Administrationen har vurderet, at de foreslåede ændringer i loven er naturlige og nødvendige konsekvenser af forslag til Takst Vest, og har på den baggrund meddelt, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

Bestyrelsen for Midttrafik

15. september  
2017

---

Ud over forhold i tilknytning til Takst Vest, giver forslaget nu også lovmæssig mulighed for at Region Midtjylland – efter aftale med Ministeriet – kan overtage trafikøberansvaret på jernbanestrækningen Skjern – Holstebro. Bestyrelsen blev orienteret om dette på mødet den 22. juni.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen godkendes.

1-30-76-201-1-17

## 20. Svar på spørgsmål fra regionsrådsmedlem vedr. Midttrafiks administrative udgifter

### Resumé

*Midttrafik har fra Region Midtjylland fået en forespørgsel om en opgørelse over specifikke forhold i Midttrafiks administrative udgifter. Forespørgslen sker på baggrund af en henvendelse fra regionsrådsmedlem Henrik Qvist til regionsformand Bent Hansen i forbindelse med de bebudede besparelser på regionale ruter i Region Midtjylland.*

### Sagsfremstilling

Den 11. august henvender regionsrådsmedlem Henrik Qvist sig til regionsformand Bent Hansen samt staben i Region Midtjylland, med følgende efterspørgsler vedr. Midttrafiks administrative udgifter:

- En opgørelse, udspecificeret over Midttrafiks administrative udgifter
- Angivelser af hvor udgifterne er størst set i forhold til kørslen
- Administrative forslag til besparelser i administration af Midttrafik

Den 16. august sender administrationen Region Midtjylland et notat, der viser udviklingen i Midttrafiks administrative udgifter til busadministration siden etableringen af Midttrafik i 2007, dækkende såvel trafikfaglige udgifter, personalerelaterede udgifter og udgifter til busadministration – notatet er vedlagt som bilag 1. Notatet viser endvidere, at Midttrafiks administration siden efteråret 2010 har gennemført administrative besparelser for samlet set 12 mio. kr. Administrationen pointerer i notatet, at når administrationen i Midttrafik kender det reviderede kørselsbudget, vil de administrative udgifter blive reduceret proportionalt som det er sket før, og efter behandling i Midttrafiks bestyrelse.

Foruden notatet fremsendte administrationen ligeledes Midttrafiks budget for 2017, Trafikselskabets busadministration udspecificeret (bilag 2).

Den 18. august fremsendtes ydermere en oversigt over trafikselskabets udgifter fra regnskab 2016 (bilag 3).

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Udvikling i udgifter til Midttrafiks busadministration
- Bilag 2 - Budget 2017 Trafikselskab 2. behandling
- Bilag 3 - Regnskab 2016 trafikselskabet

1-3-1-17

## 21. Mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland

### Resumé

*Efter aftale med regionen har administrationen fremsendt sine bemærkninger til regionens mulige overtagelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern.*

### Sagsfremstilling

Administrationen har sendt sine bemærkninger til regionen med henvisning til en række forudsætninger, som har central indflydelse på den fremadrettede drift af strækningen, herunder:

- Fremtidige passagerindtægter
- At drift på Lemvigbanen opretholdes indtil 2030

Trafikalt vurderer Midttrafik, at den direkte forbindelse mellem Skjern og Holstebro bør opretholdes, og at man har bedre muligheder for at tilpasse trafikken til de interne rejser på strækningen ved at udskille den.

Samtidig vil en overtagelse betyde, at der ikke vil blive kørt gennemgående tog fra Herning eller Esbjerg mod Ringkøbing og Holstebro.

Med hensyn til takster ser administrationen to mulige løsninger jf. principperne for Takst Vest– enten at følge togtaksterne, som følge af, at det er trafik der køres efter aftale med staten eller at anvende Midttrafiks takster.

Den fulde ordlyd af administrationens bemærkninger kan læses i brevet til Region Midtjylland i bilag 1.

### Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

### Bilag

- Bilag 1 - Administrationens bemærkninger til regionen om mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern



1-23-4-9-16

## 22. Orientering om Trafikstyrelsens kontrol af OST-selskaber med lave tilbud på flextrafik

### Resumé

*Bestyrelsen orienteres nedenfor om en forsinkelse i indsendelsen af selskaber med lave tilbud på flextrafik til kontrol hos Trafikstyrelsen, samt Trafikstyrelsens manglende ageren i sagen som følge af Nortra-dommen fra februar 2015.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev d. 16. december 2016 orienteret om resultatet af Fynbus, Sydtrafik og Midttrafiks 5. udbud af flextrafik. Af sagsfremstillingen til bestyrelsen fremgår det blandt andet at:

*»15. januar 2017 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 30 selskaber, som alle har afgivet tilbud med priser lavere end 250 kr. for vogntype 2, 280 kr. for vogntype 5 og 300 kr. for vogntype 6.«*

Administrationen har fejlagtigt først fulgt proceduren d. 20. juni 2017, og ikke umiddelbart efter selskabernes indsendelse af oplysninger i januar 2017.

Trafikstyrelsen, der er myndighed på området for selskaber med OST-tilladelser, har efterfølgende kontakten Midttrafik telefonisk og oplyst, at styrelsen som følge af Nortra-dommen ikke gennemfører en nærmere kontrol af de indsendte selskaber.

Yderligere oplyser Trafikstyrelsen, at styrelsen afventer en afklaring af forholdene via ny taxilovgivning fra Folketinget.

### Nortra-dommen

Som argument for den manglende kontrol henviser Trafikstyrelsen til Nortra-dommen fra 4. februar 2015. Sagen omhandlede en vognmand, som drev rutebilsvirksomhed i en kontrakt med Nordjyllands Trafikselskab. Vognmanden fulgte bl.a. en overenskomst mellem vognmandsforeningen Nortra og Chaufførforeningen Nortra (NORTRA-overenskomsten) samt overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Arbejdsgiverforening (KRIFA-overenskomsten). Fælles for de pågældende overenskomster er, at de blandt andet indebærer ren provisionsafklønning, ingen pension og ingen ret til løn under sygdom.

Vognmanden fik først tilladelse til sin virksomhed efter busloven og dernæst efter taxiloven.

Trafikstyrelsen fandt imidlertid ikke, at vognmanden opfyldte kravene i busloven, der i § 18, stk. 2 og i taxilovens § 5, stk. 5, der bestemmer, at indehaveren af en tilladelse til

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i "de pågældende kollektive overenskomster".

Trafikstyrelsen henviste blandt andet til, at overenskomsterne ikke levede op til de løn- og arbejdsvilkår, der fulgte af de landsdækkende brancheoverenskomster som for eksempel overenskomsten mellem Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F.

Højesteret fastslog dog, at der ikke i forarbejderne til bestemmelserne i bus- og taxiloven kunne indlæses et krav om, at vognmanden skulle følge et bestemt generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår såsom dem i landsdækkende brancheoverenskomster. Det var således tilstrækkeligt, når blot vognmanden fulgte én af de kollektive overenskomster på området. Vognmanden opfyldte derfor betingelserne til tilladelse både efter bus- og taxiloven.

### **Trafikstyrelsens kontrol**

At Trafikstyrelsen ikke gennemfører en egentlig kontrol af OST-selskaber med lave bud på flextrafik er tidligere oplyst til administrationen. Efter gennemførelsen af Trafikselskabernes 4. udbud af flextrafik, indsendte Fynbus i februar 2015 en række selskaber til Trafikstyrelsen med henblik på kontrol.

D. 6. maj 2015 oplyser Trafikstyrelsen imidlertid til Fynbus: *»Som følge af Højesterets dom af 4. februar 2015 i sagen mellem vognmandsforeningen Nortra og Trafikstyrelsen, har styrelsen ikke behandlet Fynbus forespørgsel af 2. februar 2015. Konsekvenserne af dommen er i øvrigt efterfølgende blevet drøftet mellem Trafikstyrelsen, arbejdsmarkedets parter og de regionale trafikselskaber.«*

På baggrund af Trafikstyrelsens svar har Fynbus og Sydtrafik valgt ikke at indsende selskaber med lave bud til kontrol efter gennemførelsen af 5. udbud af flextrafik. Midttrafik har som oplyst til bestyrelsen fastholdt produceren, idet Trafikstyrelsen fortsat er myndighed på området for selskaber med OST-tilladelser.

### **Fortsat kontrol hos Trafikstyrelsen**

En OST-tilladelse er som udgangspunkt gyldig i en 10-årig periode. Trafikstyrelsen foretages således ikke regelmæssige kontroller af, hvorvidt et selskab fortsat kan leve op til de stillede betingelser.

For at få en tilladelse til offentlig servicetrafik skal selskabet blandt andet opfylde følgende krav:

- Inden for de seneste 10 år skal ansøgeren have gennemgået et taxivognmandskursus eller et busvognmandskursus godkendt af Trafikstyrelsen
- Ansøgeren skal have minimum 50.000 kr. for den første tilladelse efter taxiloven og herefter 25.000 kr. for hver yderligere tilladelse efter taxiloven.
- Man kan ikke få tilladelse til offentlig servicetrafik, hvis man har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.
- Ansøgeren må ikke være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde fare for nye overtrædelser i forbindelse med driften af virksomheden. Styrelsen indhenter en fuldstændig straffeattest og eventuelt en udskrift fra Kriminalregisteret for at bedømme ansøgeren.

Administrationen vurderer således, at der er andre forhold, som kan kontrolleres af Trafikstyrelsen – udover kravet til overholdelse af løn- og arbejdsvilkår. Direkte adspurgt har Trafikstyrelsen bekræftet overfor Midttrafik, at styrelsen på anmodning fra trafiksekskaberne kan foretage disse kontroller indenfor 10 årsperioden.

Det er derfor administrationens vurdering, at selskaber med lave bud på flextrafik fortsat bør sendes til kontrol hos de myndigheder, der har udstedt taxi- og OST-tilladelser; henholdsvis kommune og Trafikstyrelsen. Dette uanset den pågældende myndigheds prioritering på området. Ved indsendelse af OST-selskaber til kontrol hos Trafikstyrelsen vil administrationen fremadrettet spørge specifikt til selskabernes opfyldelse af de fire ovenstående krav.

Et udkast til ny taxilovgivning er kommet i høring d. 30. juni 2017 med forventet ikrafttrædelse per 1. januar 2018. Der er i udkastet til loven ikke indarbejdet skærpede krav til overholdelse af løn- og arbejdsvilkår. Trafiksekskaberne i Danmark afgiver et fælles høringssvar med blandt andet fokus på løn- og arbejdsvilkår.

#### **Økonomi**

Ingen.

#### **Betydning for kunderne**

Ingen.

#### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-9-1-15

## 23. Orientering om hørings svar over forslag til taxilov

### Resumé

*Transport-, Bygning- og Boligministeriet har udarbejdet forslag til taxilov udsendt til høring den 30. juni 2017. Lovforslaget er en udmøntning af en aftale om Modernisering af taxiloven som regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, radikale venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 9. februar 2017.*

*Trafikselskaberne i Danmark (TiD) har efter høring af medlemmerne fremsendt hørings svar til ministeriet.*

### Sagsfremstilling

Hensigten med lovforslaget er at give den enkelte vognmand og det enkelte kørselskontor mulighed for at vokse og udnytte virksomhedsmodeller på linje med andre erhverv. Det sikres, at alle, der opfylder kravene for at få en tilladelse, kan få udstedt en sådan, idet antalsbegrænsningen ophæves. Forventningen er at dette vil fremme konkurrencen til gavn for både erhvervslivet og forbrugerne.

Samtidig indføres der med lovforslaget skærpede krav til erhvervets forpligtigelser til dokumentation og til at dele denne dokumentation med myndighederne.

Dokumentationen vil give myndighederne et bedre grundlag for kontrol, og den administrative kontrol med erhvervet vil blive centraliseret og styrket.

### Hovedpunkterne i lovforslaget:

- der indføres én type tilladelse til alle former erhvervsmæssig persontransport i biler,
- vognmændene gives mulighed for at anvende den virksomhedsform, de foretrækker,
- begrænsningen på antallet af tilladelser ophæves,
- den geografiske begrænsning for brug af tilladelser ophæves,
- alle tilladelser fremover skal udstedes af transport-, bygnings- og boligministeren,
- salg af taxikørsel skal ske via et kørselskontor,
- kørselskontorerne får en række pligter over for myndighederne og over for kunderne,
- chaufførerne skal have et chaufførkort for at udføre erhvervsmæssig persontransport,
- de gældende krav om taxametre og sædefølere opretholdes
- der indføres et nationalt prisloft for taxikørsel,
- der kan aftales en fast pris for en taxitur, som ligger under prisloftet,
- der indføres regler for at klage over taxikørsel,
- der indføres særlige regler for at sikre taxibetjening i landdistrikterne,
- der indføres en overgangsordning, og

- der gennemføres evalueringer af loven.

### Trafikselskabernes høringssvar:

Trafikselskaberne har afgivet høringssvar over loven og bakker op om, at der med forslaget er lagt op til:

- Én type tilladelse til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler
- At kommunerne også fremover har mulighed for at tilbyde borgerne Flextur som en integreret del af den kollektive transport
- At den administrative kontrol med erhvervet ønskes centraliseret og styrket.

Trafikselskaberne opfordrer i sit høringssvar til, at der er størst mulig parallelitet mellem reglerne for erhvervsmæssig personbefordring med busser og biler, fx på uddannelseskrav til tilladelsesindehavere og sikring af trafiksikkerhed ved lovbestemte regler for pauser mm.

Trafikselskaberne har peget på følgende forhold:

- Løn og arbejdsvilkår  
Med den foreslåede formulering af lovforslagets § 10: "Indehaveren af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster" konkretiseres ikke, hvad der er 'de pågældende kollektive overenskomster', hvorved tilsynsmyndigheden ikke i realiteten får redskaber på hånden til at sikre løn- og arbejdsvilkår på markedet. Formuleringen, der er identisk med nuværende lov om taxikørsel § 5, vurderes ikke at bidrage til en ensartet, landsdækkende kontrol af forholdene, men fastholder derimod et behov for, at tilsynsmyndighederne, trafikselskaberne, kommuner og regioner hver i sær opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt, omkostningstungt og kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold. Formuleringen kan indebære en ikke ubetydelig risiko for at gøre løn til et konkurrenceparameter til skade for udvikling af sunde konkurrencevilkår og øget trafiksikkerhed.  
Trafikselskaberne opfordrer til, at følgende tilføjes § 10: "...som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark".
- Arbejdstid  
Det er hensigtsmæssigt, at der i bemærkningerne til lovforslaget er henvist til arbejdsmiljøreglerne generelt samt specifikt de i §§50-51 i Bekendtgørelse af lov om arbejdsmiljø (LBK nr. 1072 af 07/09/2010) lovfæstede 11 timers regel og fridøgnregel er gældende og at Arbejdstilsynet fører tilsyn hermed. Det fremhæves, at Trafikselskaberne udbyder kørslen og allerede i dag giver mulighed for, at vognmændene – for så vidt angår kørslen for trafikselskaberne – kan lægge de nødvendige pauser ind og dermed håndtere kørslerne lovligt.
- Uddannelseskrav

Lovforslaget fjerner det nuværende krav om 74 timers vognmandsuddannelse. Chaufføruddannelsen udvides fra i dag 45 timer til 72 timer. Det bemærkes, at der således kræves tilladelse til at udføre et erhverv, men at der ikke stilles krav om uddannelse af vognmænd eller kørselskontorer for at opnå en tilladelse. Trafikselskaberne opfordrer til, at der opretholdes uddannelseskra­v for vognmænd, samt at uddannelsen får øget fokus på drift af virksomheder – herunder viden om ansættelsesforhold, kontrakter og udbud. Trafikselskaberne bemærker i den forbindelse, at et sådant uddannelseskra­v vil svare til kravene til at drive vognmandsvirksomhed på store busser.

- Biler og udstyr  
Trafikselskaberne opfordrer til, at formuleringerne tilpasses således, at der ikke opstår usikkerhed om, at det kun er biler, der skal køre taxikørsel, der skal udstyres med kontroludstyr.
- Evaluering  
Trafikselskaberne giver tilsagn om bidrag til evaluering af loven.

### **I krafttræden**

Loven forventes at træde i kraft 1. januar 2018.

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.

### **Loven 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 trafikselskaberne, såfremt vognen i øvrigt overholder kravene til erhvervsmæssig personbefordring (taxameter, sædeføl­er m.v.)
- Salg af kørsel udbudt af offentlige myndigheder, f.eks. Trafikselskaber 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.
- Tilrettelæggelsen af den praktiske afvikling af flextrafik kan blive berørt med ændringer foranlediget af de nye regler. Der deltages i konference i Kollektiv Trafikforum for drøftelser om branchens forventninger til den praktiske afvikling af kørslen.

**Betydning for kunderne**

Det forventes at nuværende serviceniveau kan opretholdes.

**Økonomi**

Liberalisering af markedet kan få betydning for prisudviklingen, herunder tilbud på den af trafiksekskaberne udbudte kørsel.

**Direktøren indstiller,**

at orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- 17.13 - 240817 Bilag 1 Udkast til taxilov høringsversion
- 17.13 - 240817 Bilag 2 Høringssvar -TiD Taxilov

1-00-1-17

## 24. Siden sidst

### Sagsfremstilling

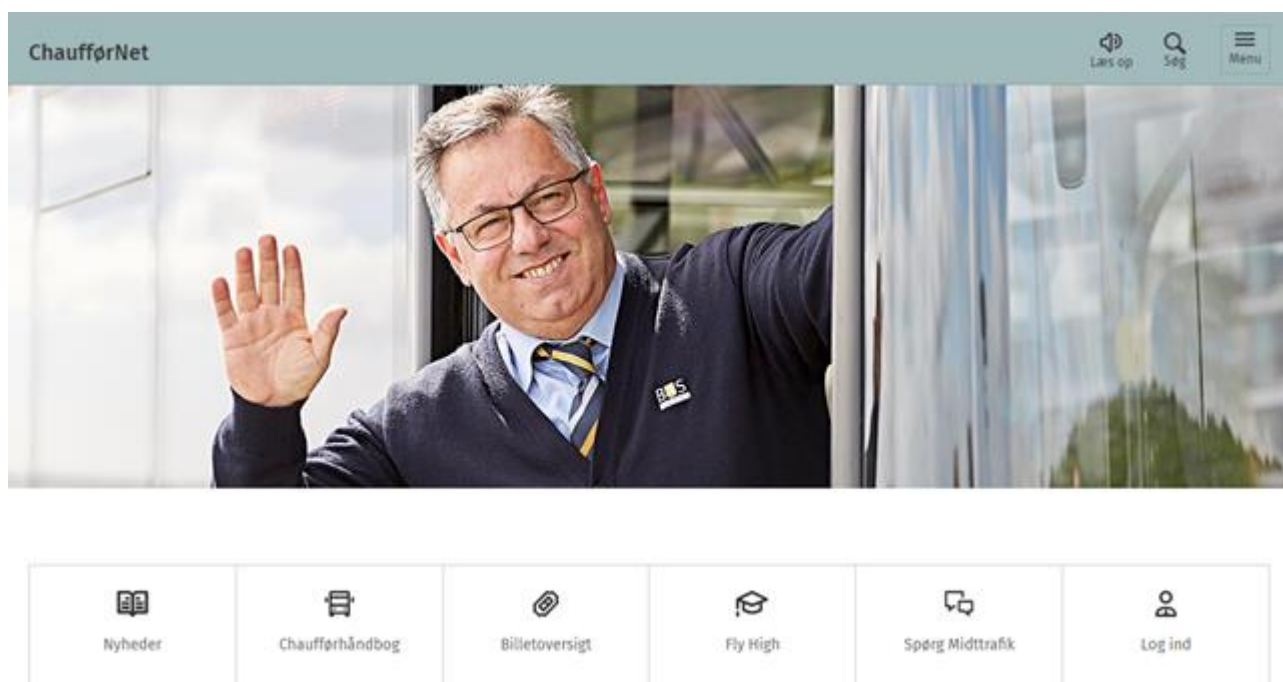
#### Forespørgsel om Orange-billetter til letbanen

På baggrund af en henvendelse fra Miljø- og Teknik-udvalget i Norddjurs Kommune, om muligheden for at rejse med Orange-billetter mellem den nye letbanes stationer og rejser uden for letbanens takstområde, til Midttrafiks bestyrelse, rettede bestyrelsesformanden ultimo juni henvendelse til DSB herom. Bestyrelsesformanden forespurgte, om DSB forventer at udstede særligt billige Orange-billetter til kombinationsrejser mellem tog og letbane. Se bilag 1.

Som det fremgår af bilag 2 er svaret fra DSB, at da DSB-Orange er et kommercielt DSB-produkt og de gældende regler er, at man ikke kan benytte DSB-Orange til busser, metro eller lokalbaner. Det bliver derfor heller ikke muligt at benytte på letbanestationer, hvor kunderne i stedet må købe en selvstændig billet til letbanen.

#### Nyt ChaufførNet

Midttrafik lancerer nyt ChaufførNet 18. september 2017.



ChaufførNet en onlineportal, hvor Midttrafiks chauffører kan finde alle de informationer og værktøjer, de har brug for i dagligdagen – både på smartphone, tablet og computer.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------



Samtidig kan chaufførerne for første gang stille spørgsmål om en række emner direkte til Midttrafik.

### Hvorfor har vi udviklet ChaufførNet?

- Det har længe været et ønske fra busselskaber og chauffører, at man kan tilgå alle informationer online og samlet ét sted.
- Der har særligt været behov for en ny opdateret chaufførhåndbog, som man kan søge i.
- Billetoversigten er et godt værktøj til chaufførerne, hvor de kan se alle gyldige billetter i Midttrafiks område. Til hver billettype kan de læse om gyldighed, kontrol og kendte former for snyd.
- Vi har samlet alle de værktøjer, som vi ved, chaufførerne bruger i deres daglige arbejde, fx Midttrafik live og prisberegneren.
- Der er ligesom på den nye hjemmeside udviklet gode søgemuligheder til hvert emne, så det er let at finde det, man har brug for.

### Udviklet i samspil med chauffører

Fra start til slut har ChaufførNet taget afsæt i chaufførers og busselskabers ønsker til en bedre chaufførinformation, og chauffører har leveret input i alle faser af udviklingen. På samme måde vil vi fortsætte med at udvikle og tilpasse ChaufførNet ud fra konkret feedback fra chaufførerne.

På Midttrafiks faglige messe 22. juni præsenterede vi ChaufførNet. Vi fik mange positive tilbagemeldinger, og vi oplever, at der er stor interesse for at komme i gang med at bruge ChaufførNet.

### Puljer til kollektiv trafik

*Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik (ny, høring fra juli 2017))*

Der afsættes en pulje på i alt 395 mio. kr., fordelt med 300 mio. kr. i 2017 og 95 mio. kr. i 2018.

Puljen har til formål at støtte investeringer i den kollektive bustrafik, og der kan således ikke søges om driftsstøtte. Men ellers er puljen meget bred i det der kan søges til investering i forbedrede buslinjer, investeringer i pendlerbusser og busfremkommelighed, BRT-løsninger, cykelmedtagning i busser, fremme af elbusser og bedre trafikinformation ved større stationer.

Der kan ydes tilskud:

- på max 250 mio. kr. til en +BUS i Aalborg
- på 100 mio. kr. til investeringer til forbedring af buslinjer i hovedstadsområdet
- på 45 mio. kr. til investeringer i hele landet

Ansøgeren skal bidrage med min. 50 pct. af projektets anlægs- og investeringsudgift. Der er ansøgningsfrist den 2. oktober 2017 og den 1. september 2018.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

Den korte ansøgningsfrist for 2017, formodes at være besluttet således de store projekter i Aalborg og hovedstadsområdet, kan opstartes og det er tvivlsomt om nogle kommuner i Midttrafik område kan nå at indsende en ansøgning. For ansøgning i 2018 har flere kommuner på strategiske bestillermøder udtalt ønsker at undersøge mulighederne for bl.a. elbusser og cykelmedtagning. Midttrafik vil på Fagligt forum orientere kommunerne om den nye pulje.

#### *Pulje til Yderområder:*

Trafikstyrelsen har bekendtgjort hvilke ansøgninger til den sidste ansøgningsrunde i Pulje til Yderområder, der kan modtage støtte. I alt er der givet tilsagn om støtte for 36 mio. kr.

I Midttrafik område har følgende projekter fået tilsagn om støtte:

Viborg kommune: Forsøg med indsættelse af landsbybusser i 3 forsøg (546.000 kr.)

Viborg kommune: Bedre betjening af Karup Lufthavn (2.269.000 kr.)

Norddjurs kommune: Hessel den attraktive letbanestation (1.327.000 kr.)

Norddjurs kommune: Pendlerbus til Auning (1.004.050 kr.)

Syddjurs kommune: Attraktive stationer til fremme af rejseoplevelse (4.212.500 kr.)

Samlet set har puljen givet tilsagn på:

1. Runde: 20. mil. Kr. til ballen havn på Samsø samt 15 mio. kr. til fælles trafikskabsprojektet Den samlede rejse
2. Runde: 2.378.000 kr. til Grenaa bybus
3. Runde: 9.992.000 kr. primært til Hedensted delebiler, Skive pendlerbus og busstationer i Norddjurs
4. Runde: 1.750.000 kr. til Ryomgaard station i Syddjurs
5. Runde: 9.358.000 kr. som nævnt ovenfor.

Samlet næsten 23,5 mio. kr. til bustrafikken samt 50% fra kommunerne, et samlet løft på 47 mio. kr.

#### **Hjemtagelse af Specialkørsel – Aarhus Kommune**

Efter aftale med Aarhus Kommune, der ønskede at samle specialkørsel, gennemførte Midttrafik i foråret 2016 5. udbud af specialkørsel. Opgavefordelingen var, at Aarhus Kommune visiterer og planlægger kørslen, og Midttrafik varetager driften og kontrakten med leverandørerne. Kontraktstart var 1. august 2016 med forventet 500.000 ture om året.

Aarhus Kommune og Midttrafik vurderede i efteråret 2016, at samarbejdsmodellen og opgavefordelingen ikke fungerede, hvilket resulterede i et mindre smidigt tilbud til borgerne. Aarhus Kommune har derfor løbende i 2017 hjemtaget dele af vognstyringen og kontrakterne med leverandørerne. Den 1. juli 2017 har Aarhus Kommune hjemtaget hele opgaven.

Midttrafik har gennem hele forløbet haft en god dialog med Aarhus Kommune.

#### **Inviterede til Letbanens åbning**

Når letbanen åbner den 23. september, er det ejerne bag letbanen, som står for åbningsarrangementet.

Bestyrelsen for Midttrafik	15. september 2017
----------------------------	-----------------------

Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Aarhus Letbane A/S har inviteret en række forskellige samarbejdspartnere til åbningen, herunder Midttrafiks bestyrelse.

Byrådspolitikerne i de involverede kommuner, partiformænd, folketingsmedlemmer, tidligere transportministre er blandt de inviterede samt flere som var blandt initiativtagerne og støtterne, da beslutningen om at etablere en letbane i Aarhus blev truffet.

Centrale administrative medarbejdere i såvel kommuner, region, letbaneselskab og Midttrafik har også fået en invitation.

### **Opfølgning på APV 2017**

I perioden den 10. maj – 22. maj 2017 blev APV gennemført i Midttrafik.

Afdelingerne har drøftet resultaterne på afdelingsmøder, der har været en foreløbig drøftelse af undersøgelsen på LMU-mødet den 16. juni 2017 og i Arbejdsmiljøgruppen den 19. juni 2017, samt afsluttende drøftelser i Arbejdsmiljøgruppen og LMU henholdsvis den 6. og 7. september. På sidstnævnte møder præsenterede ledelsen udvalget for nedenstående tiltag, tilbagemeldingerne fra afdelingerne - herunder eventuelle løsningsforslag.

#### 1) Varme/ventilation

Det er et område, som generelt har haft afdelingernes opmærksomhed. Direktionssekretariatet er i dialog med udlejer om forbedringer af bl.a. ventilationsforholdene især i storrumskontorer og mødelokaler. Derudover har en nylig overstået sikkerhedsrundring på alle tre lokationer i Midttrafik også observeret forhold vedrørende ventilationen. Der arbejdes ligeledes på at udbedre emnet i regi af Arbejdsmiljøgruppen.

#### 2) Rengøring og toiletforhold

Rengøring og toiletforhold er et område, hvor flere afdelinger ønsker forbedringer. Intern Service vil have øget fokus på rengøringen fremover, ligesom der arbejdes med et nyt udbud fra 2018, hvor der vil være ekstern opfølgning på rengøringen.

#### 3) Gener fra tobaksrøg/lugte

Fremover kan der ikke længere rygges ved indgangen, rygere er henvist til overdækningen i gården. Arbejdsmiljøgruppen undersøger derudover muligheden for at tilbyde medarbejdere rygestopkurser.

#### 4) Øvrige bemærkninger

Tre medarbejdere har i undersøgelsen tilkendegivet, at de føler sig udsat for mobning og/eller chikane. Ledelsen har kommunikeret over for medarbejderne, at der altid er mulighed for at gå til nærmeste leder eller anden person, som kan viderebringe problematikken. LMU har endvidere meldt ud via intranettet, at mobning under ingen omstændigheder er acceptabelt i Midttrafik, og har opfordret til, at de pågældende medarbejdere henvender sig til leder, tillidsrepræsentant, arbejdsmiljørepræsentant eller LMU-medlem, så der kan blive taget hånd om problemet. Skal ledelsen kunne hjælpe de

---

enkelte medarbejdere, er det nødvendigt at få mere viden om problemerne, naturligvis i et fortroligt rum.

Flere afdelinger har tilkendegivet, at de oplever ensidigt gentaget arbejde eller intensivt skærmarbejde i Midttrafik. Tilbagemeldingerne fra afdelingerne viser dog, at der er bred enighed om, at det er et vilkår i en administration, og at medarbejderne desuden har gode muligheder for rekvirering af ergonomiske arbejdsredskaber.

Øvrige emner i APV'ens resultatet, som arbejdsmiljøgruppen arbejder videre med er:

- Undersøgelse af mulighed for at sætte akustikplader op i kantine og mødelokaler for at dæmpe støjniveau
- Afprøve forskellige slags "høreboffer" til brug i storrumskontorer
- Udarbejde gode råd til at undgå statisk elektricitet

## Bilag

- Bilag 1 - Forespørgsel om Orange-billetter
- Bilag 2 - DSB Orange billetter

1-00-1-17

## 25. Eventuelt