



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til**

**mødet i Bestyrelsen i Midttrafik**

**29. februar 2008 kl. 09:30**

**Regionshuset Viborg, Mødelokale A6,**

**Skottenborg, 8800 Viborg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Målsætninger og initiativer i 2008	1
2	Projekt "tomme busser"	5
3	Harmonisering af rejseregler i Midttrafik	7
4	Buskørsel mellem Yllebjerg og Holstebro	9
5	Midttrafiks høringssvar til den regionale udviklingsplan 2008 for Region Midtjylland	11
6	Betænkning fra Infrastrukturkommissionen om Danmarks transportinfrastruktur 2030	13
7	Regulering af fremskrivningsprocenten	16
8	Revisionsberetninger og revisionsregulativ	17
9	Driftssituationen i den østlige del af Midttrafik	19
10	Midlertidig indstilling af kørslen i Århus Vest	20
11	Udbud af buskørsel i Århus Kommune - åbning af tilbud	21
12	Meddelelse: Kampagnen "smil virker bedre" begynder 25. februar 2008.	23
13	Meddelelse: orientering om processen vedr. besparelser på det regionale rutenet	24
14	Meddelelse: Køb af nye billetautomater til bybusserne i Århus	25
15	Meddelelse: Forsinkelse af rejsekort-projektet	26
16	Meddelelse: imødekommmelse af sikkerhedskrav på Odderbanen og Lemvigbanen	27
17	Eventuelt	28

1-30-70-1-08

## 1. Målsætninger og initiativer i 2008

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til de initiativer, der skal sikre, at Midttrafik i 2008 lever op til de overordnede mål, Bestyrelsen har vedtaget.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har 17 overordnede mål. De 16 mål har været gældende siden Midttrafiks dannelse, og på bestyrelsesmødet 1. februar 2008 blev det besluttet, at der fra 2008 og fremefter er et yderligere mål, der sætter fokus på miljøforhold i forbindelse med kollektiv trafik.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet vedlagte målsætninger og initiativer for Midttrafik 2008, der vil blive gennemført i 2008 for at leve op til de overordnede mål. Initiativerne vil i vidt omfang blive konkretiseret i løbet af året i form af indstillinger til Bestyrelsen.

*Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog*

Der udarbejdes i 2008 en trafikplan, hvor visionerne for den kollektive trafik og opdelingen mellem Regionens og kommunernes ansvar præciseres. I sammenhæng med dette gennemgås Regionens og nogle kommuners kollektive trafik med henblik på bedre betjening og mere effektiv koordinering.

*Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer*

En række konkrete ønsker om forbedringer i den kollektive trafik gennemføres, og der følges op på nye tiltag som fx pendlerruten 101. Den koordinerede kørsel og Midttur skal udbredes samtidig med, at der er fokus på stabil drift af de mange nye kørselsformer i koordineret kørsel. Arbejdet med letbanen i Århus skal fremskyndes.

*Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig*

Midttrafiks økonomistyring og kommunikation med bestillerne skal forbedres, så bestillerne får bedre indsigt i egen driftsøkonomi og fordelingen af udgifter og indtægter bliver mere gennemskuelig. Der vil være fokus på effektivisering i de tre driftsselskaber, der er en del af Midttrafik, ligesom det skal undersøges, om administrationen af handicapkørsel kan effektiviseres yderligere. Regionens sparekrav skal gennemføres. Der gennemføres løbende udbud, som skal give bestillerne lavere driftsudgifter. Endelig vil der være fokus på, hvordan man kan få flere kunder i busserne og undgå at køre med tomme busser.

*Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger*

Der gennemføres en række analyser af kunder og leverandører, ligesom der vil blive arbejdet målrettet på at få yderligere data samlet på en måde, så der kan opnås større indsigt i forhold, der har betydning for planlægningen af den kollektive trafik. Gennem

---

Videnscenteret indhentes der erfaringer og deles viden med udenlandske aktører i den kollektive trafik.

*Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetterings-system, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet*

Harmoniseringen af takster og billettertyper fortsættes. Afhængig af Bestyrelsens beslutning i april 2008 vil der blive arbejdet videre med indførelse af Rejsekortet. Der vil desuden blive arbejdet med at indføre nye typer af billetter som fx samarbejde med turistattraktioner eller give arbejdsgivere mulighed for at tilbyde medarbejderne et buskort.

*Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk*

Der indføres rejsegaranti for handicapkørsel alle steder, hvor kørslen koordineres. Erfaringerne fra rejsegarantien i buskørslen bruges som input til en forbedring af tilbuddet inden for den kollektive trafik. Der arbejdes med mål for bl.a. rettidighed og opfølgning herpå.

*Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov*

Der udarbejdes en forbedret salgs- og informationsstrategi i forhold til rutebilstationerne, ligesom der skal harmoniseres i forhold til, hvordan køreplaner distribueres, så blandt layout bliver mere ensartet og det overvejes, hvordan mest muligt kan distribueres elektronisk. Informationen ved stoppesteder og under rejsen skal også forbedres.

*Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter*

I samarbejde med vejmyndighederne vil Midttrafik arbejde for at få bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter. Midttrafik vil bl.a. bidrage med viden omkring busprioritering for at få bedre fremkommelighed. Midttrafik har også viden om erfaringer med indretning af dynamisk skiltning på rutebilstationer, og bidrager til udviklingsarbejdet, når kommuner måtte tage initiativ til at bygge nye rutebilstationer.

*Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation*

Midttrafik etablerer en webbutik, hvor kunderne kan købe og forny abonnementskort. Midttrafik udvider brugen af [www.rejseplan.dk](http://www.rejseplan.dk), så en større del af Midttrafiks ruter er at finde dér. Der arbejdes også med at gøre det muligt at bestille handicapkørsel via nettet.

*Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder*

Bestyrelsen har allerede besluttet, at Midttrafik i samarbejde med vognmændene skal arbejde for at forbedre rekrutteringsmulighederne af chauffører. Der gennemføres kampagne og laves en portal til rekruttering.

*Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)*

Udbuddet i Århus Kommune skal gennemføres på en måde, så driftsstabiliteten oprettholdes. Der laves grundlag for forsøg med incitamentskontrakter i 2009. Midttrafik vil sikre, at buschaufførernes arbejdsmiljø får fokus i fremtidige udbud.

*Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik*

Der indgås samarbejdsaftale med alle bestillere. Der bliver lavet mere struktureret samarbejde med vognmændene og rutebilstationerne/salgsstederne. Kommunikation med alle samarbejdspartnere forbedres og udbygges via blandt andet ekstranet og forbedret pressestrategi.

*Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater*

Der indføres værktøjer til intern og ekstern kvalitetsstyring, ligesom der indføres konkrete servicemål for en række ydelser. Der vil løbende være fokus på effektivisering, så der frigøres ressourcer fra driftsopgaver til udviklingsopgaver. Kompetenceudvikling og rekruttering/fastholdelse af nøgle-medarbejdere vil være et fokusområde også.

*Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre*

Kunders, leverandørers og samarbejdspartneres vurdering af Midttrafiks evne til at levere resultater vil blive analyseret. Sammen med de øvrige trafiksselskaber laves erfaringsudveksling og benchmarking. Der arbejdes på at opbygge en statistikservice og videnbank til at dokumentere resultater og øvrige forhold inden for den kollektive trafik i Midttrafik.

*Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt*

Det interne kvalitetsstyringssystem skal omsætte de overordnede mål og initiativer til konkrete mål for den enkelte medarbejder, så der kan følges op på målopfølgelsen løbende. I forhold til vognmændene vil der blive opstillet kvalitetsmål, som kan bruges i dialogen med vognmændene om løbende kvalitetsforbedringer.

*Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne*

Der vil være fokus på effektiviseringer i alle tre driftsselskaber, herunder at kontraktstyringen med driftsselskaberne forbedres.

*Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende.*

Der udarbejdes en miljøprofil, hvor fokus vil være på indsamling og anvendelse af viden i forhold til Midttrafiks kerneopgaver med udbud, planlægning og information til kunderne samt rådgivning til bestillerne. Midttrafik vil deltage i forsøget med biodiesel sammen med Region Midtjylland.

**Direktøren indstiller,**

**at** administrationens forslag til initiativer i 2008 til opnåelse af Midttrafiks mål godkendes.

**Bilag**

- målsætninger og initiativer for Midttrafik 2008

1-34-70-1-08

## 2. Projekt "tomme busser"

### Resumé

*Foranlediget af blandt andet Regionens behov for effektiviseringer på det regionale rutenet, har bestyrelsesformanden sat "projekt tomme busser" på som indsatsområde for Midttrafiks administration.*

### Sagsfremstilling

Det er kommunerne og Regionen, der afgør hvilket serviceniveau, de ønsker på lokale og regionale ruter. Midttrafiks opgave er, at omsætte ønskerne til konkret planlægning og ofte i koordineret form mellem bestillerne. Til planlægningen hører bl.a. viden om kundernes brug af busserne og oplysning om konsekvenser for kunder, borgere og økonomi ved gennemførelse af forskellige forslag, hvad enten det er udvidelse eller indskrænkning.

Den viden, Midttrafik – og for den sags skyld også andre trafikkselskaber - har i dag omkring kundernes benyttelse af busserne er mangelfuld og spredt.

Der gennemføres ad hoc-tællinger af chauffører på konkrete ture på ruter ved omlægninger, nedlæggelse, udvidelse. Tidligere er der gennemført en uges tællinger af chauffører på regionale ruter og bybusruter, der har elektroniske billetmaskiner. Dermed har man fået et vist indtryk af kundernes brug af busserne på turniveau de pågældende steder.

Endvidere er det muligt at samle salgsdata fra de busser, der har elektroniske billetmaskiner (kontantbilletter, klippekort og månedskort), men det er omsætningstal og ikke rejsetal på turniveau.

Endelig findes der 23 busser på det regionale rutenet i Østjylland, som er forsynet med GPS-udstyr, der opsamler data til brug for målinger af regularitet og passagertal. På de fleste lokale ruter, som ikke har billetmaskiner, findes i realiteten ingen data, og det samme gør sig gældende for de fleste bybussystemer. Afgivende myndigheder har ikke haft særlig fokus på at skaffe sig viden om benyttelse af busserne.

På lang sigt vil indførelse af et rejsekort give et kvantespring, fordi Midttrafik så får præcis og løbende information om konkret benyttelse af busser på turniveau.

Århus Kommune ønsker at indføre automatisk passagertælling i kommunens bybusser. Midttrafik har bedt konsulentfirmaet COWI foretage en vurdering af alternative metoder hertil. COWI's vurdering er, at ved gennemførelse af et udbud af et nyt system, skønnes de årlige driftsomkostninger til ca. 1,2 mio. kr. Hertil kommer etableringsomkostningerne af udstyret i busserne. COWI's oplæg er sendt til Århus kommune. Midttrafik vurderer det sandsynligt, at også de øvrige 6 byer med omfattende bybuskørsel, vil være interesseret i automatiske tællebusser.

---

Ved etablering af et nyt automatisk tællesystem til bybusser i Midttrafik, vil det være oplagt også at indarbejde de 23 busser på det regionale rutenet. I et sådant projekt kan det anbefales, at Region Midtjylland samtidig anskaffer flere tællebusser til det regionale rutenet.

Etablering af et system med automatiske tællebusser i Midttrafik vil kunne levere data til årlige passagertal, planlægningsdata, fremkommelighed og forsinkelse/regularitet.

Midttrafik planlægger at gennemføre en manuel passagertælling på alle ruter i 2008. Tællingen implementeres af COWI og udgifterne skønnes til ca. 0,8 mio. kr. og er indeholdt i Midttrafiks budget til fælles aktiviteter for 2008. Administrationen planlægger, at der også i 2009 og 2010 skal gennemføres manuelle passagertællinger på alle ruter i Midttrafik. Disse tællinger er nødvendige af hensyn til Midttrafiks indtægtsfordeling mellem bestillerne.

Med denne viden får Midttrafik mulighed for bedre at identificere rejsestrømme og brug af busser, som kan bruges til bedre planlægning – herunder at identificere "tomme busser" eller for lav benyttelse. En viden, der så proaktivt kan bruges til at anbefale effektiviseringer og evt. allokering af ressourcer til buskørsel, hvor benyttelsen er højere, hvis bestilleren ønsker det. På den måde kan tilbuddene indrettes mere fleksibelt efter efterspørgslen – af bl.a. miljømæssigt grunde.

### **Direktøren indstiller,**

**at** emnet drøftes.



1-47-75-1-1-08

### 3. Harmonisering af rejseregler i Midttrafik

#### Resumé

*Med henblik på at gøre det mere enkelt for kunderne at bruge Midttrafiks bustrafik og at gøre Midttrafiks administration mere enkel og effektiv for informations- og salgspersonale og for chauffører er der udarbejdet et forslag til mere fælles rejseregler for hele Midttrafik.*

#### Sagsfremstilling

Ved Midttrafiks dannelse var der forskellige rejseregler for de 2 trafikelskaber, Ringkjøbing og Århus Amter, for Århus Sporveje og for de øvrige kommunale bybusselskaber.

Fordi der nu er ét trafikelskab har Midttrafik udarbejdet et forslag til mere fælles rejseregler. I det følgende nævnes de væsentligste af de ændringer, der foreslås.

#### Godstransport

I Midttrafik er det muligt mod betaling at få fragtet gods med bussen. I prisområderne Syd og Øst er det alene muligt at få fragtet godset med, hvis godset både afleveres og hentes ved chaufføren. I prisområde Midt og Vest er det også muligt at indlevere gods på indleveringssteder (f.eks. på rutebilstationer).

I bybusbyerne er det ikke muligt at få fragtet gods med busserne.

Det foreslås, at godsindlevering fremover kun kan ske direkte ved bussen. Dermed ophører funktionen med godsindlevering på salgssteder i Midt og Vest. Hermed vil det blive lettere at gennemføre en senere effektivisering af Midttrafiks salgssteder, som ønskes af bl.a. Region Midtjylland. Muligheden for at få indleveret gods ved chaufføren gælder fortsat ikke i bybusser.

#### Refusion af klippekort

Det foreslås, at klippekort kan refunderes. For de klip der er brugt, mistes klippekortrabatten. Brugte klip afregnes således med et beløb svarende til den gældende kontantbilletpris. Det indebærer eksempelvis, at ved et 2 zoners klippekort til 115 kr. får man 30 kr. retur, hvis 5 klip er brugt (idet kontantbilletprisen er 17 kr. for 2 zoner). Denne model indebærer primært en ændring i forhold til bybusserne i Århus, hvor man i dag kan få refunderet delvist brugte klippekort uden gebyr. De administrative omkostninger ved at håndtere den nuværende ordning i Århus er betydelige og harmonerer ikke med, at Midttrafik skal spare 10 % i administrationsomkostninger.

Det foreslås endvidere, at defekte klippekort kan ombyttes uden gebyr til et nyt klippekort med et tilsvarende antal resterende klip.

#### Refusion af periodekort

Det foreslås, at periodekort kan refunderes mod betaling af et gebyr som indebærer, at en del af periodekortrabatten mistes. Refusionsreglerne er fastlagt sådan, at der efter

periodekortets 23. gyldighedsdag ikke er noget refusionsbeløb. Dette er en ændring i forhold til de nuværende regler i Århus, hvor det hidtil har været muligt efter et periodekorts 8. gyldighedsdag at få refunderet de resterende dage på kortet uden gebyr.

#### **Erstatningskort for periodekort**

Det foreslås, at Midttrafik fremover tager 40 kr. for at udstede erstatningskort ved bortkomne periodekort. Kunders betaling har hidtil svinget fra 0 kr. (i Århus) til 50 kr. Det bemærkes, at der ikke i alle tilfælde er mulighed for at udstede erstatningskort. Det gælder de tilfælde, hvor det ikke er muligt at annullere det forvundne kort.

#### **Glemte kort**

Når periodekortkunder glemmer kortet og møder en billetkontrollør udstedes som udgangspunkt en afgift på 500 kr. Denne afgift refunderes for kunder, som på det pågældende tidspunkt ikke havde medbragt et gyldigt periodekort. Gebyret herfor forslås at blive 50 kr. I Århus har den hidtidige praksis været et gebyr svarende til størrelsen på en kontantbillet. Andre steder har der slet ikke været et gebyr. I busser med betaling ved chaufføren kræves en kontantbillet for at komme med, hvis man har glemt sit periodekort. Chaufføren kan fortsat tillade, at børn under 12 år der rejser alene kan komme med uden betaling, hvis chaufføren ved, at det pågældende barn har et gyldigt periodekort.

Det bemærkes, at de foreslåede fælles rejseregler generelt svarer til de regler, der gælder i de øvrige trafikskaber. De ændrede regler træder i kraft ved køreplansskiftet sommer 2008.

#### **Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik indfører fælles rejseregler
- at** godsbefordring bevares for gods afleveret ved chaufføren, men afskaffes for gods afleveret på salgssteder mv. I bybusser er der fortsat ikke mulighed for at få fragtet gods.
- at** klippekort kan refunderes, dog således at klippekortrabatten mistes for brugte klip
- at** periodekort kan refunderes efter nærmere regler, som indebærer, at kunder betaler et gebyr
- at** prisen for udstedelse af erstatning for bortkomne periodekort fastsættes til 40 kr.
- at** gebyret for annullering af en kontrolafgift ved glemt kort fastsættes til 50 kr.

1-30-75-1-201-5-08

## 4. Buskørsel mellem Yllebjerg og Holstebro

### Resumé

*En gruppe borgere fra Yllebjerg har sendt et åbent brev til Midttrafiks Bestyrelse. De anmoder om, at busrute 29 Holstebro-Tvis-Hodsager-Feldborg-Haderup omlægges til at køre over Mejrup og Yllebjerg til Holstebro. Administrationen foreslår omlægning af rute 29 for delvist at imødekomme borgernes ønske.*

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet 22. juni 2007 blev det besluttet at nedlægge busrute 22 Holstebro-Ikast, og at der skulle etableres alternative transportmuligheder.

De alternative transportmuligheder har om morgenen bestået i en bus fra Hodsager til Mejrup via Yllebjerg. For at komme til Holstebro skal der skiftes til busrute 28 Holstebro-Viborg i Mejrup. Om eftermiddagen skal rute 29 benyttes til Hodsager, hvorfra en lokal rute kører til Yllebjerg efter behov.

- ./ En gruppe borgere fra Yllebjerg har sendt et åbent brev til Midttrafiks Bestyrelse vedr. betjening af Yllebjerg. De anmoder om, at busrute 29 Holstebro-Tvis-Hodsager-Feldborg-Haderup omlægges til at køre over Mejrup og Yllebjerg til Holstebro.

Endvidere foreslår borgergruppen, at rute 29 kører til skolerne på Døesvej, når den ankommer til Holstebro.

Borgergruppen peger på, at de siden nedlæggelsen af rute 22 ikke har haft brugbar bus-transport mellem Yllebjerg og Holstebro. Borgergruppen peger på 11 navngivne personer, der er i gang med eller skal i gang med en ungdomsuddannelse i Holstebro.

- ./ I øjeblikket er køreplanudkast for køreplanperioden 2008/2009 i høring. Rute 29 er sendt i høring med forslag til omlægning af 3 ture, der skal køre via Yllebjerg. Det er til ankomst i Holstebro kl. 7.30 og afgang fra Holstebro kl. 14.30 og 15.30. Udkast til køreplan for rute 29 Holstebro-Feldborg-Haderup og nuværende køreplan for rute 29B Holstebro-Hodsager-Yllebjerg vedlægges.

- ./ Der vedlægges desuden kort over busruter i området.

Rute 29 kan ikke som foreslået af borgergruppen forsætte til Døesvej, når den kommer til Holstebro. Bussen skal køre mod Tvis igen kl. 7.40.

Administrationen har i efteråret foretaget tællinger på udvalgte ture på rute 29 med henblik på en vurdering af, om rute 29 på udvalgte ture kan køre via Yllebjerg og Mejrup til Holstebro i stedet for rutens normale ruteføring via Tvis og Mejdal.

Tællingerne viser, at op til 4 personer om morgenen stiger på rute 29 mellem Hodsager og Tvis. Om eftermiddagen er der en person. For dem vil ved en omlægning af rute 29 medføre, at de selv skal transportere sig de ca. 2,5 km. til Tvis eller Hodsager for at komme med bussen. Alternativet for disse kan være at benytte bussen, når den kører mod Hodsager og i Hodsager kan de skifte til bus, der kører mod Holstebro, via Yllebjerg. Tvis bliver også betjent af rute 12 Herning-Aulum-Holstebro.

En fuldstændig omlægning af rute 29 er ikke overvejet, idet rute 29 og 12 imellem Tvis og Holstebro giver en god betjening af strækningen. Ligeledes bliver rute 29 også benyttet af skoleelever mellem Mejdal og Tvis, hvor bussen om morgenen er fyldt. Det er også vurderet, at der er et bedre passagergrundlag i Tvis og Mejdal end der er i Yllebjerg. Mejrup er i forvejen betjent af rute 28 og lokalrute 281 Holstebro-Mejrup-Skave.

Der er foretaget tællinger på rute 29B i 2 uger. Om morgenen, hvor der har været flest med, er der op til 3, som har benyttet bussen fra Yllebjerg. Om eftermiddagen, hvor bussen kører til Yllebjerg efter behov på 2 tidspunkter, har der kun 2 dage været passagerer med. Den ene dag har der været en person men og en anden dag har der været 2 personer med.

En omlægning af rute 29 med tre ture omkring Yllebjerg forventes at kunne ske uden ekstra udgifter. Køretiden mellem Hodsager og Holstebro er ikke længere via Yllebjerg/Mejrup end den er via Tvis.

### **Direktøren indstiller,**

- at** rute 29 omlægges som det fremgår af køreplanudkastet, medmindre der indkommer hørings svar, der viser, at en omlægning vil være til gene for andre kunder på ruten.

### **Bilag**

- åbent brev til Midttrafiks Bestyrelse vedr. betjening af Yllebjerg
- Udkast til køreplan for rute 29 Holstebro-Feldborg-Haderup og nuværende køreplan for rute 29B Holstebro-Hodsager-Yllebjerg
- kort over busruter i området

1-15-1-75-201-1-08

## 5. Midttrafiks hørings svar til den regionale udviklingsplan 2008 for Region Midtjylland

### Resumé

*Midttrafik vil inden høringsfristen 3. marts 2008 fremsende sit hørings svar om kollektiv trafik i den regionale udviklingsplan 2008 for Region Midtjylland.*

### Sagsfremstilling

Den regionale udviklingsplan for den midtjyske region giver et indspil til forståelsen af regionen og de udfordringer, den står overfor.

Den regionale udviklingsplan indeholder overordnede visioner, strategier og anbefalinger for alle af Region Midtjyllands indsatsområder, herunder kollektiv trafik.

Formålet med den regionale udviklingsplan er først og fremmest, at være et dialogværktøj for en bred kreds af aktører, herunder kommunerne.

- ./.
- De afsnit i den regionale udviklingsplan, der omhandler kollektiv trafik, og som derfor er af særlig interesse for Midttrafiks Bestyrelse, findes vedlagt som bilag med dels Regionens visioner vedr. kollektiv trafik og Regionens redegørelse vedr. kollektiv trafik.

Her findes Regionens overordnede visioner for den kollektive trafik:

- Den kollektive trafik udbygges, så den reelt kan konkurrere tidsmæssigt med bilen på en række hovedstrækninger
- Den kollektive trafik skal desuden planlægges og udbygges, så den udgør et realistisk alternativ til familiens 2. bil i hele regionen

Midttrafik konstaterer, at den regionale udviklingsplan i dens indhold understøtter de samme mål og visioner, som er opsat af Midttrafiks bestyrelse, om et sammenhængende kollektivt trafiksystem, men skal særligt bemærke, at visionerne er i den regionale udviklingsplan er meget langsigtede:

*"I 2030 oplever regionens brugere den kollektive trafik som sammenhængende og med tætte forbindelser mellem de kommunal og de regionale ruter."*

Arbejdet med en kollektiv Trafikplan for Midttrafik for de kommende fire år vil forhåbentlig betyde, at flere af målene i den regionale udviklingsplan nås tidligere.

Der beskrives i den regionale udviklingsplan en klar rollefordeling mellem de kommunalt og de regionalt finansierede ruter: *"Regionalruter, X busser, letbane og bybusser skal give hurtige forbindelser i mellem og i byerne, især for pendlere og uddannelsessøgende. På lokalruter tilrettelægges betjeningen primært efter behovet for befordring mellem hjem og skole, samt tilbringertrafik til tog, X busser og regionalruter".*

Midttrafik ønsker i samarbejde med regionen og kommunerne at arbejde hen imod dette mål.

Den regionale udviklingsplan indeholder også målet om et bedre miljø, herunder igangsætning af et forsøg med brug af ikke-fossile brændstoffer i regionale busser. Midttrafik hilser sådanne forsøg velkommen og deltager allerede i konkrete projekter.

Midttrafik anerkender de anbefalinger til staten, kommunerne og Midttrafik, som den regionale udviklingsplan kommer med i redegørelsen:

#### **Anbefaling til staten, kommuner og Midttrafik**

- etablering af et letbanesystem, der er kombineret med nærbaner og regionalbaner, og som er koordineret med busser og fjern tog
- staten indgår i anlægsfinansieringen af letbanen

#### **Anbefalinger til kommuner og Midttrafik**

- udvikling af efterspørgselsstyrede tilbud om transport, hvor behovet er meget lille

Midttrafik er helt enig i at tilpasse indholdet til efterspørgslen og har lanceret Midttur og andre telekørselstilbud som mulighed.

#### **Direktøren indstiller,**

**at** Midttrafik tager den regionale udviklingsplan til efterretning

**at** Midttrafik afgiver et høringssvar, der anerkender de langsigtede visioner og anbefalinger i den regionale udviklingsplan og hvordan Midttrafik tager initiativer, der understøtter disse.

#### **Bilag**

- Regionens visioner vedr. kollektiv trafik
- Regionens redegørelse vedr. kollektiv trafik

1-30-70-2-08

## 6. Betænkning fra Infrastrukturkommissionen om Danmarks transportinfrastruktur 2030

### Resumé

*Infrastrukturkommissionen anbefaler bl.a., at der udarbejdes en plan for udviklingen af infrastrukturen i det østjyske bybånd, herunder forslag til at styrke den kollektive trafik, hvori bl.a. indgår letbanen i Århus-området.*

### Sagsfremstilling

Infrastrukturkommissionen afsluttede i januar 2008 sit arbejde med at analysere de fremtidige infrastrukturbehov på transportområdet, og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen.

Rammerne for arbejdet og målene med analyserne har været at skabe et grundlag for prioriteringen af de statslige infrastrukturinvesteringer på transportområdet de næste 20-30 år.

Kommissionens vurdering af de fremtidige kapacitetsproblemer leder frem til to geografiske fokusområder for de statslige investeringer i infrastrukturen.

1. Hovedstadsområdet, hvor der allerede er betydelige kapacitetsproblemer på de statslige net
2. Byregion Østjylland, hvor der er periodevise trængselsproblemer på motorvejsnettet. Samtidig er der ikke kapacitet på hovedbanen til at udvide togbetjeningen i det østjyske bybånd.

Byregion Østjylland omfatter et sammenhængende område mellem Randers, Århus, Silkeborg, Horsens, Vejle, Fredericia og Kolding med over 1 mio. indbyggere, mens der i Hovedstadsregionen er 1,8 mio. indbyggere.

Fokus på de statslige investeringer og trafiknet har betydet, at der for vejområdet vedkommende har været fokus på udbygning af motorvejsnettet og for den kollektive trafik vedkommende udbygning af banenettet, S-togsnettet og Metroen i København.

I Østjylland har kommissionen på et meget overordnet niveau arbejdet med udvidelse af kapaciteten på hovedbanestrækningen mellem Odense og Århus, men også mere direkte forbindelser Århus – Randers og Århus – Silkeborg er nævnt i overvejelserne.

Infrastrukturkommissionen anbefaler, at:

- Der udarbejdes en samlet plan for udviklingen af infrastrukturen i byregion Østjylland, herunder med forslag til, hvordan man kan styrke den kollektive trafik.
- Grundlaget for etablering af en letbaneløsning ved Århus færdiggøres med henblik på en stillingtagen.

- Mulighederne for at forbedre samspillet mellem den individuelle og den kollektive transport i regionen, undersøges med henblik på at styrke den kollektive trafik som et alternativ til biltrafikken, herunder gennem bedre rammer for anvendelse af "Parkér & Rejs", i form af parkeringskapacitet ved stationer.

Kommissionen anbefaler, at der gennemføres analyser af:

- Effekterne af hurtigere og hyppigere togbetjening gennem forbedring af baneinfrastrukturen mellem Odense og Århus, herunder mulighederne for at overflytte trafik fra vej til bane og dermed aflaste vejnettet.
- Muligheden for en eventuel jernbanekrydsning af Vejle Fjord.
- Effekterne af en langsigtet udvidelse af kapaciteten ved Lillebælt, og betydningen for, perspektiver og behov i forhold til udviklingen af den øvrige infrastruktur i regionen.

Der er fra Infrastrukturkommissionens side lagt op til, at der for Østjylland igangsættes en meget bred langsigtet strategisk planlægnings- og investeringsindsats, der sikrer, at den fremtidige økonomiske, bymæssige og trafikale udvikling i området tænkes sammen. I kommissionens rapport nævnes det endvidere, at "en sådan samlet strategi bør omfatte både individuel og kollektiv trafik, herunder fjerntogstrafikken, lokal- og regionaltogetforbindelserne og bustrafikken. En væsentlig opgave er således allerede nu at undersøge mulighederne for at understøtte en effektiv kollektiv trafikbetjening i regionen."

Transportminister Carina Christensen har tilkendegivet, at Regeringen på baggrund af Kommissionens arbejde vil udarbejde en konkret trafikinvesteringsplan i 2008, som skal ligge klar i efteråret.

Infrastrukturkommissionens forskellige alternativer for udbygningen af jernbaneinfrastrukturen i det Østjyske bybånd er på et meget overordnet skitsemæssigt niveau. Hertil kommer, at der er forslag om, at en helt ny Kattegatforbindelse indgår i de videre overvejelser. Det er derfor umiddelbart vanskelig at forestille sig, at der frem til efteråret 2008 kan udarbejdes et færdigt forslag til udbygning af baneinfrastrukturen i Østjylland, der kan indarbejdes i trafikinvesteringsplanen.

Forøgelse af kapaciteten på strækningen Skanderborg – Århus er nødvendig, uanset hvilke overordnede løsninger der vælges – En kapacitetsforøgelse på denne strækning vil åbne mulighed for at udvide togbetjeningen i Byregion Østjylland og for etablering af nye nærbanestationer på strækningen Skanderborg - Århus. Forbedringen af kapaciteten på strækningen bør derfor opprioriteres for at opnå forbedringer på relativt kort sigt. Hvis regeringen gennemfører kommissionens forslag om udarbejdelse af en samlet plan for udviklingen af infrastrukturen i Byregion Østjylland bør arbejdet ses i snæver sammenhæng med arbejdet for udbygning af letbanebetjening i Århus-området. I letbanearbejdet er den kollektive trafikmodel for Århus-området blevet ajourført og videreudviklet, og der kan bygges videre herpå med henblik på at vurdere udbygning af togbetjeningen i byregionen.

For Midttrafik, Region Midtjylland og kommunerne i området er det vigtigt at holde fast i Infrastrukturkommissionens anbefaling af at den samlede strategi ud over fjerntogsforbindelser skal omfatte lokal- og regionaltogetforbindelserne og bustrafikken. På banesiden bør eksempelvis togbetjening af Århus - Silkeborg – Herning korridoren indgå.



**Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafik skriver til Transportminister Carina Christensen, at Midttrafik hilser forslaget om udarbejdelsen af en samlet strategi for infrastrukturen og den kollektive trafik i Østjylland velkommen, og at Midttrafik gerne indgår i arbejdet, som bør koordineres med arbejdet for udbygning af letbanebetjening i Århus-området

1-21-3-07

## 7. Regulering af fremskrivningsprocenten

### Resumé

*Danske Regioner har revurderet prisen for fremskrivningen af udgifter til vognmænd fra 2007 til 2008. Dette har betydning for Midttrafiks driftsbudget.*

### Sagsfremstilling

I forbindelse med Bestyrelsens vedtagelse af Midttrafiks budget for 2008, var fremskrivningen af udgifterne til vognmænd baseret på det daværende skøn oplyst af Danske Regioner. Det var således forudsat, at kontraktudgifterne ville stige med 2,2 % fra 2007 til 2008.

- ./.
- Danske Regioner har revurderet denne prisen for fremskrivning, og har skønnet at udgifterne vil stige med 4,5 % i stedet for forudset 2,2 %. Der henvises til vedlagte Skrivelse fra Danske Regioner vedr. regulering af fremskrivningsprocenten.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at den vægtede fremskrivning i brevet fra Danske Regioner fejlagtigt er angivet til 4,7 % mens den rettelig burde være 4,5 %.

Stigningen i forventningerne til udgiftsudviklingen er baseret på nye og højere skøn for udviklingen i engrosprisindekset for olie og for maskiner. Begge disse indeks indgår i reguleringsindekset for A og B kontrakter med en samlet vægt på ca. 17 %. Herudover forventes i mindre omfang forøgede prisstigninger i lønindekset.

Danske Regioner ajourfører normalt det samlede indeks 2 gange årligt med de nyeste skøn på prisudviklingen. Indekset danner herefter grundlag for reguleringen af kontrakterne med vognmændene.

- ./.
- Danske Regioners ændrede udgiftsskøn betyder merudgifter til alle bestillere på i alt ca. 26 mio. kr. i 2008. Den samlede udgift er fordelt på de enkelte kommuner og Regionen i vedlagte oversigt over merudgifter grundet ændring i prisen for fremskrivningen fordelt på bestillere.

Midttrafik har orienteret kommunerne og Regionen om denne prisjustering.

### Direktøren indstiller,

- at Midttrafiks budget for 2008 og overslagsårene justeres på baggrund af de nyeste skøn fra Danske Regioner

### Bilag

- skrivelse fra Danske Regioner vedr. regulering af fremskrivningsprocenten
- oversigt over merudgifter grundet ændring i prisen for fremskrivningen fordelt på bestillere

---

1-20-1-08

## 8. Revisionsberetninger og revisionsregulativ

### Resumé

*Midttrafiks revision har udarbejdet to revisionsberetninger, som i henhold til gældende regler skal forelægges Bestyrelsen til underskrift. Der er desuden udarbejdet revisionsregulativ til godkendelse.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks revision, KPMG, har udarbejdet de to revisionsberetninger, som i henhold til gældende regler skal forelægges Bestyrelsen til underskrift. De drejer sig om:

- ./.
- ./.
- Revisionsberetning nr. 1 om revisors tiltrædelse
- Revisionsberetning nr. 2 vedr. risikovurdering, revisionsstrategi og -plan samt revision i årets løb

Revisionsberetning 1 om revisors tiltrædelse er en overordnet gennemgang af de opgaver der påhviler revisionen i forbindelse med dels den løbende revision, dels revisionen af årsregnskabet.

Revisionsberetning 2 vedrørende risikovurdering med videre er resultatet af opstarten af KPMG's revision, der blev udført i november 2007. Denne beretning indeholder bemærkninger til Midttrafik og Busselskabet Århus Sporvejes forretningsgange, og der påpeges i denne beretning nogle områder, hvor Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje bør justere processerne.

Begge revisionsberetninger skal i henhold til gældende regler underskrives af medlemmerne af bestyrelsen.

Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje tager revisionens bemærkninger til efterretning, og vil følge revisionens anbefalinger.

Midttrafik har desuden følgende bemærkninger til revisionsberetning nr. 2

I afsnit 2.1.1. "Bemærkninger vedrørende udarbejdelse af åbningsbalance" påpeger revisionen, at der allerede i november skulle have været udarbejdet en åbningsbalance. Som det også fremgår af revisionens bemærkninger har dette ikke været muligt grundet manglende oplysninger fra Århus Kommune. Disse oplysninger er gentagne gange efterlyst ved Århus kommune, som til dato ikke har kunnet levere de nødvendige data. Dette forhold kan få væsentlig betydning for Midttrafiks regnskabsaflæggelse, hvorfor der igen bliver rettet henvendelse til kommunen desangående.

I afsnit 4.1.1. "Kasse- og regnskabsfunktioner" påpeges, at der ikke er udført ledelsestilsyn med de udarbejdede afstemninger. Midttrafik vil fremover følge den af revisionen foreslåede procedure.

Vedrørende "Efteranvisning" skal bemærkes, at der nu er foretaget den på daværende tidspunkt manglende attestation og anvisning. Fremover vil dette ske månedligt.

I afsnit 4.1.2. anfører revisionen nogle mangler i forbindelse med kontrol af indtægter, herunder dokumentation af kontrollen. Midttrafik tager kritikken til efterretning, og iværksætter de fornødne tiltag i form af udarbejdelse af interne procedurebeskrivelser. I den forbindelse skal bemærkes, at Midttrafik har anmodet KPMG om at udarbejde en analyse af indtægtsflowet i Midttrafik netop med henblik på en øget fokus på området.

### **Revisionsregulativ**

I afsnit 2.1 "Sammenfatning af bemærkninger" noterer revisionen, at der endnu ikke foreligger et godkendt revisionsregulativ for Midttrafik.

Revisionsregulativet er et dokument, hvori Midttrafik fastlægger rammerne og vilkårene for revisionens arbejde i forbindelse med den løbende revision samt revisionen af regnskaberne. Det kan således opfattes som et supplement til revisionsberetning nr. 1, som ligeledes behandles af Bestyrelsen på mødet 29. februar 2008.

Revisionsregulativet er siden revisionens besøg i november udarbejdet på baggrund af en skabelon, KPMG har udarbejdet til anvendelse i kommunerne, dog tilpasset forholdene for Midttrafik.

- ./.
- Revisionsregulativet har været forelagt KPMG, og revisionens bemærkninger og kommentarer er indarbejdet i vedlagte forslag til Midttrafiks revisionsregulativ. Revisionsregulativet skal godkendes af Bestyrelsen.

### **Direktøren indstiller,**

- at** Bestyrelsen tager revisionsberetningerne til efterretning, idet Midttrafik fremover vil følge anbefalingerne fra revisionen
- at** Bestyrelsen ved underskrift godkender revisionsberetningerne
- at** Bestyrelsen godkender forslaget til revisionsregulativ

### **Bilag**

- Revisionsberetning nr. 1 om revisors tiltrædelse
- Revisionsberetning nr. 2 vedr. risikovurdering, revisionsstrategi og -plan samt revision i årets løb
- forslag til Midttrafiks revisionsregulativ

1-30-75-3-1-08

## 9. Driftssituationen i den østlige del af Midttrafik

### Resumé

*Der orienteres om driftssituationen i den østlige del af Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Driftssituationen i den østlige del af Midtjylland var i første halvår af 2007 ustabil, hvilket blev orienteret på Bestyrelsens møde 17. august 2007.

- ./.
- Afviklingen af den kollektive busstrafik er markant forbedret i andet halvår af 2007 både i Århus og på de regionale ruter i Østjylland, hvilket fremgår af vedlagte bilag aflyste afgangene i bybusstrafikken i Århus i perioden 1. juli 2007 til 31. december 2007 og aflyste afgangene på regionale ruter i Østjylland i perioden 1. juli 2007 til 31. december 2007.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- aflyste afgangene i bybusstrafikken i Århus i perioden 1. juli 2007 til 31. december 2007
- aflyste afgangene på regionale ruter i Østjylland i perioden 1. juli 2007 til 31. december 2007

1-30-75-3-1-08

## 10. Midlertidig indstilling af kørslen i Århus Vest

### Resumé

*Der orienteres om midlertidige ændringer i buskørslen i Århus Vest som følge af stenkast i perioden 13. februar 2008 til 17. februar 2008.*

### Sagsfremstilling

Efter stenkast på busser og i samråd med politiet har Århus Sporveje fra onsdag 13. februar 2008 til og med søndag 17. februar 2008 ladet linjer køre uden om Gellerupområdet efter kl. 19.00.

Der har heldigvis kun været materiel skade, og inden kunder eller chauffører er kommet noget fysisk til.

Kunder og borgere er løbende blevet informeret via medier og Midttrafiks hjemmeside.

Omlægninger er altid begrundet i en konkret risikovurdering i samråd med politiet.

### Direktøren indstiller,

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-202-7-07

## 11. Udbud af buskørsel i Århus Kommune - åbning af tilbud

### Resumé

*Der orienteres om de indkomne tilbud på den udbudte bybuskørsel i Århus Kommune samt om det videre forløb.*

### Sagsfremstilling

Tilbudsfristen udløb 18. februar 2008 for kørsel på syv bybuslinjer i Århus. Der indkom tilbud fra 5 busselskaber.

De udbudte bybuslinjer er 4, 6, 7, 8, 16, 24 og en del af 91.

Kørslen omfatter ca. 124.000 årlige køreplantimer, 33 kontraktbusser og udføres af ca. 130 chauffører. Kontraktperioden er godt 7½ år. Kørslen udgør ca. 20 procent af den samlede bybuskørsel i Århus.

#### De 5 tilbud:

Abildskou:	668,39 kr. pr. time
Arriva:	662,80 kr. pr. time
Concordia:	603,28 kr. pr. time
City-Trafik:	587,02 kr. pr. time
Århus Sporveje	585,19 kr. pr. time

#### De bydende selskaber:

Arriva Skandinavien A/S, som ejes af det engelske transportselskab Arriva plc.

City trafik A/S, som ejes af den franske transportkoncern Keolis.

Abildskou A/S.

Concordia Bus Danmark Aps, som ejes af det svenske Concordia Bus A/B

Busselskabet Århus Sporveje.

#### Videre forløb.

Tilbuddene vil nu blive gennemgået. Udvælgelseskriterierne er nøje beskrevet i udbudsmaterialet.

Prisen vægter med 60 procent, kvalitet af drift med 30 procent og kvalitet af busmateriel med 10 procent.

Ved sammenligning af kontroltilbud fra Busselskabet Århus Sporveje med tilbud fra eksterne bydere kan der tages hensyn til de meromkostninger, Midttrafik vil få ved den resterende egenproduktion, såfremt Midttrafik antager et tilbud fra en ekstern byder. Endelig vil forudsætningerne i Århus Sporvejes tilbud blive vurderet nærmere.

Sagen forelægges Bestyrelsen til afgørelse 4. april 2008. Kørslen i den nye kontrakt påbegyndes 2. november 2008.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.



1-15-0-80-5-08

## **12. Meddelelse: Kampagnen "smil virker bedre" begynder 25. februar 2008.**

### **Sagsfremstilling**

Efter flere grove tilfælde af overgreb mod chauffører og billetkontrollører gennemfører Midttrafik og Busselskabet Århus Sporveje en respekt kampagne for at ændre holdningen til dem og deres arbejde. Det er absolut uacceptabelt at slå eller overfuse sin chauffør eller kontrollør. Kampagnen begynder 25. februar 2008.

./. Pressemeddelelse om kampagnen "smil virker bedre" og kampagnemateriale vedlægges.

### **Bilag**

- pressemeddelelse om kampagnen "smil virker bedre"
- kampagnemateriale

1-30-75-24-07

## 13. Meddelelse: orientering om processen vedr. besparelser på det regionale rutenet

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev på mødet 21. december 2007 orienteret om status for gennemgangen af det regionale rutenet med henblik på besparelser og effektiviseringer. Bestyrelsen besluttede at opfordre Region Midtjylland til at tænke effektiviseringer ind i en sammenhæng med en samlet trafikplan for regionale og kommunale ruter. Samtidigt opfordrer Bestyrelsen til fortsat dialog mellem Regionen, berørte kommuner og Midttrafik, hvis der er forslag om at omlægge eller omklassificere regionale ruter til kommunale ruter på en måde, så kommunerne har mulighed for evt. at indarbejde det i de kommunale budgetter.

- ./ Midttrafik har modtaget vedlagte svar fra Region Midtjylland på Bestyrelsens opfordringer, hvor Regionen gør opmærksom på, at det allerede i 2008 findes nødvendigt at iværksætte besparelser og effektiviseringer, men gerne hører fra Midttrafik, hvis Midttrafik har en anden opfattelse, bl.a. set i lyset af regnskabsforventningerne for 2007 og vurdering af mindreindtægterne fra BusTog-samarbejdet. Region Midtjylland ser frem til en god planproces for udarbejdelsen af Midttrafiks trafikplan og arbejdet med effektiviseringer af det regionale rutenet.
- ./ På baggrund heraf har administrationen udarbejdet vedlagte bilag med konkrete køreplanforslag for de konkrete besparelsesforslag for de mindst benyttede regionale ruter og ture.

De konkrete køreplanforslag for ovennævnte ændringer på de regionale ruter samt større omlægninger af andre ruter, herunder bybusnettene i Horsens, Viborg og Silkeborg, er fremlagt i offentlig høring gennem plakater i de berørte busser med henvisning til Midttrafiks hjemmeside. Yderligere er udsendt pressemeddelelser om ændringerne. Uddannelsesinstitutioner, kommuner og entreprenører er via mail gjort opmærksomme på, at køreplanforslagene er til høring via Midttrafiks hjemmeside.

Efter høringen drøftes kommentarer og bemærkninger med bestillerne med henblik på endelig beslutning, hvorefter køreplanerne jf. kontrakten med entreprenørerne skal være disse i hænde 28. marts 2008 - 3 måneder før køreplansskiftet.

### Bilag

- svar fra Region Midtjylland på Bestyrelsens opfordringer
- bilag med konkrete køreplanforslag for de konkrete besparelsesforslag

1-23-3-1-07

## 14. Meddelelse: Køb af nye billetautomater til bybusserne i Århus

### Sagsfremstilling

Udbuddet omkring indkøb af nye billetautomater til bybusserne i Århus er nu gennemført. De eksisterende automater i busserne er 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning. Dels er det dyrt at reparere de gamle maskiner dels kan der ikke længere skaffes reservedele til dem.

Billetautomaterne bliver leveret af det tyske firma Höft & Wessel.

Der er købt 2 typer af billetautomater.

- 210 mobile automater, der skal sidde i busserne, til selvbillettering. Disse vil kunne modtage dankort uden anvendelse af pinkode. Endvidere vil automaterne kunne indstilles til at udstede billetter som er gyldige ud over Århus Kommune, eventuelt dækkende hele Midttrafiks område.
- 10 stationære billetautomater, som skal placeres i Århus midtby, blandt andet banegårdspladsen, Park Allé og andre knudepunkter for den kollektive trafik. De stationære billetautomater vil ligeledes kunne modtage dankort. Yderligere vil de kunne udstede 10-turs klippekort og specialbilletter (fx bus + indgang til Djurs Sommerland).

De nye billetautomater gør det lettere for kunderne at købe kontantbilletter i Århus. Der er skal herudover i løbet af 2008 tages stilling til, om der skal indføres elektroniske rejsekort i Århus og i resten af Midttrafik. De elektroniske rejsekort har i første omgang til formål at erstatte periodekort og klippekort.

Investering i billetautomaterne er på ca. 24,1 mio. kr. og dækkes af Århus Kommune.

Billetautomaterne vil blive installeret i busser og på gader i løbet af efteråret 2008 og vil blive taget i brug senest i starten af november i år.

---

1-25-01-1-08

## 15. Meddelelse: Forsinkelse af rejsekort-projektet

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen drøftede på bestyrelsesmødet 21. december 2007 Midttrafiks eventuelle deltagelse i det landsdækkende rejsekortprojekt. Herefter blev en business case for Midttrafiks tilslutning sendt i høring hos bestillerne med en opfordring til tilslutning. Høringsfristen blev fastsat til 10. marts 2008 med henblik på, at Bestyrelsen kunne træffe beslutning 4. april 2008. Hensigten hermed var bl.a., at Midttrafik kunne tage stilling til sagen, inden den på daværende tidspunkt gældende frist i april 2008 for tilslutning til rejsekortet uden 20 % ekstrabetaling.

Det er nu klart, at denne frist for tilslutning til 'lav pris' rykkes, så den tidligst er 1. juli 2008. Årsagen til udskydelsen er, at fristen er kædet sammen med bestemte milepæle i implementering af den sjællandske del af rejsekortprojektet. På Sjælland bruger testkunder i øjeblikket systemet til rejser mellem fire DSB-stationer, men der er endnu ikke som planlagt testkunder i gang i busserne.

Bestillerne vil få meddelelse om, at høringsfristen 10. marts 2008 opretholdes, men at der ikke vil blive lagt op til, at endelig beslutning om tilslutning træffes på bestyrelsesmødet 4. april 2008. Bestillerne kan derfor opfatte den igangværende høring som en anmodning om en foreløbig tilkendegivelse om bestillernes holdning til projektet. Endelig beslutning om tilslutning bør forudsætte, at systemet i højere grad end på nuværende tidspunkt har bevist sin duelighed på Sjælland.

1-30-75-2-1-08

## **16. Meddelelse: imødekommelse af sikkerhedskrav på Od- derbanen og Lemvigbanen**

### **Sagsfremstilling**

Trafikstyrelsen har sent et brev om øgede sikkerhedskrav i forhold til Odderbanen og Lemvigbanen. Derfor drøftede bestyrelserne for de to privatbaner på et møde 22. februar 2008 forskellige muligheder for at imødekomme disse krav. Der udsendes pressemeddelelse herom, som Midttrafiks bestyrelse automatisk får tilsendt.

På bestyrelsesmødet 29. februar 2008 vil der blive givet en nærmere orientering herom.

1-00-2-08

## 17. Eventuelt