



Åben dagsorden
til mødet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
3. november 2017 kl. 10.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Valg af dirigent	1
2	Budget 2018	2
3	Godkendelse af byrdefordelingen for 2018	5
4	Meddelelser fra formanden	7
5	Ny strategiplan 2017-2020 – status for strategiperioden 2013-2016	8
6	Regionen Midtjyllands besparelser i kollektiv trafik	11
7	Mobilitet i Midttrafik	13
8	Eventuelt	19

1-00-2-17

1. Valg af dirigent

Sagsfremstilling

Bestyrelsen foreslår Midttrafiks næstformand, Jan Ravn Christensen, som dirigent under mødet i repræsentantskabet for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at næstformand Jan Ravn Christensen vælges som dirigent.

1-21-2-17

2. Budget 2018

Resumé

Orientering om budgettet for 2018 for drift af kollektiv trafik og Trafikselskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2018 samt budgetoverslagsårene fra 2019 til 2021, som er vedtaget af Bestyrelsen for Midttrafik 15. september 2017.

Sagsfremstilling

Budgettet for 2018 og overslagsårene er udarbejdet på baggrund af det budgetoplæg, der blev vedtaget af bestyrelsen 22. juni 2017. Budgetoplægget fra juni 2017 har været fremsendt til bestillerne til politisk høring med svarfrist 23. august 2017. Der er foretaget justeringer i budgetoplægget på baggrund af bestillerens høringssvar.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks budget 2018 med ændringer siden 1. behandling fordelt på forretningsområder.

Budget 2018

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 trafikselskabet, og budgettet i trafikselskabet 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 takststigningsløft 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 Letbane I/S' senest opdaterede driftsbudget for 2018, og resulterer i en stigningen 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 orienteringen om det godkendte budget tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Budget 2018 2. behandling
- Bilag 2 - Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde
- Bilag 3 - Budget 2018 - bestillerfordelt

1-21-2-17

3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2018

Resumé

Repræsentantskabet skal i henhold til Midttrafiks vedtægter § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Sagsfremstilling

Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger de samme grundlæggende principper som tidligere år, dog med en større ændring vedrørende fordeling af busindtægter.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet. Det er således kommuner og Region Midtjylland for buskørsel, rejsekort, billetkontrol og kørsel i Flextrafik, Region Midtjylland for togdrift og buserstatningskørsel, Region Midtjylland og Aarhus Kommune for Aarhus Letbane.

Trafikselskabets budget fordeles i et vist omfang efter forbrug, og udgifterne til de opgaver, der kommer alle til gode, fordeles efter fordelingsnøgle baseret på køreplantimer, mens udgifter til rutebilstationer m.fl. fordeles efter en rutenøgle, der er baseret på faktisk forbrug.

Principperne er nærmere beskrevet i vedlagte notat om byrdefordelingsprincipper 2018. I forhold til sidste år er der sket en opdatering af byrdefordelingsprincipper for busindtægter, bus-IT og øvrige busudgifter, billetkontrol og rejsekort. Vedrørende busindtægter fastlås indtægtsfordelingen på baggrund af niveau svarende til budgetterede indtægter for alle bestillere med undtagelse af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Dette gøres for at sikre, at de indtægtsmæssige konsekvenser af Aarhus Letbane og dennes påvirkning på bustrafikken udelukkende påvirker indtægterne i Aarhus Kommune og Region Midtjylland. For bus-IT og øvrige busudgifter er enkelte områder overdraget fra trafikselskabets administration. For billetkontrol er kontroller i Aarhus Letbane samt uden for Aarhus Kommune tydeliggjort i byrdefordelingen. For rejsekort er byrdefordelingsprincipperne opdateret i forhold til afslutningen af rejsekortinvesteringen for 2013-2016.

Principperne for byrdefordeling skal ifølge vedtægternes § 9 godkendes af Repræsentantskabet.

Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2018 godkendes.

Bilag

- Bilag 1 - Notat om byrdefordelingsprincipper 2018

1-00-2-17

4. Meddelelser fra formanden

Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 19. maj 2017.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-00-2-17

5. Ny strategiplan 2017-2020 – status for strategiperioden 2013-2016

Resumé

På bestyrelsesmødet den 15. september 2017 godkendte bestyrelsen direktionens oplæg til ny strategiplan for perioden 2017-2020. Den nye strategi fortsætter med de samme overordnede mål – tilfredse kunder, tilfredse bestillere og dygtige leverandører – og bygger dermed videre på retningen og resultaterne fra forrige strategiperiode. Samtidig peger den nye strategiplan i en ny retning med øget digitalisering og mere proaktiv rådgivning af bestillerne. På repræsentantskabsmødet vil direktøren fremhæve indsatser i strategiperioden 2013-2016 og pege på særlige udviklingsmål og indsatser i den nye strategiperiode.

Sagsfremstilling

I årene 2013-2016 har administrationen i Midttrafik arbejdet målrettet efter at få tilfredse kunder, tilfredse bestillere og dygtige leverandørerne gennem den hidtidige strategiplan. Nedenfor beskrives udvalgte indsatser.

God kundeservice er en forudsætning for tilfredse kunder. Midttrafiks kundeundersøgelse i 2016 viste, at kundernes tilfredshed er steget på 15 ud af 16 spørgsmål, som også blev stillet kunderne i 2011. Størst er tilfredsheden med chaufførens venlighed og vejledning – noget af det, der betyder mest for kunderne. Derfor har administrationen også i mange år arbejdet på at få kundeservice i fokus hos Midttrafiks allervigtigste ansigter udadtil, chaufførerne. Siden 2013 er Fly High-kurserne for chaufførerne blevet udvidet fra 2 til 4 moduler, der er indført bonusprogrammer for såvel chauffører som busselskaber og senest er kommunikationsplatformen ChaufførNet iværksat, som både kan tilgås på iPad, mobilen, pc mv. ChaufførNet medvirker til at sikre, at budskaberne om god kundeservice når ud og hjælper chaufførerne med at afklare spørgsmål hurtigt i hverdagen.

Leverandørernes performance er helt central for Midttrafiks virke og opgaveløsning. Derfor er der også stærkt fokus på samarbejdet med leverandørerne gennem eksempelvis chaufførudvalget og entreprenørudvalget og gennem incitamentsordninger, hvor Bedste Busselskab og den dertilhørende bonusordning motiverer busselskaberne til at levere stærkt på kundeservice.

Midttrafik satser i høj grad på digital kommunikation med kunderne og svarer på op mod 10.000 henvendelser om året på facebook, chatter med kunderne og har i 2016 lanceret en ny hjemmeside. For at sikre, at det ikke alene er chaufførerne, der lærer om kundeservice, men at Midttrafiks medarbejdere også selv har føling med, hvad der sker i busserne og flextrafikken, har Midttrafik indført Kunde for en dag – én dag om året, hvor man som medarbejder i Midttrafik skal ud og køre i Midttrafiks produkter.

Gennem årene har Midttrafik haft stigende fokus på digitalisering af billetprodukterne. I 2014 kunne man for første gang købe en SmukFest-billet med mobilepay. I 2016 blev betalingsappen lanceret med en lang række af Midttrafiks produkter, og flere kommer til. I Midttrafiks nye strategiplan er netop digitalisering af produkter og kundeservices en forudsætning for, at Midttrafik i fremtiden kan tilgodese kundernes behov og frigøre ressourcer hertil. Samtidig er Midttrafik bevidst om, at kollektive trafik har et socialt sigte og er et tilbud til alle borgere. For eksempel foretrækker en del af Midttrafiks ældre kunder at fastholde periodekort af pap, ligesom de foretrækker personlig betjening. Det skal fremtidige indsatser også tage højde for.

Bestillerne ønsker stabil drift, tilfredse kunder sammen med en sund økonomi. Passagerindtægterne er gennem årene fastholdt, selvom tendensen på landsplan er, at antallet af kunder i kollektiv transport er vigende.

Udgifterne til buskørsel steg markant med indførelse af rejsekortet i 2013. Ellers har udgifterne varieret med kørselsomfang, gennemførte udbud og omkostningsindekset. Effekterne har været forskellig for de enkelte kommuner og regionen. Aarhus Kommune har fx haft årlige mindreforbrug på ca. 30 mio. kr. på grund af effektiviseringer i busselskabet.

Midttrafik har hvert år i den seneste strategiperiode i regnskaberne for trafikskabet vist, at Midttrafik er landets billigste trafikskab målt på de administrative omkostninger. Der har også hvert år været et mindreforbrug i trafikskabet, som bestyrelsen har godkendt overført til næste budgetår til øremærkede initiativer. Det har ført til tiltag som realtid, betalingsapp, internet i busserne, Midttrafik Live map, videoovervågning i busserne mv. Midttrafiks evne til at sikre stabil drift og sikker økonomistyring er helt grundlæggende forudsætninger for at kunne igangsætte nye kundevendte tiltag, som der lægges op til i den nye strategi, bl.a. nye målrettede services på appen til kunderne.

I bestillerundersøgelsen i 2017 efterlyser flere tekniske direktører bedre økonomistyring fra Midttrafiks side, hvad angår kommunernes driftsbudgetter. Det er dog ikke så meget pga. en samlet dårlig økonomi for kommunen inden for kollektiv trafik, men mere begrundet i et ønske om bedre kommunikation fra Midttrafiks side og en øget koordinering internt i Midttrafik, når der sker ændringer i driftsbudgettet og forbruget, så kommunen kun skal henvende sig ét sted. Midttrafik har iværksat, at der ved de årlige strategiske bestillermøder deltager medarbejdere fra såvel økonomi- som køreplanlægningsafdelingen. Og kommunerne får nu i tide at vide, hvis der er udfordringer og hvordan de kan løses.

Bestillerundersøgelsen viste en gennemgående tilfredshed med Midttrafiks services blandt såvel administrative samarbejdspartnere som politiske i kommuner og region. Men også bestyrelse og repræsentantskab er blevet spurgt i strategiperioden om deres tilfredshed med de administrative services generelt og i forbindelse med afholdelse af møder i de to fora – målingerne viste høj tilfredshed i bestyrelsen og tilfredsstillende tilfredshed i repræsentantskabet. Bestyrelsen peger også på, hvor Midttrafik kan styrke sine indsatser og i den nye strategi er der et mål om, at Midttrafik skal yde mere proaktiv rådgivning om alle dele af den kollektive trafik, samtidig med at vi sikrer god stabil drift, så bestillerne oplever, at de får værdi for pengene. Et mål direkte afledt af drøftelser i bestyrelsen.

Billettekontrollen i Aarhus blev udliciteret og udvidet i 2014. I 2016 afleverede kontrollørerne 5.450 færre kontrolafgifter til kunder uden billet, end de gjorde i 2015. Snydeprocenten er faldet fra 3,32 % i 2013 til 1,69 % i 2016. Flere kunder køber billet end tidligere, fordi kontrollørerne er mere synlige i busserne og på gaden – og det til færre penge. Udgiften per kontrolleret bus er nemlig faldet fra 331,68 kr. i 2013 til 201,87 kr. i 2016. Outsourcing af driftsopgaver er altid en mulighed, der skal undersøges.

Organisationen Midttrafik har udviklet sig de senere år og er blevet mere moden i forhold til driftsstyring og mere kompleks opgaveløsning gennem målstyring og konstant fokus på kunderne. Medarbejderne er glade for de klare mål og rammer – medarbejdertilfredsheden har været stigende gennem årene og lå i maj 2017 på et gennemsnit på 5,9 på en skala fra 1-7 (baseret på 20 spørgsmål, laveste score 5,5 og højeste score 6,4). Sygraværet i Midttrafik er lavt – målet er 2% eller derunder for organisationen og det har været niveauet de seneste år. Til og med september 2017 ligger sygefraværet i Midttrafik på 1,8% (korrigeret). I den nye strategiperiode, er der især fokus på at styrke organisationens kompetencer inden for rådgivning, udviklingsprojekter og digitalisering.

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen og direktørens oplæg til efterretning.

1-00-2-17

6. Regionen Midtjyllands besparelser i kollektiv trafik

Resumé

I forbindelse med budgetaftalen for 2018 har Region Midtjylland besluttet at spare 35,4 mio. kr. på den kollektive trafik i 2019. I sensommeren var der bebudet besparelser allerede fra 2018 på de regionale ruter og kommuner i regionen var tilsendt et oplæg til besparelser af regionen. Siden da besluttede regionsrådet af udsætte besparelserne til 2019 og underskuddet i 2018 dækkes af andre områder i regionen inden for regional udvikling

Sagsfremstilling

Region Midtjylland konstaterer, at udgifterne til den kollektive trafik er stigende og i 2018 er Midttrafiks budgetforslag 35,4 mio. kr. højere end den ramme, der er forelagt regionsrådet til 1. behandling af Regional Udviklings budget. 7,4 mio. kr. vedrører forventede merudgifter på Letbanen. Disse finansieres forlods af opsparede statslige midler øremærket til drift af Grenaabanen. I forbindelse med, at Odderbanen og Grenaabanen har stået stille, er der oparbejdet en pulje i Midttrafik, idet erstatningsbuskørsel er billigere end tog. Der anvendes 10 mio. kr. heraf til busdriften i 2018. Dermed er udfordringerne på busdriften er 18 mio. kr. i 2018.

Administrationen i Midttrafik leverede i juni 2017 et oplæg til et sparekatalog for årene 2018 og 2019 på ca. 50 mio. kr., da regionsrådsformanden ønskede at forhandle med kommunerne om kørselsreduktionen i sensommeren 2017. Med beslutningen om at udskyde besparelsesrunden, og dermed aftalerunden med kommunerne, har regionsrådet i forbindelse med budgetaftalen for 2018 besluttet følgende engangsreduktioner på andre områder i regionen for at opnå besparelsen på 18 mio. kr.:

- Eventpulje: 7 mio. kr.
- Uddannelsespulje: 7 mio. kr.
- Budget til eksterne konsulenter: 2 mio. kr.
- Kulturpulje: 2 mio. kr.

Dermed er der som udgangspunkt ved budgetlægningen af budget 2019 en udfordring på den kollektive trafik på 35,4 mio. kr.

I efteråret 2017 og foråret 2018 indbyder Region Midtjylland kommunerne til, sammen med Midttrafik, at deltage i en undersøgelse af hele trafikområdet set i lyset af de aktuelle udfordringer. Resultatet heraf skal, inden for budgetrammerne i overslagsårene 2019-2021, sikre den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

I uge 43 mødes trafikstyregruppen bestående af kommuner, region og Midttrafik. Regionen har bl.a. til opgave at definere de rutetyper, som regionen fremover vil finansiere.

Regionens budgetaftale kan læses her:

<http://www.rm.dk/siteassets/om-os/aktuelt/2017/september/aftale-om-budget-2018-region-midtjylland.pdf>

Direktøren indstiller,

at repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.

1-30-75-2-14

7. Mobilitet i Midttrafik

Resumé

Mobilitet fylder mere og mere i den kommunale debat om fremtidens transport og mulighederne øges i takt hermed. Midttrafik har allerede Flextur og Flexbus, som supplerer den kollektive trafik, og nye tiltag som delebiler, samkørsel og Mobility as a service er nogle af initiativerne. Midttrafik deltager i udviklingen og vil sikre at vejlede kommunerne i de muligheder der er og kommer. Her gives en status på de muligheder, som findes i dag og som er i udvikling, samt administrationens vurdering af forslag til indsatsområder.

Sagsfremstilling

Flextur

Midttrafik har i en del år tilbudt borgerne Flextur som et supplement til den almindelige kollektive bustrafik. Tilbuddet er gennem tiden blevet tilpasset behov, ønsker og økonomi fra bestillerne. I dag tilbydes alle borgere Flextur, fra kantsten til kantsten i tidsrummet 6-24, alle dage. Taksterne for kørslen, der beregnes pr. km. er forskellig fra kommune til kommune, men fælles er fx, at kørslen skal bestilles senest 1 time før afhentning.

Tilbuddet har tilpasset sig efterspørgslen og de seneste ændringer er, at bestillingstiden er nedsat fra 2 til 1 time før afhentning og at tilbuddet nu er fra kantsten til kantsten mod tidligere fra dør til dør. Derudover har flere byer med bybusdrift oprettet en byzone, hvor taksten er højere end i områder udenfor byen, for at Flextur ikke skal konkurrere med bybusserne.

Undersøgelser har vist, at Flextur udenfor byerne ikke konkurrerer med den kollektive trafik og at kunderne er yderst tilfredse med tilbuddet og udførelsen af kørslen. En dybdegående analyse af alle Flexture på Djursland udført i september 2016 viste bl.a., at: 67 % af kunderne er over 60 år og 23 % over 80 år, 16 % medbringer hjælpemiddel og 36 % af turene er til Ældrecenter eller genoptræning, næsten 50 % af turene er under 5 km. og antallet af ture er jævnt fordelt over ugens 7 dage. Andre undersøgelser viser, at 28 % af kunderne vælger Flextur, fordi der ikke er busser i området.

Flextur bør fortsat være en del af tilbuddet om kollektiv trafik, særligt i de tyndt befolkede områder i Midttrafik.

Flexbus (teletaxa)

På bestyrelsesmødet den 15. september 2017, besluttede bestyrelsen, at rutebaseret teletaxa ændrer navn til Flexbus fra januar 2018. På bestyrelsesmødet den 19. maj 2017 blev det besluttet at ændre tilbuddet om Flexbus, således Flexbus vil ligne den almindelige buskørsel i stor udstrækning;

- Flexbusture vil fremgå af køreplanen som almindelige busture med faste afgang- og ankomsttider og stoppesteder som en almindelig busplan
- Kunden bliver kørt efter de tider, der står i køreplanen
- Det er muligt at sikre korrespondance til anden kollektiv trafik
- Kunden kan gennemføre betaling i Flexbus på lige fod med mulighederne i bussen, dog ikke Rejsekort, men periodekort, mobilapp-billetter er gyldige
- Turen vises på Rejseplanen, der i dag har 35 mio. opslag om måneden
- Eneste forskel er, at kørslen kun udføres af de vogne, der kører i kontrakt for Flextrafik, hvis der bliver ringet efter en kørsel.

Flexbus-tilbuddet er blevet godt modtaget hos bestillerne og de hidtidige erfaringer (3 måneder incl. sommerferie) viser, at omkostningen til kørslen svarer nogenlunde til omkostning for kørsel i Flextur, trods de mere låste muligheder for at flytte tiderne.

Flexbus giver mulighed for at sammensætte en køreplan på en ny måde og tilbyde flere afgang og dermed give borgerne et udvidet tilbud til lavere omkostninger i forhold til bus.

Flexbus-tilbuddet vil blive testet flere steder i det kommende ½ års tid, og forventes at spille en stor rolle i fremtidens tilbud om kollektiv trafik i Midttrafik, især fordi det er et bedre match til smårejsestrømme end en almindelig bus.

Den Samlede Rejse (DSR)

DSR er et samarbejde mellem trafikselskaberne og Rejseplanen. Grundprincippet i DSR er at tilbyde borgerne en Flextur til og fra kollektive trafikknudepunkter, således at der tilbydes transport til høje rejsen. Flexturene vil blive vist på Rejseplanen hvorfra kunden også kan bestille en Flextur. NT har valgt at omdøbe de tilbudte Flexture til Plustur, dels da tilbuddet på Rejseplanen skal indeholde et trafikknudepunkt som destination (hvor Flextur er fra kantsten- kantsten) og taksten er anderledes. Der er i DSR mange muligheder for at ændre på flere parametre, fx egen betalingen.

Allerede her inden projektet er færdiggjort kan borgerne i forsøgskommunerne, Jammerbugt og Hjørring, allerede nu se Plusture og bestille Plusture via NT´s rejseplan. ./. Et 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?>

Test af projektet forventes afsluttet ultimo 2017 hvorefter en udrulning til andre kommuner i Danmark kan foretages i løbet af 2018. NT forventer at tilbyde Plustur på Rejseplanen i alle kommuner i løbet af januar 2018.

DSR har stor værdi særligt i de tyndt befolkede områder, hvor borgerne vil få vist en samlet rejse på Rejseplanen. I dag kan borgerne bestille hhv. en Flextur og en bustur, men fremover vil de blive tilbudt Flexturen på Rejseplanen, hvorved Flexturs tilbuddet bliver mere synligt, men giver kunden et samlet overblik.

I Midttrafik afventes udrulningen i NT hvorefter interesserede kommuner i Midttrafik kan få tilbudt at få Flextur vist på Rejseplanen. I Midttrafiks kommende trafikplan foreslås opbygning af et højfrekvent hovednet til de store rejsestrømme, og DSR vil i den sammenhæng lette og øge borgerens adgang til dette højfrekvente net.

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS er Trafikselskabernes nuværende yngste tiltag og absolut mest samlede tiltag indenfor Mobilitet. I MaaS opfattes borgere som mobilister, som har forskellige behov for transport, i forskellige situationer og derfor skal have et bredt tilbud af transportmuligheder. Mobilisten vælger transport 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 delebils- 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.

NT er ved at udvikle "Min Rejseplan" hvor de ønsker at samle forskellige kørselstilbud, udover hvad Rejseplanen viser i dag. De første kørselstilbud bliver GoMore ture og næste skridt er tænkt at skulle være taxa.

Der gennemføres i dag forsøg med MaaS i mange større europæiske byer og i Business Region Aarhus arbejdes på et forsøg i samarbejde med FDM. Tanken bag forsøget er dels at mindske biltrafikken i Aarhus ved at øge samkørslen og dels i yderområderne, at øge mobiliteten ved at vise udbuddet af transport. Ved at samarbejde med FDM forsøges at få "fat i" de bilister, der kører i dag og som kunne tage en passager med i bilen. NT's forsøg med GoMore viser netop at det er en stor udfordring at få bilister til at tilbyde sig på kortere ture. GoMore tilbydes mest på strækninger, hvor den kollektive trafik står stærkt.

Midttrafik deltager i projektet, der endnu er i opstartsfasen og hvor Business Region Aarhus er hovedaktør.

Samkørsel og GoMore

NT har i et samarbejde med GoMore undersøgt 2 punkter:

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 ved hovednettet. 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.

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. I løbet af efteråret 2017 er det planlagt, at kunderne vil få oplyst GoMore ture direkte i "Min Rejseplan". Der er endnu ingen holdbare erfaringer vedr. omfang, økonomi mv.

./ Link til hjemmesiden er: [https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-\(NT-GoMore\)](https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-(NT-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 samkørsel 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 samkørselsture øges væsentligt i lokalområderne, således at tilbuddet om kørsel til kollektiv trafik knudepunkter øges og borgere dermed benytter sig af en samkørselstur til og fra et kollektivt trafikknudepunkt og kollektiv trafik her imellem.

Udfordringen med at få bilister til at tilbyde de korte lift er dels, at økonomien er uinteressant (ned til 5,- kr.), og 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.

Det anbefales, at Midttrafik afventer resultaterne fra NT og MaaS i Business Region Aarhus inden særskilte tiltag, om samarbejde med samkørsels selskaber iværksættes.

Delebiler

I disse år opstår der et væld af forskellige former for delebilsordninger som fx Letsgo og Byens bil. Først og fremmest i og omkring de største byer hvor trængslen og kundegrundlaget er størst. Men også uden for de store byer er der begyndt at komme forskellige nye tilbud frem.

I Midttrafik tror vi, at delebiler også vil få fodfæste uden for de store byer. Dette kan kommunerne udnytte som et ekstra element i deres samlede mobilitetstilbud, ved at hjælpe nye tiltag på vej og ved at gøre det muligt at bruge disse tilbud som et supplement til både privat og offentlig transport. Fra Midttrafiks side er det vigtigt i rådgivningen af kommunerne at opliste fordele og ulemper ved delebiler, som en mulighed for at øge mobiliteten.

Cykler

Der er lavet flere forsøg med delecykler og el-cykler i Midttrafiks område og forsøgene viser at en kombination af cykel og kollektiv trafik kan erstatte bilen – oftest bil nr. 2. Også el-cyklen er i kraftig udvikling, hvor 15 % af solgte cykler i dag er en el-cykel. Det er erfaringen, at når familien køber en el-cykel, så ændres hele familiens transportmønstre. Man cykler længere og oftere, og man kører mindre i bil. Men el-cyklen er dyr, og det er den største barriere for mange "førstegangsel-cyklister".

En anden vinkel er medtagelse af cykler i busserne. I dag er det muligt at tage en cykel med bussen, undtaget bybussen. Cykler i busserne giver nogle udfordringer fx tager en cykel meget plads, kæden kan give oliepletter og der er spørgsmål om bussen skal medtage en cykel eller fx kørestol eller barnevogn.

Det forventes, at Midttrafik vil modtage ønsker om medtagelse af cykler i bybusser fra flere byer i den kommende tid, fx Silkeborg kommune, der netop har indsendt ansøgning til "Pulje til investeringer i kollektiv trafik" til forsøg om medtagelse af cykler i bybussen. I den forbindelse skal nogle af ovenstående spørgsmål drøftes.

Mobilitet og busser og tog

Ovenstående eksempler på former for mobilitet har interesse, når de får sammenhæng

med den kollektive trafik. I den ideelle verden for kollektive trafik, vil der være en sammenhæng i kollektive trafikale knudepunkter, hvor transporten mellem hjem og knudepunkt sker med et af ovenstående mobilitetsformer og transporten mellem knudepunkterne sker med busser og tog eller omvendt.

Allerede i dag er der flere eksempler på, at forskellige mobilitetsformer samarbejder med den kollektive trafik og i flere trafikelskaber arbejdes i retning mod etablering af højfrekvente hovednet med knudepunkter, der også betjenes af andre former for mobilitet end bus og tog.

Flexturnalysen på Djursland viste, at 7 % af alle ture var til eller fra et kollektivt knudepunkt, hvilket viser, at når borgerne skal mellem hjem og knudepunkt, bruger de allerede de tilbud som Midttrafik tilbyder i dag. Trafikplanen for Djursland bygges også op med en række knudepunkter, hvor der samtidigt investeres i gode tilgængelighedsforhold og trygge og gode venteforhold for kunderne. NT's Mobilitetsplan sigter konsekvent efter at tilbyde et hovednet og sikre forbindelse til hovednettets knudepunkter, med forskellige mobilitetsformer. GoMore-projektet var et forsøg på at øge udbuddet af ture fra yderområderne til knudepunkterne og Plustur tilbydes kun, hvis turen er i sammenhæng med en bus/tog rejse. I Midttrafiks kommende trafikplan arbejdes også med et hovednet og udpegede knudepunkter, hvor det skal forsøges at spille forskellige mobilitetsformer ind, som bindeled mellem borgernes hjem og knudepunkterne.

Mobilitet kan også ses som borgerens samlede rejsebehov. Det er sådan Plustur er tænkt, da Plustur kun tilbydes i sammenhæng med en bus eller togrejse. I forbindelse med samkørsel og delebiler kan den kollektive trafik også bidrage til borgerens samlede rejse som transport mellem hjem og bilknudepunkt. Fx vil der blive oprettet en bybusforbindelse mellem en ny motorvejspendlerplads øst for Mejrup, ved Holstebro, og Holstebro trafikterminal, når den nye motorvejsstrækning til Herning åbner.

Mobilitet er ikke nyt, men i forbindelse med digitaliseringen og udviklingen indenfor informationsteknologi opstår der hele tiden nye muligheder og ovenstående er en beskrivelse af de nuværende kendte og de som er i udvikling.

Samkørsel, GoMore og delebiler er meget fleksible kørsler, der tilbydes udenfor Midttrafiks regi hvorfor en koordinering med kollektiv trafik, i knudepunkter, vil være vanskelig at opnå i større mængder.

I Midttrafik er tilbuddet om Flextur et kendt produkt, hvor efterspørgslen er stigende og efter ændringen af Flexbus forventes, at Flexbus vil blive det tilbud som Midttrafik også vil anbefale som supplement til den ordinære bustrafik.

I Midttrafiks trafikplan vil det være hovednettet og bybusser med mange rejsende, der vil have fokus, men det skal sikres, at der er forbindelse til disse og her vil Flextur og Flexbus blive prioriteret fremfor andre mobilitetsformer, da disse tilbud er i eget regi.

Direktøren indstiller,

- at** repræsentantskabet tager orienteringen og oplægget om emnet på repræsentantskabsmødet til efterretning.

1-00-2-17

8. Eventuelt