



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

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Forventet regnskab 2017 3. kvartal	1
2	Konstituering af repræsentantskab og bestyrelse	2
3	Ændringer af takster fra 18. marts 2018	4
4	Forslag om billigt periodekort til Letbanen	6
5	Status Takst Vest – og ophør af salg af deltidsperiodekort	8
6	Tidsgyldighed for enkeltbilletter og klippekort i Aarhus	11
7	Evaluering af AarhusCARD 2017	14
8	Evaluering af billetsamarbejde med Legoland	16
9	Orientering om Midttrafiks likviditetsdepot	17
10	Orientering om nedlæggelse af stationære billetautomater i Aarhus	19
11	Orientering om toilet- og pauseforhold for chauffører	21
12	Orientering om optag af blinde og stærkt svagsynede i handicapkørselsordningen i 2018	23
13	Medarbejdertilfredshedsmåling – 2. halvår 2017	25

## Indholdsfortegnelse

---

14	Siden sidst	27
15	Eventuelt	32

1-00-1-17

## 1. Forventet regnskab 2017 3. kvartal

### Resumé

*Vedlagt er forventet regnskab 2017 efter 3. kvartal. Forventet regnskab 3. kvartal 2017 fremsendes til bestillerne til orientering.*

### Sagsfremstilling

#### ***Forventet regnskab 2017 efter 3. kvartal***

For kørselsudgifterne er det et forventet merforbrug på 19,9 mio. kr., hvilket er en lille nedskrivning ift. 2. kvartal. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger samt udsættelse af kørselsreduktionerne i forbindelse med Letbanens udsættelse.

Busindtægterne forventes at være 12,2 mio. kr. over budgettet, hovedsagligt grundet en større off-peak compensation end først antaget samt ekstraintægter for Aarhus Kommune som følge af senere implementering af Trafikplan Aarhus.

For Flextrafik er der et samlet mindreforbrug på 58,8 mio.kr. der hovedsagligt skyldes et forventet mindreforbrug på 61,6 mio. kr. for Kommunal kørsel, 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 4,1 mio. kr. Omvendt forventes der lavere udgifter på 36,2 mio. kr. til drift af Aarhus Letbane, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at der ikke skal foretages betalinger for letbanetraffic i 2017.

Der forventes et mindreforbrug i Trafikselskabet, som bl.a. skal bruges til nyt udviklingssekretariat.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på 96,5 mio. kr. i forhold til det budgetteret.

### Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2017 efter 3. kvartal tages til efterretning.

### Bilag

- Bilag 1 - Forventet regnskab 3. kvartal
- Bilag 2 - FR Q3 Bestilleroversigt

---

1-00-4-17

## 2. Konstituering af repræsentantskab og bestyrelse

### Resumé

*Midttrafiks repræsentantskab og bestyrelse skal holde konstituerende møder i januar 2018. I nærværende sagsfremstilling redegøres for processen omkring indkaldelsen af repræsentantskabsmedlemmer samt forslag til dagsorden for de konstituerende møder.*

### Sagsfremstilling

Kommuner og region kan konstituere sig frem til 15. december 2017. Midttrafik kan derfor ikke med sikkerhed vide, om man kender samtlige medlemmer af Repræsentantskabet inden denne dato.

I forretningsordenen for Midttrafiks repræsentantskab § 2 står der, at konstituerende møde i Repræsentantskabet skal være afholdt senest 60 dage efter afholdelse af valg til kommunalbestyrelser. Efter aftale med bestyrelsesformanden er det meddelt kommuner og region, at det konstituerende repræsentantskabsmøde bliver den 18. januar 2018 kl. 10 og at det konstituerende bestyrelsesmøde afholdes umiddelbart efter mødet i repræsentantskabet. Ifølge forretningsordenen for Bestyrelsen § 2, skal konstituering foregå senest 75 dage efter valg til kommunalbestyrelser og regionsråd, og ifølge Midttrafiks vedtægter § 16 vedvarer den nuværende bestyrelses mandater, indtil nyvalg og konstituering har fundet sted. Den nuværende bestyrelses funktionsperiode vil med administrationens forslag vare til 18. januar 2018.

Det fremgår af Midttrafiks vedtægter § 12 stk. 2, at indkaldelse til møde i Repræsentantskabet skal ske med mindst 4 ugers varsel med angivelse af foreløbig dagsorden.

Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand sender indkaldelse til mødet i Repræsentantskabet 4 uger før mødet, dvs. den 21. december 2017 med angivelse af foreløbig dagsorden.

Dagsordenen på mødet vil blive, at Repræsentantskabet konstituerer sig og udpeger 6 bestyrelsesmedlemmer og 6 suppleanter til Bestyrelsen samt skriver under på forretningsordenen. Midttrafiks nuværende bestyrelsesformand kan være mødeleder på mødet og foreslås som dirigent.

### **Forslag til dagsorden til konstituerende repræsentantskabsmøde den 18. januar 2018**

1. Valg af dirigent
2. Orientering om Midttrafik v. afgangende bestyrelsesformand eller direktør  
Bilag:
  - Midttrafiks vedtægt
  - Midttrafiks strategiplan 2017-2020
  - Orientering om repræsentantskabets møder
  - Årsrapport for 2016

3. Valg af medlemmer til Bestyrelsen for Midttrafik
4. Repræsentantskabets forretningsorden  
Bilag: Repræsentantskabets forretningsorden
5. Eventuelt

#### **Forslag til dagsorden til konstituerende bestyrelsesmøde den 18. januar 2018**

1. Konstituering af bestyrelsesformand og næstformænd  
Bilag: Midttrafiks vedtægter
2. Udpegning af medlemmer til bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner A/S og  
Midtjyske Jernbaner Drift A/S  
Bilag: Aktionæroverenskomst mellem Midttrafik samt Holstebro og Lemvig  
kommuner
3. Udpegning af repræsentant til Letbanen i Østjylland
4. Mødekalender 2018
5. Forretningsorden for Bestyrelsen  
Bilag: Bestyrelsens forretningsorden
6. Statens trafikplan 2017-2032
7. Salgsstrategi for Midttrafik
8. Eventuelt

#### **Direktøren indstiller,**

- at bestyrelsen drøfter de foreslåede dagsordener
- at den nuværende bestyrelsesformand er mødeleder og foreslås som dirigent på det konstituerende repræsentantskabsmøde

1-25-1-17

### 3. Ændringer af takster fra 18. marts 2018

#### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til ændrede takster fra 18. marts 2018.*

*Forslaget tager udgangspunkt i de forslag til takster i Takst Vest, som bestyrelsen tidligere har været præsenteret for.*

*Dertil kommer ordinære takststigninger, som over holder det takststigningsloft, som Trafikstyrelsen har udmeldt i 2018 på 1,4 %. Det er i det vedtagne budget for 2018 forudsat, at det fulde takststigningsloft udnyttes.*

*I forbindelse med placering af de takststigninger, som takststigningsloftet udløser, har DSB fremsat ønske om at fritage periodekort for yderligere takststigninger, i forhold til dem der allerede indgår i Takst Vest. Administrationen er enig i DSB's ønske, da mange periodekortkunder i forvejen oplever takststigninger i forbindelse med Takst Vest.*

*Administrationen har ligeledes i takstforslaget foreslået at fritage kontantbilletter for takststigninger.*

*I stedet foreslås takststigningsloftets stigninger lagt på rejsekortrejser og mobilklippekortrejser. Dvs. at kundens rabat på disse billetter i forhold til kontantbilletten reduceres. Rejsekortrejser falder i forvejen i pris i forbindelse med Takst Vest, hvorimod mobilklippekortrejser i forvejen stiger.*

#### Sagsfremstilling

I forbindelse med det forberedende arbejde vedr. takstjusteringer i 2018 har administrationen gjort brug af samme konsulent, som har hjulpet parterne i Takst Vest. Det er sket for at sikre et samlet overblik over konsekvenser af Takst Vest samt de foreslåede takststigninger.

Der er i den forbindelse regnet på forskellige scenarier for takststigninger. Resultaterne af beregningerne, samt oversigt over de foreslåede takster i scenarie 1 og 2 er vedlagt som bilag.

De 2 scenarier overholder kravet i Takst Vest, men medfører takststigninger på mobilklippekort og rejsekortrejser.

I Scenarie 1 øges taksterne med 2-3 kr. på rejser fra 3 til 12 zoner.

I Scenarie 2 øges taksterne med 1 kr. pr. rejse fra 1 til 5 zoner.

Grunden til de lavere takststigninger i Scenarie 2 forhold til scenarie 1 er, at der er rigtig mange rejser på 1-2 zoner, hvorfor provenuandelen herfra er stor. Det skal bemærkes,

at en klippekortrejser ved 1-2 zoner i forvejen stiger fra 14 til 17 kr./tur i forbindelse med Takst Vest.

Midttrafik har fået beregnet de kundemæssige konsekvenser af de 2 forslag, og denne beregning falder marginalt ud til scenarie 1's fordel. På den baggrund indstiller administrationen taksterne i scenarie 1.

	Scenarie 1	Scenarie 2
Prisfald 10-20 kr./tur	0 %	1 %
Prisfald 5-10 kr./tur	2 %	3 %
Prisfald 2-5 kr./tur	9 %	10 %
Uændret +/- 2 kr./tur	80 %	78 %
Stigning 2-5 kr./tur	7 %	8 %
Stigning 5-10 kr./tur	2 %	1 %

Den særlige Viborg-billet samt særligt billige periodekort til pensionister i Randers og Holstebro fortsætter med uændrede takster. Horsens Kommune har ønske om også at indføre et tilsvarende billigt pensionistkort. Det indstilles, at dette godkendes. Skulle tilsvarende ønsker fremkomme fra andre kommuner, foreslås det, at administrationen bemyndiges til at godkende disse.

Midttrafik har modtaget svar fra ministeren i forbindelse med henvendelse om en overgangsordning for stigning på klippekorttakster. Ministeren har afvist bestyrelsens ønske. Svaret fra ministeren er vedlagt som bilag.

En efterlevelse af ministerens forslag om at sænke rejsekortprisen – uden mængderabat – til nuværende klippekorttakst, ville medføre et tab i provenu på adskillige millioner, og har derfor ikke været forelagt bestyrelsen. Forslaget er i øvrigt imod princippet i Takst Vest om, at Takst Vest skal være provenuneutralt, og skulle man efterleve forslaget ville det betyde, at periodekorttakster også skulle sænkes (for at overholde den faste relation mellem rejsekorttakster og periodekorttakster) hvilket ville medføre yderligere provenutab – og også provenutab for DSB og ARRIVA.

### **Direktøren indstiller,**

Direktøren indstiller, at taksterne i scenarie 1 vælges.

Horsens Kommunes ønske om billige pensionistkort godkendes, og administrationen bemyndiges til at imødekomme evt. tilsvarende ønsker fra andre kommuner.

### **Bilag**

- Bilag 1 -Takster 2018 - til Bestyrelsen
- Bilag 2 - Svar til bestyrelsesfmd. Hans Bang-Hansen Midttrafik
- Bilag 3 - Incentive Udnyttelse af takststigningsloftet i Midttrafik 02okt2017



1-25-1-17

## 4. Forslag om billigt periodekort til Letbanen

### Resumé

*På baggrund af drøftelser i Midttrafiks bestyrelse om det uhensigtsmæssige i generelle takststigninger på periodekort i forbindelse med Takst Vest – samtidig med at Letbanen begynder at køre på hele strækningen fra Grenaa til Odder, fremlægger administrationen et forslag om en tilbudsordning på periodekort på strækningen.*

*Administrationen har analyseret flere muligheder, herunder gratis kørsel, og er kommet frem til at foreslå en løsning med et "letbanekort" til en maksimal pris på 800 kr. pr. måned. Det foreslås, at tilbuddet gælder i et år.*

*Det forventede provenutab ved tilbuddet udgør 0,7 mio. kr. for et år., som kan finansieres af en beskedent forventet merindtægt ved Takst Vest generelt.*

### Sagsfremstilling

I forbindelse med drøftelser om Takst Vest i Midttrafiks bestyrelse har man bl.a. noteret sig det uheldige i, at Takst Vest implementeres ca. samtidig med fuld drift på Letbanen. Takst Vest medfører betydelige takststigninger for længere periodekortrejser, og det vurderes, at det kan blive vanskeligt at vinde kunder på Grenaa-banen tilbage til den kollektive trafik, hvis de oplever store takststigninger.

Administrationen har i den forbindelse undersøgt forskellige takstinitiativer.

Bl.a. er mulighed for gratis kørsel i en periode undersøgt. På baggrund af erfaringer fra et lignende tilbud på Svendborg-banen anbefaler administrationen ikke den løsning.

I stedet foreslås en løsning med et særligt billigt periodekort, som gælder på hele strækningen. Der foreslås en pris på periodekortet på 800 kr. pr måned. Forslaget er nærmere beskrevet i vedlagte bilag. Kortet er gyldigt på hele Letbanen fra Odder til Grenaa, men er kun favorabel ved rejser længere end 5 zoner.

Forslaget kræver formentlig accept fra DSB og ARRIVA på grund af nye regler om aftaler vedr. periodekort i forbindelse med Takst Vest.

Midttrafik har fremsendt forslaget til administrationen hos hhv. Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Aarhus Kommune har ikke kommenteret på forslaget, imens Region Midtjylland ikke finder forslaget hensigtsmæssigt, bl.a. fordi der vil være tale om takstmæssig forskelsbehandling mellem Djursland og resten af regionen. Kopi af regionens svar er vedlagt sagen.

Administrationen har dog valgt af fremlægge forslaget for bestyrelsen alligevel, da det efter administrationens opfattelse er en helt speciel situation, hvor der er behov for at vinde kunder tilbage til kollektiv trafik, som i forbindelse med lukning og sporarbejde på Grenaa-banen i høj grad har fundet andre transportmuligheder.

**Direktøren indstiller,**

**at** der arbejdes videre med et letbanekort til 800 kr. pr. måned i forbindelse med åbning af hele letbanestrækningen.

**Bilag**

- Bilag 1 -Takster på letbanen
- Bilag 2 - Regionens bemærkninger til letbanetakster

1-25-1-17

## 5. Status Takst Vest – og ophør af salg af deltidspåsedekort

### Resumé

*Arbejdet med Takst Vest pågår, med fortsat forventning om implementering af Takst Vest den 18. marts 2018.*

*Administrationen orienterer her om de største udfordringer pt. samt om regler for salg af særlige påsedekort – f.eks. lokale påsedekort – i trafiksselskaberne.*

### Sagsfremstilling

Det forventes stadig, at Takst Vest kan træde i kraft den 18. marts 2018. Pt. er de største udfordringer i forhold til denne implementeringsdato udvikling eller tilpasning af IT-salgssystemer til det nye Takst Vest system.

I Midttrafik handler det bl.a. om tilpasning af Midttrafik mobilapp til Takst Vest, så det sikres, at der opkræves korrekt takst på påsedekort solgt på mobilapp'en, og så det sikres, at den også kan anvendes i tog. DSB og ARRIVA arbejder på tilsvarende vis med udvikling af mobilapp, der træder i kraft i forbindelse med Takst Vest.

Ligeledes arbejdes der også på tilpasning af Midttrafiks pap-påsedekort. Her er Midttrafik udfordret af, at der anvendes nye beregningsmetoder på det fremtidige påsedekort, som er fælles for bus og tog. Dette betyder, at der vil ske indskrænkninger i salget af pap-påsedekort i forhold til det, vi kender i dag. Pap-påsedekort vil efter Takst Vest udelukkende sælges til lokale rejser i bybusbyerne Aarhus, Randers, Viborg, Holstebro, Skive, Herning, Silkeborg og Horsens.

Baggrunden for det er, at DSB ikke ønsker pap-påsedekort i væsentligt omfang i tog, da DSB bl.a. vurderer at risikoen for misbrug og snyd med kortene er for stor. Desuden kan det system, der udsteder Midttrafiks pap-påsedekort ikke tilpasses de ændrede regler for takstberegning på påsedekort. Dette medfører, at pap-påsedekort kun kan udstede til rejser på få zoner.

Langt størstedelen af Midttrafiks påsedekortsalg er relativt korte rejser. 70 % af påsedekortene sælges til 2 zoner – og 95 % af påsedekortene til 2-4 zoner. Størstedelen af disse sælges i de byer, hvor det fortsat vil være muligt at købe pap-påsedekort.

Kunder der rejser længere eller bor udenfor de nævnte byer henvises til at købe påsedekort via rejsekort eller via mobilapp. Det skal bemærkes, at Midttrafik er det sidste trafiksselskab vest for Storebælt der fastholder pap-påsedekort. DSB og ARRIVA afskaffer også pap-påsedekort i forbindelse med Takst Vest og overflytter alt påsedekortsalg til mobilapp eller rejsekort.

Endelig er der udarbejdet foreløbige forslag til regler for såkaldt "kommercielle produkter", hvilket dækker over forskellige lokale løsninger for særlige billetter og periodekort. Dette arbejde er stærkt forsinket. Det er Trafikministeriet der i dialog med parterne fastlægger, hvilke kort og billetter der må udstedes i de enkelte trafikselskaber udenom Takst Vest-reglerne. Arbejdet er endnu ikke færdigt, men som det ser ud nu, så bliver reglerne væsentligt mere restriktive end forventet.

Det forventes dog, at nuværende særlige enkeltbilletter i Viborg – 10-kr. billet – kan fortsætte, ligesom det forventes at blive muligt at udstede særlige pensionistkort indenfor kommuner/bybusområder, som vi kender fra Randers og Holstebro Kommuner.

Andre typer af periodekort forventes på nuværende tidspunkt at skulle basere sig på aftaler mellem Trafikselskaber og togoperatører. Det gælder bl.a. Midttrafiks deltidspå kort, som kun kan fortsætte, hvis der kan indgås aftale med DSB og ARRIVA om det. Da DSB/ARRIVA ikke i øvrigt sælger deltidspå kort, så vurderer administrationen, at det er urealistisk, at kortet kan bevares i Midttrafik.

Et deltidspå kort kan anvendes udenfor myldretiden (hverdage 7.00-8.30 og 15.00-17.00) og giver ca. 25 % besparelse i forhold til et almindeligt periodekort. Deltidspå kortet findes ikke i andre vstdanske trafikelskaber.

Deltidspå kortet udgør knap 4 % af Midttrafiks samlede periodekortomsætning, og anvendes primært af pensionister i de større byer – og især i Aarhus hvor der ikke sælges særlige pensionistkort. Midttrafiks periodekortsalg udgjorde i 2016 ca. 106 mio. kr. (excl. salget på DSB og ARRIVA-stationer). Omsætningen på deltidspå kort vurderes således til at være på ca. 4 mio. kr.

På baggrund heraf indstilles det, at deltidspå kortet afskaffes i forbindelse med indførelse af Takst Vest. Kommunerne kan evt. opfordres til at etablere ordninger svarende til løsningerne for pensionister i Holstebro og Randers, som erstatning for deltidspå kortet. Kunder, der anvender et deltidspå kort kan også i en række tilfælde med fordel skifte til Rejsekort. Her får pensionister 25 % rabat, ligesom alle rejser i off-peak perioden får 20 % rabat. Den samlede rabat på en rejsekortrejse for en pensionist i off-peak perioden er således ca. 40 %.

Vælger Aarhus Kommune evt. at indføre et pensionistkort svarende til det man har i Randers og Holstebro, anslås kommunens indtægtstab at være på ca. 20 mio. kr. Det relativt høje beløb i forhold til omsætning på Deltidspå kort skyldes at en "Randers/Holstebro"-løsning også vil være særdeles attraktiv for pensionister der anvender Rejsekort, mobilapp eller kontantbilletter i dag.

En anden mulighed kunne være et indføre et lokalt pensionistkort, men til de takster der er på det nuværende deltidspå kort. En sådan løsning vil være mindre attraktiv for pensionisterne, men vil til gengæld kunne etableres uden mindreindtægter for kommunen.

Reglerne for periodekort medfører også, at en forsøgsordning med et Letbanekort – jf. anden sag på dagsorden – i givet fald skal godkendes/aftales med DSB og ARRIVA. Det er i sagsfremstillingen vedr. Letbanekortet indstillet, at der rettes henvendelse til DSB og ARRIVA med henblik på indgåelse af aftale herom.

**Direktøren indstiller,**

- at** Midttrafiks deltidskort afskaffes fra Takst Vest start, at der indledes dialog med relevante kommuner om alternative løsninger og at orienteringen i øvrigt tages til efterretning.

1-00-1-17

## 6. Tidsgyldighed for enkeltbilletter og klippekort i Aarhus

### Resumé

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde 29. juni 2015, at tidsgyldigheden i Aarhus skulle ændres, så den svarer til resten af Midttrafik og øvrig bustrafik i Danmark. Beslutningen er endnu ikke implementeret, og den var planlagt til implementering i forbindelse med TakstVest. Det foreslås, at beslutningen ændres, så tidsgyldigheden i Aarhus fortsat er 2 timer på enkeltbillet og klippekort uanset zoneantal.

### Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 29. juni 2015, at tidsgyldigheden i Aarhus skulle ændres, så den svarer til resten af Midttrafik og øvrig bustrafik i Danmark. Tidsgyldigheden inden for Midttrafik generelt er som vist i nedenstående tabel, og for hver yderligere zone øges gyldigheden 10 minutter.

Tidsgyldigheden er på 2 timer for enkeltbilletter købt i Aarhus Kommunes billetautomater og enkeltbilletter og klippekort købt i Midttrafik app. På rejsekortet følger tidsgyldigheden den generelle for Midttrafik.

Antal zoner	Midttrafik generelt	Aarhus Kommune enkelt og klip
2	60 min.	120 min.
3	75 min.	120 min.
4	90 min.	120 min.
5	105 min.	120 min.
6	115 min.	120 min.

Ved enkeltbilletter og klip skal sidste **påstigning** ske, inden det tidspunkt billetten udløber – ved evt. forsinkelser er det køreplantiden, der tæller. Det er dog anderledes ved rejser inden for Aarhus Kommune, hvor man har 2 timer uanset zoneantal, men det er i forhold til sidste **afstigning**.

Implementeringen blev i første omgang udskudt for at mildne udfasningen af papklippekortet for kunderne i Aarhus, der ville blive "dobbeltramt" med en samtidig forringelse af tidsgyldigheden.

Midttrafik app blev udviklet og idriftsat, og harmoniseringen af tidsgyldigheden blev besluttet udskudt til Takst Vest, ud fra en forventning om, at det ville være naturligt i sammenhæng med de forventede harmoniseringer, Takst Vest ville betyde.

### **Kundeventde konsekvenser**

Rammerne for Takst Vest er nu kendte og der bliver en lang række af både positive og negative kundekonsekvenser. Bestyrelsen fik fremlagt et notat med fokus på de negative kundekonsekvenser på mødet den 15. september 2017. Notatet beskrev, at Midttrafik har forholdsmæssigt mange kunder, der berøres af Takst Vest, og at der forestår en større kommunikationsopgave. Kunderne skal lære om de nye regler og principper og der skal håndteres kritik fra de negativt berørte kunder. Derudover rammes kunderne af en markant stigning på klippekortpriserne, hvilket særligt rammer Aarhus, hvor klippekortet har en stor udbredelse.

Harmoniseringen af tidsgyldigheden er ikke et Takst Vest krav, og set i lyset af de kundeventde konsekvenser, som Takst Vest har endt med at betyde, er timingen ikke hensigtsmæssig.

### **Konsekvenser for billetkontrollen i bybusserne i Aarhus**

Selve grundprincippet for tidsgyldigheden i Aarhus skal ændres fra, at man skal **afstige** senest ved udløb af tidsgyldighed, til at man skal **påstige** senest ved udløb af tidsgyldighed. Kunder i Aarhus, der er vant til at kunne udnytte de 2 timers tidsgyldighed til en returrejse, vil reelt kunne komme til at betale dobbelttakst i forhold til nu. Det vil samtidig vanskeliggøre kontrollen, idet kontrolløren ofte vil skulle forholde sig til, hvornår kunden stod på, og tage højde for evt. forsinkelser. I det oprindelige beslutningsoplæg blev det vurderet, at harmoniseringen ville have en marginal påvirkning af tidsforbruget ved kontroller i bybusserne i Aarhus. I forbindelse med forberedelse af den planlagte harmonisering er der kigget nøjere på procedurer og hjælpeværktøjer. Det vurderes nu, at kontrollen af billetter med udløbet af tidsgyldighed vil tage 15-30 sekunder ekstra pr. kunde med en "udløbet billet", og i gennemsnit 1-3 minutter pr. bus. Normalt kan et kontrollørteam kontrollere 40-50 bybusser på en vagt. En harmonisering af tidsgyldigheden vil kunne betyde, at der skal afsættes flere kontroltimer (estimeret 5-15 %) for at fastholde kontrolantallet.

### **Potentielle udfordringer i forbindelse med Takst Vest**

En fastholdelse af nuværende tidsgyldighed i Aarhus vil i nogle situationer kunne tolkes som stridende imod det prishierarki, som er et af grundprincipperne i Takst Vest. Prishierarkiet betyder at:

- enkeltbillet skal være dyrere end rejsekort
- klippekort skal koste rejsekort grundtakst
- der skal være et fast forhold mellem prisen på enkeltbillet, rejsekort og pendlerkort, så det er nemt at gennemskue, hvornår hvilken billetform er billigst
- der skal være en fast rabatsats for børn og pensionister (enkeltbillet pensionist undtaget)

Ved udvidet tidsgyldighed på enkeltbillet og klippekort i Aarhus, vil der kunne opstå situationer, hvor enkeltbillet eller klip kan være billigere end rejsekort.

Dette vurderes ikke at blive et problem, da tidsgyldigheden i Aarhus ikke er eneste eksempel på elementer, der situationsafhængigt ikke vil være i overensstemmelse med

---

prishierarkiet. Følgende landsdækkende elementer kan også være i strid med prishierarkiet:

- Der er forskelligt princip for tidsgyldigheden på rejsekort og på enkeltbilletter (og klippekort) i busser i Danmark. Ved rejsekort skal rejsen afsluttes (tjekkes ud) inden for tidsgyldigheden, ved enkeltbillet skal man blot foretage sidste påstigning inden for tidsgyldigheden.
- Der gives 20 % off-peak rabat på rejsekortet på lokale rejser uden for myldretiden. Ens andel af off-peak rejser har hermed betydning for, hvornår et pendlerkort er billigste løsning, så der er reelt ikke et fast forhold mellem priserne.
- Der er forskellige priser på tog og bus ved enkeltbilletter, klippekort og rejsekort, mens priserne på pendlerkort er ens. Det betyder, at det faste forhold mellem priserne er forskelligt mellem trafikselskaber og togoperatører i samme geografiske område.

### **Direktøren indstiller,**

- at** bestyrelsen beslutter at fastholde tidsgyldigheden på 2 timer for lokale rejser i Aarhus Kommune med enkeltbilletter købt i Aarhus Kommunes billetautomater og enkeltbilletter og klippekort købt i Midttrafik app.



1-25-07-805-1-17

## 7. Evaluering af AarhusCARD 2017

### Resumé

På bestyrelsesmøde den 16. december 2016 blev der på Midttrafiks bestyrelse fremlagt et forslag vedr. VisitAarhus' ønske om at sælge et turistkort, der giver fri entré til udvalgte attraktioner, samt adgang til gratis offentlig transport.

Kortet blev udmøntet i to forskellige former; et kort der dækker Aarhus og et kort, der dækker hele Region Midtjylland. Kortene gælder i henholdsvis 24, 48 eller 72 timer. VisitAarhus havde ved projektstart estimeret, at 10 % af kunderne til AarhusCARD Aarhus ville benytte offentlig transport, mod 1,5 % af køberne af AarhusCARD regionskortet. Afregningsmodellen blev fastsat på baggrund af dette estimat.

Bestyrelsen godkendte de præsenterede vilkår og afregningspriser, mod at Visit Aarhus i slutningen af 2017 gennemførte en undersøgelse der dokumenterede det faktiske forbrug af kollektiv trafik.

### Sagsfremstilling

Den 31. oktober 2017 blev der afholdt et statusmøde mellem Midttrafik og VisitAarhus, hvor undersøgelsen af transportforbruget, salgsumfanget samt erfaringerne med brugen af AarhusCARD blev drøftet.

Af status fremgår, at det forventede estimat i henhold til salg og brug af offentlig transport fremsat i 2016 stemmer overens med salg og brug i 2017.

#### AarhusCARD

Type	Udstedt 01.01.17 til 31.10.17	Pris. Pr. kort
24 timer	1744 stk.	299 kr.
48 timer	849 stk.	449 kr.
72 timer	384 stk.	599 kr.

#### Regionale kort (AttractionPASS)

Type	Udstedt 01.01.17 til 31.10.17	Pris. Pr. kort
24 timer	0 stk.	349 kr.
48 timer	4 stk.	499 kr.
72 timer	6 stk.	649 kr.

Transportundersøgelsen viser, at Aarhus i høj grad er en bil-destination for turister. Størstedelen af kunderne bor i sommerhuse i Region Midt, og tager bilen en enkelt dag

---

eller to ind til Aarhus, hvor kortet benyttes. Undersøgelsen viser også, at kun en lille del, fortsat estimeret til 1,5 %, der benytter lufthavnsbusserne til og fra Aarhus.

Samlet set fungerer kortet godt i den offentlige transport, og der har kun været ganske få kundeforhold omkring produktet. Kundeforholdene har primært knyttet sig til klager over chauffører, der ikke har haft kendskab til kortet. For at forebygge dette informerer Midttrafik med jævne mellemrum om designet og rejsereglerne for kortet. Disse informationer er også at finde på ChaufførNet. Derudover udformes næste års brochure for AarhusCARD i et samarbejde med Midttrafik, for at sikre at kunderne informeres korrekt om brugen af kortet. Det er derfor forventningen, at antallet af uheldige kundeforhold vil falde.

Administrativt har samarbejdet med VisitAarhus fungeret godt, og det har ikke medført udfordringer i driften.

#### AarhusCARD 2018

Som noget nyt, ønsker VisitAarhus at lancere et Børnekort. Børnekortet vil være til børn op til 12 år, og det er ikke forventningen, at børnekortet vil blive købt uafhængigt af et voksenkort. Da Midttrafik tilbyder gratiskørsel for to børn ifølge med en voksen, er det ikke forventningen, at børnekortet vil skabe ekstraudgifter for Midttrafik. Der er derfor ikke aftalt provision på børnekortet. VisitAarhus vil monitorere salget af børnekortene, og skulle det vise sig, at kortet bliver solgt alene, eller de nuværende specifikationer for kortet forandres, kan afregningsmodellen ændres med tilbagevirkende kraft.

### **Direktøren indstiller,**

- at** bestyrelsen godkender, at samarbejdet med VisitAarhus fortsætter i 2018, og at de eksisterende aftaler om afregning fastholdes. Dette mod, at VisitAarhus fortsat undersøger transportforbruget i 2018, og afrapporterer ved udgangen af året.

1-00-1-17

## 8. Evaluering af billetsamarbejde med Legoland

### Resumé

*Midttrafik indgik primo juli måned 2017 et billetsamarbejde med Legoland.*

### Sagsfremstilling

Legolands ønske var at sælge bus-park kombibilletter gennem Midttrafik app (og print selv) til en attraktiv pris. Den fastsatte pris på 359 kr. for voksne og 339 kr. for børn og pensionister var identisk med prisen ved køb i billetsalget i Legoland – kombibilletten inkluderede dog bustransport t/r mellem Legoland og Billund.

Inden opstarten af forsøget indgik Midttrafik aftale med Sydtrafik om, at kunderne kunne benytte alle Sydtrafik ruter mellem Billund Lufthavn og Legoland. Dermed skulle kunder fra f.eks. Aarhus blot skifte én gang på ruten mellem Aarhus Rutebilstation og Legoland. Afgangsfrekvensen for ruter fra Billund Lufthavn til Legoland var ca. hvert 10. minut.

Der blev ligeledes etableret en aftale med Herning Turist, som kører rute 912X mellem Aarhus Rtb. og Billund Lufthavn, om dublering i tilfælde af overbooking. Det blev dog ikke relevant.

Den 5. november 2017, hvor Legoland lukkede, var der i alt solgt 124 billetter. For disse modtager Midttrafik ca. 11.000 kr., idet aftalen med Legoland indebærer, at Midttrafik modtager 100 kr. for voksenbilletter og 50 kr. for børne- og pensionistbilletter.

Samlet set gav billetteringsløsningen anledning til ganske få kundehenvendelser, ligesom driftsmæssige problemer var på et minimum.

I sig selv giver ovenstående salgstal dog ikke et incitament til at fortsætte ordningen næste år. Dog vurderes potentialet ved en forbedret kommunikation ikke at være uvæsentligt.

Vi afventer Legolands evaluering med henblik på, hvorvidt ordningen skal gentages næste år.

### Direktøren indstiller,

**at** bestyrelsen tager evalueringen til efterretning, og bemyndiger direktionen til at vurdere om ordningen skal fortsætte, når Legolands evaluering er modtaget.

---

1-2-2-07

## 9. Orientering om Midttrafiks likviditetsdepot

### Resumé

*Midttrafik etablerede i foråret 2015 et likviditetsdepot i Jyske Bank, for at sikre en positiv forrentning af de likvide midler. I den mellemliggende periode har bestyrelsesformand og direktion løbende fulgt status på afkastet.*

*Fra begyndelsen og til og med ultimo november 2017 har Midttrafik et afkast på 2,0 mio. kr.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse gav på møde i marts 2015 en midlertidig dispensation fra finansieringspolitikken med henblik på fremover at opnå positiv forrentning af likvide midler. I forbindelse med dispensationen blev det besluttet, at Midttrafik etablerede et likviditetsdepot med repo-facilitet.

Depotet blev etableret den 26. marts med en nominel værdi på 175 mio. kr. og fik en hård begyndelse på grund af udfordringer på obligationsmarkedet, der dels blev ramt af en rentefrygt, dels oplevede et overudbud af konvertible obligationer. Den nominelle værdi af depotet blev i sommeren 2015 reduceret til 170 mio. kr. og afkastet det første år var negativt med i alt 1,1 mio. kr.

Afkastet i 2016 var overbevisende på knap 2,3 mio.kr. og i 2017 er afkastet endnu ikke realiseret, men kan ultimo november opgøres til 1,2 mio. kr. Disse afkast skal ses i forhold til cibor3 + 0,25, eller -0,55 %, som er den alternative forrentning af kontante indlån.

Den Amerikanske Central Bank er begyndt at hæve renten, og den Europæiske Centralbank udfaser sit opkøbsprogram på obligationsmarkedet. Det kan derfor ikke forventes, at likviditetsdepotet fremover giver samme positive afkast. Midttrafiks administration opretholder en tæt dialog med Jyske Bank, hvor risici og afkast løbende vurderes.

Midttrafiks kommende bestyrelse vil som minimum være orienteret om likviditetsdepotets udvikling via Formandsskab og direktion.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Notat Status likviditetsdepot 23112017

1-25-11-2-16

## 10. Orientering om nedlæggelse af stationære billetautomater i Aarhus

### Resumé

Anvendelsen af de ti stationære billetautomater i Aarhus Kommune er meget begrænset og faldende. Idet der samtidig findes andre alternativer til køb af billet, vil Midttrafik derfor nedtage automaterne i løbet af første halvår af 2018.

### Sagsfremstilling

Bybusserne i Aarhus er det eneste sted i Danmark, hvor kunderne udelukkende kan betjene sig af egen billettering. Dette er en del af strategien for bybuskørslen, hvor formålet er at fastholde en hurtig og effektiv afvikling af bustrafikken samt en økonomisk driftsbesparelse og øget sikkerhed, idet chaufførerne udelukkende skal koncentrere sig om at køre bussen.

#### Udviklingen er løbet fra de stationære billetautomater

De stationære billetautomater blev i 2014 opsat på ti "strategiske steder" i Aarhus. Baggrunden var et ønske om at sikre, at en del af passagererne kunne købe billet på forhånd, inden påstigning i bussen, og desuden at sikre betalingsmulighed med dankort- eller kreditkort, da denne mulighed ikke findes i billetautomaterne i busserne.

De stationære billetautomater skulle altså komplementere billetautomaterne i bybusserne.

Automaterne har dog vist sig vanskelige at vedligeholde, og komplekse driftsnedbrud kræver leverandørsupport, som er begrænset.

Efterfølgende har Midttrafik desuden indført rejsekortet samt Midttrafik app, der begge har været medvirkende til, at salget på de stationære billetautomater i Aarhus er faldet kraftigt, hvilket fremgår af nedenstående.

### Økonomien ved de stationære billetautomater i Aarhus Kommune

(beløb i kr.)	2015	2016	2017 (forventet)	2018 (forventet)
Driftsudgifter	480.000	480.000	520.000	520.000
Indtægter	-960.000	-700.000	-380.000	-300.000

I 2016 var der blot indtægter for 0,7 mio. kr., svarende til 0,3 % af de samlede passagerindtægter på 235 mio. kr. i Aarhus Kommune. Fra 2017 forventes alene driftsudgifterne ved de stationære billetautomater at overstige indtægterne fra

billetsalget på de samme automater. Udviklingen forventes kun at blive forstærket i fremtiden, idet det snart bliver muligt at købe billetter med betalingskort i rejsekort-automater på letbanestationerne.

Efter gennemgang af økonomien på automaterne, har Midttrafik besluttet at nedlægge de ti stationære billetautomater, da det nu ikke længere giver mening at holde fast i en løsning, der kun bliver benyttet af et fåtal af kunderne, hvor der er brugbare alternative billetteringsformer, og hvor omkostningerne er så høje, at driftsudgifterne overstiger billetsalget. Aarhus Kommune har tilkendegivet at de accepterer nedlæggelsen.

Midttrafik vil inden nedlæggelsen iværksætte en kommunikationsplan over for de berørte kunder ved automaterne og på midttrafik.dk for at oplyse om, hvilke alternative billetteringsmuligheder kunderne har. Automaterne forventes nedtaget i løbet af første halvår 2018.

#### Hvilke alternativer har kunderne?

I Aarhus har kunderne følgende muligheder for billetkøb:

- **Midttrafik app** (periodekort, klippekort og enkeltbilletter via smartphone og betalingskort, app'en findes også på engelsk)
- **Rejsekort** (optankning via betalingskort eller betalingsaftale)
- **Billetautomater** i bybusserne (enkeltbilletter og kombibilletter via møntindkast)
- **Print-selv-billetter** på midttrafik.dk (enkeltbilletter og kombibilletter via betalingskort)
- **Midttrafik.dk** (ungdomskort, skolekort samt kombibilletter via betalingskort)
- **Midttrafiks kundecenter og øvrige salgssteder** (periodekort, skolekort, kombibilletter via betalingskort eller kontantbetaling)
- **Rejsekortautomater på letbanen** (kontantbillet via betalingskort)

#### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-75-1-1-17

## 11. Orientering om toilet- og pauseforhold for chauffører

### Resumé

*Efter henvendelse fra 3F orienterede administrationen den 3. november bestyrelsen om toilet- og pauseforhold for chauffører på en række stationer. Nedenfor følger en aktuel status.*

### Sagsfremstilling

#### Skanderborg, Møllegade

Forholdene er blevet besigtiget, og konkrete problemer er blevet indmeldt til Skanderborg Kommune, der stiller toiletterne til rådighed. Kommunen anerkender, at forholdene er slidte og vil gerne hjælpe med at sikre forholdene indenfor de eksisterende rammer.

Skanderborg Kommune oplyser samtidig, at kommunen har planer om at etablere en ny busterminal på Sygehusvej i løbet af to til tre år. Derfor vil der ikke blive lavet en omfattende renovering af forholdene.

Generelt appellerer kommunen til mere direkte kommunikation til kommunen fra chaufførerne, hvis der opleves problemer. Kommunen har en mobilapplikation, hvor der kan sendes besked til kommunen, hvis forholdene ikke er i orden.

Midttrafik har orienteret busselskaberne om ovenstående.

#### Ringkøbing Station

Der er afholdt fælles besigtigelse af forhold med deltagelse af 3F, busselskaber og Midttrafik.

Der er ikke fælles chaufførfaciliteter til rådighed, efter at den gamle rutebilstation blev revet ned. Samtidig er der mellem 100 til 400 meter til det offentlige betalingstoilet på stationen, hvilket medfører, at chauffører besørger i beplantning langs banen eller bag bygninger.

Tre selskaber har sikret for pausefaciliteter med toilet, enten på stationen eller i nærheden. Et selskab har ingen adgang til faciliteter. Selskabets chauffører afholder deres pauser i bussen. I de tilfælde, hvor det er en X Bus, har de adgang til toilet og bord i bussen, men der mangler mulighed for omklædning, samt opbevaring af tøj og personlige ejendele i aflåst rum, som foreskrevet i branchevejledning.

På kort sigt arbejdes der på en løsning rettet kun mod chaufførerne hos sidstnævnte selskab.

Kommunen har klargjort til en mandskabsvogn. Der afventes i øjeblikket formel godkendelse til placering, samt afklaring af tekniske forhold vedrørende forsyning. Det



---

forventes, at mandskabsvognen kan være på plads senest 15. december. Udgifter for etablering og drift viderefaktureres til busselskabet.

På længere sigt indarbejdes der bestemmelser i kontrakten om en fælles løsning for alle selskaber, med stationen som førsteprioritet.

### **Tranbjerg Station**

På kort sigt er aftalt en løsning med adgang til toilet hos Tranbjerg Fysioterapi. Denne besked er sendt til busselskabet, der afholder udgifterne hertil.

På længere sigt anlægges et toilet i forbindelse med letbanen ved stationen. Dette bliver først klar i løbet af 2018.

### **Andre lokaliteter**

Det er aftalt, at Midttrafik sammen med 3F og lokale repræsentanter besigtiger andre stationer, hvor der er indløbet klager. Den 7. december besigtiges forholdene på Holstebro, Bjerringbro og Kjellerup Rutebilstationer.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen tages til efterretning.

1-47-1-10

## 12. Orientering om optag af blinde og stærkt svagsynede i handicapkørselsordningen i 2018

### Resumé

*Folketingets partier (minus Enhedslisten) har opnået enighed om udmøntning af aftale om satspuljen på børne- og socialområdet, der omfatter individuel handicapkørsel for blinde og stærkt svagsynede.*

*Satspuljepartierne er enige om, at afsætte midler til en udvidelse af den eksisterende ordning om individuel handicapkørsel, som i dag kun omfatter svært bevægelseshæmmede, således at den også kommer til at omfatte blinde og stærkt svagsynede.*

### Sagsfremstilling

Ordnningen indføres ved en lovændring, og der er således tale om varig finansiering. Der afsættes i alt 85,5 mio. kr. i perioden 2018-2021, hvilket giver 21,4 mio. kr. om året – herefter afsættes permanent 33 mio. kr. årligt. Herudover er satspuljepartierne som led i udvidelsen af ordningen enige om at omprioritere 30,0 mio. kr., der blev afsat til Transportordning for blinde og stærkt svagsynede med aftalen om satspuljen for 2017-2020.

Det forventes, at ordningen træder i kraft pr. 1. juli 2018, og at blinde og stærkt svagsynede tilbydes 104 ture pr. år.

Midttrafik er i dialog med Trafikselskaberne i Danmark. Dette blandt andet i forhold til udfærdigelse af en skrivelse til samtlige kommuner i landet, hvor det præciseres for visitationen i den enkelte kommune, hvorledes de skal forholde sig i forhold til optag af blinde og stærkt svagsynede borgere i handicapkørselsordningen. Ligeledes arbejdes der på en ensretning i trafikselskabernes områder – dette i forhold til blandt andet servicetid ved på og afstigning.

### Kundemæssige konsekvenser

Blinde og svagsynede borgere i Danmark vil opleve tiltaget som en væsentlig forbedring i forhold til mobilitet. Midttrafik har siden offentliggørelsen af optag af blinde og stærkt svagsynede i handicapkørselsordningen, modtaget henvendelser fra borgere og kommuner, som finder tiltaget meget positivt.

### Kommunikation

Ændringen skal kommunikeres via:

- Midttrafiks hjemmeside
- Elektronisk handicapfolder tilrettes

Informationsskrivelse til visitationen og bosteder i Region Midtjylland

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

---

1-13-3-5-13

## 13. Medarbejdertilfredshedsmåling – 2. halvår 2017

### Resumé

*I november 2017 gennemførte Midttrafik den ene af sine halvårslige medarbejdertilfredshedsmålinger. Resultatet er tilfredsstillende, da medarbejdertilfredsheden enten fastholdes, øges eller mindskes minimalt ved de enkelte spørgsmål. Medarbejderne svarer på 20 forskellige spørgsmål, herunder også tilfredshed med egen leder. 82% af Midttrafiks medarbejdere har besvaret undersøgelsen mod 79% ved den seneste undersøgelse.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks medarbejdere udfylder to gange årligt en medarbejdertilfredsmåling. En undtagelse var dog efteråret 2016, hvor der ikke blev gennemført en måling, da der var vakante lederstillinger flere steder i organisationen. Det er i høj grad en vurdering af den enkelte leder, som medarbejdertilfredshedsmålingen er koncentreret om.

Medarbejdernes tilfredshed måles på en skala fra 1-7 og den laveste tilfredshed for Midttrafik som organisation er 5,5 på udsagnet *Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en tilfredsstillende måde i min afdeling*, mens den højeste gennemsnitlige score for Midttrafik er på spørgsmålet *Nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde* med en vurdering på 6,4. Det var de samme to spørgsmål, som gjorde sig gældende som hhv. lavest og højeste score ved målingen i foråret 2017.

Der er udarbejdet rapporter på afdelingsniveau og de enkelte afdelingsledere vil følge op på resultaterne lokalt. Ovenstående tal er som nævnt udtryk for et gennemsnit, og derfor kan resultaterne, udfordringerne og ikke mindst behovet for tiltag til opfølgning variere fra afdeling til afdeling. De enkelte afdelingers resultater drøfter afdelingslederen med sin leder og der vil også være en samlet drøftelse i ledergruppen samt LMU.

Svarprocenten er steget til 82%, hvor målingen i foråret 2017 viste et fald siden målingen i 2016. Det er en tilfredsstillende stigning, som sker på baggrund af intensiveret kommunikation i administrationen om vigtigheden af, at de enkelte medarbejdere bruger muligheden for at tilkendegive deres tilfredshed eller mangel på samme. Kun derudfra kan ledelsen have valide og repræsentative data at arbejde efter for at sikre en positiv medarbejdertilfredshed i Midttrafik.

**Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 - Medarbejdertilfredshedsmåling november 2017

1-00-1-17

## 14. Siden sidst

### Sagsfremstilling

#### Herning station

Den 10. februar 2017 blev den nye station i Herning indviet og der er i oktober 2017 gennemført en kunde- og chauffør-tilfredshedsundersøgelse hvor 463 kunder og 27 chauffører er interviewet. Den samme interviewundersøgelse blev gennemført i Herning på Rutebilstationen og bybustterminalen umiddelbart inden ombygningen. Ombygningens hovedmål er; at få samlet bybusser tættere til toget og de øvrige busser, at få skabt nye ventefaciliteter og ændre rutebilstationen fra en station med busbåse (hvorfra busserne skulle bakke ud fra) til en kompakt terminal med dynamisk perrontildeling.

Helt overordnet er tilfredsheden med den nye station meget stor. Herunder er vist et udpluk af svarresultater fra undersøgelsen:

#### Kundetilfredsheden

Emne	Før måling (Meget tilfreds) (Tilfreds)	Efter måling (Meget tilfreds) (Tilfreds)	Samlet ændring
Overordnet tilfredshed	28 % 53 %	50 % 41 %	81 % til 91 %
Tilfredshed med ventefaciliteter	8 % 51 %	40 % 47 %	59 % til 87 %
Informations tavler	18 % 63 %	42 % 34 %	82 % til 76 %
Trafiksikkerheden	8 % 62 %	23 % 35 %	70 % til 58 %

Overordnet set er kunderne meget tilfredse med den nye station, særligt ventefaciliteterne, skønheden, cykelparkering og taxaparkering er der stor tilfredshed med. Omstigning, tilgængelighed mellem busser internt og busser / tog er nogenlunde uændrede, mens informationstavler og trafiksikkerheden viser en lavere samlet tilfredshed.

Der har været opstartsvanskeligheder med informationstavlerne, der viser kunderne hvilken perron, de enkelte busser afgår fra. Dette var ventet, da busserne ikke længere har en fast afgangsperron, men skiftende perroner. Der er arbejdet en del med at sikre

informationen, både chaufførernes betjening af det udstyr, der skal give informationen, men også enkelte tekniske tilretninger. Det forventes, at disse initiativer vil forbedre informationen, ligesom kunderne forventes at blive mere dus med den dynamiske perrontildeling, når det virker efter hensigten.

Den samlede tilfredshed med trafiksikkerheden er faldet. Ud fra de afgivne bemærkninger i interviewene ses, at problemerne primært opstår, når kunderne skal skifte mellem busser og de derfor skal gå på tværs af perronerne og når der er mange busser på stationen. Alle kunder skal gå fra ventesalen over arealet hvor busserne kører for at komme til den korrekte perron. Tidligere skulle kunderne ikke krydse et vejareal, men kunne gå direkte fra fortovsareal ind i bussen. Dette er en ny måde at bevæge sig på og derfor er der lagt vægt på, at det areal, som skal krydses er åbent og let overskueligt. Denne problematik har chaufførerne også påpeget, se herunder.

#### Chaufførtilfredsheden

<b>Emne</b>	<b>Før måling (Meget tilfreds) (Tilfreds)</b>	<b>Efter måling (Meget tilfreds) (Tilfreds)</b>	<b>Samlet ændring</b>
<b>Overordnet tilfredshed</b>	23 % 35 %	26 % 30 %	58 % til 56 %
<b>Oplever du farlige situationer</b>	Ja 63 % Nej 37 %	Ja 89 % Nej 11 %	26 % flere ja
<b>Hvor ofte opleves farlige situationer</b>	Dagligt 38 % Ugentligt 50 %	Dagligt 67 % Ugentligt 21 %	29 % flere daglige farlige situationer

Der er i udarbejdelsen af stationen et mål om at gøre sikkerheden så høj som muligt. Stationens udformning med det store areal, der skal krydses af kunder for at de kan komme til perronerne, er mangle til situationen i Viborg, hvor det ikke opleves som et problem. Faktisk opleves at overskueligheden er bedre i Herning end Viborg.

Der har i forbindelse med den nye station været en del utilfredshed blandt chaufførerne, dels med chaufførlokalerne, muligheden for at benytte toilet og betjening af systemet, der skal tildele bussen en perron. Chaufførfaciliteterne er bragt helt i orden og muligheden for at kunne benytte toilet, er desværre ikke muligt at ændre. Der forefindes dog gratis toiletter i stueetagen, hvorfor det ikke er nødvendigt at benytte toiletterne i chaufførlokalerne, der er placeret på 1. sal. Systemet fungerer i Viborg og Skive og der er nu iværksat et større informationsarbejde. Rutebilstationsbestyreren fra Viborg, der har været med siden opstarten af systemet i Viborg, er trukket til Herning, for at hjælpe chaufførerne og systemet med at arbejde sammen og finde problemer og andre forhold fx , at hindre uvedkommende på pladsen. Det er aftalt, at de enkelte busselskaber udpeger en superbruger til systemet, der vil modtage ekstra undervisning i samarbejde mellem chauffør og system.

Der er således iværksat initiativer til, at Herning station på alle punkter bliver en god, flot og tryk station, der kan tiltrække flere kunder, til den kollektive trafik.



### **Nye letbanestationer i Hessel og Thorsager**

Den 6. november foretog Norddjurs og Syddjurs kommuner første spadestik for de nye letbanestationer i Hessel henholdsvis Thorsager. Det forventes, at de kan tages i brug i foråret 18, når letbanen begynder at køre på Grenåbanen.

### **Indenrigsflytrafik i Rejseplanen**

Regeringen lancerede i sommeren 2017 en luftfartsstrategi, som bl.a. indeholder tiltag, der skal sikre, at indenrigsflytrafikken i højere grad tænkes ind i det samlede transportsystem. Et af disse initiativer handler om, at indenrigsflytrafikken fremadrettet bør indgå i rejseplanen.dk på lige fod med den øvrige kollektive trafik i Danmark. Der pågår et arbejde mellem Rejseplanen A/S, luftfartsselskaberne og lufthavnene samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med henblik på at sikre de tekniske og praktiske aspekter af projektet.

### **Ny vejledning for Flexkørsel**

I forlængelse af ændringerne i teletaxa tilbuddet og navneændringen til Flexbus pr. 1. januar 2018, er der udarbejdet en opdateret vejledning for kommuner og region omkring Flextur- og flexbus-tilbuddene.

Bestillerne har udvist stor interesse i det nye flexbustilbud og mulighederne heri, hvorfor der er et behov for en vejledning herfor, men også set i forhold til Flextur. Et tilbud om Flextur eller flexbus vil dog fortsat ske i et tæt samarbejde mellem bestiller og Midttrafik. Dels da Flextur skal ses i sammenhæng med områdets andre kørselstyper (tog, busser, patientbefordring, lægekørsel mv.), og Flexturs forskellige variabler som egenbetaling, byzoner og prisaftaler, og for flexbus omkring nuværende kundetal, og dermed forventet benyttelse samt beregnet omkostning pr. tur i de specifikke områder.

Vejledningen forventes udsendt til bestillerne umiddelbart i det nye år.

### **Positiv modtagelse af ChaufførNet**

Chaufførerne har taget godt imod ChaufførNet, både via kommentarer på ChaufførNet og på Fly High. Midttrafiks administration har deltaget på i alt fire Fly High IV kurser, hvor stort set alle deltagerne er blevet oprettet på ChaufførNet. Spørgelysten har været stor,



og der har været bred enighed om, at tiltaget er vigtigt og fungerer godt. Der er blevet nikket anerkendende til, at ChaufførNet tager afsæt i de konkrete, dagligdags udfordringer, man har som chauffør.

Der er pt. ca. 800 oprettede brugere – dvs. en 1/3 af alle chauffører, der kører for Midttrafik - og indtil videre ser administrationen en brugertilgang på omkring 30-50 nye brugere om ugen. Den enkelte bruger opholder sig længe på ChaufførNet og åbner mange undersider, hvilket indikerer, at chaufførerne er oprigtigt interesserede.

En vigtig del af ChaufførNet er, at chaufførerne kan stille spørgsmål til Midttrafik om en række emner. Der kommer dagligt gode spørgsmål, som kræver, at administrationen er helt skarp på de retningslinjer, der lægges for chaufførerne. Det er der en masse læring i – både for chaufførerne og for Midttrafik.

### Travlt i Midttrafiks betalingsapp på Black Friday

Black Friday var en af de travleste dage i Midttrafiks betalingsapp. Ca. 28.500 kunder billetterede med appen den 24/11-2017. En stigning på ca. 23% i forhold til fredagen inden.

Ca. 81,5% af billetterne blev solgt som "Voksen", 2% som "pensionist" mens 16,5% var "børn". Stigningen viser, at der i høj grad er behov for en målrettet rejsehjemmel til lejlighedsvist rejsende kunder og at det ydermere betyder en øget indtægt for Midttrafik på de dage, hvor disse kunder foretrækker at tage bussen. Det stoppested, hvor der blev købt flest billetter var ikke overraskende Park Allé i Aarhus – se top 10 herunder. Den samlede omsætning i appen steg ca. 14% ift. fredagen inden.

Samlet salg	24-nov	17-nov	Ændring
Omsætning	515.980	453.090	13,9%
Antal billetter	28.472	23.214	22,7%

Kundetype	Antal
Voksne	23.177
Pensionister	615
Børn	4.680

Placering	Stoppested	Antal
1	Park Allé/Aarhus Banegårdsplads	818
2	Klostertorvet (Aarhus)	716
3	Banegårdspladsen	709
4	Busgaden (Aarhus)	695
5	Randers Busterminal	457
6	Aarhus Rutebilstation	432
7	Emil Vetts Passage (Aarhus)	397
8	Aarhus Universitet. Randersvej/Nordre Ringgade	391
9	H. H. Seedorffs Stræde (Aarhus)	390
10	Aarhus H	345

**Indvielse af led-busser i Aarhus**

Fredag den 1. december indviede Arriva Danmark nye lav-entre ledbusser på Aarhus Rutebilstation. Jens Erik Sørensen deltog i arrangementet og forestod indvielsen. Arriva indsatte tre nye led-busser den 1. december og i løbet af 2018 vil yderligere 9 blive sat i drift.

**Bilag**

- Bilag 1 - Brev til Rejseplanen A S
- Bilag 2 - Flextrafik bestillervejledning
- Bilag 3 - Program - Ledbus Arrangement

1-00-1-17

## 15. Eventuelt