



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
22. juni 2018 kl. 09.30
Bredgade 12,
6920 Videbæk**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forventet regnskab efter 1. kvartal	1
2	Styrket samarbejde med repræsentantskabet og bestillerne	3
3	Forslag til møderække i bestyrelsen i 2019	7
4	Forslag til ruter til Bestyrelsens Kunde for en dag-tur	9
5	Investeringsplan 2020-2030 for Lemvigbanen	11
6	Orientering om Midttrafiks bedste busselskab 2017/2018	13
7	Afsluttende status på Takst Vest	16
8	Orientering om passagertælling 2017	19
9	Orientering om Region Midtjyllands overtagelse af trafikkøberansvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern	25
10	Siden sidst	27
11	Tema – samarbejder mellem trafikselskaber og andre operatører inden for kollektiv trafik	29
12	Eventuelt	30

1-22-3-18

1. Forventet regnskab efter 1. kvartal

Resumé

Forventet regnskab efter 1. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2018 med den viden, der er tilgængelig efter 1. kvartal 2018. Sammenligningsgrundlaget er budget 2018 og forventet regnskab efter 0. kvartal. Vedlagt er forventet regnskab 2018 efter 1. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2018 efter 1. kvartal

For Kørselsudgifterne er der et forventet merforbrug på 26,9 mio. kr. i forhold til budget 2018. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger samt et større merforbrug hos Horsens Kommune (2,1 mio. kr.), Aarhus Kommune (15,6 mio. kr.) og Region Midtjylland (7,4 mio. kr.).

Erstatningskørslen forlænges på strækningerne til Odder og Grenaa grundet Letbanens udskudte opstart. Dette betyder, at der er et forventet merforbrug på 17,7 mio. kr. i forhold til budget 2018. Omvendt forventes der en mindreudgift på 48 mio. kr. til Aarhus Letbane i forhold til budget 2018, idet betalingen for Letbanetrafik først begynder 1. juni 2018.

For Indtægter er der en forventning om en merindtægt på 7,6 mio. kr., hvor bl.a. passagerindtægterne forventes at have en fremgang på 1,6 %.

For Bus-IT er der en forventning om et merforbrug på 6,2 mio. kr., som hovedsagligt vedrører Aarhus Kommune (6,5 mio. kr.), hvilket primært skyldes en kompensation for flytning af busudstyr samt udskiftning af tælleudstyr.

For Flextrafik forventes et samlet mindreforbrug på 0,6 mio. kr. i forhold til budget 2018. Det skyldes hovedsagligt en justering af forventet antal kørsler i enkelte kommuner. Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på ca. 5,8 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Midttrafik udsender administrativt et forventet regnskab efter 1. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2018 efter 1. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- Forventet regnskab Q1 bilag 1 (2)
- Forventet regnskab Q1 bilag 2

1-00-1-18

2. Styrket samarbejde med repræsentantskabet og bestillerne

Resumé

Da Midttrafiks repræsentantskab mødtes den 16. maj var en temadrøftelse om styrket samarbejde på dagsordenen. Under drøftelsen fremkom en række forslag om såvel samarbejdet i repræsentantskabet, samarbejdet mellem Midttrafik og bestillerne, på såvel politisk som administrativt niveau, samt hvordan Midttrafiks ejere i fællesskab kan styrke den kollektive trafik i regionen. Nærværende indstilling er en opsamling på forslagene samt en viderebearbejdning af drøftelsen med anbefalinger til bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Forud for mødet i repræsentantskabet den 16. maj havde repræsentantskabsmedlemmerne svaret på en undersøgelse om, hvilke emner og forhold de mente var vigtigst at forholde sig til i arbejdet med at styrke samarbejdet mellem Midttrafik og repræsentantskabet. 15 ud af 20 deltagere i repræsentantskabsmøderne havde svaret på undersøgelsen. Besvarelserne centrerede sig primært om følgende emner:

- Kollektiv trafik i landdistrikter
- Effektivisering
- Samarbejder med kommunerne
- Administrationens deltagelse i borgermøder og besøg hos forvaltninger
- Politiske besøg i Teknisk Udvalg, hos borgmestre (ved formanden og næstformændene i Midttrafiks bestyrelse)
- Deltagelse af forvaltningen i temadrøftelser på repræsentantskabsmøder

Administrationen foreslår, at repræsentantskabsmedlemmernes respektive besvarelser bliver en del af forberedelsen, når formanden/næstformændene mødes med de enkelte kommuner i løbet af 2018/2019.

Under drøftelsen af dagsordenspunktet var der enighed om formandens forslag om at opfordre kommunerne til udvikle en **ejerstrategi** i forhold til Midttrafik. Formanden vil fremme dette synspunkt gennem deltagelse i møder i politisk regi, skrive debatindlæg og i sit arbejde som formand i Trafikselskaberne i Danmark. En mangel er for eksempel en klar interesse i Midttrafik fra de tekniske chefer i kommunerne. På trods af at en stor del af budgettet går til kollektiv trafik, deltager cheflaget ikke i de strategiske bestillermøder, som Midttrafik afholder med de enkelte kommuner, hvor indsatser og fordelingen af ressourcer for det kommende år drøftes.

Der var ligeledes enighed om Hans Okholms forslag om at arbejde for at få et oplæg om Midttrafiks vigtigste kerneydelser og strategiske indsatsområder på et **KKR-møde**. Det kunne være emner som mobilitetsarbejdet i Midttrafik, digitaliseringsindsatsen og

udviklingen af samarbejdet med kommunerne, fx med udgangspunkt i aftalerne om vejledningssteder.

Temadrøftelser i repræsentantskabet, hvor forvaltningen fra kommunerne deltager, var højt prioriteret blandt repræsentantskabsmedlemmerne. Administrationen vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt, at man arbejder med temaer, der fordrer deltagelse fra de tekniske chefer. Sammen med den politiske repræsentation som repræsentantskabet udgør, vil det ydermere være hensigtsmæssigt at formændene for de tekniske udvalg i kommunerne også deltog, da de har indflydelse på den politiske behandling af emner inden for kollektiv trafik. Temaerne bør tage udgangspunkt i Midttrafiks indsatsområder, men samtidig kunne sammenholdes med opgaveløsninger og indsatser i kommunerne. Det kunne fx være *Udviklingen af borgernære løsninger gn. kundefokus* (vejledningssteder, flexbus, Plustur), *Digital transformation* (produktudvikling, automatisering af arbejdsgange), *Håndtering af klager fra borgere – den gode klageservice*.

Temadrøftelserne kunne indledes med et oplæg fra eksperter inden for emnet, præsentation af udfordringer og eksempler på løsninger inden for Midttrafiks kerneydelser, og eventuelt samtidigt oplæg fra kommunerne. Det vil ikke kunne ske ved hvert repræsentantskabsmøde, men minimum hvert andet år.

Administrationen vil foreslå, at tiltag for at styrke samarbejdet med kommuner og repræsentantskab, også omhandler **forpligtelser i samarbejdet**, når det handler om at give kunderne gode forhold i og omkring den kollektive trafik. Mange kommuner har udtrykt stærk interesse i Plustur-konceptet, som snart afprøves i Lemvig Kommune. Plustur-konceptet indebærer, at der udpeges nogle centrale stoppesteder, som Plustur kører til i den enkelte kommune. Skal Plustur være et attraktivt tilbud til kunderne, bør stoppestedforholdene også være i orden, da konceptet indebærer ophold ved stoppestederne ved overgangen fra et kollektivt trafik-produkt til et andet. Administrationen foreslår derfor, at kommunerne ved indførelse af Plustur også gennemgår stoppestedforhold og opgraderer publikumsfaciliteterne på de stoppesteder, der indgår i Plustur.

Administrationen har kontaktet nogle af de øvrige trafikselskaber for at undersøge, om der kunne være **måder at mødes med ejerne på**, som Midttrafik kan lade sig inspirere af. Trafikselskaberne har jævnlige møder mellem bl.a. køreplanlæggerne og forvaltningerne hos bestillerne.

Nordjyllands Trafikselskab (NT) inviterer sig selv ud til kommunerne i forbindelse med et byrådsmøde, hvor de fx har taget deres mobilitetsplan (bus/cykel/tog/GoMore) med og præsenteret. Forud for møderne har de kontaktet byrådssekretariatet med spørgsmålet, om byrådet kan afsætte en time inden eller efter byrådsmødet til trafikselskabet. Nogle gange mødes NT's administration med hele byrådet, andre gange "kun" med borgmester og teknisk direktør. NT har god erfaring med deltagelsen i byrådsmøderne og oplever, at det skaber en kortere afstand mellem trafikselskabet og bestillerne. Som minimum kontaktes kommunerne efter hvert valg. På møderne deltager direktør og underdirektør.

Movia-trafikselskabet har årlige trafikbestillerkonferencer, hvor tekniske direktører deltager i dele af konferencen og opbakningen med hensyn til deltagelse er god. Derudover holder Movia temamøder med tekniske direktører, når der er emner der skal drøftes på tværs, fx på tværs af kommunerne i Storkøbenhavn, hvor der er store interne

afhængigheder i forhold til afviklingen af den kollektive trafik. Der afholdes desuden bilaterale møder med kommuner – med deltagelse af tekniske direktører og kommunaldirektører – med fokus på strategisk indsats, herunder hvordan trafikselskabet kan understøtte kommunens udvikling. Møderne afholdes ca. hvert andet år hos kommunerne, og trafikselskabet inviterer sig selv - Movias direktør deltager på møderne sammen med Trafik- og Planlægningsdirektøren. Movia har fokus på at lave målrettede dagsordenener til de enkelte kommuner, hvor lokalspecifikke udfordringer og tiltag drøftes. Med hensyn til større indsats er der nedsat en styregruppe med deltagelse af overborgmesteren i Københavns Kommune, borgmesteren i Frederiksberg Kommune, to KKR-formænd og de to regionsrådsformænd for hhv. Region Hovedstaden og Region Sjælland. Styregruppen mødes fx ved vedtagelser af en økonomisk model, større omlægninger etc – det vigtige er, at der sidder deltagere i styregruppen, der kan træffe beslutninger.

Derudover er der kvartalsmøder på embedsmandsplan med Region Hovedstaden og Københavns Kommune. Movia genkender udfordringen med at få sat den kollektive trafik højere på den politiske og administrative dagsorden i kommunerne, men har haft held med i højere grad at italesætte kollektiv trafik som en velfærdsydelse.

Fynbus

I Fynbus har man møder med bestillerne på tre forskellige niveauer – blandt sagsbehandlere, fagchefer og et højere administrativt niveau (direktørniveau).

På sagsbehandlerniveau har man løbende møder. På fagchefniveau har møder to gange om året med forvaltningerne. Det er typisk i foråret, hvor forslag til næste års budget drøftes og i efteråret, når budgettet er vedtaget. Møderne kan fx omhandle besparelser, hvor der udestår beslutning om, hvordan besparelsen skal effektueres (fx hvilke ruter). På møderne på højere administrativt niveau deltager direktør Carsten Hyldborg og en chef fra Fynbus' administration. Der er tale om ét møde pr. bestiller årligt og Fynbus besøger ved disse møder kommunerne og inviterer sig selv til møderne.

Møderne omhandler drøftelser af de overordnede rammer vedr. økonomi og/eller strategi, og man mødes med kommunaldirektører eller økonomidirektører. Afsættet er, at Fynbus over for bestillerne har en konsulentfunktion til rådgivning af kommuner og region og erfaringen er, at kendskabet til trafikselskabet er begrænset. Møderækken på det højere administrative niveau er netop påbegyndt, og forventningen er, at det er tiltag, man vil fortsætte med.

Direktør Carsten Hyldborg er også typisk på en præsentationsrunde hos de faglige udvalg i kommunerne, sammen med en administrativ chef.

I Midttrafik har administrationen et tæt samarbejde med forvaltningerne i kommuner og region. Der er løbende samarbejde om køreplanlægning, økonomi osv. og der er et særligt tæt samarbejde i forbindelse med udbud og trafikplanlægning. Derudover afholdes der to møder om året i Fagligt Forum med sagsbehandlere om forskellige temaer, og der er et årligt strategisk bestillermøde med hver enkelt kommune, hvor administrationen jævnligt inviterer chefer med fra kommuner for at få ledelseslaget involveret. De deltager dog sjældent.

Administrationen vægter også løbende deltagelse i udvalgs- og borgermøder højt og gennemfører løbende tilfredshedsmålinger – både på generelt niveau hos bestillerne og som evaluering efter større projekter, fx udbud.

Administrationen vurderer, at der er en tæt og professionel dialog med forvaltningerne i kommunerne, men kan samtidig konstatere, at kollektiv trafik fylder ikke meget på chefniveau i kommunerne.

Direktøren indstiller,

- Administrationen retter henvendelse til KKR om oplæg fra Midttrafiks bestyrelsesformand.
- Administrationen planlægger en temadrøftelse/bestillerkonference i regi af repræsentantskabet, hvor tekniske chefer samt formænd for tekniske udvalg inviteres.
- At kommunerne skal opgradere publikumsfaciliteterne på stoppestederne som er centrale, når der indføres PlusTur.
- Administrationen retter henvendelse til kommunerne pba. nærværende indstilling om deltagelse fra tekniske chefers side i de strategiske bestillermøder. Bl.a. med fokus på repræsentantskabets prioriteringer af tiltag.

1-00-1-18

3. Forslag til møderække i bestyrelsen i 2019

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til mødedatoer i bestyrelsen og formandskabet i 2019.

Sagsfremstilling

Forslag til møderække i bestyrelsen i 2019 fremlægges med syv bestyrelsesmøder (herunder også datoforslag til syv formandskabsmøder) samt to repræsentantskabsmøder. Sidstnævnte foreslås afholdt i forlængelse af et bestyrelsesmøde.

Bemærk desuden, at det foreslås at den vedtagne studietur i bestyrelsen til Groningen finder sted i uge 38 i 2019, i dagene 18.-20. september. Et datoforslag der fremlægges efter aftale med administrationens kontakt i Holland. Administrationen foreslår, at der afholdes bestyrelsesmøde i forbindelse med studieturen.

Møde	Dato
Formandskabsmøde	Onsdag den 23. januar
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 1. februar
Formandskabsmøde	Tirsdag den 5. marts
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 15. marts
Formandskabsmøde	Tirsdag den 7. maj
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Torsdag den 16. maj
Formandskabsmøde	Tirsdag den 11. juni
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 21. juni
Formandskabsmøde	Mandag den 9. september
BESTYRELSESMØDE INKL. STUDIETUR	18.-20. september
Formandskabsmøde	Tirsdag den 22. oktober
BESTYRELSES- OG REPRÆSENTANTSKABSMØDE	Fredag den 1. november
Formandskabsmøde	Tirsdag den 3. december
BESTYRELSESMØDE	Fredag den 13. december

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter det fremlagte forslag til møderække i 2019.

1-00-1-18

4. Forslag til ruter til Bestyrelsens Kunde for en dag-tur

Resumé

På mødet i Bestyrelsen den 16. maj 2018 vedtog bestyrelsen indstillingen om, at bestyrelsen deltager i Kunde for en dag-konceptet. Det blev endvidere vedtaget, at administrationen forbereder turene.

Sagsfremstilling

Administrationen foreslår nedenstående ruter til bestyrelsens Kunde for en dag-tur, med bestyrelsesmedlemmerne delt op i grupper og med ruter i hhv. Vestjylland, Midtjylland og Østjylland.

- Vestjylland: Niels Viggo Lynghøj, Claus Kjeldsen og Arne Lægaard
- Midtjylland: Mads Nikolajsen, Johannes F. Vesterby og Simon Vangaard
- Østjylland: Claus Wistoft, Hans Okholm og Liv Gro Jensen

Ruterne er planlagt efter den nuværende køreplan, og det bør bemærkes, at det er lagt op til, at bestyrelsesmedlemmerne selv bestiller en flextur og flexbus. Administrationen lægger endvidere op til, at bestyrelsesmedlemmerne indbyrdes aftaler tidspunktet for Kunde for en dag-turen.

ØSTJYLLAND

(Norddjurs,
Syddjurs)

Fra	Til	Afgang	Ankomst	Rute	Bemærkning
Hornslet St.	Vestergade/Ryomvej, Thorsager	10.30- 11	11-11.30	Flextur	Skal bestilles på forhånd
Vestergade/Ryomvej, Thorsager	Ryomgård St.	11.38	11.45	84 (erstatningsbus)	
Ryomgård	Auning	11.50	12.06	214 (regionalbus)	Frokost og besigtigelse af ny busterminal i Auning
Auning	Banevej/Tingvej, Hornslet	13.09	13.34	319 (regionalbus)	Ca. 3 minutter til fods til Hornslet St.

VESTJYLLAND

(Holstebro)

Fra	Til	Afgang	Ankomst	Rute	Bemærkning
Holstebro Tt.	Ulfborg St.	10.20	10.45	290 (flexbus)	Skal bestilles på forhånd
Ulfborg St.	Holstebro St.	11.22	11.44	Regionaltog	Frokost i Holstebro
Holstebro Tt.	Holstebro Tt.	12.25	12.51	1 (bybus)	

MIDTJYLLAND
(Ikast-Brande,
Silkeborg)

Fra	Til	Afgang	Ankomst	Rute	Bemærkning
Bording St.	Kragelund	9-9.30	9.30-10	Flextur	Skal bestilles på forhånd
Kragelund	Silkeborg Tt.	10.08	10.26	32 (lokalbus)	
Silkeborg Tt.	Silkeborg Tt.	10.33	11.40	9 (bybus)	Frokost i Silkeborg
Silkeborg Tt.	Bording St.	12.30	12.54	77 (regionalbus)	

Tilrettelagt jf.
 Rejseplan med
 udgangspunkt i d.
 29/8-18

Direktøren indstiller,

at forslag til ruter til bestyrelsesmedlemmernes Kunde for en dag-ture vedtages.

1-3-1-18

5. Investeringsplan 2020-2030 for Lemvigbanen

Resumé

En arbejdsgruppe med deltagere fra Midtjyske Jernbaner, Region Midtjylland og Midttrafik har udarbejdet et forslag til en ny investeringsplan for Lemvigbanen for årene 2020-2030. Investeringsplanen indebærer forøgede udgifter til vedligeholdelse af infrastruktur og nyt materiel til Lemvigbanen. Den nugældende investeringsplan løber for perioden 2008-2020.

Investeringsplanen fastlægger rammerne for de fremtidige anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner, og indebærer et løft, i forhold til nugældende plan, i anlægstilskuddene til Midtjyske Jernbaner på 80,3 mio. kr. over perioden på 11 år.

Investeringsplanen er godkendt i Midtjyske Jernbaners bestyrelse på mødet 23. april 2018.

Investeringsplanen skal godkendes af Regionsrådet for Region Midtjylland.

Sagsfremstilling

Arbejdsgruppens forslag til investeringsplan for perioden 2020-2030 vedlægges.

En ny investeringsplan er presserende nødvendig, fordi den nuværende plan udløber snart og fordi der inden for en kort årrække er behov for nyt driftsmateriel til Lemvigbanen. Desuden er der behov for at øge tilskuddene til løbende investeringer og fornyelse af Lemvigbanens infrastruktur. Arbejdsgruppen har valgt at udskyde en stillingtagen til en egentlig total fornyelse af Lemvigbanens spor til et senere tidspunkt.

Togtrafikken på Lemvigbanen varetages af Midtjyske Jernbaner med Y-tog. Gennemsnitsalderen for togene er 35 år. Midtjyske Jernbaner er eneste togoperatør i Danmark som stadig kører med Y-tog. I de seneste tilstandsrapporter, der er udarbejdet for at vurdere investeringsbehovet på Lemvigbanen, er det anslået, at togene kan holdes i live frem til 2020. Midtjyske Jernbaner oplever at der allerede i dag er store problemer med at skaffe reservedele til togene.

På foranledning af Midtjyske Jernbaner, har arbejdsgruppen bedt konsulentfirmaet Rambøll foretage en screening af markedet for togmateriel i Danmark. Notat fra Rambøll vedlægges.

Forslag til investeringsplan er godkendt af Midtjyske Jernbaners bestyrelse på mødet den 23. april 2018.

Det er Region Midtjylland, der efter lovgivningen er bestiller af togtrafikken på Lemvigbanen og regionen finansierer både drift og investeringstilskud på Lemvigbanen.

Investeringsplanen 2020-2030 skal godkendes af Regionsrådet.

Regionens økonomiske ramme for kollektiv trafik er presset. Der er igangsat et arbejde med omfattende besparelser på de regionale busruter. Togtrafikken på Lemvigbanen indgår ikke i Regionens forslag til besparelser.

Det skyldes de særlige regler for fordeling af det statslige bloktilskud til Regionerne. Efter denne finansieringsmodel indgår kriteriet "antal km. privatbanespor" med 27,5% i de strukturelle kriterier.

Fjernes dette kriterie, falder Region Midtjyllands andel af det samlede bloktilskud med ca. 51,0 mio. kr., iflg. en beregning lavet på baggrund af fordelingen af Regionernes bloktilskud for 2014. Kriteriet "antal km. privatbanespor" vægter så tungt, at det for Region Midtjylland er nødvendigt at bevare strukturen på privatbaneområdet.

Der vedlægges et notat fra Region Midtjylland, der beskriver sammensætningen af finansieringsmodellen for Regional Udvikling i Region Midtjylland.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik godkender investeringsplanen for perioden 2020-2030.
- at Midttrafik tilslutter sig Midtjyske Jernbaners anbefaling til Region Midtjylland om vedtagelse af investeringsplanen for 2020-2030.
- at orienteringen om finansieringsmodel for statens bloktilskud til Region Udvikling tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Investeringsplan 2020-2030 vers 16052018
- Bilag 2 - Rambøll notat - materiel til Lemvigbanen opdateret.2 13. april 2018
- Bilag 3 - Notat fra RM om kriteriet - km privatbanespor 23022018

1-15-0-75-4-17

6. Orientering om Midttrafiks bedste busselskab 2017/2018

Resumé

I uge 22 blev resultatet af Midttrafiks bedste busselskab 2017/2018 offentliggjort og vinderne blev kåret. Programmet er en årlig tilbagevendende begivenhed. I sagsfremstillingen beskrives formålet, resultatet og modtagelsen blandt busselskaber og chauffører.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bedste busselskab er et incitamentsprogram for busselskaberne. Det er en kollektiv bonusordning, hvor busselskaberne med den højeste kundetilfredshed tildeles en bonus.

Formålet er at sætte fokus på god kundeservice hos busselskaberne ved at fremhæve, at forhold som chaufførens service og kørsel har stor betydning for kundernes samlede tilfredshed. Herudover er det en anerkendelse til de busselskaber, der leverer et højt serviceniveau over for Midttrafiks kunder.

Metode

Busselskaberne inddeles i to puljer: én med små ruter, der kører under 15.000 køreplantimer, og én med store ruter, der kører over 15.000 køreplantimer. Opdelingen er lavet for at skabe en mere lige konkurrence mellem busselskaberne.

Bedste busselskab er gennemført som to kundetilfredshedsmålinger: én der var kendt for busselskaberne i uge 40 i 2017, og én der var ukendt for busselskaberne i uge 4 i 2018. Her svarer kunderne på fem spørgsmål, på en skala fra 0-10:

- Hvor tilfreds er du overordnet med den busrejse, du foretager lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens service?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel?
- Hvor tilfreds er du med rengøringen i bussen?
- Hvor tilfreds er du med det indvendige vedligehold af bussens sæder, gulve mv.

Modellen indeholder ud over tilfredshedsmålingerne en kvalitetsmodel, hvor der tages højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i løbet af året. Her inddrages følgende:

- Antal indberettede kundeklager med årsagerne: håndholdt mobil, chaufførens kørsel, chaufførens opførsel og rygning.
- Deltagelse på Midttrafiks chaufføruddannelse: Fly High.

Kundetilfredshedsmålingen udgør hovedelementet i kåringen.

I 2016 indgik også antal kvalitetsbrist pr. busselskab, der blev registreret ved Midttrafiks kvalitetskontroller. Pga. et lavt antal kvalitetskontroller i 2017/2018 er denne ikke med i år, men vil være en del af modellen fremadrettet.

TK-Bus vinder prisen for små ruter

TK-Bus ligger i toppen i alle spørgsmål i tilfredshedsmålingen i puljen med små ruter. Herudover klarer de sig flot i kvalitetsvurderingen, hvor de slet ikke har haft nogen kundeklager, og chaufførerne deltager på chaufføruddannelsen.

TK-Bus modtager en bonus på 150.000 kr. og diplomklistermærker til busserne. 2. pladsen på 50.000 kr. går til De Gule Busser og 3. pladsen på 25.000 kr. går til Holstebro Turistbusser.

De Grønne Busser vinder prisen for store ruter

I puljen med store ruter får De Grønne Busser en flot score på alle spørgsmålene i tilfredshedsmålingen. Herudover har de et lavt antal kundeklager, og de deltager på chaufføruddannelsen.

De Grønne Busser modtager en bonus på 150.000 kr. og diplomklistermærker til busserne. 2. pladsen på 50.000 kr. går til Keolis og 3. pladsen på 25.000 kr. går til Nobina.

Ekstra bonus i år for høj tilfredshed med chaufførens service og kørsel

I 2017/2018 er modellen udvidet med en bonus til de to busselskaber, der leverer den flotteste præstation på chaufførens service og kørsel. Kåringen er et skulderklap til de chaufførgrupper, som giver kunderne en god oplevelse, når de kører med busserne.

Præmien er et arrangement for chaufførerne. Der gives mellem 10.000 og 50.000 kr. afhængigt af, hvor mange chauffører, der er ansat. I puljen med små ruter vinder De Gule Busser 10.000 kr., og i puljen med store ruter vinder De Grønne Busser 50.000 kr.

Kunderne er tilfredse

Den samlede kundetilfredshed på tværs af alle busselskaber, der kører for Midttrafik, er høj. Busselskaberne i puljen med små ruter scorer i gennemsnit 8,2 på en skala fra 0-10, mens scoren i puljen med store ruter er 8,10.

Reaktioner fra busselskaber og chauffører

Både busselskaber og chauffører er glade for incitamentsmodellen. De sætter pris på at blive målt direkte på den kundeservice, de leverer i busserne. Kundetilfredshedsmålingerne gør resultatet meget konkret for det enkelte busselskab, da det tydeligt viser, hvordan de præsterer - set med kundernes øjne.

Alle busselskaber har modtaget en elektronisk adgang til deres eget resultat, hvor det sammenholdes med gennemsnittet for alle busselskaber. Det gør det let at arbejde videre med data ude hos det enkelte busselskab.

Kåringen af de bedst placerede busselskaber (nr. 1 - 3 i begge puljer) og den ekstra bonus for chaufførtilfredshed foregik ude hos busselskaberne i perioden 29. maj - 1. juni

2018. Her mødte chaufførerne talstærkt op, og der var stor stolthed forbundet med kåringen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Bedste Busselskab 2017_2018 - Rapport - FINAL

1-16-0-3-17

7. Afsluttende status på Takst Vest

Resumé

Administrationen fremlægger en afsluttende status på Takst Vest, som ved ikrafttrædelsen den 18. marts 2018 blev udrullet sammen med Midttrafiks salgsstrategi. Udrulningen af Takst Vest og salgsstrategien er gået tilfredsstillende.

Sagsfremstilling

Forud for Takst Vests ikrafttræden den 18. marts 2018 vedtog Midttrafiks bestyrelse en ny salgsstrategi. Dermed lancerede Midttrafik den 18. marts 2018 en ny salgsstrategi og Takst Vest samtidigt.

Midttrafiks salgsstrategi

Salgsstrategien koncentrerer sig om salg via digitale platforme i form af Midttrafik app og rejsekort. Platformene tilbyder det nye fælles pendlerkort for bus – og togoperatører. Midttrafiks salgssteder er blevet lukket, med undtagelse af salgsstederne i Aarhus - inklusiv Midttrafiks Kundecenter, og der er blevet oprettet vejledningssteder i kommunerne.

Vejledningssteder

Med nedlæggelsen af salgssteder og for at sikre borgerne så gnidningsløs en overgang som mulig til de digitale produkter har administrationen indgået samarbejde med en række kommuner om vejledningssteder, efter beslutning i bestyrelsen den 6. februar 2018.

Midttrafik har oplevet et godt samarbejde med kommunerne, som var villige til at oprette vejledningssteder i langt størstedelen af kommunerne i Region Midtjylland. Der er i alt oprettet 22 vejledningssteder, fordelt på 13 kommuner. Dertil kommer tre DSB 7-Eleven butikker, som udleverer materiale til buskunder i Herning, Horsens og Randers kommuner.

Administrationen har i medio maj 2018 foretaget en evaluering af vejledningsstederne. Kommunernes vejledningssteder meddeler, at kunderne bliver hjulpet, men antallet af kundehenvendelser er få.

Systemændringer

Takst Vest medførte en lang række systemændringer hos trafikelskaberne, så zoner og prisberegninger var i overensstemmelse med de fastlagte principper. For Midttrafiks vedkommende betød det store ændringer, særligt i rejsekortsystemet og i Midttrafik app.

I rejsekortsystemet blev alle takstsæt tilpasset på grund af nedlæggelsen af takstområder, og der blev oprettet ét stort takstområde i Midttrafiks område. Takster blev endvidere opdateret og adskilt fra togoperatørtakster. Ligeledes blev pendlerkort og pendler kombi introduceret.

I Midttrafik app skulle design og information tilpasses. Ligeledes skulle en ny pendlerkortfunktion implementeres. Funktionen er endnu ikke fuldt implementeret på grund af forsinkelse hos leverandøren. Den midlertidige løsning blev dog kompatibel med Takst Vest, og det forventes, at den færdige version implementeres i løbet af sommeren 2018.

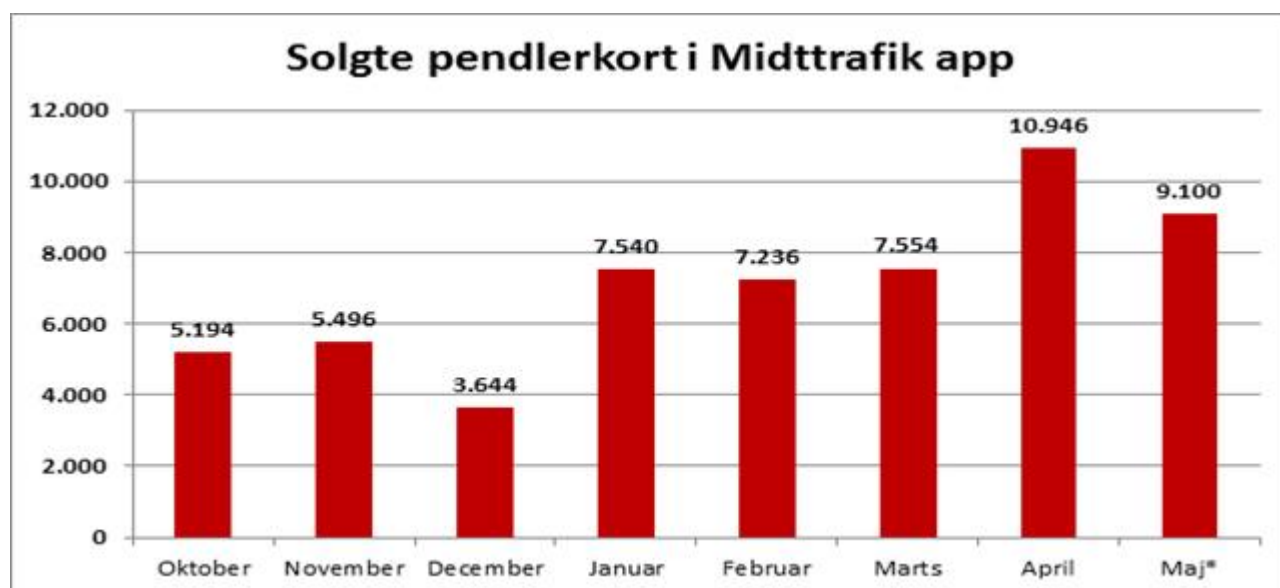
Kundehenvendelser

Midttrafik har haft en del kundehenvendelser via Facebook og midttrafik.dk op til og efter indførelsen af Takst Vest. Mange kunder, heriblandt en del pensionister, var utilfredse med prisstigningen på pendlerkort og udfasning af pap-periodekortet. Derudover har der været henvendelser fra kunder, der rejser på Midttrafik klippekort og kunder, der rejser på rejsekort med høje rabattrin. Fælles for takstreformen var, at det som udgangspunkt er billigst at vælge Rejsekort, medmindre kunden ofte rejser på samme strækning – så det kan betale sig at skifte til pendlerkort. Ændringerne, herunder prisstigninger og udfasningen af pap-periodekort, skabte mange henvendelser og spørgsmål. Midttrafik har stået til rådighed for vejledning via Facebook, chat, telefonisk og fysisk på Midttrafik Kundecenter.

Der er i fælles regi med de øvrige parter i Takst Vest lavet en førmåling i december 2017 og planlagt en eftermåling i september 2018, der skal afspejle kundernes kendskab til takstreformen og kundernes holdning til prisgennemskuelighed før og efter Takst Vest. Når eftermålingen er foretaget, vil den blive fremlagt bestyrelsen.

Salg af det nye fælles pendlerkort

Fra at basere en del af Midttrafiks salg på pap-periodekort, solgt via fysiske salgssteder, har Midttrafik nu baseret salget på Midttrafik App og Rejsekort. I april 2018 solgte Midttrafik 10.946 pendlerkort i Midttrafik App, hvilket er en ny rekord. Samtidig er der solgt 2.277 pendlerkortprodukter på Rejsekort; herunder pendlerkort og pendler kombi, i april 2018.



Det er endnu ikke muligt for administrationen at fremlægge de reelle indtægter, da pendlerkortet er fælles mellem Trafikselskaber og togoperatører, og derfor først skal indtægtsfordeles mellem parterne. Administrationen kan følge indtægtsudviklingen i de foreløbige regnskaber, som laves efter 1., 2., og 3. kvartal.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-35-4-17

8. Orientering om passagertælling 2017

Resumé

Midttrafik har opgjort passagertal for Midttrafiks ruter for 2017. Administrationen orienterer om baggrund og vilkår for årstælling af Midttrafiks passagerer 2017 samt den fortsatte udvikling af tællesystemet.

Sagsfremstilling

Baggrund for tællingen 2017

Midttrafik har gennemført passagertællinger i 2017 og løftet den til årstal for alle Midttrafiks regionale og lokale ruter samt bybusser.

Passagertælling på de regionale ruter samt de større bybussystemer er foretaget ved hjælp af automatisk tælleudstyr installeret i busserne, mens passagertælling på lokale ruter er foretaget af chaufføren ved hjælp af manuelle tællinger på realtidsskærmen.

Beslutningen om at indføre et automatisk tællesystem blev truffet i 2014, hvor formålet var at sikre mere valide tælledata - primært ved at flytte tælleopgaven fra den manuelle årlige tælling via chaufføren til IT i bussen, som løbende og hele tiden kunne tælle passagerer i busserne.

Siden beslutningen om indførelsen af det automatiske tælleudstyr har Midttrafik arbejdet med både implementeringen af systematiske rotationsplaner i dialog med busselskaber og udviklingen af tællesystemet og udtræksprogrammer, så data kunne trækkes ud til behandling (tælleskema og årsrapport) samt en løbende indsats for at sikre en fortsat højere datakvalitet.

Der henvises til vedlagte bilag "Notat om automatisk tælleudstyr" for en mere detaljeret beskrivelse af tællesystemet.

Tællemetode og beregning

Med introduktionen af det automatiske tællesystem vil Midttrafik foretage tælling af passagerer året rundt. Busselskaberne er blevet bedt om at cirkulere tællebusserne på forskellige ruter og ture, så alt bliver talt mindst én gang på en periode på 6 uger. Reelt set kan alle ture på alle ugedage tælles indenfor en 4 ugers periode, men lokale forhold kan dog vanskeliggøre dette, og oftest vil nogle ture blive talt væsentligt oftere end andre.

Til opregning af denne årstælling er de fleste passagertal hentet fra perioden 1. oktober – 16. december 2017 (11 uger). Resterende tællinger er hentet fra nærliggende perioder, både i resten af 2017 og i 2018. Alle perioderne er indekseret, så vi kompenserer for, at der i nogle perioder af året er flere passagerer end i andre. Ruter med køreplaner for skoledage og ikke-skoledage er overordnet set talt i samme perioder, dog med udtræk begrænset fx før og efter efterårsferien.

Til opregningen er der foretaget en gennemsnitsberegning på hver dagtype (hverdage, skoledage, ikke-skoledage, lørdag, søndag- og helligdage), som ganges op med antal kørselsdage på ruten, og samles til en årstotal. Dubleringsture indgår også i tællingen (oftest manuelt talt). I årstællingen er tællinger af natbusser, festivalbusser eller særlige køreplaner under fx Randers Ugen, ikke medtaget.

Der henvises til vedlagte bilag "Midttrafiks årstælling 2017" for yderligere beskrivelse af tællemetode, beregninger og mulige fejlkilder.

Valg af ny opgørelsesmetode

Antallet af rejsende i Midttrafiks ruter opgøres som antallet af påstigere på de enkelte ruter og bybuslinjer. Særligt for bybussystemet, som typisk består af enkelt- og/eller dobbeltradiale linjer, er der behov for at træffe et valg om fremtidig opgørelsesmetode.

Midttrafiks bybussystemer er alle strukturelt bygget op omkring et trafikalt knudepunkt - bybusterminal. I nogle bybusbyer er der dobbeltradiale linjer, hvor samme linje kører igennem knudepunktet, mens andre har enkeltradiale linjer. I sidstnævnte situation kan der både være tale om at busserne kun kører på én linje, men oftest er de driftsmæssigt bundet sammen, så busserne på én linje fortsætter på en anden linje. Nogle gange er dette offentliggjort i køreplanen - at bussen fortsætter som en anden linje eller også bliver det annonceret i højtalere. I alle Midttrafiks tidligere opgørelser for enkeltradiale linjer er der forsøgt at tage højde for at nogle passagerer vælger at blive siddende i bussen og fortsætte på tværs af linjer. De kunder er blevet talt med i opgørelserne som "overførte passagerer" på næste tur/rute og figurerer således igen, som passagerer på næste tur. Det kan dog være problematisk at behandle disse "driftsmæssige dobbeltradiale" anderledes end egentlige dobbeltradiale. For ved de egentlige dobbeltradiale vil gennemrejsende passagerer ikke blive behandlet som "overførte passagerer", da ruten er den samme. Ved den tidligere opgørelsesmetode vil bybusser med driftsmæssige dobbeltradiale linjer således have et kunstigt højere tal end bybusser med dobbeltradiale linjer.

Med tællingen fra 2017 og ved de fremtidige årstællinger vælger vi nu at ensrette opgørelsesmetoden ved kun at opgøre antallet af passagerer, som antallet af påstigere på ruten/linjen - uanset hvilken rute/linje der er tale om.

Sammenligning med tidligere tællinger:

I 2016 var første gang Midttrafik talte med automatisk passagertællingssystem. Foruden en meget begrænset udtræksperiode var tællingen første forsøg på at indhente og behandle data i systemet. Erfaringen viste at der var en del ture, som ikke var automatisk talt grundet manglende rotation hos busselskaberne. Det betød dels behov for opfølgende manuelle tællinger via realtidsskærmen og dels indhentning af data fra tidligere passagertællinger. Erfaringen viste også, at især passagerfordelingen på ture og ruter var forbundet med væsentlige fejlkilder, og der var behov for at arbejde yderligere med datakvaliteten.

Det må derfor erkendes, at den tidligere tælling i 2016 er forbundet med væsentlige fejlkilder. Alene på den baggrund kan tællingen i 2016 ikke tjene til formål for sammenligning.

Frem til tællingen i 2017 har systemet været under udvikling – primært for at sikre en højere datakvalitet. Datakvaliteten i tællingerne er i høj grad afhængig af at chaufførerne betjener realtidssystemet og rejsekortsystemet korrekt. Det vil sige, at chaufførerne logger korrekt på turen, logger korrekt af turen og følger korrekt stoppestedsløb. En væsentlig indsats frem til tællingen 2017 har været at kunne fravælge tælledata, som ikke opfylder disse kvalitetskriterier. Til forskel fra tællingen i 2016 bygger nyeste tælling fra 2017 på langt flere og langt bedre data.

I tællingen 2016 medtog vi overførte passagerer som nye passagerer på næste tur. Med tællingen i 2017 ændrer vi opgørelsesmetoden fremadrettet, så vi ikke medtager overførte passagerer. Dels for at kunne sammenligne mere reelt mellem dobbeltradiale systemer og systemer med enkeltradiale, som reelt fungerer som driftsmæssige dobbeltradiale systemer. Dels med et ønske om større datasikkerhed. Hvis systemet tæller lidt forkert ved den endelige opgørelse af på- og afstigning vil afvigelsen figurere som overførte passagerer, og medføre en større fejlkilde ved opregning til årsniveau.

Valget af ny opgørelsesmetode vil naturligt betyde, at passagertallet for nogle bybussystemer vil falde i forhold til tidligere opgørelser. Faldet vil i al væsentlighed kunne henføres til ændringen i opgørelsesmetoden, og derfor ikke være sammenlignelig.

Det er vurderingen, at datakvaliteten og datagrundlaget for tællingen i 2017 er på et tilpas højt niveau, hvor vi med det valgte fremtidigt opgørelsesprincip vil være i stand til at sammenligne fremtidige årstællinger med udgangspunkt i 2017.

Resultatet af årstælling 2017

Påstigere	Total
Bybus	43.621.919
Lokal	3.145.026
Regional	13.833.210
Total	60.600.154

Rækkenavne	Bybus	Lokal	Regional	X-Bus	Hovedtotal
Favrskov Kommune		109.914			109.914
Hedensted Kommune		164.397			164.397
Herning Kommune	1.054.216	110.459			1.164.676
Holstebro Kommune	387.113	91.229			478.342
Horsens Kommune	1.493.293	116.063			1.609.355
Ikast Kommune	34.065	193.664			227.730
Norddjurs Kommune	20.519				20.519
Odder Kommune	16.893				16.893
Randers Kommune	3.470.521	314.789			3.785.310
Regionen			12.626.458	1.206.751	13.833.210
Ringkøbing-Skjern Kommune		385.253			385.253

Silkeborg Kommune	1.295.105	231.027		1.526.132
Skanderborg Kommune	230.985	202.076		433.061
Skive Kommune		493.254		493.254
Struer Kommune	65.949	106.261		172.210
Syddjurs Kommune		199.115		199.115
Viborg Kommune	977.629	427.525		1.405.153
Aarhus Kommune	34.575.631			34.575.631
Hovedtotal	43.621.919	3.145.026	12.626.458	1.206.751 60.600.154

Sammenligning mellem 2016 og 2017 uden overførte passagerer
Som nævnt har Midttrafik med 2017 tællingen valgt fremadrettet at regne passagertallet som antallet af påstigere på hver ruten uanset hvilken rute det drejer sig om – altså uden overførte passagerer.

I 2016 opgjorde Midttrafik et samlet passagertal på ca. 65 mio., hvor passagertallet er inkl. overførte passagerer. For bedre at kunne sammenligne de to år har Midttrafik opgjort 2016 uden overførte passagerer.

Opgørelsen ser således ud:

Påstigere	Total 2016	Total 2017
Bybus	43.784.221	43.621.919
Lokal	3.369.084	3.145.026
Regional	15.050.569	13.833.210
Total	62.203.874	60.600.154

Opgørelsen viser et samlet fald på ca. 1,6 mio. passagerer årligt fra 2016 til 2017.

Som tidligere beskrevet kan det være problematisk at sammenligne tællingerne historisk og drage egentlig konklusioner om fremgang eller nedgang i passagertallet. Det skyldes primært, at tællingerne fortsat er forbundet med en vis usikkerhed. Særligt 2016 tællingen var kendetegnet ved en begrænset tælle- og udtræksperiode, hvor der var større behov for opfyldning med tal for tidligere tællinger. Samtidig har vi frem til 2017 tællingen arbejdet med tiltag, som sikrer mere valide tælledata og fordeling på de enkelte ruter/linjer, som ikke var gældende i 2016 tællingen. Det betyder, at mere eller mindre "skæve" tælledata i 2016 vil medføre stor usikkerhed, når tællerresultatet opgøres til årstal.

Når der sammenlignes med indtægtsudviklingen fra 2016 til 2017, så vurderes det, at tællerresultatet i 2016 sandsynligvis er for højt.

Passagerindtægterne – som er kundernes betaling for kort og billetter – er fra 2016 til 2017 steget med godt 14 mio. kr. (2,8 %), og er et reelt udtryk for, at der er købt flere kort og billetter end året før. Dette er i åbenlyst disharmoni i ovenstående resultat af udviklingen i talte passagerer. Der har ikke været takststigning i 2017, så dette kan ikke forklare de øgede takster i forhold til de talte passagerer.

På den baggrund vurderes det for mest realistisk at tællingerne i 2016 har været vurderet for højt, da der i 2017 er sket en kvalitetssikring af passagertællesystemet. Midttrafik fortsætter den kommende tid arbejdet med at forbedre grundlaget for passagertællingerne i Midttrafiks busser.

Den fortsatte udvikling

Midttrafiks tællesystem er fortsat under udvikling, og i takt med at uhensigtsmæssigheder i betjeningen af systemet minimeres, og i takt med et stigende antal tællinger gennemføres året rundt, vil Midttrafiks passagertal blive mere og mere retvisende.

Med de nuværende rammer for det automatiske tællesystem vil det kræve en kontinuerlig og systematisk rotation af tælleudstyret for at sikre valide tælledata. Erfaringen har vist, at det desværre er en udfordring at sikre rotationen af tælleudstyret hos busselskaberne, så data er tilgængelig indenfor den forventede periode på 6 uger. Derfor ønsker Midttrafik at øge antallet af tælleinstallationer til 100 % installation på regionale ruter og de større bybussystemer. Nuværende antal installationer i driftsbusser er 175 stk. For at opnå en 100 % installation er der behov for ca. 298 nye installationer svarende til en udgift på ca. 10,3 mio. kr. En nærmere specificering af hvor udstyret mangler er angivet i bilag "Opgradering af antal tælleudstyr". Det skal bemærkes, at Aarhus Kommune allerede har godkendt en 100 % opgradering og indgår således ikke i ovenstående opgørelse.

Opgraderingen vil betyde, at Midttrafik altid vil have aktuelle og komplette passagertællinger på regionalruter og bybussystemer, som er helt central fakta og grundlag til køreplanlægning og rådgivning af bestiller. Det giver bedre mulighed for løbende driftsopfølgning og vurdering af kapacitetsbehovet, hvilket forbedrer muligheden for indkøb af de rigtige busstørrelser ved udbud, samt sikrer vi kan opgradere buskapaciteten på ture med mange passagerer, inden pladsen bliver så trang, at kunderne finder andre løsninger.

I tillæg til opgørelsen af antallet af påstigere på ruter (antal passagerer) har Midttrafik et ønske om at kunne opgøre antallet af passagerkilometer pr. rute. En opgørelse af hvor langt passagerer rejser på de enkelte ruter/bybuslinjer vil være en værdifuld faktuel oplysning i vurderingen af passagerbenyttelsen på Midttrafiks ruter og bybussystemer.

Der vil derfor være en væsentlig indsats for udviklingen af systemet, så kommende passagertællinger fra 2018 vil kunne udbygges med vurderinger af passagerkilometer på ruter og bybussystemer.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1- Midttrafiks årstælling 2017
- Bilag 2 - Notat om automatisk tælleudstyr
- Bilag 3 - Opgradering af antal tælleudstyr

1-3-1-18

9. Orientering om Region Midtjyllands overtagelse af trafikføreransvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern

Resumé

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har nu meddelt Region Midtjylland, at ministeriet vil imødekomme regionens ønske om tilrådighedsstillelse af Lint-togsæt. Det var betingelsen, som regionen forudsatte for at overtage trafikføreransvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet oplyser, at man vil arbejde for at fremskaffe Lint-togsæt. Men da staten ikke ejer Lint-tog, kan der i stedet for blive tale om, at kompensationen til Region Midtjylland øges med omkostningerne til regionens indkøb af Lint-togsæt.

Dermed er Region Midtjyllands krav for overtagelsen imødekommet, og Regionen har bekræftet, at man ønsker at overtage trafikføreransvaret for togstrækningen.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland har i marts måned meddelt Transport- Bygnings- og Boligministeriet, at regionen kun er villig til at overtage trafikføreransvaret, hvis der stilles Lint-togsæt til rådighed.

Baggrunden herfor er, at ved regionens eventuelle overtagelse af trafikføreransvaret, vil det være Midtjyske Jernbaner, der skal udføre togtrafikken. På Lemvigbanen benytter Midtjyske Jernbaner Y-tog, men Midtjyske Jernbaner skal i løbet af få år anskaffe nye tog. Det er overvejende sandsynligt, at det vil blive Lint-tog, eftersom Lint-tog er et meget benyttet togsæt, som anvendes på flere lokaltogsstrækninger i Danmark.

Det vil være økonomisk og driftsmæssigt mest hensigtsmæssigt for Midtjyske Jernbaner at anvende samme togtype på Lemvigbanen og på strækningen mellem Holstebro og Skjern.

Til orientering vedlægges kopi af regionens henvendelse af 22. marts 2018 til ministeriet samt svar fra Transport- Bygnings- og Boligministeriet.

Regionsrådet har meddelt Transport- Bygnings- og Boligministeriet at man er indstillet på overtagelsen af trafikføreransvaret og beder ministeriet fremsende et udkast til aftale. Til orientering vedlægges kopi af brev fra Region Midtjylland.

En arbejdsgruppe med deltagere fra Midtjyske Jernbaner, Region Midtjylland og Midttrafik har udarbejdet et forslag til en ny investeringsplan for Lemvigbanen for årene 2020-2030.

Investeringsplanen omfatter dog alene behovet for nye tog til Lemvigbanen og øgede investeringer til vedligeholdelse af Lemvigbanens infrastruktur.

Med regionens bekræftelse af overtagelsen af trafikøberansvaret, vil der være behov for udarbejdelse af en ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner, eftersom der skal anskaffes de nødvendige togsæt til strækningen. Den nye investeringsplan vil blive forelagt Midttrafiks bestyrelse til godkendelse, når den er udarbejdet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Brev til minister om mulig overdragelse af togstrækning
- Bilag 2 - Brev til Region Midtjylland
- Bilag 3 - Svar til Ole Birk Olesen

1-00-1-18

10. Siden sidst

Sagsfremstilling

Møde i Trafikselskaberne i Danmark i Aarhus den 18. maj

Formændene for Trafikselskaberne i Danmark holdt møde den 18. maj i Aarhus. Hvert trafikselskab præsenterede udfordringer og nye initiativer. På baggrund af oplæg fra Anette Enemark drøftede man rapport fra regeringens ekspertgruppe om mobilitet i lyset af de muligheder, automatisering og digitalisering giver. Formændene lagde en plan for mødet med ministeren den 12. juni, og hvilke emner der skal tages op. Mødet blev afsluttet med en køretur i letbanen.

Yderpuljen

I forbindelse med Trafikstyrelsens afslag på udbetaling af aftalte yderpuljemidler til Skive kommunes forsøg med en uddannelsesbus mellem Glyngøre og Skive, har Midttrafik rettet henvendelse til Trafikstyrelsen for at få fortolket den aktuelle aftaletekst:

" Tilsagnet til driftstilskud er yderligere betinget af, at der kan dokumenteres en samlet vækst i det kommunalt finansierede kørselsomfang, der modsvarer det statslige driftstilskud",

Fortolkningen var vigtig, da nogle kommuner overvejede at indsende ansøgninger om puljemidler til forsøg med Flexbus-ruter.

Efter møde med Trafikstyrelsen er det klargjort, at:

- der foretages konkrete vurderinger, og at det fx ikke påvirker serviceniveauet negativt, at Flexbussen alene kører, når der er behov. Tilbydes der Flexbuskørsel i 5 timer, medregnes alle 5 køreplantimer i beregningen af kommunens samlede køreplantimetalt.
- hvorvidt man skal medregne køreplantimetallet for hele kommunen eller det mere afgrænsede yderområde, der er søgt puljemidler til, blev det klart, at hvis projektet relaterer sig til en ø, et afgrænset område e.l., så kan det godt give mening at skære det til og således ikke se på kommunen som helhed.
- Ved ændringer i køreplantimetallet fx pga. en skolelukning/et udbud med højere pris, kan det nævnes mhp. at indgå i den af styrelsen omtalte konkrete vurdering.

Efter afklaringen har Skive kommune fremsendt fornyet informationer om køreplantimetallet i kommunen og fået udbetalt de aftalte midler.

Ansøgningsfristen til sidste puljeansøgning var den 1. maj 2018 og der er indmeldt 12 projekter heraf de 5 fra kommuner i Midttrafik:

- Lemvig Kommune ansøger om puljemidler til forsøg med Flexbus-ruter mellem flere byer i Lemvig Kommune og ind til Lemvig eller Bækmarksbro (med togforbindelse til / fra Lemvig), med 5 returkørsler, 2-3 dage om ugen,

- Odder Kommune ansøger om puljemidler til forsøg med udvidelse af skoleruterne med Flexbus ture, således pendlere også får mulighed for at komme til Odder morgen og retur eftermiddag også på skolefridage
- Odder Kommune ansøger om puljemidler til forsøg med udvidelse af Odder-bybus med en ekstra bybus, således der bliver mulighed for at få bedre forbindelser til Odderbanen,
- Hedensted Kommune ansøger om puljemidler til en informationskampagne "frem i lyset" Projektets formål er at systematisere, kombinere og formidle de mange mobilitetsmuligheder, der allerede findes i Hedensted Kommune, samt kombinere dette med de allerede udviklede informationsplatforme og betalingsmuligheder samt uddannelse af Mobilitetsambassadører.
- Ringkøbing – Skjern Kommune har søgt om puljemidler til alternative kollektiv trafik-projekter forankret i et lokalområde, med lokalområdet som drivende kraft. Der tænkes på tilbud om: El-dele-biler, landsbybus og el-cykler.

Der forventes svar på ansøgningerne efter sommerferien.

Debatindlæg: Vi er digitale sammen med vores kunder

Bestyrelsesformanden har indsendt et debatindlæg til kollektivtrafik.dk.

Debatindlægget omhandler Midttrafiks mål om tilfredse kunder og digitaliseringsindsatsen, og hvordan dette lykkes bedst i samarbejde med ejerne – kommuner og region.

./ Debatindlægget kan læses her: <https://www.kollektivtrafik.dk/vi-er-digitale-sammen-med-vores-kunder/336>

Elbusser i Aarhus

Fra august 2019 indsættes fire elbusser i Aarhus. Projektet, der skal give Midttrafik erfaring med kørsel med elbusser, er sket i et samarbejde mellem Busselskabet Aarhus Sporveje, Midttrafik og Aarhus Kommune. Elbusserne udleder hverken CO2 eller partikler. Samtidig er støjen fra elbusser kraftig reduceret i forhold til dieselbusser. De fire elbusser skal køre på linje 13, mellem Holme og Frydenlund. Ruten er cirka 15 kilometer, og på deres vej kører busserne også gennem Bruunsgade, Park Allé og Busgaden i det centrale Aarhus. For at kunne gennemføre en hel dags kørsel, skal busserne løbende lade ved en endestation. Ladestationerne leveres af ABB, mens Volvo er valgt som leverandør af elbusserne, som bliver modellen Volvo 7900 Electric.

1-00-1-18

11. Tema – samarbejder mellem trafikskaber og andre operatører inden for kollektiv trafik

Resumé

Direktøren vil på bestyrelsesmødet fremlægge, hvilke samarbejder Midttrafik indgår i, hvordan samarbejderne er organiseret og de økonomiske sammenhænge.

Sagsfremstilling

På mødet vil direktøren gennemgå en række samarbejder, som Midttrafik indgår i i dag sammen med de øvrige trafikskaber, fx om Rejsekort A/S, som er ejet af fem trafikskaber, DSB og metroselskabet. Derudover er der Bus & Tog, som er en samarbejdorganisation for den kollektive trafik i Danmark, hvor bl.a. rejseplan og rejsekort er udviklet. Rejseplanen ejes ligesom Rejsekort af trafikskaberne samt DSB og Movia.

FlexDanmark er ejet af trafikskaberne og leverer den it-mæssige platform til planlægning og afvikling af kørsel inden for flextrafikken og varetager derudover også kundevendte opgaver via deres call center.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter orienteringen samt oplægget på bestyrelsesmødet.

1-00-1-18

12. Eventuelt