



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
7. september 2016 kl. 09.30
v/Busselskabet Aarhus Sporveje
Jegstrupvej 5,
8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Præsentation af Busselskabet ved Torben Høyer	1
2	2. behandling af budget 2017	2
3	Revision af Midttrafiks vedtægter	4
4	Ajourføring af Midttrafiks tegningsregler	6
5	Godkendelse af revisionsberetning nr. 14	7
6	Samsø Kommune søger udtrædelse af Midttrafik	8
7	Fælles landsdækkende rejseregler i Bus & Tog	12
8	Fælles gebyrpolitik på Rejsekort	15
9	Ændring takst for støttet Flextur Silkeborg Kommune pr. 1. januar 2017	18
10	Afreportering fra Mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus	20
11	Passagerpulsens Kundeservicepris 2016	23
12	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 4. november 2016	26
13	Forventet regnskab 2016 - efter 2. kvartal	27

Indholdsfortegnelse

14	Opfølgning vedr. Takst Vest fra TRM	29
15	Økonomi- og ansvarssammenhænge for Aarhus Letbane	31
16	Orientering om IT udbud	32
17	Kontraktophævelse med Hans' Biler	33
18	Midttrafiks kundeundersøgelse 2016	36
19	Forundersøgelse af ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg	39
20	Svar fra Statsforvaltningen vedrørende vederlag	41
21	Siden sidst	43
22	Eventuelt	49

1-00-2-16

1. Præsentation af Busselskabet ved Torben Høyer

Resumé

Direktør Torben Høyer, Busselskabet Aarhus Sporveje, vil holde oplæg om Busselskabet Aarhus Sporveje for bestyrelsen på bestyrelsesmødet den 7. september.

Sagsfremstilling

Torben Høyer vil i sit oplæg give en status for Busselskabet Aarhus Sporveje og orientere om udvikling i nøgletal, samt overvejelser om tidligere og kommende ledelsesmæssige udfordringer.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-21-1-17

2. 2. behandling af budget 2017

Resumé

Vedlagt er forslag til 2. behandling af budget for 2017 samt budgetoverslagsårene 2018 til 2020. Budgetforslaget har været til politisk høring ved bestillerne.

Sagsfremstilling

Forslag til budget for 2017 og overslagsårene er udarbejdet på baggrund af det budgetoplæg, der blev vedtaget af bestyrelsen 24. juni 2016. Budgetoplægget fra juni 2016 har været fremsendt til bestillerne til politisk høring. De politiske høringssvar er opsummeret i vedlagte notat. Der er foretaget justeringer i budgetoplægget på baggrund af disse høringssvar, samt enkelte ændringer foretaget efter Midttrafiks henvendelse med bestillerens godkendelse.

I vedlagte notat beskrives Midttrafiks forslag til budget for 2017. Vedlagt er også et bilag med bestillerfordelte budgetter med dertilhørende bestillerspecifikke kommentarer.

Herunder er en kort gennemgang af Midttrafiks forslag til budget 2017 med ændringer siden 1. behandling fordelt på forretningsområder.

Budgettet for kørselsudgifter til busdrift udgør ca. 1.383,7 mio. kr. og er udarbejdet efter en model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi. I forhold til 1. behandling er budgettet nedskrevet med 1,2 mio. kr., hvilket hovedsageligt skyldes Samsø Kommunes udtræden af Midttrafik i sommeren 2017 med en effekt på 2,5 mio. kr. i mindreudgifter samt reduktion af kørsel med dubleringsbusser i Skive Kommune med en effekt på 1,2 mio. kr. i mindreudgifter.

Region Midtjylland har vedtaget en budgetramme til kollektiv trafik på 291,7 mio. kr., som er inklusiv en reservepulje på 7,4 mio. kr. Derudover en ramme på 35,6 mio. kr. til erstatningsbuskørsel og forberedelse af letbane samt et budget til Aarhus Letbane på 21,5 mio. kr. Indenfor rammen på de 291,7 mio. kr. er indregnet merudgifter på 3,5 mio. kr. pga. af kontraktophør med Hans Biler som følge af kvalitetsbrister samt en forøget besparelse på busdrift i forbindelse med letbanestart på 2,2 mio. kr.

For Aarhus Kommune foretages også en ændring af bustilpasning som følge af letbanestart samt en justering af dubleringsudgifter, hvilket samlet set medfører en budgetforøgelse på 1,0 mio. kr.

Bus-IT og øvrige udgifter forventes at beløbe sig på 13,7 mio. kr. i 2017, hvilket er 0,2 mio. kr. højere end ved 1. behandling grundet ekstraudgifter til Busselskabet Aarhus Sporvejes service af Realtids- og Rejsekortudstyr.

Busindtægter udgør ca. 711,0 mio. kr. og er blevet nedjusteret med 0,6 mio. kr. i forhold til 1. behandling som følge af Samsø Kommunes udtræden fra sommeren 2017, men er ellers stort set uændret.

Flextrafik omfatter handicapkørsel, Teletaxa, Flexture og Kan-kørsel. Udgifterne til handicapkørsel er budgetteret til 41,7 mio. kr., mens der er budgetteret med 8,5 mio. kr. i indtægter. Nettoudgiften på 33,2 mio. kr. er hævet med 0,4 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budgettet, da der er mere kørsel i flere kommuner.

Teletaxa og Flexture har samlet kørselsudgifter for 15,5 mio. kr., indtægter for 6,1 mio. kr. samt administrationsudgifter på 3,2 mio. kr. Nettoudgiften på 12,5 mio. kr. er sænket med 0,6 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budgettet grundet Samsø Kommunes udtræden fra sommeren 2017.

Kan-kørslen omfatter Kommunal kørsel i kommunerne og Siddende patientbefordring i Region Midtjylland og er budgetteret til 242,2 mio. kr. i kørselsudgifter med administrationsudgifter på 14,8 mio. kr. Budgettet er hævet med 82,5 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budgettet, da Special kørsel i Aarhus Kommune er blevet indarbejdet.

Udgifter til drift af Aarhus Letbane er indregnet fra budget 2017 og er sat til en nettoudgift på 36,4 mio. kr. Desuden vil der i 2017 fortsat være udgifter til buserstatningskørsel samt forberedelse af letbanen. Som følge af overgangen til Aarhus Letbane vil udgifterne til togdrift i 2017 falde til en nettoudgift på 19,5 mio. kr.

For Trafikselskabet (administration og fællesomkostninger) forventes udgifter på 119,4 mio. kr. Budgettet er sænket med 0,2 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budgettet grundet Samsø Kommunes udtræden fra sommeren 2017, hvilket medfører en reduktion på både bus- og handicapadministrationen.

Budgettet for Rejsekort i 2017 er på 54,6 mio. kr., hvilket er uændret i forhold til 1. behandling af budgettet. Der er foretaget mindre justeringer på bestillerniveau på grund af opdaterede fordelingsnøgler.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2017 til 2. behandling godkendes

Bilag

- Budget 2017 hovednotat
- Bestillerspecifikt budget 2017
- Høringssvar - politisk høring (sammendrag)
- Formelle høringssvar - budget 2017

0-3-1-07

3. Revision af Midttrafiks vedtægter

Resumé

Administrationen indstiller til tre ændringer i Midttrafiks vedtægter.

Sagsfremstilling

Administrationen indstiller til tre ændringer i Midttrafiks vedtægter. De tre vedtægter gennemgås nedenfor.

I forbindelse med ændringerne i vedtægterne, vil der ske en samtidig opdatering af Midttrafiks forretningsordner for bestyrelsen og repræsentantskabet. Opdateringerne vil alene omfatte henvisninger til forskellige bestemmelser i vedtægterne, og forlægges derfor ikke bestyrelsen til godkendelse.

Efter bestyrelsens godkendelse skal vedtægtsændringerne godkendes af Midttrafiks repræsentantskab og regionsrådet for Region Midtjylland. Ændringerne skal tillige godkendes af transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

Repræsentantskabet, Regionsrådet og ministre vil, udover ovenstående ændringer i Midttrafiks vedtægter, blive bedt om at godkende de ændringer, bestyrelsen blev forelagt og godkendte på møde d. 5. februar 2016.

Samsø Kommune udtræder

Med Samsø Kommunes udtræden ændres Midttrafiks dækningsområde, hvilket indledningsvist skal fremgå af vedtægterne.

Under præambel slettes "Samsø Kommune" derfor, hvormed hele præambelet lyder: *Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselskab, der dækker Aarhus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.*

Denne ændring træder først i kraft ved kommunens udmeldelse per 24. juni 2017.

Særskilte resultatområder

Med idriftsættelsen af Aarhus Letbane vil Odderbanen ikke længere være et særskilt resultatområde i Midttrafik, hvilket derfor bør udgå af vedtægterne. Samtidig ændres VLTJ/Lemvigbanen til selskabet juridiske navn Midtjyske Jernbaner.

§ 2, stk. 2 ændres således til:

"I selskabet udgør Midtjyske Jernbaner og Busselskabet Aarhus Sporveje til særskilte resultatområder".

Bestyrelsesformand og direktør gives tegningsret

Jf. vedtægternes § 22 har bestyrelsen det overordnede ansvar for en økonomisk forsvarlig drift af Midttrafik. Bestemmelsen har medført, at et leasingselskab ikke har kunnet godkende, at en kontrakt på indkøb af busser til Busselskabet Aarhus Sporveje udelukkende blev signeret af formanden og direktøren. Dette til trods for at uddelegeringen til formanden og direktøren fremgår af Midttrafiks bestyrelsesgodkendte tegningsregler.

På den baggrund indstilles til, at tegningsretten præciseres i vedtægterne ved at tilføje § 22 et Stk. 4:

"Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse."

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Ingen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender ændringerne af Midttrafiks vedtægter som anført i sagsfremstillingen.

Bilag

- Bilag 1 - 16.16 - 150816 - Bestyrelsessag - Revision af Midttrafiks vedtægter

1-20-2-08

4. Ajourføring af Midttrafiks tegningsregler

Resumé

Tegningsreglerne for Midttrafik angiver hvem der kan tegne Midttrafik i relation til forskellige hændelser. Administrationen ønsker tegningsreglerne ajourført og præciseret.

Sagsfremstilling

Midttrafiks tegningsregler angiver hvem der må tegne Midttrafik i relation til forskellige hændelser, og disse ønskes ajourført og præciseret:

- Vicedirektør har i henhold til de hidtil gældende regler ikke kunnet tegne selskabet. Dette ønskes ændret med nærværende ajourføring.
- Det præciseres, at en gruppeleder kan forny en kontrakt på 5 mio. kr. eller derunder såfremt den er indgået i samarbejde med direktør eller vicedirektør.
- Gruppeledere tilføjes muligheden for at godkende kontrakter på 1 mio. kr. eller derunder.

Tilføjjelsen af vicedirektør som tegningsberettiget samt præciseringen af hvornår en gruppeleder må indgå en kontrakt har til formål at smidiggøre den administrative hverdag uden at gå på kompromis med sikkerheden.

Vedlagte bilag udfyldes med underskrifter af direktør, vicedirektører samt gruppeledere og journaliseres af administrationen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender ajourføring og præcisering af de gældende tegningsregler som foreslået af administrationen.

Bilag

- Bilag 1 -Tegningsregler til underskrift - med logo ny juli 2016

1-22-1-16

5. Godkendelse af revisionsberetning nr. 14

Resumé

Bestyrelsen godkendte på sit møde i juni valget af Ernst & Young P/S som Midttrafiks revisor for årene 2016-2019. I forlængelse af kontaktens underskrivelse har Midttrafik modtaget revisionsberetning nr. 14 til bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen har godkendt Ernst & Young P/S (EY) som Midttrafiks revisor i årene 2016-2019. Kontrakten er nu underskrevet og i forlængelse heraf fremsendes revisionsberetning nr. 14 til bestyrelsens godkendelse.

Revisionsberetning nr. 14 er udarbejdet i overensstemmelse med god revisionskik og redegør for samarbejdet mellem Midttrafik og EY, samt for lovgivningens afgrænsning af ledelsens og revisorernes opgaver og ansvar.

Vedlagte bilag udfyldes med underskrifter af bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender revisionsberetning nr. 14.

Bilag

- Bilag 1 - 2016_p_Revisionsberetning nr. 14 2016 Midttrafik

1-30-75-1-208-1-12

6. Samsø Kommune søger udtrædelse af Midttrafik

Resumé

Samsø kommune har meddelt Midttrafik, at kommunen vil søge Transport- og Bygningsministerens tilladelse til at udtræde af Midttrafik, fra køreplansskiftet den 24. juni 2017. I den forbindelse skal der laves en aftale mellem Midttrafik og Samsø Kommune samt ændres i Midttrafik's vedtægter.

Sagsfremstilling

Efter lovændringen om Trafikkselskaber lov nr. 745 af 25. juni 2014 blev det muligt for kommuner, der udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til anden kommune, at søge Transport- og Bygningsministerens tilladelse til at undlade at deltage i et trafikkselskab. Det er denne mulighed kommunen ønsker at benytte for efterfølgende at oprette sit eget trafikkselskab. Siden lovændringen har Ærø Kommune søgt og fået ministerens tilladelse til at udtræde af FynBus pr. 1. januar 2016. Midttrafik og Samsø Kommune har siden foråret 2015 været i dialog om en eventuel udtrædelse som meddelt bestyrelsen på møde den 5. februar 2016.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at:

”en ø-kommunes udmelding af et trafikkselskab er dog ikke til hinder for, at trafikkselskabet fortsat har mulighed for at varetage opgaver for ø-kommunen, som et trafikkselskab har kompetence til at varetage efter lov om trafikkselskaber, uanset om det er en opgave som skal varetages af trafikkselskabet i forhold til ikke-udmeldte kommuner eller om det er en opgave der kan varetages af trafikkselskabet i forhold til de øvrige kommuner og regioner. Trafikkselskabet er dog ikke forpligtiget til at varetage opgaver for en ø-kommune, der er udmeldt af trafikkselskabet”

Samsø Kommune ønsker med udtrædelsen af Midttrafik selv at varetage de opgaver der er for et trafikkselskab i Lov om Trafikkselskaber, dog med undtagelse af udførelse af Den Individuelle Handicapørsel for samsinge, udenfor Samsø kommune. Der ønskes en aftale, hvor Samsø Kommune udfører kørsel for Midttrafik med visiterede brugere fra andre kommuner i den individuelle handicapordning på Samsø, og at Midttrafik udfører kørsel for Samsø Kommune med visiterede samsinge på fastlandet. Det foreslås, at Samsø Kommunes betaling for udførelse af kørsel udenfor Samsø Kommune følger de takster og omkostningsfordelinger, der gælder for øvrige bestillere i Midttrafik. For kørsel på Samsø afregnes for samme administrative omkostninger og de faktiske kørselsomkostninger.

I alle andre henseender vil Midttrafik fremover betragte Samsø kommune som et andet trafikkselskab.

Som konsekvens af Samsø Kommunes udtrædelse af Midttrafik den 24. juni 2017, skal der foretages en opgørelse over mellemværender og opgaver mellem Midttrafik og Samsø Kommune:

Køreplanlægning

Samsø kommune overtager køreplanlægningen fra 24. juni 2017.

Kontrakter

Midttrafiks kontrakter for buskørsel på Samsø udløber den 24. juni 2017 og kan dermed udløbe som forudsat i kontrakten. Det er herefter Samsø Kommune, der skal varetage en aftale om udførsel af buskørsel på Samsø. Omkostningerne til kørslen kan således opgøres, når Midttrafiks forhold med busselskabet for kørslen er afsluttet.

Der er ikke busovertagelse i kontrakten og Midttrafik vil i lighed med andre kontraktudløb fjerne Midttrafiks udstyr i busserne såsom internet-, realtid- og billetteringsudstyr.

Rejsekort

Samsø Kommune har ikke fået installeret rejsekort i busserne og ønsker ikke at indføre rejsekort på Samsø. Takstkompetencen overgår til Samsø Kommune, der endnu ikke har taget stilling til takster. Samsø Kommune tilbydes at overtage tiloversblevet billetteringsudstyr af Midttrafik, men skal afholde omkostninger til ændringer, fx at teksten "Midttrafik" der printes på billetter ændres til fx "Samsø Kommune".

Samsø Kommune har i lighed med de øvrige bestillere bidraget til rejsekortet med indskud og ansvarlig lån. I forbindelse med Samsø Kommunes udtrædelse foreslås, at kommunen udtræder af rejsekortet og at de øvrige bestillere overtager Samsø Kommunes forpligtelser i rejsekortet.

Samsø Kommunes investeringsdel til rejsekortet udgør for perioden 2014-2016 ca. 117 tkr. hvoraf de 99 tkr. er indskud til ansvarlig lån, der tilbage betales over de næste 12 år (2017-2028) fra Rejsekort A/S til Midttrafik, og derfor ikke udgør en meromkostning på den længere bane. Af den samlede tilbagebetaling til Samsø på 117 tkr. vil Midttrafik således få tilbagebetalt den største del af beløbet

Herudover kommer Samsø kommunes andel til betaling af den resterende del af aktieindskuddet, som vil koste Midttrafik ca. 15 tkr. årligt de næste 12 år, der fordeles på de øvrige bestillere.

I Midttrafik forsvinder de 4 takstzoner på Samsø og Samsøbilletten udgår.

Budget og Regnskab

Fordelingen af indtægterne i perioden 01. januar 2017 – 24. juni 2017 vil indgå i den endelige afregning overfor Samsø Kommune.

Samsø Kommunes udtrædelse vil få betydning for Midttrafiks budget fra 2. halvår 2017. De forventede konsekvenser er indregnet i det forelagte 2. budget forslag for 2017. Der vedlægges budgetforslag for Samsø Kommune for 2017.

Samsø Kommunes administrationsomkostninger til trafikselskabet er halveret fra 2017 i forhold til budget for 2016 (440 tkr. forventet efter 1. kvartal 2016). Midttrafiks administrations budget foreslås nedskrevet tilsvarende – hvilket gennemføres ved nedlæggelse af en stilling. Der forestår en proces internt i Midttrafik for, hvordan beslutningen skal udmøntes.

De øvrige budgetposter er egenfinansierede og justeres derefter.

Flexkørsel

Midttrafik vil modtage og udføre kørsel til og med den 24. juni 2017. Modtagne kørselsbestillinger efter den 24. juni fremsendes til Samsø Kommune.

De udførte ture frem til 24. juni 2017 opgøres, når kørslen er afregnet med vognmænd. Midttrafik udfører i dag kørsel i Patientbefordringen for Region Midtjylland på Samsø. Det ønsker regionen fastholdt. Det foreslås, at der indgås særskilt aftale mellem regionen og Samsø Kommune om befordring af patienter på Samsø, og at Midttrafik fortsat udfører patientbefordring på fastlandet. Der er i dag en særlig aftale omkring afregning for færgefarten mellem regionen og Samsø Færgefart udenfor Midttrafiks regi.

Fremtidigt samarbejde for Flexkørsel sker som beskrevet indledningsvist, Samsø Kommunes administrationsbidrag til den samlede Flexkørsel udgør for Budget 2016 275,7 tkr. Det manglende bidrag finansieres gennem reduktion af budget for administrationen af flextrafik.

Kommunikation, kundeservice

Samsø Kommune opretter et trafikselskab og det foreslås derfor, at Samsø Kommune opfattes som sådanne og vil modtage samme information som Midttrafik i øvrigt udsender til andre trafikselskaber.

Midttrafik har en række tryksager, foldere og brochurer, hvor Samsø Kommune optræder som en bestiller i Midttrafik. Det foreslås, at de trykte midler bibeholdes og først tilrettes i forbindelse med nye tryk. Ændringen synliggøres i stedet på Midttrafiks hjemmeside.

Midttrafiks hjemmeside gennemgås for tekster og sider, hvor Samsø Kommune indgår. I april måned annonceres ændringen og der oprettes link til Samsø Kommune, hvor det er relevant.

Midttrafiks trykning og opsætning af køreplantavler, besvarelse af kundehenvendelser mm. ophører pr. 24. juni 2017. Kundehenvendelser, der kan henledes til efter 24. juni blive henvist til Samsø Kommune. Der aftales kontaktperson med Samsø Kommune.

Fremtidigt samarbejde

Ved en udtrædelse vil Midttrafik betragte Samsø som et andet trafikselskab.

Det foreslås, at der indgås aftale om udførelse af kørsel med kunder i den individuelle handicapordning, således Midttrafik udfører kørsel med samsinge i ordning på fastlandet og Samsø Kommune udfører kørsel med kunder, der er visiteret af andre kommuner på Samsø. Samsø Kommune får i den anledning adgang til Midttrafiks IT system via Midttrafiks ejerdel af FlexDanmark.

Derudover tilbyder Midttrafik kommunen at udføre afgrænsede konsulentopgaver, hvis dette ønskes. Opgaverne afregnes efter de til enhver tid aktuelle satser herfor hos Midttrafik.

Ændringer i Midttrafiks vedtægter

Samsø Kommunes udtrædelse af Midttrafik, der giver en ændring af trafikselskabets geografiske område skal, jf. § 33 stk. 2, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet.

Ligeledes skal trafikselskabets vedtægter og ændringer heraf godkendes af Transport- og bygningsministeren samt Social- og indenrigsministeren.

Opdatering af vedtægter og godkendelse heraf vil ske i forbindelse en generel gennemgang af vedtægterne.

Direktøren indstiller,

- bestyrelsen godkender Samsø kommunes ønske om udtrædelse
- at forslaget til aftale med Samsø kommune eksekveres
- at nødvendige ændringer i vedtægterne fremsendes til Midttrafiks repræsentantskab, regionsrådet, Transport- og bygningsministeren samt Social- og indenrigsministeren til godkendelse

Bilag

- Bilag 1 - Samsø kommune meddelse om udtrædelse 14.06.16
- Bilag 2 - Samsø aftale til bestyrelsesmøde 07. september 2016
- Bilag 3 - Samsø Kommune budget 2017

1-47-70-1-08

7. Fælles landsdækkende rejseregler i Bus & Tog

Resumé

Et af formålene med Bus & Tog-samarbejdet er at gøre det nemmere for kunden at bruge den kollektive trafik i Danmark. Et af de strategiske indsatsområder i Bus & Tog-samarbejdet, er derfor at skabe et sæt fælles rejseregler for den kollektive trafik. Der er trafikselskaberne i mellem udarbejdet oplæg til et fælles sæt rejseregler. Reglerne er fælles på de fleste områder og tager samtidig hensyn til lokale forhold i de enkelte områder.

Sagsfremstilling

Direktørgruppen i Bus & Tog-samarbejdet besluttede i marts 2014 en samlet strategisk ramme for samarbejdet. I strategien indgik blandt andet et mål om at udarbejde et sæt landsdækkende rejseregler. Det sæt af rejseregler, der er vedlagt, er udarbejdet med henblik på at opnå den størst mulige mængde af ens regler. På flere områder kan reglerne imidlertid ikke harmoniseres 100 %, hvilket især skyldes forskellene på materiellet, der køres med, ligesom der fx er selvbillettering i bybusserne i Aarhus. Rejsereglerne må derfor også omfatte sådanne forskelle. Resultatet er et samlet sæt rejseregler, der både indeholder alle de ens rejseregler, og samtidig har de individuelle rejseregler beskrevet i de relevante afsnit.

Oplægget behandles nu i de enkelte selskaber, og målet er, at de fælles regler kan træde i kraft ved takstskifte den 15. januar 2017. Reglerne færdiggøres og konfirmeres endeligt i Bus & Tog Direktørgruppen den 4. oktober 2016.

Rejsereglerne hos Midttrafik er senest revideret i juni 2015, hvor bestyrelsen besluttede en forenkling og en række ændringer af rejsereglerne. En del af forenklingen indebar, at udskille produkter og priser fra rejsereglerne. Samme princip er anvendt i det udkast til fælles rejseregler, som parterne i Bus & Tog-samarbejdet har udarbejdet. De rejseregler, som bestyrelsen besluttede i 2015, er videreført i det fælles arbejde.

For Midttrafik er der derfor tale om mindre og primært sproglige ændringer i forhold til de gældende rejseregler i Midttrafiks område. Fx skrives det at: Personlig bagage - max må måle 100x60x30 cm. Midttrafik har ikke fastsatte mål i nuværende rejseregler, men i praksis vil det forsat være chaufføren som vurderer, om der er plads.

Som en naturlig konsekvens af de fælles rejseregler, anbefales det i samme forbindelse at harmonisere størrelserne af kontrolafgifter og gebyrer i forbindelse med nedskrivning af kontrolafgifter, således at de er ens uanset landsdel og transportform.

Parterne indstiller, at kontrolafgifter fastsættes som følger:

-
- Voksne 750 kr.
 - Børn og hunde 375 kr.
 - Cykler 100 kr.

Midttrafiks kontrolafgift er i dag 750 kr. for alle kundetyper. Ændringen betyder derfor, at afgiften for voksne fastholdes mens afgift til børn halveres. Det forventes, at der i 2016 udskrives ca. 250 kontrolafgifter til børn under 16 år. Ud fra dette niveau vil ændringen betyde en årlig indtægtsnedgang på 93.750 kr.

En kunde kan i særlige tilfælde få nedskrevet en kontrolafgift, fx hvis de har et gyldigt periodekort, som de har glemt. Midttrafiks nuværende gebyr for dette er 100 kr. Det indstilles, at dette harmoniseres og fremover fastsættes til 125 kr., som de fleste selskaber tager i dag. Det forventes, at der i 2016 nedskrives 1.700 kontrolafgifter. Ud fra dette niveau vil ændringen betyde en årlig indtægtsfremgang på 42.500 kr.

Fremtidige ændringer

Bus & Tog-samarbejdet er baseret på konsensus, og det vil derfor principielt kræve enighed at ændre det fælles sæt af rejseregler, der besluttet. Principper og proces vil være følgende:

a) Et selskab anmelder til Bus & Tog, at man ønsker en ændring af rejsereglerne. Er det en ændring, som alene vedrører det pågældende selskab og i øvrigt ikke vurderes at have indflydelse på det øvrige regelsæt, så foretages ændringen umiddelbart.

Er det en ændring, som betyder, at rejsereglerne ændrer indhold af betydning for flere eller alle selskaber, så kræver det en fælles vedtagelse af de ændringer, der ønskes. Bus & Tog forestår høringsproces m.v.

b) Når der foreligger enighed om justering af de fælles rejseregler, så opdaterer Bus & Tog de gældende rejseregler, som ligger i et fast format på fx www.rejsekort.dk. Herefter sikres en proces, som giver alle trafikvirksomheder adgang til den seneste version af de fælles rejseregler.

c) Hvert enkelt selskab står selv for eventuelle tilretninger af priser og produktbeskrivelser på deres respektive hjemmesider.

Det enkelte selskab sikrer inddragelse af de respektive bestyrelser ved ændring i rejsereglerne.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik tiltræder de landsdækkende rejseregler og at disse træder i kraft 15/1-2017
- at Midttrafiks kontrolafgifter harmoniseres med øvrige selskaber, således at de fremover er som følger: voksne 750 kr., børn og hunde 375 kr. og cykler 100 kr.
- at Midttrafiks ekspeditionsgebyr harmoniseres med de øvrige selskaber, således at det fremover fastsættes til kr. 125

Bilag

- Bilag 1 Udkast Fælles Landsdækkende rejseregler

1-47-70-1-08

8. Fælles gebyrpolitik på Rejsekort

Resumé

Rejsekortet er et fælles system med et sæt fælles kortbestemmelser. Parterne i Bus & Tog samarbejdet ønsker derfor, at der også er fælles principper for anvendelse af gebyrer i forbindelse med brugen af rejsekort. Principperne dækker alene rejsekortrelaterede funktioner og ydelser.

Sagsfremstilling

Når kunden har købt sit rejsekort, er der i dag ingen gebyrer forbundet med at bruge kortet, men der har i flere sager været drøftet behovet for at kunne pålægge et gebyr på funktioner eller ydelser. Dette for at dække de omkostninger, som er forbundet med en ydelse, eller for at understøtte en ønsket adfærd, fx selvbetjening.

Der har på denne baggrund været arbejdet i Bus & Tog regi på at definere et oplæg til en fælles gebyrpolitik for rejsekort. Oplægget blev behandlet i Bus & Tog Direktørgruppen d. 26. juni 2016, hvor der var enighed om følgende ramme og principper:

Der skal være en gebyrfri selvbetjeningsvej for køb og almindelig brug af rejsekort.

Indføres der et gebyr, skal det ske efter følgende principper:

1. Gebyret skal fremme en bestemt adfærd, fx
 - At påvirke kunden til at vælge selvbetjente løsninger.
 - At påvirke kunden til at vælge den/de løsninger, der er bedst set fra et samfundsmæssigt, miljømæssigt eller servicemæssigt synspunkt.
 - At skubbe kunden i en retning, som man gerne vil basere fremtiden på eller væk fra en retning, som man gerne vil lukke ned i en fremtid.
2. Gebyret dækker omkostninger til
 - At opretholde personlig betjening.
 - At udvide antallet af betalingsmuligheder
 - At opretholde flere løsninger tilgængelige for kunden
 - At opretholde særlige omkostningstunge procedurer.
3. Gebyrstørrelsen kan ikke overskride de faktiske udgifter.
En revisionserklæring eller tilsvarende skal kunne dokumentere, at gebyrstørrelsen ikke overskrider de faktiske udgifter.

Ved indførelse af gebyrer gælder, at Markedsføringsloven og Forbrugerombudsmandens vejledning skal overholdes.

Gebyrer besluttet i Bus & Tog Direktørgruppen med mulighed for behandling i de respektive selskabers bestyrelser.

Sammen med indstillingen om fælles gebyrpolitik på Rejsekort, indstiller Bus og Tog parterne også to gebyrer til godkendelse i de respektive selskaber.

Ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for en rejse, hvor kunden mangler check ud

Det er vigtigt, at kunderne anvender rejsekortsystemet korrekt – og at de derfor fortsat skal foretage check ud på en rejsekortstander, selv om der er lanceret en app.

Benytter kunden Check Udvej appen for undtagelsesvist at efterindmelde et manglende check ud er dette gebyrfrit.

Hvis kunden mangler et check ud – og ikke har anvendt Check Udvej appen, fremsender Rejsekort A/S en mail til kunden. Benytter kunden herefter appen er dette ligeledes gebyrfrit.

Såfremt kunden ikke reagerer på mailen, modtager kunden en advarselsmail. Hvis der er kontrolmærke og/eller skifte-Check ind på rejsen – fremsender Rejsekort Kundecenter (fra ultimo august 2016) en mail med information til kunden om, at kunden vil blive efteropkrævet betaling for rejsen frem til kontrolmærket/skifte-Check ind via rejsekortets e-pung. Det er denne efteropkrævning, som der fremover vil blive gebyrpålagt med 20 kr.

I første omgang foregår efteropkrævningen via manuel håndtering i Rejsekort A/S, men det forventes at vil kunne ske automatisk i løbet af efteråret 2016.

Efteropkrævning er kun en opkrævning af den del af rejsen med manglende check ud, som vi med sikkerhed kan konstatere via kontrolmærke eller skifte check ind. I de fleste tilfælde vil kunden ikke – selv med et gebyr på 20 kr. – betale den fulde pris for den faktisk gennemførte rejse. Gebyret vurderes ikke at dække de fulde omkostninger ved efteropkrævningen, men gebyret vurderes ikke at kunne være højere.

Forslag om ekspeditionsgebyr på 125 kr. for sletning af kunderegisterregistrering

I dag er reglerne sådan, at kunden kan få spærret sit rejsekort ved 3. advarsel om manglende check ud. Hvis kunden får spærret sit rejsekort personligt/flex, bliver spærringen registreret i kunderegistret og kunden kan først erhverve et nyt efter 12 måneder.

Retter kunden henvendelse til Rejsekort Kundecenter med henblik på at blive slettet fra kunderegistret, vil udfaldet afhænge af en individuel vurdering. Slettes kunden fra kunderegistret, kan kunden købe et nyt personligt/flex rejsekort.

Der ønskes indført et ekspeditionsgebyr på 125 kr. for sletning fra Rejsekort kunderegistret/spærrelisten, hvis rejsekortet er blevet spærret pga. mistanke om snyd.

Beløbet på 125 kr. er fastsat, så det stemmer overens med det ekspeditionsgebyr der i øvrigt opkræves i forbindelse med fjernelse af en kontrolafgift f.eks. ved glemt periodekort (i hht. de landsdækkende rejseregler). Gebyret på 125 kr. dækker ikke omkostningerne fuldt ud, idet DSB Kundecenter oplyser, at det manuelle arbejde, der skal udføres, vurderes at tage ca. en time pr. sag.

Begge foreslåede gebyrer lever op til principperne i den foreslåede gebyrpolitik for Rejsekort systemet.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik tiltræder den fælles gebyrpolitik for rejsekort.
- at Midttrafiks bestyrelse godkender, at der pålægges et gebyr på 20 kr. for manuel behandling af efteropkrævning for manglende Check ud.
- at Midttrafiks bestyrelse godkender, at der pålægges et gebyr på 125 kr. for administrativt arbejde i forbindelse med sletning fra spærreliste.

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

9. Ændring takst for støttet Flexitur Silkeborg Kommune pr. 1. januar 2017

Resumé

Silkeborg Kommune ønsker pr. 1. januar 2017 at ændre taksterne for Flexitur, så der kan køres til 7 kr. pr. km min. 35 kr. i oplandet samt ture fra bymidte til oplandet og fra oplandet til bymidten. Kørsel internt i Silkeborg by skal koste 14 kr. pr. km. min. 70 kr.

Siden 2012 har kunderne i Silkeborg Kommune kunne køre støttet Flexitur til 7 kr. pr. km. min. 35 kr. i hele kommunen.

Sagsfremstilling

Kommunen ønsker indført støttet Flexitur på en måde, så kunderne kan køre for 7 kr. pr. km. min. 35 kr. fra Silkeborg by til oplandet, fra oplandet til Silkeborg by samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Silkeborg by skal koste 14 kr. pr. km min. 70 kr.

Antallet af Flexiture i Silkeborg Kommune er steget markant fra opstarten i 2012 til nu. En analyse af benyttelsen af Flexitur i Silkeborg Kommune viser, at næsten halvdelen af samtlige ture, er ture med både start og slutadresse i Silkeborg bymidte. Indførelsen af støtte til Flexitur har aldrig været tænkt som en udvidelse af servicen indenfor Silkeborg bymidte.

Vej- og Trafikudvalget skal i budget 2017 finde besparelser. Derfor har udvalget besluttet, at interne Flexiture i Silkeborg bymidte ikke længere skal være omfattet af støtten. Midttrafik vurderer, at Silkeborg Kommune vil kunne opnå en årlig besparelse på ca. 130.000 – 150.000 kr. inkl. administrationsomkostninger årligt, ved indførelse af byzone i Silkeborg bymidte.

Udvikling i støttet Flexitur Silkeborg Kommune fra 2012 - 2016

Flexitur	Kommunens betaling til vognmænd	Administrationsomkostninger	Kommunens samlede omkostninger	Antal ture
2012	32.522	16.348	48.870	799
2013	129.991	68.881	198.871	3.311
2014	217.809	105.983	323.792	5.088
2015	327.793	168.336	496.129	8.016

I alt	708.115	359.547	1.067.662	17.214
--------------	----------------	----------------	------------------	---------------

(Administrationen er opmærksom på, at forholdet mellem vognmandsbetalinger og administrationsomkostninger kan virke skæv, og relationen mellem udgiftstyperne undersøges derfor nærmere).

Til sammenligning kan oplyses, at Randers Kommune pr. 1. maj 2014 indførte samme begrænsning, hvor der ikke kan køres støttet Flextur internt i Randers Kommune. Antallet af Flexture i Randers Kommune blev reduceret fra 11.172 ture i 2013 til 4.942 ture i 2015.

Kundemæssige konsekvenser

Kunderne i Silkeborg Kommune vil opleve ændringen som en serviceforringelse. Dog har kunderne i Silkeborg Kommune fortsat mulighed for, at bestille ikke støttet Flextur til 14 kr. pr. km min. 70 kr. pr. tur internt i Silkeborg Kommune. I byområdet er der ligeledes god kollektiv trafik med bybusbetjeningen.

Kommunikation

Midttrafiks hjemmeside opdateres med de ændrede takster pr. 1. januar 2017.

Direktøren indstiller,

at ændret takst for Flextur i Silkeborg Kommune pr. 1. januar 2017 godkendes.

1-30-75-1-26-16

10. Afrapportering fra Mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus

Resumé

Business Region Aarhus nedsatte i 2015 en Mobilitetskommission, der har haft til opgave at udarbejde en samlet strategi for den overordnede mobilitet i den østjyske byregion og komme med anbefalinger til udvikling af det sammenhængende trafiksystem og til den overordnede trafikale infrastruktur på kortere og længere sigt. Kommissionen fremlagde i juli 2016 sin endelige rapport.

Sagsfremstilling

Business Region Aarhus omfatter 12 kommuner i Østjylland: Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, Aarhus og fra februar 2016 også Viborg kommuner. Region Midtjylland er ikke en del af samarbejdet. Business Region Aarhus beskriver sig selv som et politisk interessefællesskab om vækst og udvikling af den byregion, der udgøres af kommunerne.

Business Region Aarhus nedsatte i 2015 en Mobilitetskommission. Kommissionen har nu fremlagt en strategi og et antal højt prioriterede initiativer på kort, mellemlangt og langt sigt. Dette er beskrevet i kommissionens rapport som er vedlagt sammen med resumé af rapporten. Kommissionen har nu afleveret rapporten til de 12 kommuner i Business Region Aarhus, som vil blive politisk behandlet i kommunerne. Rapporten er fremsendt til Midttrafik til orientering.

Mobilitetskommissionens anbefalinger omfatter vejudbygning, byudvikling m.m., men selvsagt også spørgsmålet om udvikling af den kollektive trafik i området. Midttrafik har da også bidraget til nogle af de analyser, der ligger til grund for anbefalingerne.

På den kollektive trafiks område indgår udbygning af letbanen og den statslige togtrafik på mellemlangt og lang sigt. De overordnede planer for letbane og baneudbygning svarer til Letbanesamarbejdets udbygningsstrategi i "Samspil 2025".

Herudover er der højt prioriterede initiativer, der i særlig grad berører Midttrafik, og hvor det er nødvendigt, at Midttrafik bidrager til opgaveløsningen. Dette har endnu ikke været drøftet med Business Region Aarhus.

På kort sigt:

1. Kommissionen anbefaler, at man i regi af Business Region Aarhus eller evt. hele Region Midtjylland udvikler en digital platform, der kan anvendes til rejseplanlægning på tværs af alle transportformer. I tilknytning hertil foreslås det, at man fokuserer på rammerne for at koble deleøkonomiske virkemidler sammen med mere traditionelle mobilitetstiltag. Det anbefales, at staten

involveres i arbejdet, herunder med henblik på at afprøve og udvikle hensigtsmæssige rammer for regulering og anvendelse af deleøkonomiske løsninger.

Der er tale om et initiativ, som i stort omfang svarer til et projekt, som er igangsat i Nordjylland under NT. De øvrige trafikselskaber herunder Midttrafik følger projektet i Nordjylland og kan i givet fald bidrage til initiativet.

2. Kommissionen anbefaler, at der i umiddelbar forlængelse af kommissionsarbejdet igangsættes et yderligere strategisk samarbejde på mobilitetsområdet mellem kommunerne i Business Region Aarhus. Samarbejdet bør fortsætte arbejdet med at etablere en fælles strategi for udviklingen af den trafikale infrastruktur og transporttilbud i regionen. Endvidere bør der fastlægges principper for et fælles datagrundlag.

Arbejdet foreslås gennemført i Business Region Aarhus regi, men det må forventes, at Midttrafik inddrages i arbejdet i det omfang udviklingen af transporttilbud omfatter det kollektive trafikudbud.

3. Kommissionen anbefaler, at Midttrafik og relevante kommuner iværksætter et systematisk trafikplanarbejde med henblik på at forbedre den kollektive trafiks konkurrenceevne i særlige rejserelationer, hvor der er et stort potentiale for overflytning af persontrafik.

Administrationen planlægger, at dette initiativ indgår i Midttrafiks lovbundne arbejde med trafikplan 2017 for Midttrafik, som en del af strategien for udvikling af den kollektive trafik i planperioden.

På mellemlangt sigt (frem til 2025)

4. Mobilitetskommissionens analyser har synliggjort, at der i en række korridorer – særligt mod Aarhus – er et betydeligt potentiale for at styrke den kollektive trafiks andel af personturene, herunder i samspil med andre transportformer. Der er i rapporten skitseret en række mulige løsninger, men kommissionen vurderer, at der med fordel kan tilvejebringes et yderligere analysegrundlag, der nærmere inddrager faktorer i tilknytning til rejsetid, kvalitet, frekvens og demografi. Dette analysegrundlag kan danne grundlag for konkrete initiativer, der kan styrke brugen af kollektiv trafik. Region Midtjylland, staten og relevante operatører bør inddrages i en sådan analyse.

Dette initiativ må ses i forlængelse af ovenstående initiativ, men med en længere tidshorisont. Det må forventes at Midttrafik i givet fald inddrages i arbejdet.

Der er i den videre proces behov for at afklare Midttrafiks rolle i de nævnte initiativer. Region Midtjylland er ansvarlig for en meget stor del af den kollektive trafik i Business Region Aarhus. Især de to sidstnævnte initiativer vil involvere regionens trafik. Midttrafiks arbejde med udvikling af denne trafik vil kræve inddragelse af Region Midtjylland, som ikke er en del af Business Region Aarhus.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.
- at Midttrafik søger en nærmere afklaring af Business Region Aarhus' forventninger til samarbejdet mellem Midttrafik om de nævnte initiativer.

Bilag

- Bilag 1 - Resume_Mobilitetskommissionens afrapportering
- Bilag 2 - ENDELIG_Mobilitetskommissionen for den Østjyske Byregion Samlet Afrappor...

1-15-0-77-3-10

11. Passagerpulsens Kundeservicepris 2016

Resumé

Passagerpulsens hos forbrugerrådet TÆNK har til formål at sætte fokus på passagerenes samlede rejse med den kollektive trafik, skabe ny viden samt sikre, at passagerenes interesser varetages af en uafhængig instans.

En af Passagerpulsens aktiviteter er uddeling af en Kundeservicepris, som i 2016 er gennemført for andet år i træk.

Her orienteres om Passagerpulsens kundeservicepris 2016, Midttrafiks resultater samt initiativer til forbedring af tilfredsheden.

Sagsfremstilling

Metode

Passagerpulsens model til vurdering af kundeservice er udarbejdet på baggrund af en undersøgelse af passagerenes ønsker til kundeservice, som Passagerpulsens gennemførte i 2015.

Der er foretaget nogle enkelte ændringer i modellen siden målingen i 2015, men langt størstedelen er bibeholdt.

Følgende 15 selskaber blev evalueret i undersøgelsen: NT, Sydtrafik, Movia, Fynbus, BAT, Arriva, DSB, DOT, Metro, Lokaltog, Nordjyske Jernbaner, Abildskou, Rødbillet, Rute1000 og Midttrafik.

Rejsekortet er ikke medtaget, med den begrundelse at deres telefoniske kundecenter varetages af trafiksselskaberne bag Rejsekortet gennem et fælles virtuelt kundecenter.

Målingen blev udført på to kontaktpunkter, telefonisk kundeservice og online kundeservice via hjemmesiden.

Idet ikke alle ovennævnte selskaber har begge kontaktpunkter, er der lavet 11 vurderinger af telefonisk kundeservice og 14 vurderinger af hjemmesiden.

Evalueringsmetoden er mystery shopping, hvor personer udgiver sig for at være kunder med forudbestemte problemstillinger. Begge kontaktpunkter blev testet på 3 henvendelsesårsager, (1) rejseplanlægning, (2) prisinformation og (3) hittegods. Sidstnævnte er ikke blandt de hyppigste henvendelsesårsager, men er kritisk for de passagerer, der behøver det.

Telefonisk kundeservice vurderes på baggrund af 25 cases og online kundeservice vurderes på 15 cases. Hver kontaktpunkt vurderes på 7 parametre og den samlede score beregnes ud fra en sammenvejning af disse.

Overordnede resultater i 2016

Vinderne af de 3 priser:

- Telefonisk kundeservicepris 2016: BAT (91 point ud af 100 mulige)
- Online kundeservicepris 2016: Fynbus (94 point ud af 100 mulige)
- Samlet vinder af Kundeserviceprisen 2016: Abildskou (90 point ud af 100 mulige)

Midttrafiks resultater

Med 87 point havde Midttrafik den 3. højeste score blandt de 10 selskaber, der deltog i begge målte kategorier.

Indenfor telefonisk kundeservice fik Midttrafik 86 point, hvilket er 1 point under selskabernes gennemsnit og 4 point under vinderen. Telefonmenuen og ventetiden roses, hvorimod behovsafdækningen i form af bl.a. imødekommenhed og evne til at svare trækker ned.

Indenfor online kundeservice fik Midttrafik 88 point, hvilket er 2 point over selskabernes gennemsnit og 6 point under vinderen. På plussiden nævnes sprog/tone, brugervenlighed og behovsafdækning. Muligheden for at afslutte i samme session trækker ned, hvilket skyldes, at man ikke kan anmelde hittegods via hjemmesiden og at man henvises til rejsekort.dk for priser på rejsekortrejser.

Efterbehandling

Passagerpulsens undersøgelse bidrager med en anden type feedback, end Midttrafiks øvrige målinger af kundeservice. Det er strukturerede kundeoplevelser, hvor underspørgsmål til de enkelte parametre sikrer en bred stillingtagen. Undersøgelsen kan være med til at påpege nogle forbedringsområder, men bør suppleres med anden data/erfaring, da der trods alt er tale om et begrænset antal kundeobservationer (40 stk.) set i forhold til den samlede kundemængde.

Siden Passagerpulsens sidste måling i 2015 er der gennemført flere forbedringer. Blandt andet indenfor håndtering af hittegods, hvor en uheldig kunde nu både har mulighed for at få assistance via Midttrafik Kundecenter eller selv finde kontaktinformation til rette busselskab via køreplanen. Dette forenkles yderligere ved, at der udvikles en funktion på hjemmesiden, så kunden finder kontaktoplysninger direkte ved at indtaste rutenummer. Midttrafik vurderer, at kunderne i vid udstrækning er bedre stillet med en lokal kontakt til rette vognmand fremfor at skulle igennem en mellemmand på Kundecentret i Aarhus.

Resultaterne fra undersøgelsen viser også, at der konstant er behov for at træne medarbejderne på Midttrafik Kundecenter, således at alle tager ansvar for kundernes sag. Kvartalsmålingerne på Midttrafik Kundecenter bidrager hertil i form af uddybende kommentarer fra kunder, der er utilfredse med servicen.

Når Takst Vest gennemføres, vil Midttrafik arbejde for, at det bliver nemmere for kunder at finde ud af, hvad det koster at rejse med rejsekort.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.
- at administrationen gennemfører de ovennævnte initiativer for at øge tilfredsheden.

Bilag

- Bilag 1_Kundeservicepris 2016 - Offentlig rapport
- Bilag 2_Kundeservicepris 2016 - Midttrafiks resultater

1-00-1-16

12. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 4. november 2016

Resumé

Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 4. november 2016 fremlægges til drøftelse i Bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Budget 2017
3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2017
4. Meddelelser fra formanden
5. Fremlæggelse af forslag om ændring af forretningsorden for repræsentantskabet
6. Samsø Kommunes udtræden af Midttrafik
7. (Foreløbig orientering om Takst Vest-modellen)
8. Drøftelse af temaer i Midttrafiks Trafikplan 2018-2021
8. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i Repræsentantskabet.

1-22-1-16

13. Forventet regnskab 2016 - efter 2. kvartal

Resumé

Vedlagt er en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 30. juni 2016.

Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2016. Budgetafvigelse for de enkelte forretningsområder er gennemgået i notat om forventet regnskab for 2016, mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af det bestillerspecifikke forventede regnskab, der er vedlagt som bilag til notatet. Administrationen arbejder på at gøre materialet mere læsevenligt.

Budgetafvigelserne på hvert forretningsområde kan opsummeres som følger.

På busområdet forventes et mindreforbrug på 27,4 mio. kr.

Det samlede mindreforbrug skyldes særligt lavere kørselsudgifter grundet forhandling mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje om en kørselsaftale fra køreplansskiftet 2016, der ventes at give Aarhus Kommune markant lavere kontraktpriser, men også indregning af betaling af overskud fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune for 2015. I forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal er kørselsudgifterne opskrevet med 9,4 mio. kr., pga. stigende indeks, indregning af ekstraordinære udgifter til advokat- og konsulentbistand i forbindelse med billetkontrol i bybusserne i Aarhus samt udgifter til erstatningskørsel som følge af opsigelse af kontrakt med Hans' Biler grundet gentagne overtrædelser af kvalitetskrav.

Øvrige busudgifter, hvilket omtales som Bus-IT og øvrige udgifter, forventes at vise et merforbrug på 2,0 mio. kr., hvoraf 0,7 mio. kr. er opskrevet i forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal. Opskrivningen kan primært tilskrives ikke-budgetterede udgifter til omflytning af udstyr (realtid, WiFi, data og videoovervågning) i forbindelse med kontraktskifter samt udgifter til service af Realtids- og Rejsekortudstyr.

Busindtægter forventes at være vigende og Midttrafik forventer 10,4 mio. kr. færre indtægter end budgetteret. Heraf er 2,3 mio. kr. en yderligere nedskrivning i forhold til forventet regnskab efter 1. kvartal. Årsagen er passagerindtægter, der godt nok forventes at være på niveau med regnskabet for 2015, men 17,2 mio. kr. under det budgetterede niveau. Midttrafik indarbejdede i forbindelse med budget 2016 indtægter på foranledning af Region Midtjylland som følge af køreplanændringer og takststigninger, der siden har vist sig ikke at kunne opnås.

På handicapområdet er nettoudgiften opskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket skyldes flere kørte ture.

For Flexiture og Teletaxa forventes merudgifter på 1,2 mio. kr., heraf er 0,1 mio. kr. opskrevet i forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal. Et større kendskab til produkterne er med til at øge kørselsmængden.

For Kan-kørsel, hvilket dækker over kommunal kørsel i kommunerne og siddende patientbefordring for Region Midtjylland, forventes en merudgift på 38,9 mio., hvoraf de 39,8 mio. kr. er opskrevet i forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal. Opskrivningen foretages da Aarhus Kommune i august 2016 er begyndt at køre Special kørsel, hvilket blandt andet dækker over kørsel til dagcenter, skole og SFO. Udgiften til denne kørsel forventes at være på ca. 41 mio. kr. i 2016.

På togdriften forventes et mindreforbrug på 4,0 mio. kr. i forhold til budgettet, hvoraf de 3,8 mio. kr. er nedskrevet i forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal. Nedskrivningen skyldes, at Midttrafik forventer færre udgifter til DSB for togtrafikken i forbindelse med ombygningen af Odder- og Grenaa-banen i 2. halvår 2016.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes at balancere i 2016.

Udgifterne til Rejsekort forventes i 2016 samlet set at blive 1 mio. kr. lavere end budgetteret, hvoraf 1,5 mio. kr. er nedskrevet i forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal. Denne nedskrivning skyldes blandt andet, at udgifterne til Rejsekort Kundecenter formodes at blive billigere end forventet.

Der forventes renteindtægter på 1,5 mio. kr. i 2016, da Midttrafik har haft et pænt resultat på likviditetsdepotet i 1. halvår.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

Bilag

- Forventet regnskab 2. kvartal
- Bestillerspecifik forventet regnskab 2. kvartal 2016

1-30-78-8-1-15

14. Opfølgning vedr. Takst Vest fra TRM

Resumé

Bestyrelsen blev på mødet den 22. juni 2016 orienteret om arbejdet med etablering af et enklere takstsamarbejde – kaldet Takst Vest.

Arbejdet skrider stadig frem. Implementering af det nye takstsamarbejde forventes fortsat at kunne ske i løbet af foråret 2017.

Direktionen orienterer her om en henvendelse fra Transport- og Bygningsministeriet angående klippekorttakster, som vil få indflydelse på de fremtidige takster for klippekort og Rejsekort.

Sagsfremstilling

Transport- og Bygningsministeriet har i brev af 20. juni 2016 til parterne bag Takst Vest henledt opmærksomheden på, at man i forbindelse med harmonisering af enkeltbilletter, rejsekort og periodekort-takster forventer, at også klippekorttakster prisfastsættes på en måde, der ikke forstyrrer det klare prisforhold mellem det, der opfattes som den kollektive trafiks standardprodukter. Transport- og Bygningsministeriet gør i henvendelsen opmærksom på, at man ikke i sig selv opfatter klippekortet som et problem som billetmedie, men at man – såfremt mobilklippekort ønskes opretholdt – må tilpasse prisen på det, så det har mindst samme pris som et tilsvarende antal rejser i tilsvarende tidsrum på rejsekort. Da klippekort ikke har krav om, at rejserne skal anvendes indenfor en given periode, betyder brevet fra Transport- og Bygningsministeriet, at prisen på et klip ikke må være lavere end prisen for en rejsekortrejse uden mængderabat. Kopi af Ministeriets brev er vedlagt som bilag.

Parterne bag Takst Vest har svaret Transport- og Bygningsministeriet den 1. juli og oplyst, at Transport- og Bygningsministeriets krav udgør en udfordring primært for DSB og Midttrafik. Kopi af svar til Ministeriet er vedlagt som bilag.

Midttrafik har i dag lavere klippekorttakster end en rejsekortrejse uden mængderabat. Et 2-zoners klip – voksen – koster f.eks. i dag 14 kr., mens en rejsekortrejse – voksen – 2 zoner – uden mængderabat koster 18 kr.

På baggrund af ministeriets henvendelse må Midttrafik derfor ændre sine klippekort- og rejsekorttakster, så et klip på et klippekort koster det samme som en rejsekortrejse uden mængderabat. Kravet betyder, at taksten for klippekort må øges, samtidig med at grundtaksten på rejsekort må sænkes.

Disse takstjusteringer er – set i lyset af ministeriets krav – nødvendige, hvis Midttrafik ønsker at fastholde et klippekort på mobilapp. Da klippekortet fortsat er et særdeles populært produkt blandt kunderne, er det administrationens vurdering, at produktet bør fortsætte, og at de ønskede takstjusteringer på klippekort og rejsekort derfor gennemføres.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Brev til Takst Vest-parterne om mobilklippekort
- Bilag 2 - Brev til Transport- og Bygningsministeriet 20160629 tf

1-21-1-17

15. Økonomi- og ansvarssammenhænge for Aarhus Letbane

Resumé

På det seneste bestyrelsesmøde blev administrationen bedt om at tydeliggøre ansvarsfordeling og økonomisammenhænge mellem de forskellige parter vedrørende Aarhus Letbane.

Administrationen har lavet et notat herom.

Sagsfremstilling

Der vedlægges et notat om ansvarsfordeling og økonomisammenhænge vedrørende drift af Aarhus Letbane.

Det skal bemærkes, at notatet referer til letbanens driftsbudget der blev fremlagt på bestyrelsesmødet 22. juni 2016 og efterfølgende er sendt i høring hos bestillerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Orientering til Midttrafiks bestyrelse vedr. økonomisammenhæng drift af letbanen

1-16-4-2-14

16. Orientering om IT udbud

Resumé

Midttrafiks administration har gennemført udbud med forhandling af IT-driftsydelser og support og tildelt kontrakt til GlobalConnect A/S. Der forventes på baggrund af udbuddet besparelser på IT-udgifter i forhold til nuværende niveau.

Sagsfremstilling

Midttrafiks nuværende IT-kontrakt om driftsydelser og support med Front-data udløber i oktober 2016, og Midttrafik har derfor forberedt og gennemført et udbud med prækvalifikation og forhandling efter EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv. Midttrafik har gennemført tilbudsevalueringen af de endelige tilbud fra de prækvalificerede tilbudsgivere i henhold til tildelingskriteriet "det økonomisk mest fordelagtige tilbud" med underkriterierne funktionalitet (40%), pris (30%), serviceaftale (20%) og tidsplan (10%).

Konklusionen på evalueringen var, at kontrakten vedrørende IT-driftsydelser og support blev tildelt GlobalConnect A/S.

Kort løsningsbeskrivelse

Globalconnect A/S skal levere etablering, drift og support og vedligehold af Midttrafiks fremtidige IT-infrastruktur, således det sikres, at Midttrafik får en stabil og sikker IT-drift med maksimal opetid og grundig afrapportering om leverede ydelser, samt professionel rådgivning og service i forbindelse med IT-udviklingsprojekter. Leverancen omfatter også kontoret i Videbæk og Kundecentret på rutebilstationen. GlobalConnect har ansvaret for projektledelse frem til godkendelse af test og endelig idriftsættelse.

Betydning for kunderne

Skiftet forventes ikke at få betydning for kunderne.

Økonomi

Der forventes en årlig besparelse på IT-driftsydelser og support på ca. 930.000 DKK, svarende til ca. 20 % af de nuværende udgifter. Besparelserne forventes dog først at slå igennem i 2018 henset til etablerings- og skifteomkostninger ved skift til ny leverandør. Besparelserne bruges til delvist at dække merudgifter i administrationen pga. rejsekort.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterregning

1-31-75-324-24-07

17. Kontraktophævelse med Hans' Biler

Resumé

På baggrund af et højt antal kvalitetsbrister ophævede Midttrafik den 8. juli 2016 to ud af tre kontrakter om regional buskørsel med busselskabet Hans' Biler.

Den 26. august 2016 meddelte Hans' Biler, at selskabet indstiller driften i den sidste kontrakt.

Sagsfremstilling

Busselskabet Hans' Biler har indtil kontraktophævelserne udført kørsel i tre regionale kontrakter. Kontrakterne kører i området Viborg-Silkeborg-Randers, og havde ordinært udløb i 2021.

Udbudsnummer	Pakke	Ruter	Bestiller	Køreplan-timer	Busser	Årlig betaling
34	12	55	Regionen	2.739	2	1.7 mio.
34	11	73	Regionen	11.583	4	6.1 mio.
34	17	60, 75	Regionen	11.016	5	6.0 mio.

Midttrafik har over en periode intensiveret kvalitetskontrollen overfor Hans' Biler, idet der er registreret et uacceptabelt højt niveau af brister på selskabets busser, ligesom Midttrafik har modtaget et højt antal kundeklager. Brister omfatter bl.a.

- vedligehold (fx buler, hul i sæder, lav temperatur og punkterede ruder)
- service (fx manglende internet og gammelt informationsmateriale)
- rengøring (fx indvendigt og udvendigt snavs og støv)
- alvorlige brister (fx nedslidte dæk og defekte døre)

Midttrafik har afholdt møder med Hans' Biler i januar 2015, februar 2016 og april 2016, hvor det overfor selskabet er blevet understreget, at antallet af kvalitetsbrister skal reduceres.

Nedenstående tabel viser udviklingen i antallet af kvalitetsbrister per kontrol fra juli 2014 frem til juni 2016. Tallene er opgjort som et gennemsnit for alle Hans' Bilers kontrakter.

	Juli 14 – Dec. 14	Jan. 15 – juni 15	Juli 15 – Dec. 15	Jan. 16 – Marts 16	April 16 – Maj 16	Juni 16
Hans' Biler	0,93	0,85	0,58	0,59	0,70	0,73
Gennemsnit for alle selskaber	0,35	0,28	0,25	0,22	0,27	0,25

Forbehold om kontraktophævelse

Med direktionens godkendelse tog Midttrafik i april 2016 forbehold om kontraktophævelse med mindre antallet af brister blev reduceret til under 0,40 brist per kontrol. 0,40 brist per kontrol betragtes som et forsat højt niveau, men som dog er under det dobbelte af gennemsnittet for alle busselskaber.

Samtidig blev Hans' Biler afkrævet indsendelse af handlingsplaner for nedbringelse af kvalitetsbrister, således Midttrafik blev forsikret om, at selskabet arbejdede aktivt hermed. Midttrafik modtog i maj handlingsplaner fra Hans' Biler for nedbringelse af kvalitetsbrister, og kunne dermed konstatere, at selskabet arbejdede på problemet.

Midttrafik opgjorde herefter per 1. juni 2016 antallet af kvalitetsbrister for perioden 1. april til 31. maj, og kunne dog også konstatere, at Hans' Biler fortsat lå over det krævende niveau på 0,40 brist per kontrol. Som det fremgår af tabellen er andelen af brister per kontrol faktisk streget siden den foregående måling. På den baggrund gav administrationen med direktionens godkendelse den 4. juni Hans' Biler en sidste og endeligt frist til at reducere niveauet til under 0,40 brist per kontrol, hvilket skulle ske senest ved udgangen af juni 2016.

Midttrafik opgjorde per 1. juli kvalitetsniveauet til 0,73 brist per kontrol, med følgende fordeling på de tre kontrakter:

Udbud	Pakke	Ruter	Antal kontroller	Antal brister	Brist per kontrol
34	11	73	21	18	0,86
34	12	55	7	1	0,14
34	17	60, 75	35	27	0,77
I alt			63	46	0,73

For kontrakterne efter 34. udbud, pakke 11 og 17 (rute 73, 60 og 75) havde Hans' Biler fortsat ikke reduceret antallet af brister per kontrol til det krævende niveau på 0,40 brist per kontrol. Som varslet ophævede Midttrafik derfor kontrakterne på baggrund af grov og gentagen misligholdelse. Ophævelserne skete med virkning fra lørdag den 9. juli 2016.

For kontrakten efter Midttrafiks 34. udbud, pakke 12 (rute 55) har der i to på hinanden følgende måneder været registreret et niveau på under 0,40 brist per kontrol. Derfor blev denne kontrakt ikke ophævet.

Ophævelse af sidste kontrakt

Den 24. august meddelte Hans' Biler gennem sin advokat, at selskabet fandt, at Midttrafik grunden sin tilbageholdelse af betaling, misligholdte sine forpligtelser i den sidste kontrakt efter 34. udbud pakke 12. Advokaten oplyste desuden, at Midttrafiks kontraktophævelser er sket på et uberettiget grundlag.

Da Midttrafik efterfølgende fastholdt kontraktophævelserne samt retten til fortsat at tilbageholde betalingen i den resterende kontrakt med henblik på at reducere opståede ekstraudgifter i forbindelse med kontraktophævelserne, indstillede Hans' Biler den 26. august 2016 driften på rute 55.

Aftaler om erstatningskørsel

Midttrafik har indgået aftaler om erstatningskørsel for de to kontrakter.

Erstatningskørslen er sikret for den periode, det tager Midttrafik at genudbyde den pågældende kørsel, forventelig til køreplansskiftet 2017. Aftaler om erstatningskørslen er indgået med busselskaberne De Blaa Busser, TK-bus og De Gule Busser. Der har været kontakt til flere busselskaber, og der er taget udgangspunkt i de pågældende selskaber, idet de i forvejen udfører kørsel i det geografiske område og havde buskapacitet til rådighed.

Betydning for kunderne

Kontraktophævelserne forventes at få en positiv betydning for kunderne, idet antallet af kvalitetsbrister forventes kraftigt reduceret på grund af indsættelsen af bedre busser.

Økonomi

Der forventes en merudgift på 6.5 mio.kr. som følge af kontraktophævelserne og aftaler om erstatningskørsel. Beløbet fordeler sig over 2016 og 2017.

Der er to hovedårsager til merudgiften. For det første er kontrakterne med Hans' Biler billige for Midttrafik. Ved tilbudsafgivelsen var Hans' Biler over 100 kr. billigere per køreplantime end næstbilligste tilbud. For det andet koster det ekstra for Midttrafik at indgå korte aftaler på cirka et år om erstatningskørsel, idet busselskaberne ikke kan kalkulere med en lang periode til afskrivning af deres investeringer.

For at reducere merudgiften har Midttrafik overfor Hans' Biler taget forbehold om at gøre et erstatningskrav gældende. Et erstatningskrav vil i første omgang blive modregnet i Hans' Biler tilgodehavende hos Midttrafik samt betalingen til selskabet for kørsel i den tilbageværende kontrakt. Endelig har Midttrafik krævet udbetaling af de af banken stillede garantier i forbindelse med kontraktens indgåelse, i alt 900.000 kr. for de to ophævede kontrakter. Som et resultat af, at Hans' Biler har indstillet driften i den sidste kontrakt, følger et krav om udbetaling af de sidste 200.000 kr. i bankgarantien snarest.

Ved gennemgang af regionens ruter sikrer Midttrafik, at merudgiften forbliver indenfor Region Midtjyllands budgetter for 2016 og 2017.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-15-0-77-3-10

18. Midttrafiks kundeundersøgelse 2016

Resumé

Midttrafik har tidligere gennemført store kundeundersøgelser i hele regionen i 2011 og 2008. Med varsling om Passagerpulsens landsdækkende passagertilfredshedsmåling blev den planlagte kundeundersøgelse i efteråret 2014 udskudt. I foråret 2016 besluttede administrationen at gennemføre egen kundeundersøgelse, da nyere kundedata er efterspurgt og da tidshorizonten for de øvrige trafikskabers indtræden i en fælles kundemåling forsat er uafklaret.

Her orienteres om de overordnede resultater i Midttrafiks Kundeundersøgelse 2016.

Sagsfremstilling

Metode

Epinion har i perioden 6. juni – 26. juni 2016 indsamlet 5.801 besvarelser blandt Midttrafiks buskunder på tværs af regionen. Dataindsamlingen er foregået via papirskemaer udleveret af Epinions interviewere.

For at sikre bredere anvendelsesmuligheder er der som noget nyt sikret minimum 100 kundebeholdere pr. bestillerområde, hvilket gør det muligt at nedbryde resultatet pr. bestiller og dermed lave mere konkret og målrettet opfølgning.

Overordnede resultater

Rapporten er inddelt i følgende fire segmenter: regionalruter, lokalruter, Aarhus bybusser og øvrige bybusser. Kundetilfredsheden er steget på tværs af samtlige transporttyper sammenlignet med 2011. Kundernes samlede tilfredshed med denne busrute generelt er steget fra index 69 i 2011 til index 71 i 2016. Generelt for branchen anses en index-tal på 71 for at være godt.

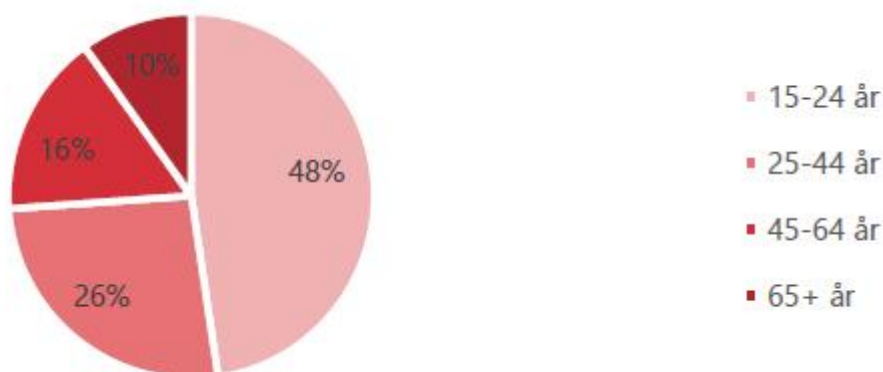
Andelen af tilfredse kunder er faldet fra 92 % i 2011 til 86 % i 2016, hvilket som det eneste tal viser et fald. Forklaringen på forskellen mellem resultatet opgjort i henholdsvis andel og index er, at der er sket en væsentlig forskydning fra *tilfreds* til *meget tilfreds*. I 2011 var 16 % af kunderne *meget tilfredse* og i 2016 er dette tal steget til 40 %. Noget af forklaringen kan derudover skyldes skift af skala. I 2011 blev kundernes samlede tilfredshed opgjort på en 4-punkts skala, hvilket i 2016 er omdannet til en 10-punkts skala. 10-punktsskalaen er valgt, da den øgede nuancering i skalaen muliggør flere analyser (prioriteringskort og loyalitetsmåling).

Som en tilføjelse i dette års måling bliver kundernes loyalitet målt via den såkaldte Net Promoter Score (NPS), der kan udmunde i en værdi på -100 til +100. Alle transporttyper har en positiv NPS, hvilket betyder, at andelen af kunder, der vil anbefale Midttrafik er større end andelen af kunder, der ikke vil anbefale. Den højeste NPS på 21 tilfalder lokalruterne og den laveste score på 10 tilfalder Aarhus bybusser. Baseret på erfaring fra kollektiv transport i de nordiske lande er en NPS indenfor rammen 10-25 god.

Der er samlet set høj tilfredshed med *Trygheden i bussen*, *Chaufførens venlighed og vejledning* og *Chaufførens kørsel*, hvilket alle er parametre, der har stor betydning for kundens oplevelse. Kunderne udtrykker størst utilfredshed med *Prisen på rejsen* og *Indeklimaet i bussen* (se bilag 2, side 8 for prioriteringskort). *Indeklimaet i bussen* er det eneste parameter, der ikke er steget siden målingen i 2011.

Demografi

Kundeundersøgelsen giver et billede af Midttrafiks kundesammensætning i alderen +15 år.



Næsten halvdelen af Midttrafiks kunder er i alderen 15-24 år og ca. 60 % er kvinder.

40 % benytter kollektiv transport stort set alle hverdage og 52 % angiver hovedformålet med deres rejse som til/fra arbejde eller uddannelse.

Den mest brugte billetteringsform blandt de adspurgte er periodekort (24 %) efterfulgt af ungdomskort (20 %) og rejsekort (19 %).

Efterbehandling

Der udarbejdes en uddybende rapport pr. bestiller til brug for evaluering og rådgivning på kommende samarbejds møder. Hver bestillerrapport vil ud over generelle resultater indeholde et prioriteringskort, der kommer med en konkret anbefaling i forhold til håndtering af de vurderede parametre. De anbefalede indsatser varierer fra bestiller til bestiller.

De nye kundedata tilføjer opdateret viden til flere formål. Som eksempel kan nævnes, at der i denne måling er tilføjet et spørgsmål om, hvor kunden søger information omkring sin rejse. Kunderne har haft mulighed for at vælge flere informationskilder. Dette spørgsmål bidrager bl.a. til viden omkring, hvor stor en kundeandel og hvilke kundegrupper, der benytter trykte køreplaner. Kundedata vil blive inddraget i relevante projekter til at højne kvaliteten af opgaveløsningen.

Ruter med delt finansiering figurerer under den bestiller, der finansierer den største andel. Enkelte kommuner er ikke afdækket, som følge af en frasortering af natbusser, mindre ruter og ruter, der kun kører på skoledage (kunder under 15 år kan ikke deltage i undersøgelsen).

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1_Kundetilfredshed 2016 - Rapport
- Bilag 2_Overordnede resultater på tværs af bestillere
- Bilag 3_Skalaforklaring til fortolkning af resultater

1-7-3-15

19. Forundersøgelse af ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

Resumé

Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en fase 1 undersøgelse af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten. Styrelsen har fremsendt fase 1 undersøgelsen til Transport- og Bygningsministeriet. Undersøgelsen er endnu ikke offentliggjort. Den videre proces m.h.p. offentliggørelse af rapporten fastlægges af ministeriet.

Sagsfremstilling

Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en fase 1 undersøgelse af en ny bane mellem Aarhus og Silkeborg via Galten. Undersøgelsen er gennemført som en del af aftalen om udmøntning af Togfonden af 14. januar 2014. Her støtter aftaleparterne op om etableringen af den nye bane og afsætter 4 mio. kr. til en forundersøgelse, herunder belysning af synergieffekter med Timemodellen og Aarhus letbane. I aftalen hedder det, at parterne senest i 2024 skal tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse.

Trafik- og Byggestyrelsen har fremsendt fase 1 undersøgelsen til Transport- og Bygningsministeriet. Undersøgelsen er endnu ikke offentliggjort. Den videre proces m.h.p. offentliggørelse af rapporten fastlægges af ministeriet.

Undervejs i arbejdet har der været dialog med de berørte lokale parter, Aarhus Kommune, Skanderborg Kommune, Silkeborg Kommune og Midttrafik, som også har afgivet bemærkninger til et rapportudkast dateret april 2016 i en 14-dages administrativ høring. Høringen er gennemført parallelt med den eksterne kvalitetssikring af forundersøgelsen i juni 2016. Der har ikke været gennemført en politisk høring, hvorfor der ikke er tale om officielle udtalelser til rapporten.

De administrative høringssvar er generelt positive og præget af stort lokalt engagement. Alle parterne bakker op om en jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, og pointerer, at en sådan vil være et stort løft for den kollektive trafik og binde regionen bedre sammen. Banen vil understøtte erhvervsudvikling og et sammenhængende arbejdsmarked på tværs af Jylland.

Der henvises til at behovet for en ny bane ligeledes fremhæves af Business Region Aarhus, hvor Mobilitetskommissionen arbejder med en rapport på området, samt i 'Samspil 2025' (en fælles vision for de østjyske kommuner, Midttrafik og Region Midtjylland).

Parterne foretrækker alle en dobbeltsporet jernbane, evt. anlagt i stadier hvor der startes med en enkeltsporet bane, fordi:

-
- Dobbeltspor giver korteste mulige rejsetid til Aarhus.
 - Dobbeltspor giver mulighed for flere stationer, som vil kunne give yderligere stationsnær byudvikling i regionen.
 - Dobbeltspor giver skiftemuligheder til letbane og A-busser, med Brabrand som knudepunkt.

I den administrative høring understreges det, at vished for realisering af stationerne vil have stor værdi for kommunernes langsigtede planlægning.

I den administrative høring har de lokale parter efterspurgt en tidsplan for rapportens offentliggørelse og muligheden for lokale politiske høringer inden der træffes afgørende politiske beslutninger om projektet. Parterne ser gerne at Region Midtjylland inddrages ved denne lejlighed.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-2-16

20. Svar fra Statsforvaltningen vedrørende vederlag

Resumé

I september 2014 godkendte Statsforvaltningen en ansøgning fra Midttrafik om nedsættelse af bestyrelsesformandens vederlag med 25% begrundet i, at omfanget af formandens arbejdsopgaver var formindsket siden Midttrafiks dannelse. Samtidig oplyste Statsforvaltningen, at man ikke kunne godkende ændringen af den relative forskel på vederlag på bestyrelsesformandens vederlag sammenholdt med næstformændenes samt menige bestyrelsesmedlemmers vederlag. Derfor fremsendte Midttrafik i marts 2015 oplysninger om arbejdsbyrden i bestyrelsen efter en gennemgang heraf. Statsforvaltningen har i august 2016 svaret herpå.

Sagsfremstilling

Statsforvaltningen har den 22. august 2016 fremsendt brev, hvori forvaltningen fastslår, at de nuværende og tidligere godkendte faste vederlag til de to næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer kan fortsætte uændret. Dermed godkendes også den relative forskel, der nu er mellem bestyrelsesformandens vederlag og næstformændenes samt de menige medlemmers vederlag. Statsforvaltningen konstaterer, at det samlede tidsforbrug for næstformændene og de menige bestyrelsesmedlemmer svarer til det timeantal, som lå til grund for den oprindelige fastsættelse af bestyrelsens vederlag.

Statsforvaltningen begrundet den fortsatte godkendelse af vederlagene i oplysningerne fra Midttrafik om bl.a.:

- Opgørelse af bestyrelsesmedlemmernes tidsforbrug på mødevirksomhed; herunder samlet tidsforbrug, omfanget af bestyrelsesmateriale.
- Bestyrelsesmedlemmernes øvrige arbejdsopgaver; herunder indvielser og andre events, borgerhenvendelser, medie håndtering, faglige konferencer. For næstformændene gælder dette bl.a. også møder i formandskabet og møder i medarbejderfora.
- Sammenligning med vederlag i øvrige trafikelskabers bestyrelser.

Statsforvaltningen har derudover også lagt vægt på en samlet vurdering af oplysningerne i sagen, det kommunale fællesskabs karakter og omsætning, herunder i forhold til andre kommunale fællesskaber, og de vederlag til medlemmer af bestyrelserne, der er godkendt af andre kommunale fællesskaber.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Svar vedrørende faste vederlag fra Statsforvaltningen

1-00-2-16

21. Siden sidst

Sagsfremstilling

Transport- og Bygningsministeriet på besøg

Som led i en større besøgsrunde blandt trafikselskaberne, gæster medarbejdere fra Transport og Bygningsministeriet Midttrafik torsdag den 1. september 2016. Besøget falder i forbindelse med, at der er opnået politisk opbakning til takstreformer i den kollektive trafik i såvel Vest- som Østdanmark, hvilket betyder at loven om trafikselskaber skal ændres. Ministeriet benytter lejligheden til, at besøge trafikselskaberne og høre om selskabernes erfaringer med den nuværende lovgivning og rammer, som loven i dag fastlægger for organiseringen og varetagelsen af den kollektive trafik i de enkelte regioner. Administrationen ser frem til mødet og direktøren vil orientere bestyrelsen herom på bestyrelsesmødet den 7. september.

Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet

Midttrafik har fremsendt forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhusområdet - tilpasning til letbanen til godkendelse hos Region Midtjylland og Aarhus Kommune. I trafikplanforslaget beskrives de ændringer, der skal ske i buskørslen i Aarhusområdet, når letbanens etape 1 åbner i 2017. Trafikplanen er udarbejdet af Midttrafik med inddragelse af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Formålet med den kollektive trafikplan er at opbygge et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale busser, bybusser og flextrafik, der kan give borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Det har været en forudsætning for arbejdet med trafikplanen, at der kunne findes besparelser i bustrafikken svarende til 80.000 køreplantimer, for at driften i den kollektive trafik er tilnærmelsesvis økonomisk neutral i forhold til Midttrafiks nuværende bustrafik i området og driften af Odderbanen og Grenaa-banen. Størstedelen af besparelserne findes i bybusnettet i Aarhus, imens der på regionale ruter er fundet besparelser svarende til ca. 15.000 køreplantimer. Besparelserne berører rute 100, 200 og 202.

Trafikplanforslaget var i høring i starten af 2016, og der indkom ca. 1.000 høringsvar, bl.a. fra Skanderborg, Syddjurs og Favrskov Kommune. Efter høringen er alle indkomne bemærkninger blevet vurderet, og det har givet anledninger til nogle justeringer af trafikplanforslaget.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland behandler trafikplanforslaget politisk i august og september 2016. Konkrete køreplaner udarbejdes herefter og følger Midttrafiks årshjul herfor.

Der er lagt op til, at trafikplanen implementeres i august 2017. I perioden frem til fuld drift med letbanen i efteråret 2017 vil den almindelige bustrafik fortsat blive suppleret af erstatningsbuskørsel.

Bestyrelsen orienteres, når trafikplanforslaget er endeligt vedtaget i Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Gasbusser i Silkeborg og Skive

I juni måned blev nye gasbusser indviet i Midttrafiks område med 19 nye busser i Silkeborg og 11 i Skive. Der er tale om CO₂-neutrale gasbusser begge steder med den højeste miljøcertificering, nemlig euronorm 6, ligesom der også er etableret gastankanlæg i begge områder. I Skive er det De Blaa Busser, De Gule Busser og Arriva, som vil stå for kørslen mens Tidebus kører busserne i Silkeborg.

I begge kommuner er gaskørslen blevet udbudt i tæt samarbejde med Midttrafik, og begge steder ser såvel busselskaber som politikere frem til mere grøn og miljøvenlig bykørsel.

Markedsføring af Letbanen

Samarbejdet med Aarhus Kommune samt nabokommunerne Odder, Syddjurs og Norddjurs Kommuner og regionen omkring markedsføring af Letbanen er startet op. Udgangspunktet for markedsføringen er en fælles 'strategisk grundpakke'. Pakken blev udarbejdet i juni måned på baggrund af en workshop, der blev afholdt med styregruppen den 31. maj med repræsentanter fra nabokommunerne samt en 0-punktsmåling (afdækning af det generelle kendskab og holdning til Letbanen blandt borgerne i de fire kommuner), som ligeledes blev gennemført i juni 2016.

Formålet med den strategiske grundpakke er, at den skal danne fundamentet for al kommunikation i forbindelse med Letbanen – både den kommunikation, som udgår fra Midttrafik, og den kommunikation, som kommunerne selv står for lokalt.

Den endelige strategiske grundpakke blev, sammen med designguide og skabeloner til lokal markedsføring, præsenteret for nabokommunerne og udsendt til styregruppen i uge 26. Alle kommuner har udtrykt tilfredshed med resultatet og var glade for at blive inddraget tidligt i processen.

Den strategiske grundpakke indeholder bl.a. en beskrivelse af målgrupperne for kommunikationen samt fordele og ulemper ved Letbanen for de enkelte målgrupper. Den egentlige markedsføring af Letbanen går for alvor i gang ultimo 2016. Indtil da vil hovedfokus i kommunikationen være på nedlukningen af Aarhus Nærbane (Odder – Aarhus og Grenaa – Aarhus) og erstatningskørslen.

Bilag 2 - 0-punktsmåling

Bilag 3 - Strategisk grundpakke

Status på Midttrafiks arrangementskørsel 2016

Henover sommeren 2016 har Midttrafik igen kørt kunderne til en række store arrangementer i regionen. Blandt andet Grøn Koncert og Smukfest. De umiddelbare tilbagemeldinger fra både kunder, arrangører og chauffører er positive, og den foreløbige feedback viser, at afvikling og kørsel generelt er forløbet tilfredsstillende, og at kunderne har taget godt i mod de forbedringstiltag, der er iværksat på baggrund af erfaringerne fra 2015. Det fremhæves:

- At Midttrafik app blev en vigtig platform for billetsalg til årets største arrangementer - Grøn Koncert i Aarhus og Smukfest. Der blev alene solgt over 2.000 Smukfest busbilletter á 80 kr., og transporten ved Smukfest kunne i år

afvikles uden kontantsalg uden for busserne. I Aarhus købte knap 700 vores Grøn Koncert busbillet til 40 kr.

- Rute 300, som betjener Smukfest, kørte i år en ny rute med flere stoppesteder på vej mod festivalen end tidligere år. Der blev samtidig sikret større kapacitet på ruten både til og fra festivalen, for at undgå at kunder kom til at stå op over længere tid.
- Informationsmateriale og køreplaner til Smukfest blev i 2016 digitaliseret, og den trykte køreplan blev udfaset. Overgangen til digital information forløb gnidningsfrit. Information om Smukfest på midttrafik.dk blev besøgt ca. 20.000 gange, hvilket er næsten fire gange flere end i 2015.

Den endelige evaluering er fortsat i gang, hvor feedback samles fra kunder og den samlede økonomi opgøres. Disse data vil være tilgængelige medio september, hvorfor en mere fyldestgørende opgørelse over arrangementskørslen 2016 følger på bestyrelsesmødet 4. november.

Midttrafiks app

Midttrafik app og print selv blev lanceret 17. maj 2016. Siden har 66.000 oprettet sig som brugere af løsningerne.

Der er i samme periode omsat for over 11,2 mio. kr. fordelt på billetkategorierne: Enkeltbilletter, klippekort og specialbilletter. Specialbilletter omfatter blandt andet kombinationsbilletter til Djurs Sommerland, 24 timers busbillet til SmukFest og Grøn Koncert samt forskellige turistprodukter til Midttrafiks område (24/48/72 timers billetter.)

Fordelingen på de overordnede kategorier er som følger:

Produktkategori	Mio. kr.	Andel
Enkeltbillet	2,6	23,2 %
Klippekort	7,4	66,1 %
Specialbilletter	1,2	10,7 %
I alt	11,2	

Som det ses udgør klippekortsalg 2/3 dele af salget, samtidig er salget af pap-klippe kort faldet med 43 % i juni 2016.

Antallet af brugere stiger i øjeblikket med ca. 1000 nye om dagen. Det forventes, at stop for salg af klippekort vil holde antallet af nytilkomne brugere på et højt niveau.

Generelt er der kommet meget positiv feedback på appen. På to områder møder Midttrafik dog kritik. Kritikken vedrører som sådan ikke appen, men er nærmere rettet mod fravalg af anvendelsesmuligheder.

Midttrafik har i lighed med de øvrige trafikskaber valgt, at appen alene understøttes af IOS (Apple) og Android systemerne. Baggrunden for ikke at understøtte Windows Phone er en lav og faldende udbredelse i markedet. Tal viser 1,6 % af brugerne på Midttrafik.dk anvender Windows Phone og i markedet generelt har Windows Phone en udbredelse på 2-7%. En Windows Phone løsning vil ikke kunne tilbydes med samme funktionalitet og stabilitet som de øvrige versioner, ligesom det er usikkert om der vil kunne udvikles på den over en længere periode. Herudover vil det være forbundet med uforholdsvist høje udviklings- og driftsomkostninger at understøtte Windows Phone

Det andet, som møder kritik, er, at Midttrafiks app ikke er gyldig i DSB og Arriva tog. Begrundelsen for, at appen ikke kan benyttes til rejser med Arriva tog og DSB er baseret på, at de fire vestdanske trafikelskaber samt DSB og Arriva har igangsat arbejde med Takst Vest, hvor målet er at gøre billettering enklere og mere gennemsigtigt for kunderne. I den forbindelse forventes bl.a. at der bliver en skarpere adskillelse mellem bus- og togbilletter. Det betyder, at hvis Midttrafik havde åbnet op for, at app'en var gyldig i toget, skulle den mulighed igen fjernes, når den nye takststruktur udmøntes. Samtidig vil gyldighed i tog åbne for andre udfordringer. Togoperatørerne har takstkompetencen på rejser mellem prisområder. Det betyder at appen kun vil kunne anvendes på togrejser inden for de enkelte prisområder, eller alternativt skulle operere med to forskellige takstsæt. Det vil være en øget kompleksitet, og der vil være behov for at kunden skal foretage flere valg/give flere oplysninger ved billetkøb, hvilket vil gøre appen "tungere" at betjene.

Appen har i de først tre måneder været meget stabil i drift. Således er der en opetid på 99 % for begge platforme. Der er i samme periode lanceret 4 opdateringer der tilføjer funktioner og retter småfejl. En løsning som denne er dog afhængig af bagvedliggende betalingssystemer, f.eks. NETS og MobilePay. Når der er udfald i disse, kan det have indvirkning på kundernes muligheder for at gennemføre transaktioner.

Fase 2 af appen, indeholdende periodekort og ungdomskort, forventes lanceret i løbet af efteråret 2016.

Der bliver løbende bygget nye funktioner på. F.eks. integration med trafikinformation og mulighed for udsendelse af push beskeder. En push besked er en besked som vises på brugerens telefon, uanset om appen er åben eller ej. Det betyder at Midttrafik får mulighed for, mere direkte at eksponere fx vigtig trafikinformation for kunder som har appen installeret og valgt at bruge servicen.

Mål om antal kunder pr. køreplantime i Movia

Movias bestyrelse traf primo 2016 beslutning om i Movias kommende trafikplan, at gå fra et mål for antal af passagerer til et mål om antal passagerer pr. anvendt bustime. Ifølge sagsfremstillingen til bestyrelsesmødet i Movia i februar 2016 viser analyser, at det ikke er realistisk at have en forventning om uændret eller stigende buspassagertal begrundet i åbningen af Metrocityringen i 2019 og Letbanen i 2023. Sammenholdt med at kommuners og regioners økonomi i Movias område er under betydeligt pres, anbefalede administrationen bestyrelsen, at passagermålet i den kommende trafikplan erstattes af et mål for, hvor økonomisk effektivt Movia formår at drive busnettet, målt som antal passagerer/anvendt bustime. Trafikplanen vil afledt heraf opgøre det forventede, samlede passagertal i såvel Movias trafik som den samlede, kollektive trafik. Også i Midttrafik har administrationen gennem en årrække haft større fokus på effektiviseringen af de anvendte bustimer fremfor mål for flere kunder, da det ikke er Midttrafiks kompetence at ændre på serviceniveauet, men bestillernes (fx antal busser på en strækning, antal strækninger mv.).

Forhandlinger om modernisering af taxaloven

Ultimo august 2016 pågår forhandlinger blandt Folketingets partier om taxireguleringerne.

Flexitur er bl.a. til debat og formanden for KL's Teknik og Miljøudvalg Jørn Pedersen slår bl.a. fast, at Flexiture spiller en vigtig rolle i den kollektive trafik på KL's hjemmeside. Nedenfor følger en kort sammenfatning af indlægget.

KL slår fast, at flexiture spiller en afgørende rolle for en velfungerende offentlig transport i tyndt befolkede områder. Samtidig sikrer flexiturene en effektiv udnyttelse af de økonomiske ressourcer.

I debatten om modernisering af taxalovgivningen lyder der fra flere sider kritik af, at de kommunale trafikselskaber tilbyder såkaldte flexiture, fordi det ifølge kritikerne skader taxabranchen.

Men Jørn Pedersen, formand for KL's Teknik- og Miljøudvalg, slår fast, at flexiturene spiller en afgørende rolle i den kollektive trafik og en velfærdsservice i tyndt befolkede områder. Specielt ældre har glæde af flexiture, som kan sikre et mere udadventt liv og flere end halvdelen af kunderne er over 70 år.

KL mener heller ikke, at løsningen for taxabranchen er at reducere eller helt fjerne trafikselskabernes mulighed for at tilbyde flexiture, da de færreste kunder vil vælge at tage en taxa i stedet. Og en afskaffelse af flexitur vil ikke bringe rutebusserne tilbage i tyndtbefolkede områder.

Hele indlægget er at finde her <http://www.kl.dk/Teknik-og-miljo/Flexiture-spiller-vigtig-rolle-i-den-kollektive-trafik-id209469/>

Politisk opbakning til Takst Vest-model

Den 24. maj blev modellen for Takst Vest præsenteret for transportordførerne i Folketinget af direktørerne for trafikselskaberne i Vestdanmark, den administrerende direktør for DSB samt den administrerende direktør for Arriva.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt har orienteret direktørerne om, at ordførerne for V, S, DF, LA, R, AL og SF bakker op om forslaget og ordførerne ser frem til en implementering. Ministeren ønsker at sikre sig, at der er et entydigt prishierarki mellem standardbilletterne, således rejsekort er billigst med mindre, man rejser så ofte, at det bedre kan betale sig at købe et periodekort.

Ministerens tager pba. Takst vest-modellen initiativ til den fornødne lovændring, som skal understøtte et harmoniseret takstsystem.

Bilag 1 – Opfølgingsbrev til Takst vest-parterne fra ministeren og ordførerne

Dansk Kollektiv Trafik – ny brancheforening i DI

Den 21. juni stiftede en kreds af DI-medlemmer en brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT).

Foreningens formål er at varetage fælles branchepolitiske interesser for operatører i kollektiv trafik over for myndigheder, politiske beslutningstagere og meningsdannere med fokus på nye forretningsmodeller, sektorens attraktivitet og organisering, udbudsformer, konkurrenceudsættelse mv.

Bag stiftelsen af DKT står virksomhederne Metro Service A/S, Keolis Danmark A/S, Nobina Danmark A/S, Tidebus Danmark A/S, U-Move A/S og Arriva Danmark A/S. Brancheforeningen har bl.a. haft et indlæg i JyllandsPosten den 11. juli 2016, som argumenterer for, at operatørerne får en større del af billetindtægterne gennem nettokontrakter, hvis de skaffer flere kunder mod risikoen for at få en mindre indtægt, hvis det ikke lykkes.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Opfølgningsbrev til Takst Vest-parterne fra ministeren og ordførere

1-00-2-16

22. Eventuelt