



**Åben dagsorden  
til mødet i  
Repræsentantskabet for Midttrafik  
4. november 2016 kl. 10.00  
Søren Nymarks Vej 3,  
8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Valg af dirigent	1
2	Budget 2017	2
3	Godkendelse af byrdefordelingen for 2017	4
4	Meddelelser fra formanden	6
5	Forslag til ændring af repræsentantskabets forretningsorden vedr. udsendelse af materiale til repræsentantskabsmødet	7
6	Revision af Midttrafiks vedtægter	9
7	Samsø Kommune ønsker udtrædelse af Midttrafik	11
8	Orientering om Takst Vest	14
9	Kollektiv trafikplan 2017	16
10	Midttrafiks Kundeundersøgelse 2016	18
11	Eventuelt	21

1-00-1-16

## 1. Valg af dirigent

### Sagsfremstilling

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

### Direktøren indstiller,

**at** næstformand Jan Ravn Christensen vælges som dirigent.

1-21-1-17

## 2. Budget 2017

### Resumé

*Orientering om budgettet for 2017 for drift af kollektiv trafik og Trafikselskabets budget for administration og fællesudgifter. Administrationen præsenterer budget 2017 samt budgetoverslagsårene fra 2018 til 2020, som er vedtaget af Bestyrelsen for Midttrafik 7. september 2016.*

### Sagsfremstilling

Budgettet 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. Der er foretaget justeringer i budgetoplægget på baggrund af disse høringssvar, samt enkelte ændringer foretaget efter Midttrafiks henvendelse med bestillerens godkendelse.

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

#### Budget 2017

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 skyldes modsatrettede effekter.

Der forventes mindredgifter i Samsø Kommunes som følge af udtræden af Midttrafik i sommeren 2017 med en effekt på 2,5 mio. kr. samt reduktion af kørsel med dubleringsbusser i Skive Kommune med en effekt på 1,2 mio. kr.

Der forventes merudgifter for Region Midtjylland på 1,3 mio. kr. som følge af kontraktophør med Hans Biler grundet kvalitetsbrister, hvor merudgifterne til erstatningskørsel forventes at udgøre 3,5 mio. kr. Det modsvares af en forventning om en større 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. Derudover er der mindre opjusteringer for øvrige bestillere for samlet 0,2 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. Siden budgettets vedtagelse er der indgået aftale om ophør af samarbejde med Aarhus Kommune vedrørende Special kørsel, hvorfor det godkendte budget for 2017 er for højt. Midttrafik vil nedjustere beløbet i fremtidigt materiale.

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 halvårseffekt 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** orienteringen om det godkendte budget tages til efterretning

## **Bilag**

- Bilag 1 - Budget 2017 hovednotat
- Bilag 2 - Bestillerspecifikt budget 2017

1-21-1-17

### 3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2017

#### Resumé

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

#### Sagsfremstilling

##### Byrdefordeling

Fordelingen af kommunernes og regionens tilskud til finansieringen af Midttrafiks udgifter til drift og fællesaktiviteter følger de samme grundlæggende principper som tidligere år.

Udgifterne fordeles således, at nettodriftsudgifterne finansieres af den bestiller, der fastlægger serviceniveauet. Det er således kommuner og region for buskørsel, Rejsekort og kørsel i Flextrafik, regionen for togdrift og buserstatningskørsel, regionen samt tilsluttede kommuner for Aarhus Letbane og Aarhus Kommune for billetkontrollen i kommunen.

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

Principperne er nærmere beskrevet i vedlagte notat om byrdefordelingsprincipper 2017. I forhold til sidste år er et nyt driftsområde tilføjet i form af drift af Aarhus Letbane. Derudover er byrdefordelingsprincipper vedrørende Bus-IT og øvrige udgifter, der er blevet udskilt fra busudgifter, blevet udspecificeret. For Rejsekort er byrdefordelingsprincipperne opdateret med nye udgiftsområder, mens andre områder udgår, da betalingen hertil er ophørt.

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

#### Direktøren indstiller,

at forslaget til byrdefordeling for 2017 godkendes

## Bilag

- Bilag 1 - Notat om byrdefordelingsprincipper 2017

1-00-1-16

## 4. Meddelelser fra formanden

### Sagsfremstilling

Formanden vil på repræsentantskabsmødet orientere om bestyrelsens arbejde siden repræsentantskabsmødet 29 april 2016.

### Direktøren indstiller,

**at** repræsentantskabet tager orienteringen til efterretning.



1-00-1-16

## 5. Forslag til ændring af repræsentantskabets forretningsorden vedr. udsendelse af materiale til repræsentantskabsmødet

### Resumé

*I forretningsordenen for Midttrafiks repræsentantskab er anført §5 stk. 3 at "(...) Materiale udsendes med papirpost og pr. mail til alle medlemmer af repræsentantskabet samt deltagende suppleanter." Administrationen fremlægger hermed forslag om, at repræsentantskabsmedlemmerne fremover modtager dagsorden og dertilhørende bilag til repræsentantskabsmøder via mail samt i e-dagsorden.*

### Sagsfremstilling

Forud for hvert repræsentantskabsmøde modtager repræsentantskabsmedlemmerne dagsorden samt bilagsmateriale i pdf-filer på mail, via adgang til e-dagsorden og derudover fremsendes materialet også i printet form til de enkelte repræsentantskabsmedlemmer.

Administrationen fremlægger forslag om, at repræsentantskabsmedlemmer fremadrettet udelukkende modtager materialet pr. mail og via deres adgang til e-dagsorden af flere årsager.

Langt størstedelen af repræsentantskabsmedlemmer (17) har tilmeldt sig e-dagsorden. Ønsker man ikke at anvende e-dagsorden får man også materialet som pdf. Enkelte repræsentantskabsmedlemmer har bedt om ikke længere at få materialet tilsendt pr. post.

Dagsordenmaterialet er typisk fyldigt, især bilagsmaterialet. Til repræsentantskabsmødet den 29. april 2016 var dagsorden 12 sider og bilagsmaterialet 263 sider. Samlet set blev der printet 2.612 sider til repræsentantskabet. I efteråret 2015 til repræsentantskabsmødet den 30. oktober var dagsordenen 11 sider og bilagssamlingen 96 sider – i alt blev der printet 1.016 sider. En udelukkende elektronisk fremsendelse vil betyde et miljømæssigt hensyn.

Det kan desuden nævnes, at forsendelsen koster 81 kr pr. repræsentantskabsmedlem.

Administrationen har hidtil og vil også fremadrettet rette henvendelse til de repræsentantskabsmedlemmer, hvis log on til e-dagsorden skal skiftes og vil fremadrettet også tilbyde hjælp med log on til medlemmer, som endnu ikke anvender e-dagsorden.

---

**Direktøren indstiller,**

- at administrationen fra 2017 fremsender dagsorden og bilagsmateriale til repræsentantskabsmøderne som pdf og derudover sikrer adgang gennem e-dagsorden til repræsentantskabsmedlemmerne.
- at forretningsordenen for repræsentantskabet tilrettes, således §5 stk 3 fremover lyder "(...) Materialet udsendes pr. mail og gennem e-dagsorden til alle medlemmer af repræsentantskabet. Deltagende suppleanter modtager materialet pr. mail."

**Bilag**

- Bilag 1 - Forslag til revideret forretningsorden for Repræsentantskabet for Midttrafik

0-3-3-07

## 6. Revision af Midttrafiks vedtægter

### Resumé

*I forbindelse med ændring af lov om trafikskaber er bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber (standardvedtægt) ændret. Samtidig indstiller Midttrafik til tre øvrige ændringer af sine vedtægter.*

### Sagsfremstilling

Ændringerne er blevet godkendt af Midttrafiks bestyrelse hhv. d. 5. februar 2016 og d. 7. september 2016, og forelægges desuden regionsrådet for Region Midtjylland, transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren til godkendelse.

#### **Ændringer som følge af ændringer i Lov om Trafikskaber**

I forbindelse med ændring af lov om trafikskaber er bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikskaber (standardvedtægt) ændret.

Følgende paragraffer er nye:

- § 3 om mulighed for at Midttrafik kan eje eller stå for driften af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure.
- § 5 om samarbejde med andre trafikskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder mv.
- § 23 pkt. 10 om medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik mv.
- § 27 stk. 2 om kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser mv.

Endvidere er der sket ændringer i følgende:

- § 9 om, at funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.
- § 10 om, at en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

#### **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 trafikskab, 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."*

### **Direktøren indstiller,**

**at** Repræsentantskabet godkender ændringerne af Midttrafiks vedtægter som anført i sagsfremstillingen.

### **Bilag**

- Bilag 1 - Opdaterede vedtægter for Midttrafik

0-3-3-07

## 7. Samsø Kommune ønsker udtrædelse af Midttrafik

### Resumé

*I forbindelse med ændring af lov om trafikkselskaber, 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. Samsø kommune ønsker med baggrund i lovændringen, at søge om udtrædelse af Midttrafik. Der er udarbejdet en samarbejdsaftale, der er behandlet og godkendt på bestyrelsesmødet den 7. september 2016, punkt 6. Samsø Kommunes ønske om udtrædelse skal godkendes af Midttrafiks repræsentantskab.*

### Sagsfremstilling

Samsø Kommune har ønsket at udtræde af Midttrafik fra køreplansskiftet 24. juni 2017. Inden en udtrædelse kan iværksættes, skal der udarbejdes en samarbejdsaftale, der skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet samt Transport- og bygningsministeren.

Fra 1. januar 2016 er Ærø kommune udtrådt af Fynbus og den af Transport- og bygningsministeren godkendte aftale mellem Fynbus og Ærø kommune har været omdrejningspunkt for aftalen mellem Midttrafik og Samsø Kommune.

Samsø kommune og Midttrafik har indgået en samarbejdsaftale, der er godkendt på bestyrelsesmødet den 7. september 2016, punkt 6, med besluttede ændringer. Den endelige aftale vedlægges som bilag.

#### **Samarbejdsaftalen.**

Samsø kommune ønsker at oprette et Trafikkselskab og dermed varetage de opgaver som Lov om Trafikkselskaber foreskriver. Derfor er udgangspunktet for Samarbejdsaftalen, at alle opgaver som Trafikkselskab skal varetage, fremover varetages af Samsø Kommune og Midttrafiks opgaver i "Standard samarbejdsaftalen" overdrages til Samsø Kommune.

Ud fra praktiske forhold er det aftalt at følgende opgaver fortsat udføres i samarbejde:

- Midttrafik udfører kørsel med Samsinger i "Individuel Handicapørsel med svært bevægelseshæmmede", der skal udføres uden for Samsø. Bestilling af kørsel, udførelse af kørslen og afregningen for kørslen sker som hidtil og følger fremover de samme betingelser og aftaler Midttrafik har med øvrige bestillere.
- Midttrafik udfører fortsat kørsel med visiterede personer i "Individuel handicapordning for svært bevægelseshæmmede" samt patienter på Samsø som hidtil.

Alle andre forhold som udførelse af offentlig servicetrafik (buskørsel og teletaxa / flextur), serviceniveau, rejseregler og takst og billetteringsforhold besluttet fremover af Samsø Kommune.

## Afslutning på mellemværende

Opgørelsen af mellemværende pr. 24. juni 2017 er aftalt således:

- Midttrafiks kontrakt for buskørslen på Samsø udløber 24. juni 2017. Samsø Kommune forestår kontrakt på kørslen herefter. Midttrafiks mellemværende med busselskabet for udført kørsel, ændringer samt indtægter opgøres som sædvanligt og afregnes herefter endeligt med Samsø Kommune, herunder administrationsbidrag.
- Midttrafiks kontrakter på udførelse af Teletaxa og Flextur på Samsø, udløber 24. juni 2017. Samsø Kommune indgår herefter selv aftaler såfremt der fortsat skal tilbydes denne type kørsel. Økonomien opgøres ligeledes efter endelig afregning med leverandører og andre bestillere samt fællesomkostninger. Samsø Kommune har endnu ikke besluttet det fremtidige serviceniveau, men hvis der fremover tilbydes teletaxa eller Flexturs lignende kørsel, vil Midttrafik fortsat modtage bestillinger og bestillinger til udførelse efter den 24. juni 2017, der overdrages til Samsø Kommune,
- Kunde henvendelser, vedrørende kørsel efter den 24. juni 2017 videregives til Samsø Kommune.

Midttrafik har tilbudt at udføre konsulentbistand til Samsø Kommune efter de til enhver tid gældende takster i Midttrafik herfor.

## Konsekvenser for kunder

Det kommende serviceniveau på Samsø kendes ikke, hvorfor konsekvenserne for kunderne er svære at vurdere. Nogle forhold er dog kendte.

Der er ikke aftalt et takstsamarbejde mellem Midttrafik og Samsø Kommune, hvilket betyder at fx Samsøbilletten udgår, Turistbilletten kan ikke benyttes på Samsø og kunder, der skal rejse i begge områder skal købe billetter hos begge partner. Det formodes, at Samsø Kommune ikke tilslutter sig for Rejsekortet.

Samsø Kommune har dialog med Rejseplanen om at deres køreplaner skal kunne fremsøges på Rejseplanen, hvilket vil lette kundernes rejseplanlægning.

## Økonomi

Samsø Kommunes indbetaling til Rejsekortet opgøres pr. 25. juni 2017 og Midttrafik overtager Samsø Kommunes økonomiske forhold til Rejsekortet. Det betyder, at Midttrafiks omkostninger til Rejsekortet vil stige med ca. 15.000 kr. årligt de kommende 12 år, der fordeles på de øvrige bestillere.

Midttrafik og Samsø Kommune har aftalt, at alle økonomiske forhold opgøres pr. 25. juni 2017 hvorefter Samsø Kommune udtræder uden nogen arv eller gæld, når Samsø Kommunes forpligtelser er afregnet for regnskabsperioden 1. januar – 24. juni 2017.

## Direktøren indstiller,

- at** Repræsentantskabet godkender Samsø Kommune udtræder af Midttrafik med baggrund i vedlagte aftale om samarbejde.
- at** Samsø Kommunes repræsentant i Repræsentantskabet udtræder af Repræsentantskabet fra 25. juni 2017.

**Bilag**

- Bilag 1 - Endelig aftale om Samsø kommunes udtrædelse af Midttrafik

1-30-78-8-1-15

## 8. Orientering om Takst Vest

### Resumé

Rigsrevisionen rejste i sensommeren 2015 kritik af trafikselskaber og togoperatører for den manglende harmonisering af selskabernes takster og det forhold, at mange kunder fandt brugen af kollektiv trafik vanskelig på grund af komplekse og uforståelige takstsystemer. Derfor bad Transport- og Bygningsministeren på et møde den 9. september 2015 trafikselskaberne og togoperatørerne om et iværksætte et arbejde med at forenkle takststrukturen.

På den baggrund har trafikselskaber i hele Danmark arbejdet med at gøre takstsystemerne mere enkle og forståelige for kunderne.

Arbejdet er delt op i to dele. Der foregår et arbejde på Sjælland og et andet arbejde vest for Storebælt – kaldet Takst Vest. Baggrunden for den opsplittning er, at sammenhængen mellem bus og tog på Sjælland – og især i Hovedstadsområdet – er væsentlig anderledes end i Jylland og på Fyn.

Midttrafik deltager i arbejdet vest for Storebælt. Arbejdet er organiseret med deltagelse af alle vstdanske trafikselskaber, DSB, ARRIVA, Transport- og Bygningsministeriet, Trafikstyrelsen og Bus&Tog.

### Sagsfremstilling

Udfordringen i de nuværende takster kan i høj grad henføres til begrebet takstområder. I Midttrafik er der 4 takstområder – Øst, Syd, Midt og Vest. Afhængig af om en rejse krydser et takstområde eller ej, så er der forskellige regler for beregning af taksten. En rejsekortrejse på tværs af et takstområde takstfastsættes f.eks. af togoperatørerne – også selv om det er med bus. Enkeltbilletter for busrejser på tværs af takstområder fastsættes af trafikselskaberne, mens taksten for enkeltbilletter til tog fastlægges af togoperatørerne. Indenfor takstområderne fastsættes takster for både bus og tog af trafikselskaberne.

Reglerne er komplekse, og vanskelige at forklare kunderne. Nogle af de centrale kritikpunkter af det nuværende takstsystem handler bl.a. om:

- Man kan ikke altid stole på, at Rejsekortrejser er billigere end enkeltbilletter.
- Takster afhænger af takstområder – som er vanskelige at forstå for kunderne og ikke altid logiske. F.eks. er en rejse fra Horsens til Aarhus en takstområdekrydsende rejse – en tur fra Silkeborg til Aarhus er ikke.
- Prisen for sammenlignelige rejser kan være meget forskellig. Rejser man f.eks. fra Odder til Horsens skal man betale togoperatørtakst på et Rejsekort – skan man fra Odder til Aarhus er det til Midttrafik takster. Det giver forskelle i taksterne for sammenlignelige rejser.
- Der er ikke en naturlig relation mellem taksterne på enkeltbilletter, rejsekort og periodekort. Man kan f.eks. ikke altid regne ud, hvor meget man skal rejse for at et periodekort er mest hensigtsmæssigt.



- De forskellige trafiksselskaber og togoperatører har forskellige rabatordninger. Nogle trafiksselskaber – bl.a. Midttrafik – giver f.eks. mængderabat på rejsekortrejser, så rejserne bliver billigere jo flere gange man rejser. Andre trafiksselskaber gør ikke. Der er også forskelle i f.eks. trafiksselskabernes rabat til pensionister. Alt sammen forhold, der er med til at skabe forvirring hos kunderne.
- Regler for ungdomskort og off-peak rabat er svære at forstå. Fri brug af ungdomskort gælder kun indenfor et takstområde – rejser man på tværs skal man betale ekstra. Off-peak rabat gives også kun indenfor et takstområde – på tværs af takstområder, får man ikke rabat udenfor myldretiden.

Mange af problemstillingerne skyldes takstområderne. Derfor forventes de også afskaffes i det kommende takstsystem. Samtidig forventes det, at bus- og togtakster adskilles. Togtakster vil generelt blive højere end bustakster. Aarhus Letbane og Midtjyske Jernbaner vil dog kunne køre til bustaksterne.

Andre tiltag i Takst Vest er et tydeligt "prishierarki", så det bliver enklere at oplyse kunderne, hvornår det kan betale sig at vælge det ene produkt – f.eks. periodekort – fremfor et andet – f.eks. rejsekort. Rabatstrukturer forventes også harmoniseret på tværs af trafiksselskaber samt mellem trafiksselskaber og togoperatører.

Direktørerne for de jysk/fynske trafiksselskaber, DSB og ARRIVA fremlagde tankerne bag Takst Vest på et møde i Folketingets Transport- og bygningsudvalg ultimo maj 2016. Udvalget tog positivt imod overvejelserne og på mødet tilkendegav ministeren, at han forventer, at der vil kunne skabes politisk flertal for at gennemføre de nødvendige lovgivningsmæssige ændringer i forbindelse med implementering af Takst Vest.

På repræsentantskabsmødet vil de takstmæssige overvejelser i Takst Vest og konsekvenserne for kunderne blive nærmere præsenteret. Det skal bemærkes, at ikke alle detaljer er på plads, ligesom f.eks. takstrækker ikke er godkendt af Midttrafiks Bestyrelse.

Implementeringstidspunktet for Takst Vest forventes at blive enten det sene efterår 2017 eller januar 2018. Tidspunktet afhænger primært af nødvendige tilpasninger i IT- og salgssystemer.

## **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-26-16

## 9. Kollektiv trafikplan 2017

### Resumé

*Trafikselskaberne skal i henhold til lov om trafikselskaber mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Parallelt med udarbejdelsen af en trafikplan står Midttrafik over for en udfordring med overholdelse af Region Midtjyllands budgetramme for kollektiv trafik. Der ønskes en drøftelse af, hvilken vej bestillerne ønsker at gå.*

### Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse behandler på mødet den 4. november 2016 forslag om udarbejdelse af Midttrafiks Trafikplan 2017. Hovedindholdet i trafikplanen er fastsat i lov om trafikselskaber.

Trafikplanen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag. Dette er uddybet i bemærkningerne til lovforslaget, hvor det hedder.

*"For at skabe et mere stabilt rutenet inden for trafikselskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.*

*Der skal med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.*

*Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikselskabet, hvor de over for hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.*

*Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag."*

Parallelt med udarbejdelse af trafikplanen står Midttrafik over for en udfordring med overholdelse af Region Midtjyllands budgetramme for kollektiv trafik, hvor der er udsigt til en overskridelse budgetrammen til kollektiv trafik på op mod 30 mio. kr. i 2018. Den kollektive trafiks andel af regionens (Regional Udviklings) budget over årene vokset 53 %. Regionsrådet har derfor besluttet at denne budgetramme til kollektiv trafik skal fastholdes af hensyn til de øvrige opgaver Regional Udvikling.

Midttrafik ser derfor et behov for, at der blandt bestillerne er en fælles forståelse for, hvilke opgaver, der skal prioriteres i den regionale busdrift i forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen.

Midttrafik foreslår, at man som det er tilfældet i Nordjylland og i Movias område i trafikplanen arbejder med udpegningen af dels et hovednet, eller som det hedder i Movia et strategisk net, som betjener de væsentligste mellemkommunale rejsestrømme, der ikke er togbetjent, og dels supplerende mere behovsstyrede ruter. Princippet er også i et vist omfang gennemført på Fyn med en opdeling i regionale ruter og uddannelsesruter.

Princippet for et hovednet er at udpege et stabilt net der betjener de væsentligste mellemkommunale rejsestrømme efter nogle servicemålsætninger, der ligner dem man kender fra togtrafikken. Eksempelvis,

- Minimum fast timedrift i dagtimerne og totimersdrift aften og weekend
- Fast timedrift i driftsdøgnet og halvtimedrift i dagtimerne/myldretiden

Nettet skal sammen med togbetjeningen i Region Midtjylland udgøre et hovednet, der sikrer stabile mellemkommunale forbindelser mellem og ind til de store byområder i regionen.

Det er på baggrund af Movias erfaringer med det såkaldte R-busnet på Sjælland, hvor stabil timedrift og halvtimedrift i myldretid resulterede i flere kunder, Midttrafiks vurdering at gennemførelse af lignende principper i Midttrafik har potentiale for at tiltrække flere passagerer.

Princippet vil givetvis betyde omprioritering af de regionale ressourcer, og der vil også skulle ske udvidelser på nogle ruter, hvor der er sket en udtynding på grund af løbende besparelser på det regionale net.

Det er naturligvis en betydeligt større opgave at gennemføre en omprioritering af regionens ressourcer og etableringen af et sådant hovednet i en situation, hvor der samtidig skal gennemføres reduktioner i bustrafikken for at overholde regionens budgetramme.

Det er Midttrafiks vurdering, at bestillerne under et har en interesse i en fastholdelse og forbedring af det regionale nets betjening af de væsentligste mellemkommunale rejsestrømme, og at der ikke bliver tale om en generel udtynding på ruterne for at overholde regionens budgetramme.

Det kan derfor være afgørende, om der hos kommunerne er en accept af at forslaget til trafikplan kan indebære forslag om, at nogle ruter eller rutestrekninger, som fortrinsvis er præget af lokaltrafik kan overgå til kommunal eller delt finansiering mod en opprioritering af de vigtigste mellemkommunale ruter.

På repræsentantskabsmødet vil der blive givet eksempler på principperne for hovednettet hos Movia, NT og Fynbus, herunder servicemålsætninger, samt eksempler på de analyser af de mellemkommunale rejsestrømme, som Midttrafik gennemfører på baggrund af data fra den nationale Transportvaneundersøgelse.

## **Direktøren indstiller,**

**at** principperne for udvikling af et regionalt hovednet drøftes

1-15-0-77-3-10

## 10. 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 kundebeholdninger 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.

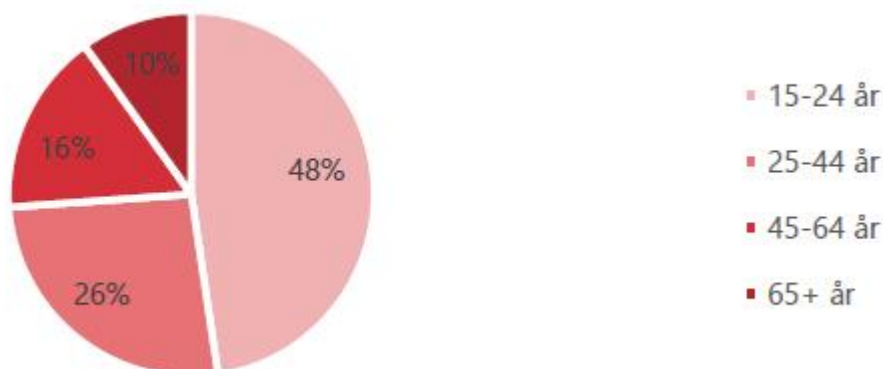
Andelen af tilfredse kunder er faldet fra 92 % i 2011 til 86 % i 2016, hvilket som det eneste tal viser et fald. Forklaringen på forskellen mellem resultatet opgjort i henholdsvis andel og index er, at der er sket en væsentlig forskydning fra *tilfreds* til *meget tilfreds*. I 2011 var 16 % af kunderne *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.

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 er udarbejdet en uddybende rapport pr. bestiller til brug for evaluering og rådgivning på kommende samarbejds møder. Bestillerrapporterne kan hentes her:

./ <https://www.midttrafik.dk/extranet/kommuner-og-region/undersoegelser-og-statistik/kundeundersoegelse-2016/kundeundersoegelse-2016.aspx>

Hver bestillerrapport viser ud over generelle resultater et prioriteringskort, der kommer med en konkret anbefaling i forhold til håndtering af de vurderede parametre. De anbefalede indsatser varierer fra bestiller til bestiller, og det er væsentligt, at prioriteringskortene ikke står alene, men sammenholdes med de resultater og problemstillinger på givne ruter, som man har kendskab til fra andre sammenhænge (fx kundeforhold, driftsinformation, kvalitetskontrol mv.).

Kundedata vil blive inddraget i relevante projekter til at højne kvaliteten af opgaveløsningen.

---

### **Præsentation af kundeundersøgelsen**

På repræsentantskabsmødet den 4. november vil repræsentantskabet få en gennemgang af resultaterne, herunder udvalgte eksempler af bestillerrapporterne.

\*)Ruter med delt finansiering figurer 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

1-00-1-16

## 11. Eventuelt