



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
14. december 2018 kl. 09:30
v/Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5,
8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Orientering om Busselskabet Aarhus Sporveje	1
2	Udskydelse af budgetmaterialet for 2019	2
3	Forventet regnskab 2018 efter 3. kvartal	4
4	Status for regionale besparelser	6
5	Trafikplan 2019 - 2022	11
6	Orientering om udviklingen i forsinkelser i bustrafikken i Aarhus	16
7	Opfølgning på Kunde for en dag-ture	20
8	Ændring af Flexkurs taksten i Norddjurs Kommune	21
9	Ændring af Byzone og Flexkurs knudepunkt i Aarhus Kommune	23
10	Henvendelse til transportministeren vedr. rejsekort	25
11	Rejsekort – Omkostninger indtil 2028 og fremtidsscenerier	27
12	Orientering om IT-projekter i Midttrafik	30
13	Takst Vest Præ- og postmåling/kampagnemåling	32

Indholdsfortegnelse

14	Orientering om forholdene på Aarhus Rutebilstation	34
15	Passagerpulsens Kundeservicepris 2018	36
16	Høringssvar på Lov om trafikselskaber	39
17	Trafikselskabernes forslag om fælles buspassagerrettigheder	41
18	Siden sidst	43
19	Eventuelt	44

1-00-1-18

1. Orientering om Busselskabet Aarhus Sporveje

Resumé

Direktør Finn Mikkelsen vil på bestyrelsesmødet give bestyrelsen en orientering om Busselskabet Aarhus Sporveje.

Sagsfremstilling

Direktør Finn Mikkelsen vil på mødet give Midttrafiks bestyrelse en orientering om Busselskabet Aarhus Sporveje, herunder status på økonomi, opnåede resultater og seneste tiltag.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-21-1-18

2. Udskydelse af budgetmaterialet for 2019

Resumé

På baggrund af de regionale besparelser, som har en stor påvirkning på budget 2019 for de fleste kommuner, anbefaler administrationen, at godkendelsen af budget 2019 udskydes til marts 2019, når alle aftaler er på plads og indarbejdet i budgetmaterialet.

Sagsfremstilling

Budgetprocessen for budget 2019

I henhold til den af bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2019, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i 1. behandling af budgetmaterialet i august, før materialet blev sendt i politisk høring i september. Ændringer som følge af den politiske høring er blevet indarbejdet i budgetmaterialet, men da Midttrafik endnu ikke har fået autoritative kommunale bestillinger på baggrund af regionens besparelser, vil der skulle foretages store ændringer i budgetmaterialet efterfølgende.

På den baggrund vil det nuværende budgetmateriale ikke være retvisende, og administrationen anbefaler derfor, at godkendelsen af budgetmaterialet for 2019 udskydes til marts 2019. Indtil budgetmaterialet for 2019 er godkendt, anbefaler administrationen, at der laves aconto afregning baseret på budgetmaterialet for 2018, som efterfølgende korrigeres når det godkendte budget for 2019 foreligger.

Processen for de regionale besparelser

Midttrafik samarbejder med kommunerne for at gennemføre en overgang efter de regionale besparelser. Ønsket fra kommunerne er, at så meget som muligt gennemføres på så kort tid som muligt, hvorfor det er nødvendigt, at der modtages konkrete bestillinger fra kommunerne senest med udgangen af december 2018. Midttrafik støtter i denne periode kommunerne med løsningsforslag og beregninger.

Det er planen, at køreplanændringer, for de ruter som fortsættes, gennemføres fra køreplansskiftet i slutningen af juni 2019. For de ruter, hvor der ikke er givet kommunal tilkendegivelse om at fortsætte kørslen, vil kørslen ophøre 1. april 2019.

I overgangsperioden fra 1. april til køreplansskiftet i juni 2019 vil Midttrafik foreslå en finansiel overgangsløsning, hvor kørselsniveauet opretholdes. Opretholdelse af kørslen vil dog medføre en manglende nettobesparelse på 15 mio. kr. i forhold til bruttokataloget for regionale besparelser. Herfra skal dog trækkes ¼ af de 5,5 mio. kr. som Region Midtjylland giver som tilskud til uddannelsesruter, dvs. 1,4 mio. kr. Dertil er der i forhold til Trafikplan Djursland fundet 2,5 mio. kr. i ekstra besparelse, mens der indregnes et mindreforbrug i administrationen i Midttrafik i 2018 på 4,1 mio. kr. samt anvendelsen af 7,0 mio. kr. fra den endelige afregning med DSB i Bus-Togsamarbejdet, som giver en engangsmerindtægt til regionen på 6,5 mio. kr., som kan stilles til rådighed i

mellefinansieringen sammen med merindtægter på lufthavnsruten til Billund, som har en positiv udvikling på indtægtssiden.

I forhold til budgetlægningen af 2019, så forventes det, at et nyt revideret budget for 2019 med indregning af konsekvenser af omlægninger er klar til forelæggelse for bestyrelsen i marts 2019. Acontobetalingerne fra bestillerne for 2019 vil justeres efter dette reviderede budget for 2019.

Direktøren indstiller,

at forslaget om godkendelse af budget 2019 udskydes til den 15. marts 2019.

1-22-3-18

3. Forventet regnskab 2018 efter 3. kvartal

Resumé

Forventet regnskab efter 3. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2018 med den viden der er tilgængelig efter 3. kvartal 2018. Sammenligningsgrundlaget er budget 2018 og forventet regnskab efter 2. kvartal. Vedlagt er forventet regnskab 2018 efter 3. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2018 efter 3. kvartal

For Kørselsudgifterne er der et forventet merforbrug på 34,6 mio. kr. i forhold til budget 2018. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger (16,5 mio. kr.) samt et større merforbrug hos Horsens Kommune (1,8 mio. kr.) grundet ny trafikplan med udvidet kørsel, Aarhus Kommune (17,4 mio. kr.) grundet mere erstatningskørsel i forbindelse med letbaneforsinkelsen og stigende chaufføromkostninger efter indførelse af ny trafikplan og Region Midtjylland (10,9 mio. kr.) grundet stigende omkostningsindeks og dubleringer.

For Bus-IT er der en forventning om et merforbrug på 5,6 mio. kr., som blandt andet vedrører investering i automatisk tælleløsning, så der fremover vil være tælleudstyr i hovedparten af alle by- og regionalrutebusser i Midttrafik.

For Indtægter er der en forventning om en merindtægt på 24 mio. kr. Den forventede merindtægt skyldes, at de forventede konsekvenser i forbindelse med letbanens indførelse og de tilhørende reduktion i bybusser og regionalruter i Aarhus-området, ikke har været så omfattende som ventet.

For Flextrafik forventes et samlet merforbrug på 3,5 mio. kr. i forhold til budget 2018. Det skyldes hovedsagligt øget vækst på siddende patientbefordring.

Erstatningskørslen forlænges på strækningerne til Odder og Grenaa grundet Letbanens udskudte opstart. Dette betyder, at der er et forventet merforbrug på 18,1 mio. kr. i forhold til budget 2018. Omvendt forventes der en mindreudgift på 46 mio. kr. til Aarhus Letbane i forhold til budget 2018, idet betalingen for Letbanetrafik først begyndte 1. juni 2018.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på ca. 9,3 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab efter 3. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2018 efter 3. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- Forventet regnskab Q3 bilag 1
- Forventet regnskab Q3 bilag 2 ver.2

1-30-76-201-1-17

4. Status for regionale besparelser

Resumé

Administrationen orienterer om status for Region Midtjyllands beslutning om vedtagelse af planen for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik i 2019 samt status, muligheder og konsekvenser ved implementeringsplanen, herunder status på Midttrafiks dialog med kommunerne om eventuelle alternative transportløsninger.

Sagsfremstilling

Regionsrådet har på møde den 31. oktober 2018 vedtaget en plan for gennemførelse af besparelser på den regionale kollektive trafik. Besparelserne er truffet på baggrund af det bruttokatalog, som Midttrafik har udarbejdet, og som er blevet præsenteret og drøftet på de politiske møder med kommuner.

Vedtagelsen af planen betyder, at Region Midtjylland fra 1. april 2019 ophører med at finansiere en række regionale ruter og strækninger, hvor det herefter er op til kommunerne om de ønsker at finansiere alternative transportløsninger. Hvis ikke det er tilfældet, vil Region Midtjyllands beslutning betyde, at en lang række borgere vil stå uden transportmuligheder den 1. april 2019.

På mødet den 31. oktober traf Regionsrådet også en beslutning om at tilgodese transport af uddannelsessøgende i en treårig periode ved at yde tilskud til en række kommuner, som vil videreføre buskørsel på ruter, som regionen ophører med at finansiere. Tilskuddet fastlægges for den enkelte rute, som en til to dobbeltture om morgenen afhængig af rutens betjening af uddannelsesinstitutioner og to dobbeltture om eftermiddagen.

Der vedlægges bilag vedrørende notat om plan for budgetoverholdelse vedrørende kollektiv trafik, notat om tilskud til transport til uddannelsessøgende, oversigt over besparelse på busruter samt kopi af brev til Midttrafik og kommunerne i Region Midtjylland

Status for processen med implementering af regionens besparelser

Midttrafik havde i foråret en forventning om, at regionens besparelser kunne gennemføres i en velordnet planlægningsproces over flere køreplanår svarende til den planlægning, der blev gennemført i forbindelse med forslaget til ny trafikplan for Djursland i et samarbejde mellem regionen og Djurslandskommunerne.

Med en meget sen beslutning fra Region Midtjylland og fortsat uklarheder over eventuelle alternative bestillinger fra kommunerne kan Midttrafik ikke implementere nye transportløsninger fra 1. april 2019. For næsten alle berørte ruter ville dette i givet fald betyde, at der for stort set alle berørte ruter efter ønske fra kommunerne skal udarbejdes nye trafikoplæg og udarbejdes færdige reviderede køreplaner, som skal godkendes af kommunerne inden årsskiftet. Med henblik på at sikre en plan for proces

sammen med kommunerne, som tilgodeser, at så mange kunder som muligt ikke vil stå uden transportmuligheder den 1. april 2019 har Midttrafik haft en tæt dialog med Kommunaldirektør netværket og Trafikstyregruppen under KD. I udgangspunktet har Midttrafik arbejdet for at kommunerne i fællesskab aftalte en finansiel løsning i perioden fra 1. april 2019 og frem til ordinært køreplansskifte 29. juni 2019, hvor ruter med ændrede bestilleransvar kunne fortsætte uændret frem til planlægningen og implementeringen af nye transportløsninger. Ligeledes har oplægget været at nye transportløsninger skulle implementeres i 2 tempi – en del til køreplansskiftet 2019 og den resterende del i 2020.

Efter aftale med Trafikstyregruppen afholdte Midttrafik et fællesmøde med alle kommuner og Region Midtjylland den 20. november 2018. Målet med fællesmødet var at afdække mulighederne for at opnå en fælles og koordineret bestilling fra kommunerne om hvilket retning og løsning man ønskede Midttrafik skulle arbejde videre på.

Dialogen mellem kommunerne og Midttrafik den 20. november 2018 var generelt meget positiv. På mange punkter kom man længere i retning af konkrete bestillinger end forventet af Midttrafik forud for mødet. Der er ligeledes efterfølgende afholdt møde i styregruppen for Trafikplan Djursland, hvor der er aftalt, at der arbejdes videre med at gennemføre en midlertidig plan, som opfylder regionens besparelse på Djursland, frem til gennemførelsen af Trafikplan Djursland i 2020.

Med udgangspunkt i ovenstående status, er det administrationens vurdering, at Midttrafik kan implementere besparelsen på hele bruttokataloget til ordinært køreplansskifte 29. juni 2019 under forudsætning af følgende:

- At kommunerne afgiver autoritative beslutninger inden udgangen af december 2018 om det betjeningsomfang der ønskes efter køreplansskiftet i juni 2019.
- At Midttrafik tilsætter alle ressourcer til at løse opgaven, hvor elementer i Midttrafiks normale køreplanproces indstilles eller sættes på meget lav blus. Der henvises til de beskrevne detaljer i efterfølgende afsnit om muligheder og konsekvenser ved implementeringsplanen, men i væsentlighed betyder det i denne sammenhæng, at der ikke gennemføres borgerhøringer og borgerinddragelse, og når køreplanen er udarbejdet og leveret til busselskaberne, så offentliggøres de på Midttrafiks hjemmeside, som politisk besluttede løsninger.
- At kommunerne og regionen har forståelse for, at Midttrafik efterfølgende må prioritere, når kommuner ønsker at få revurderet hele deres kollektive trafik fra køreplansskiftet 2020
- At der som udgangspunkt ikke gennemføres nogen tilpasninger i køreplanerne den 1. april 2019 ud over eventuelle opsigelser af hele ruter. Den mellemliggende periode fra 1. april til 29. juni 2019 skal håndteres ved en finansiel overgangsløsning, som er helt afgørende for ikke at ende i en helt kaotisk situation med opsigelse af ruter som kommunerne efterfølgende ønsker at fastholde.

Administrationen har i samarbejde med KD-net og Region Midtjylland udarbejdet et løsningsforslag til finansieringen af overgangsperioden, som respekterer den vedtagne

budgetramme i regionen. Den manglende nettobesparelse for regionen ved videreførelse af regionalruter i bruttokataloget i perioden er 15 mio. kr. foreslås finansieret ved følgende:

	Mio. kr.
Hvis ændringerne sker til køreplansskiftet 29. juni 2019, vil der ikke være behov for tilskuddet til uddannelsesruter i denne periode. 1/4 af nettobeløbet for tilskuddet til uddannelsesruter (5,5 mio. kr. årligt) kan indgå i mellemfinansieringen	1,4
den 22. november 2018 afholdt møde i styregruppen for Trafikplan Djursland, og det blev her aftalt, at der arbejdes videre med at gennemføre en midlertidig plan, som opfylder regionens besparelse på Djursland, frem til gennemførelsen af Trafikplan Djursland i 2020 For Djursland udgør behovet for finansiering i overgangsperioden 3 mio. kr. Genberegning af besparelserne på Djursland viser, at besparelsen er ca. 1,5 mio. større årligt end forventet. Dette gælder også i den midlertidige plan. De 1,5 mio. kr. kan sammen med et kommunalt tilskud på 1 mio. kr., i alt 2,5 mio. kr. indgå i mellemfinansieringen	2,5
Mindre forbrug i administrationen i Midttrafik i 2018	4,1
Den endelige afregning med DSB i Bus- Togsamarbejdet for 2016 giver en engangsmerindtægt til regionen på 6,5 mio. kr. Med den seneste regnskabsvurdering fra november 2018, herunder regionens indtægter forventer Midttrafik, at dette engangsbeløb kan være til rådighed i mellemfinansieringen. Hertil kommer en positiv udvikling i indtægterne på lufthavnsruten til Billund.	7,0
I alt	15

Muligheder, prioriteringer og konsekvenser ved implementering den 29. juni 2019

På nuværende tidspunkt i Midttrafiks planlægningsproces vil den sene afklaring fra Region Midtjylland og den manglende kommunale afklaring have væsentlig betydning for Midttrafiks arbejdsgrundlag og muligheder i planlægningsprocessen i øvrigt.

For at kunne imødekomme kommuners krav og ønsker til en hurtig implementering og undgå massive nedlæggelser af eksisterende ruter, er det nødvendigt med prioriteringer i arbejdsgrundlaget og planlægningsprocessen. Administrationen giver efterfølgende en oversigt over processen (tids- og aktivitetsplan) med beskrivelse af de konsekvenser, som prioriteringen af implementeringen af de regionale besparelser vil have for Midttrafiks normale proces overfor kunder og busselskaber.

Bestillingen (deadline inden udgangen af december 2018)

I perioden frem til årsskiftet vil Midttrafik arbejde for at fastlægge de enkelte detaljer i bestillingen i samarbejde med kommunerne og beregne et overslag på økonomien for

kommunerne, så der kan træffes endelig politisk beslutning. For perioden prioriteres alle Midttrafiks planlægningsressourcer ind i dette arbejde. Det betyder, at følgende opgaver og fokus ikke kan gennemføres til K19:

- Alle igangværende og planlagte driftsopfølgninger på køretider indstilles – undtagelsen er naturligvis de ruter som arbejdes med i den regionale spareplan. Midttrafik har dog været igennem en række ruter frem til nuværende tidspunkt, og disse drøftes med busselskaberne med henblik på implementering til K19. De ruter som Midttrafik ikke har gennemgået på nuværende tidspunkt gennemgås ikke til K19.
- Alle sagsbehandlinger og vurderinger af busselskabers og chaufførers ønsker og behov i relation til den daglige drift gennemføres ikke til K19
- Alle sagsbehandlinger og vurderinger af kommuner og skolars ønsker og behov gennemføres ikke til K19

På nuværende tidspunkt arbejder Midttrafik med enkelte bundne opgaver, som ikke kan stoppes eller udskydes, og de vil blive håndteret. Det drejer sig primært om implementeringen af nyt bybussystem i Herning og justeringer og besparelser på bybusnettet og lokalruter i Viborg.

Den faktiske køreplanlægning (januar – april 2019)

De konkrete bestillinger fra kommunerne skal omsættes til konkrete og driftssikre køreplaner. Arbejdet vil i udgangspunktet foregå i perioden fra januar til april 2019. I denne fase vil der være inddragelse af busselskaber med henblik på fastlæggelse af ruteforløb og køretider. For perioden prioriteres alle Midttrafiks planlægningsressourcer ind i dette arbejde. Det betyder, at følgende opgaver og fokus ikke kan gennemføres til K19:

- Der gennemføres ikke borgerinddragelse i løsningerne
- Der gennemføres ikke høringer på løsningerne
- De endelige køreplaner offentliggøres efter leveringen til busselskaber som politisk besluttede løsninger

Det skal bemærkes, at Midttrafik vil arbejde for at indgå aftaler med busselskaberne om en måneds senere levering end den normale 3 måneders frist – dette for at sikre bedre rammer for arbejdet i perioden. Det betyder, at busselskaberne kun vil have 2 måneder til deres arbejde. I forhandlingen vil det kunne betyde en økonomisk kompensation til busselskabet.

Det skal ligeledes bemærkes, at der skal gennemføres en normal proces for de allerede politisk besluttede større ændringer til K19 (primært implementeringen af nyt bybussystem i Herning og justeringer og besparelser på bybusnettet og lokalruter i Viborg), hvor der gennemføres normal offentlig høring og sagsbehandling.

Implementeringen og offentliggørelse af nye køreplaner

Efter afleveringen af de endelige køreplaner til busselskaberne vil Midttrafik prioritere at køreplandata klargøres i systemerne, så der sikres korrekt afregning og data kan

opdateres på rejseplanen, rejsekortet, elektroniske afgangstavler, Midttrafik live og øvrige digitale medier. For perioden prioriteres alle Midttrafiks planlægningsressourcer ind i dette arbejde. Det betyder, at følgende opgaver og fokus ikke kan gennemføres til k19:

- Stoppestedstavler for bybusser i bybusbyer udskrives og opsættes
- Stoppestedstavler for alle lokale og regionale ruter udskrives og opsættes ikke. I stedet fjernes gamle tavler og der opsættes en information på standen med henvisning til opdateret køreplaninformation på Midttrafiks hjemmeside og rejseplanen.dk. samt henvisning til Midttrafik Live, hvor aktuelle afgangstider fra stoppestedet kan ses.

Kommunikation

Midttrafik forventer et stort pres på kundeservice og kundecenter for at håndtere de mange kundehenvendelser. Derfor skal disse funktioner midlertidigt opnormeres. Region Midtjylland har administrativt tilkendegivet at ville finansiere ekstraordinært pres på Midttrafiks administration i en overgangsperiode.

Midttrafik forventer ligeledes en stor interesse for de kommunale bestillinger ovenpå de regionale besparelser. Det kræver en tydelig, løbende kommunikation. Midttrafik vil især bruge hjemmesiden til at informere offentligheden om de truffe beslutninger.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.
- at bestyrelsen tilslutter sig administrationens forslag til finansiering af overgangsperioden 1. april til 29. juni 2019, herunder at Midttrafik bidrager med et engangsbeløb på 4,1 mio. kr. i 2019.
- at bestyrelsen godkender administrationens implementeringsplan, herunder de beskrevne prioriteringer og konsekvenser.

Bilag

- Bilag 1 Notat om plan for budgetoverholdelse
- Bilag 2 Notat om tilskud til transport af uddannelsessøgende
- Bilag 3 Oversigt over besparelser på busruter
- Bilag 4 Brev til Midttrafik
- Bilag 5 Kopi af breve til kommunerne
- Bilag 6 Notat om mellemfinansiering af ruter endelig

1-30-75-1-26-16

5. Trafikplan 2019 - 2022

Resumé

Midttrafik skal hvert 4. år udarbejde en trafikplan, der skal vise i hvilken retning den kollektive trafik tænkes at udvikle sig. Borgernes transportmuligheder og vaner ændrer sig meget i disse år, bl.a. pga. digitalisering og automatisering - tendenser administrationen skal forholde sig til. I denne trafikplan har der været fokus på, at der etableres et stabilt hovednet med en minimumsservice, at der er tæt- og tyndtbefolkede områder i Midttrafik, hvor muligheder og udfordringer er forskellige, og at trængslen i byområderne vil øges. Derfor er der også sat fokus på fremkommelighed i byerne. Med trafikplanen tegner der sig et klart billede af, hvorledes Midttrafik tænker den kollektive trafik i de kommende år.

Sagsfremstilling

Baggrund og proces:

Midttrafiks nuværende trafikplan dækker perioden 2013 – 2017, og derfor præsenteres der et forslag til en ny trafikplan, der fastlægger Midttrafiks rolle i den kollektive trafik frem til 2022.

Den kommende trafikplan skal opfylde nedenstående krav i Lov om Trafikselskaber § 9:

Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, jf. § 5. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Det strategiske grundlag udmøntes i trafikplanen som et midtjysk hovednet, der er en række strækninger i Midttrafiks område, hvor borgerne kan forvente et stabilt og højfrekvent net i hele trafikplanperioden, og det er derfor et net, man kan regne med og indarbejde i sit kørselsbehov.

Herudover tager trafikplanen udgangspunkt i Statens Trafikplan, Midttrafiks strategiplan og mobilitetspolitikken, bestyrelsen netop har vedtaget. Trafikplanen tager desuden afsæt i en række tendenser, der vil forandre vilkårene for den kollektive trafik i de kommende år, herunder at borgernes mobilitet ændres i takt med at antallet af biler stiger, de teknologiske muligheder for samkørsel og deleøkonomi udbredes og private busselskaber tilbyder flere og flere strækninger.

Udviklingen i demografien betyder, at landdistrikterne affolkes og byerne får et større kundegrundlag. Disse forskellige tendenser har forskellige udfordringer og derfor anvises der forskellige løsninger i de forskellige geografier.

Organisation:

Forslaget til trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med kommunerne og Region

Midtjylland med baggrund i hhv. en arbejdsgruppe med deltagere fra: Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Horsens, Syddjurs og Aarhus kommuner, samt Region Midtjylland og en styregruppe med deltagere fra: Viborg, Struer, Herning, Ikast-Brande, Silkeborg, Horsens, Aarhus, Norddjurs og Syddjurs kommuner samt Region Midtjylland.

Trafikplanen har været undervejs gennem længere tid, og arbejdet har været præget af Region Midtjyllands udmeldinger om større besparelser på den kollektive trafik. Disse udmeldinger har særligt haft indflydelse på udarbejdelsen af et midtjysk hovednet.

Det midtjyske hovednet skal være stabilt og kan som udgangspunkt ikke ændres i trafikplanperioden. Det betyder, at borgerne kan være sikre på, at tilbuddet ikke ændres og derfor kan anvende busnettet på lige fod med tognettet.

I arbejds- og styregrupperne har det været drøftet, hvilke strækninger der skal være en del af det midtjyske hovednet. Der har været ønsker om, at flere strækninger tilbydes hovednettes serviceniveau, men der er samtidig en erkendelse af, at en udvidelse betyder, at der skal afsættes flere ressourcer til kørslen, som må findes i det øvrige net. Det er vigtigt at understrege, at det midtjyske hovednet skal dække de, efter principperne, udvalgte strækninger og at de øvrige nuværende regionale- og lokale ruter fortsat kører og har en vigtig mission. Disse strækninger er ikke nærmere beskrevet i trafikplanen, da konsekvenserne af regionens udmeldte besparelser, først kan fastlægges efter vedtagelsen af trafikplanen. Det har været styregruppens ønske at færdiggøre trafikplanen nu og ikke afvente konsekvenserne af regionens udmeldte besparelser.

I trafikplanen er der i øvrigt åbnet op for, at flere strækninger kan få status som hovednets strækning, såfremt det sikres, at betjeningen opfylder den foreslåede minimumsbetjening frem til 2022.

Det fremlagte hovednet er styregruppens oplæg hertil.

De enkelte afsnit

Det midtjyske hovednet:

Det midtjyske hovednet skal styrke mobiliteten i Midttrafiks område, så borgene tilbydes at komme til og fra arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter. Nettet skal være stabilt og attraktivt. Nettet bliver stabilt ved forudsætningen om, at det midtjyske hovednet ikke ændres i trafikplanperioden frem til 2022.

Nettet skal være attraktivt ved at serviceniveauet skal være på niveau med minimumsserviceniveauet for togtrafikken i Midttrafiks område der er:

Antal afgang i timen:

Serviceniveau for det midtjyske hovednet

Antal afgang pr. time

	Hverdage (kl. 6-19)	Hverdage, myldretid (kl. 7-9 & 14-17)	Hverdage, aften (kl. 19-23)	Weekend (kl. 9-23)
Minimumstandard	1	1	1/2	1/2
Ambition	1	2	1/2	1/2

Der foreslås en minimumsstandard, som tænkes gennemført indenfor de nuværende økonomiske rammer, men der foreslås samtidig et ambitionsniveau, som vil være målet i arbejdet med trafikplanen, hvis kundegrundlag og økonomi giver plads hertil.

Hovednetsstrækningerne er udvalgt efter en række principper og kan betjenes af såvel tog som busser.

Principperne er, at alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som byens primære rejse- og pendlingsstrømme er rettet imod. Regionshovedbyerne er; Holstebro, Herning, Viborg, Silkeborg, Randers, Aarhus og Horsens. Herudover skal der være hovednetsforbindelse mellem naboregionshovedbyerne.

Hovednettet udgør grundstammen i den kollektive trafik i Midttrafiks område, hvor 79 % af borgerne i Midttrafiks område har under 2 km til en hovednets strækning.

I planen er der en række mindre byer og områder, som ikke betjenes af hovednettet. Derfor foreslås det, at der etableres en række knudepunkter på hovednetsstrækningerne. Her skal der tilbydes gode korrespondancemuligheder og ventefaciliteter, så skiftet mellem hovednettet og andre transportformer bliver let og trygt for kunderne.

Udrulningen af hovednettet tænkes gennemført gennem områdevis trafikplaner, hvor hele områdets tilbud om mobilitet gennemgås, hvorved der kan ske en optimering af det samlede tilbud.

Det foreslåede hovednet udgør ca. 17 % af den samlede kørsel i Midttrafiks område (excl. Kørsel i Aarhus Kommune og de seks bybusbyer).

Omkostningen til gennemførelse af forslag til minimumshovednettet og ambitionshovednettet (med 1/2 times drift i myldretiden) ses herunder:

Budgetoverslag	Brutto	35 % selvfinansiering	50 % selvfinansiering
Tilskudsbehov (mio. kr.)			
Minimumstandard	3,8	2,5	1,9
Tillæg for myldretidsbetjening	5,7	3,7	2,8
I alt/ambitionsniveau:	9,5	6,2	4,7

Meromkostningerne ved minimumstandarden forventes at kunne dækkes gennem optimeringer ved arbejdet i de områdevisse trafikplaner.

Mindre byer og landdistrikter

Den demografiske udvikling viser, at kundegrundlaget i landdistrikter og mindre byer svinder. Derfor vil kollektiv betjening af disse områder, som vi kender det i dag, med store busser, der kører efter faste køreplaner, blive udfordret, og der skal tænkes i andre løsninger.

Områderne vil fortsat være betjent med større busser, der kører efter faste køreplaner i de rejsestrømme, hvor der er et kundegrundlag, fx til uddannelsesinstitutioner, folkeskoler og til centerbyer. Betjeningen udenfor disse strømme og tidspunkter tænkes betjent dels af Midttrafiks flexprodukter (Flextur, Flexbus og Plustur), der skal udvikles i trafikplanperioden, og dels af andre betjeningsformer som samkørsel, deleøkonomiske transportformer og eventuelt elcykler.

Bybusbyer

De større bybusbyer, Horsens, Randers, Silkeborg, Viborg, Herning og Holstebro, har udfordringer med trængsel, som den kollektive trafik kan afhjælpe.

I trafikplanperioden vil Midttrafik, i samarbejde med de enkelte kommuner, gennemgå bybusnettet i byerne, primært med henblik på at indrette bybusnettene efter nogle klare mål. Skal bybusnettet være et markedsorienteret net, der kan konkurrere med bilen eller et net med bred tilgængelighed, hvor borgerne har kort til stoppestedet.

I trafikplanperioden vil Midttrafik sammen med kommunerne drøfte de 2 måls fordele og ulemper, og give bybusnettene en klarere profil end det er tilfældet mange steder i dag.

Kollektiv trafik i Aarhusområdet

I Aarhusområdet, særligt indenfor Ringgaden, er der store trængsels- og miljøudfordringer, der forventes at stige gennem trafikplanperioden. Kommuner omkring Aarhus og Aarhus Kommune har udarbejdet strategier og planer for, hvorledes man tænker at løse disse udfordringer i fremtiden. Her er det Midttrafiks opgave at understøtte disse strategier og planer ved at tilbyde og iværksætte forskellige værktøjer, herunder en udbygning af letbanen og fremme af BRT-løsninger.

I trafikplanperioden vil der blive arbejdet med tre områder, der alle kan bidrage til at den kollektive trafik kan løse en større del af transportarbejdet i området:

- Rejsetid
- Regularitet og rettidighed
- Kvalitet og rejseoplevelse

Disse indsatsområder og værktøjer kan i stor udstrækning også anvendes i andre bybusnet.

Fremkommelighed

I trafikplanen er der medtaget et særligt afsnit om fremkommelighed, da det vurderes, at fremkommelighed fremadrettet vil spille en større rolle i tilrettelæggelsen af

bybusnettene.

Bybussernes fremkommelighed har betydning for bussens køretid og rettidighed.

En øget fremkommelighed kan i flere situationer være selvfinansierende, fx er omkostningen for en bybus med kvartersdrift i dagtimer og halvtimesdrift aften/weekend næsten 1 mio. kr. mindre årligt ved en køretidsformindskelse på 2 minutter pr. tur.

En væsentlig opgave ved fremkommelighed er at udpege de strækninger/steder, hvor de største udfordringer er, og hvor gevinsten kan blive størst.

Midttrafik vil i trafikplanperioden, i samarbejde med én kommune, gennemføre et fremkommelighedsprojekt, hvor fremkommelighedsproblemer analyseres og forskellige værktøjer afprøves. Dette projekt skal danne basis for business case for fremkommeligheds projekter i andre byer.

Høring

Trafikplanen er udarbejdet af de nedsatte arbejds- og styregrupper og det foreslås at den vedlagte trafikplan udsendes til høring blandt alle Midttrafiks bestillere.

Det er i styregruppen vurderet, at såfremt trafikplanen fremsendes i høring hos kommunerne inden årsskiftet, kan kommunerne fremsende bemærkninger/forslag til ændringer ultimo februar 2019.

Direktøren indstiller,

- at Trafikplanen fremsendes til høring hos kommuner og Regionen i Midttrafik, med høringsfrist den 20. februar 2019
- at Høringssvar og behandling heraf sker på bestyrelsens møde den 15. marts 2019.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik - Trafikplan 2019-2022

1-30-75-1-2-16

6. Orientering om udviklingen i forsinkelser i bustrafikken i Aarhus

Resumé

Der er store meget varierende forsinkelser i bustrafikken i Aarhus i myldretiden, som er forværret fra 1. til 2. halvår 2018, bl.a. på grund af ændringer i gadesignalerne på de centrale buskorridorer gennem Aarhus.

Midttrafik har været i dialog med Aarhus Kommune og de busselskaber, der betjener Kystvejen med henblik på at finde løsninger, der kan stabilisere driften. Der må forventes betydelige udgifter til tillæg i køretider i myldretid og mindre stramme vognløb, hvis fremkommeligheden for bustrafikken i Aarhus ikke generelt prioriteres.

Sagsfremstilling

Forsinkelser i bustrafikken i myldretiden har i efteråret 2018 nået et niveau, der medfører en stor forringelse af kvaliteten i den kollektive trafik i Aarhus og til og fra Aarhus.

Forsinkelserne i bybustrafikken i Aarhus er i november måned målt på alle hverdage kl. 8.25. I gennemsnit er 1/3 af ca. 160 bybusser forsinket i mere end 4 minutter og i gennemsnit 5 busser er forsinket mere end 15 minutter. Det er på trods af, at der er myldretidstillæg i køreplanerne. Eksempelvis er der for 6A, som betjener Ringvejen tillagt 12 minutters ekstra køretid i morgenmyldretiden.

Hertil kommer, at situationen er meget ustabil. Det er ikke ualmindeligt, at 80 busser på det pågældende tidspunkt er mere end 4 minutter forsinket mens 10 – 15 busser er mere end 15 minutter forsinket. På de dage hvor forsinkelserne er de lavest, er ca. 25 busser forsinket mere end 4 minutter og ingen busser forsinket mere end 15 minutter. Der er endvidere er der store forskelle på de enkelte ugedage med størst forskel mellem mandage og fredage.

Forsinkelser bybusser Aarhus november 2018	Mere end 4 minutter forsinket	Mere end 15 minutter forsinket
Mandage	66	7
Fredage	32	0,5

Det må konstateres, at køreplantiderne i myldretiden på nuværende tidspunkt ikke er realistiske, men de store variationer betyder, at det er meget vanskeligt at håndtere problemerne i køreplanlægningen.

Generelt må bustrafikken i Aarhus planlægges, så det er undtagelsen, at busser ankommer før afgangstid til stoppestederne. Resultatet ville i modsat fald være at

busser skulle køre langsomt og holde ved stoppestederne og afvente afgangstidspunktet, hvorved de ville spærre for andre busser, som ankommer til stoppestederne. Dette ville i nogen grad skabe kaotiske tilstande for busserne og trafikken i Midtbyen.

Man er derfor i vid udstrækning nødt til at planlægge køretiden efter de dage, hvor der er de laveste forsinkelser og så acceptere forsinkelser, når trafiksituationen er meget ustabil. Det er generelt vilkårene for bustrafik i blandet trafik og acceptabelt for kunder, busselskaber og kunder, når det kan holdes på et rimeligt lavt niveau, hvilket ikke kan siges om den nuværende situation i Aarhus.

En sammenligning af forsinkelserne i hele bybussystemet i morgenmyldretiden mellem 1. halvår og 2. halvår viser, at der er sket en forøgelse af forsinkelserne på trods af, at der blev lavet en opretning på nogle bybusruter ved køreplansskiftet efter sommerferien. Forsinkelser større end 4 minutter er steget med 18 % til nu at udgøre ca. 25 % af alle afgangse mellem 6.30 og 8.00. Samtidig er andelen af forsinkelser, der er større end 7 minutter steget med knap 40 %, så det nu er 10 % af alle afgangse.

Den generelle udvikling i trafikken i Aarhus udfordrer kapaciteten på vejnettet, og der er sket en udvidelse af myldretidsperioden. Det betyder, at det løbende har været nødvendigt at udvide køretiden og den periode, hvor der er myldretidstillæg.

Forværringen fra 1. halvår til 2. halvår 2018 kan bl.a. tilskrives ændringer i signalreguleringen, der har påvirket de centrale buskorridorer i Aarhus. I sommerferien 2018 ændrede Aarhus Kommune samordningen mellem signalerne ved Mejlgade og Kystvejen af hensyn til det store antal cyklister fra Mejlgade, der krydser Nørreport. Målinger af køretiden fra Nørrebrogade mod Kystvejen i morgenmyldretiden viser, at der er et køretidstillæg på 2-4 minutter. Årsagen er tilbagestuvning af køretøjer på Nørreport og Nørrebrogade, der påvirker begge de centrale buskorridorer, Kystvejen og Nørregade/Busgaden.

Signalændringerne har især påvirket de regionale ruter, som alle bruger Kystvejskorridoren samt to bybusruter, der også benytter Kystvejen. De regionale ruter er særligt hårdt ramt.

En sammenligning af forsinkelserne for de regionale ruter, der bruger Kystvejen i morgenmyldretiden mellem 1. halvår og 2. halvår, viser, at der er sket en forøgelse i forsinkelser større end 4 minutter fra 28 % til 50 %. Samtidig er andelen af forsinkelser, der er større end 7 minutter steget med 17 procentpoint til ca. 30 %.

Det var Midttrafiks forventning, at der ville ske en vis stabilisering af forsinkelserne efter at letbanen herunder gadesignalanlæggene var færdigetableret og i drift, men det er ikke tilfældet. Før den seneste signalændring var det især retningen fra centrum ad Kystvejen, der medførte store forsinkelser. Efter sommerferien 2018 er begge retninger ramt af forsinkelser og ustabil afvikling af trafikken.

Det er Midttrafiks vurdering, at den nuværende buskorridor langs Kystvejen under disse forhold reelt ikke er egnet til afvikling af bustrafikken, og at der må findes løsninger på stabilisering af bustrafikken. Midttrafik har over efteråret været i dialog med henholdsvis Aarhus Kommune og de busselskaber, der anvender Kystvejen.

I forhold til Aarhus Kommune har Midttrafik rejst flere forslag.

- Genopretning af signalsamordningen ved Mejlgade/Kystvejen
- Forlægning af de gennemkørende regionale ruter 100 og 200, som er særlig hårdt ramt, til busgadeforløbet, hvor køretiden er mere stabil. Forslaget indebærer, at de regionale ruter af hensyn til afviklingen af bybusserne kun får et stop i busgadeforløbet, og at der ikke sælges kontantbilletter i bussen, men at der opstilles en RVM automat ved stoppestedet
- Etablering af en ny miniterminal ved Universitetet, Trøjborgvej/Nørrebrogade, hvor regionale ruter fra eksempelvis Djursland kan afkortes med omstigning til letbanen eller andre busruter.
- Omlægning af nogle af de regionale ruter til Ringgaden – Viborgvej – Mølleparken, som tidligere ved midlertidige omlægninger har vist sig at være en relativ stabil korridor. Herved vil der også opnås direkte betjening af Aarhus Universitets afdeling ved Viborgvej/Ringgaden (BSS) og VIA uddannelserne på Ceres grunden.
- Adskille de gennemkørende regionale ruter 100 og 200 i 4 nye ruter, som kan få et udligningsophold på Rutebilstationen m.h.p. at reducere forsinkelserne. Dette vil dog være i stærk modstrid mod kommunens ønske om at reducere pladsbehovet for en terminal i det centrale Aarhus.

Et af resultaterne af drøftelserne med Aarhus Kommune er, at kommunen planlægger en justering/ombygning af signalanlæggene ved Mejlgade/Kystvejen omkring årsskiftet, som i et vist omfang genopretter samordningen mellem signalerne og forbedrer trafikafviklingen. Ombygningen er et led i færdiggørelsen af signalanlæggene i forbindelse med letbanen. Ændringerne omfatter bl.a. også signalanlægget ved Nehrus Allé Randersvej, som også har givet store forsinkelser i udadgående retning.

Kommunens vurdering er dog, at der fortsat vil være ustabil afvikling af trafikken langs Kystvejen. Aarhus Kommune vurderer endvidere, at biltrafikken vil stige i de centrale dele af Aarhus, hvor den tætte byudvikling, er en klar politisk prioritet, og at det betyder, at trængsel på indfaldsveje og ringveje vil stige i myldretiden og påvirke bussernes rejsetider på linje med anden vejtrafik.

Midttrafik ønsker derfor, at der arbejdes videre med de øvrige forslag. Aarhus Kommune har tilkendegivet, at man vil se på muligheden for at ændre på bussernes ruter og muligheder for at afkorte nogle af de regionale busser, og inddrage Midttrafik, når man har identificeret nogle løsningsmuligheder, hvilket man forventer at kunne gøre i januar 2019. På længere sigt ønsker kommunen at arbejde for bedre fremkommelighed for bustrafikken i prioriterede korridorer.

På baggrund af de hidtidige drøftelser med Aarhus Kommune er det Midttrafiks opfattelse, at kommunen ikke ønsker at lade eksempelvis den regionale rute 100 benytte busgadekorridoren af hensyn til beskyttelse af bybussernes køretid gennem forløbet, hvor der ikke er overhalingsmuligheder. Midttrafik vurderer, at det samlet set er en bedre løsning end den nuværende, og at konsekvenserne for bybustrafikken vil være begrænsede. Ændringen kan i givet fald gennemføres hurtigt. Det er vigtigt for Midttrafik at få en afklaring af dette, og om der i alternativt skal arbejdes med en opdeling af de gennemkørende regionale ruter.

Midttrafik har drøftet den nuværende situation med Busselskabet, Aarhus Sporveje og de busselskaber, der har regional kørsel på Kystvejen. Selskaberne finder, at den nuværende situation er uholdbar og til stor gene for kunder og chauffører. Der er

enighed om, at problemerne ikke alene kan imødekommes med justeringer af tider i køreplanerne på grund af den ustabile trafiksituation. Den ustabile driftsafvikling giver anledning til, at busser ikke kan overholde næste afgang fra endestation, hvilket resulterer i yderligere forsinkelser og at chauffører ikke får pauser med heraf følgende omkostninger til overarbejde for busselskaberne. En af løsningerne på dette er at gøre vognløbene mindre stramme, dvs. større pauser og flere busser med betydelige omkostninger til følge.

Dette kan også gøres midlertidigt driftsmæssigt uden at ændre køreplanerne ved at tilsætte ekstra busser og chauffører, så det ikke er samme forsinkede bus og chauffør, der skal returnere på efterfølgende tur, hvor der kan konstateres store forsinkelser ved endestationerne. Denne løsning er midlertidigt valg på rute 100 og Midttrafik er i dialog med busselskaberne om en midlertidig driftsmæssig løsning er relevant på andre ruter.

Det er på forslag fra busselskaber på de regionale ruter besluttet at gennemføre en omlægning af ruterne 117, 118 og 918X til forløbet via Ringgaden og Viborgvej fra årsskiftet i forventning om, at det kan stabilisere køretiderne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-18

7. Opfølgning på Kunde for en dag-ture

Resumé

I juni 2018 besluttede bestyrelsen, at bestyrelsen ville på Kunde for en dag-tur – altså afsætte det meste af en dag til at afprøve et bredt udvalg af Midttrafiks produkter og derefter give en tilbagemelding til administrationen om oplevelsen heraf. En tilbagemelding om såvel de elementer ved Midttrafiks produkter, der er velfungerende, som de steder, hvor der er plads til forbedring.

Sagsfremstilling

To af de tre grupper, som blev dannet i bestyrelsen til Kunde for en dag-turen, har planlagt turen til afvikling primo december 2018.

Administrationen opfordrer hermed de pågældende bestyrelsesmedlemmer til at give administrationen en tilbagemelding på bestyrelsesmødet den 14. december og samtidig have en fælles drøftelse i bestyrelsen om oplevelsen af Midttrafiks produkter.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter erfaringerne på Kunde for en dag-turen.

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

8. Ændring af Flexkurs taksten i Norddjurs Kommune

Resumé

Norddjurs Kommune ønsker pr. 1. januar 2019, at hæve taksten for egenbetaling på Flexkurs fra 4 kr. pr. km minimum 30 kr. pr. tur til 7 kr. pr. km minimum 35 kr. pr. tur. I samme ombæring ændres prisaftalen mellem Nord- og Syddjurs Kommune, så taksten ved Flexkurs der krydser kommunegrænsen mellem Syddjurs og Norddjurs Kommune bliver 7 kr. pr. km minimum 35 kr. Dette uanset om der køres til eller fra Syddjurs/Norddjurs Kommune, da de ikke længere tilbyder samme takst for flexkurs kørsel.

Sagsfremstilling

Norddjurs Kommune skal finde besparelser på den kollektive trafik i kommunen. Der ønskes derfor besparelser på Flexkurs-ordningen.

Norddjurs Kommune har på nuværende tidspunkt en støttet Flexkurs, hvor kundernes egenbetaling er 4 kr. pr. km minimum 30 kr. pr. tur. Kommunen ønsker forsat at tilbyde borgerne støttet Flexkurs, dog med en takst for egenbetaling på 7 kr. pr. km minimum 35 kr. pr. tur.

Kundemæssige konsekvenser

For kunder, der alene rejser i Norddjurs Kommune, har ændringen den konsekvens, at egenbetalingen stiger til 7 kr. pr. km minimum 35 kr. pr. tur.

Kunder, der foretager længere flexkurs-rejser i kommunen eller på tværs af kommunegrænsen til Syddjurs Kommune, vil blive hårdest ramt af denne prisstigning. I 2017 blev der foretaget 2573 rejser på tværs af kommunegrænsen.

Som følge af takststigningen vil prisaftalen mellem Norddjurs og Syddjurs kommuner ændres, således at taksten ved flexkurs der krydser kommunegrænsen mellem Syd og Norddjurs Kommune bliver 7 kr. pr. km minimum 35 kr. Dette uanset om der køres til eller fra Syddjurs/Norddjurs Kommune.

Økonomi

2017 udgjorde kundernes egenbetaling ca. 800.000 kr. Ved en takstforhøjelse vil kundernes egenbetaling udgøre ca. 1.010.000 kr. Det er en indtægtsstigning på ca. 26 %. Kundernes egenbetaling fratrækkes de samlede kørselsudgifter, og Norddjurs Kommune vil i 2017-tal opnå en besparelse på ca. 210.000 kr.

Hvis denne beregning overføres til flexkurs-budgettet for 2019 forventes at med den nuværende takst på 4 kr. pr. km, vil kundernes egenbetaling udgøre ca. 970.000 kr. Ved takststigning fra 4 kr. pr. km til 7 kr. pr. km vil kundernes egenbetaling udgøre ca. 1.220.000 kr.

Midttrafik har ingen tidligere erfaringer med at hæve flextur-taksten i en hel kommune, derfor er der usikkerhed omkring kundernes reaktion. Midttrafik forventer dog et fald i antallet af ture som følge af takststigningen.

Samlet set vurderes denne mulighed at give en besparelse på ca. 400.000 kr. inklusiv administrationsomkostninger. Forslaget kan implementeres med virkning fra 1. januar 2019, og således give fuld effekt i budgetår 2019.

Kommunikation

Midttrafik vil være behjælpelig med skabeloner til markedsføringen af takstændringen. Norddjurs Kommune står for information i de medier de ønsker samt information til borgerservice, lægehuse, sundhedshuse med videre.

Derudover ændres beskrivelsen af flextur både på kommunens egen hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside. Der ændres i teksten om flextur i Syddjurs Kommune, da takststigningen i Norddjurs Kommune får indflydelse på borgerne i Syddjurs Kommune, som ønsker at krydse kommunegrænsen til Norddjurs Kommune.

Midttrafiks prisberegner tilpasses til den nye takst, så kunder har mulighed for fremsøgning af rejsens pris efter takst ændringen.

Direktøren indstiller,

at egenbetalingen på Flextur i Norddjurs Kommune hæves til 7 kr. pr. km minimum 35 kr. pr. tur samt at prisaftalen mellem Syddjurs og Norddjurs kommuner ændres, så taksten ved Flextur der krydser kommunegrænsen mellem Syddjurs og Norddjurs Kommune bliver 7 kr. pr. km min. 35 kr. Dette uanset om der køres til eller fra Syddjurs/Norddjurs Kommune pr. 1. januar 2019.

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

9. Ændring af Byzone og Flexkurs knudepunkt i Aarhus Kommune

Resumé

Aarhus Kommune ønsker pr 1. januar 2019 at omplacere Flexkurs knudepunktet ved Skejbycenteret til AUH Skejby, samt ændre grænsen mellem byzone og opland specifikt omkring AUH Skejby, Åkrogen, Øst havnen og blomsterkvarteret i Tilst.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune indførte den nuværende byzone i august 2011. I de mellemliggende år har transportbehovet ændret sig. Derfor har administration i samarbejde med Aarhus Kommune, set nærmere på en mere hensigtsmæssig placering af Flexkurs-knudepunkter, og den generelle udformning af byzonen. Øvrig kollektiv trafik er løbende tilpasset byens udvikling, og Flexkurs-produktets rammer opdateres nu. Aarhus Kommune ønsker ændring af grænsen mellem byzone og opland, i oplandet kan kunderne benytte støttet-Flexbus til 4 kr. pr. km. Minimum 30 kr. pr. tur.

Den nordlige del af byzonen gøres til opland, Øst-havnen gøres til opland og blomsterkvarteret i Tilst gøres til opland. Dette sker da Flexkurs skal supplere dækningen af kollektiv trafik i disse områder.

AUH Skejby indlemmes helt i byzonen og Flexkurs-knudepunktet ved Skejby Centeret flyttes til AUH Skejby. Dette bevarer muligheden for støttet Flexkurs til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. pr. tur for kunder i oplandet. Kunder, der er bosiddende i byzonen, har mulighed for, at benytte andre kollektive tilbud som eksempelvis Letbanen eller A-busserne.

Kundemæssige konsekvenser

Kunder der rejser til eller fra områder, der nu gøres til en del af oplandet, får mulighed for at benytte en støttet Flexkurs til 4 kr. pr. km minimum 30 kr. pr. tur, ved kørsel i oplandet eller til Flexkurs-knudepunkterne i byzonen. Hvis de ønsker at køre til andre adresser i byzonen vil prisen være uændret - 14 kr. pr. km minimum 100 kr. pr. tur.

En stor mængde kunder har tidligere kørt Flexkurs fra knudepunktet i Park Allé til AUH Skejby i oplandet med en støttet Flexkurs. Dette vil ikke længere være muligt, alternativt kan de benytte Letbanen, A-busser eller den ikke støttede Flexkurs til 14 kr. pr. km minimum 100 kr. pr. tur.

Kunder, der har benyttet Flexkurs fra oplandet til AUH Skejby, kan rejse til det nyoprettede Flexkurs-knudepunkt ved AUH Skejby. For dem vil pris og vilkår være uændrede.

Økonomi

Administrationen vurderer ikke, at ændringerne har indvirkning på budgettet for Flextur i Aarhus Kommune i 2019, her forventes kommunens samlede udgifter at være ca. 1.125.000 kr. med et turantal på ca. 12.000. Derudover kører Flextrafik ca. 6.400 ikke-støttede Flexture i Aarhus kommune, disse har ingen indvirkning på kommunens økonomi.

De mange kørsler fra Flextur-knudepunktet i Park Allé til AUH Skejby vil bortfalde, og dette finansierer det forbedrede tilbud i de områder der gøres til opland.

Aarhus Kommune har ønsket en model, hvor udgifterne til Flextur er uændret, men hvor tilbuddet om støttet Flextur tilgodeser de kunder, der ikke har samme tilbud fra anden kollektiv trafik.

Kommunikation

Midttrafik vil være udarbejde skabeloner til markedsføringen af ændringen til byzone med knudepunkter. Aarhus Kommune udarbejder selv materiale og markedsføring til lokale medier samt information til Borgerservice og lægehuse med videre.

Der ændres i beskrivelsen af Flextur på kommunens egen hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside. Midttrafiks Flextur prisberegner tilpasses de nye ændringer, så kunderne har mulighed for at fremsøge prisen på deres Flextur.

Kortet over byzonen og dens knudepunkter på Midttrafiks hjemmeside opdateres ligeledes.

Midttrafik foreslår, at der opstilles skiltning ved det nye Flextur knudepunkt ved AUH Skejby. Dette vil give bedre synlighed for kunder og chauffører.

Direktøren indstiller,

at ændringen af byzonens udformning samt flytning af knudepunkt til AUH Skejby godkendes.

1-00-1-18

10. Henvendelse til transportministeren vedr. rejsekort

Resumé

På baggrund af et møde mellem transportordfører Kristian Pihl Lorentzen (V), bestyrelsesformand Claus Wistoft og direktør Jens Erik Sørensen fremsendte Midttrafik primo oktober 2018 på opfordring sine bemærkninger til transportordføreren vedr. de generelle omkostninger til rejsekortet samt det administrative ressourceforbrug. Kristian Pihl Lorentzen videresendte bemærkningerne til transportministeren, hvor han bad om ministerens kommentarer. Ministeren fremsendte sit svar på henvendelsen 31. oktober.

Sagsfremstilling

I sin mail til transportordfører Kristian Pihl Lorentzen fremhævede administrationen følgende forhold ved rejsekort, som gør det til et uforholdsmæssigt dyrt billetprodukt i den kollektive trafik (bilag 1):

- Produktets kompleksitet – for såvel kunder som administrationen bag
- De høje årlige driftsomkostninger – 45 mio. kr. alene for Midttrafik i 2017 med en forventet omsætning i 2018 på 166 mio. kr. Til sammenligning koster Midttrafiks app i 2017 3,5 mio. kr. i driftsomkostninger og den forventede omsætning i 2018 er 195 mio. kr.
- De omfattende administrative ressourcer, som rejsekortet kræver – 6 årsværk alene i Midttrafik
- Forventninger om yderligere ressourcetræk i fremtiden
- Forældet teknologi

Transportministeren anfører i sit svar (bilag 2), at ansvaret for at reducere i omkostninger og kompleksitet ligger hos Rejsekort A/S, som ejes af trafikelskaberne og som Midttrafik dermed er medejer af med ca. 10%. Transportministeren fremhæver også regeringens udspil om nemmere kollektiv trafik, hvor målet er at gøre rejsekortet digitalt sammen med rejseplanen. Slutteligt nævner ministeren, at digitaliseringen af rejsekort betyder, at Midttrafik ikke længere behøver at tilbyde egne apps og særegne billetprodukter.

I forhold til ministerens svar til transportordføreren bemærker Midttrafik, at

- Det er ikke muligt for Midttrafik at reducere yderligere i sine administrative ressourcer, som rejsekortet fordrer. Det er forsøgt af flere omgange.
- Midttrafik har kun begrænset indflydelse på rejsekortets udvikling, da indflydelsen mellem ejerne fordeles efter indtægtsandele. For Midttrafik betyder det 10%.
- Midttrafik er ikke enig i, at en digitalisering af rejsekort eliminerer behovet for regionale apps. 90% af rejserne i den kollektive bustrafik foregår lokalt og det fordrer også behov for lokale produkter, hvor fx informationer fra rejseplanen er unødvendig, da der er tale om, at kunderne kender deres rejser på forhånd og blot ønsker at betale.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Vedr. rejsekort
- Bilag 2 - Ministersvar til Kristian Pihl vedr. henvendelse fra Midttrafik

1-25-01-1-18

11. Rejsekort – Omkostninger indtil 2028 og fremtidsscenarioer

Resumé

Midttrafik bruger årligt omkring 58 mio. kr. på rejsekort. Udgifterne hertil er hovedsageligt faste, og Midttrafik har ingen mulighed for at påvirke dem. Rejsekort A/S driver rejsekortsystemet på vegne af selskaberne, og efter den nuværende plan, afsluttes rejsekortprojektet i 2028, hvorefter Midttrafiks betalinger hertil i princippet ophører.

Sandsynligvis vil konceptet med et fælles, landsdækkende salgssystem fortsætte herefter, og allerede nu undersøges nye teknologier med brug af mobile platforme som supplement til det fysiske rejsekort. Økonomien i det fremtidige fælles salgssystem (rejsekort) efter 2028, og hvordan trafikelskaberne skal finansiere udgifterne hertil, mangler fortsat at blive afklaret.

Sagsfremstilling

Rejsekort og Rejsekort A/S

Rejsekort er et billetsystem og betalingssystem – det eneste, der kan bruges landsdækkende af alle kunder på tværs af regionsgrænser og på tværs af bus- og togoperatører. Rejsekort blev lanceret af Midttrafik i 2015, som det næstsidste af de store trafikelskaber i Danmark.

Det fysiske rejsekort er en brik i et overordnet salgssystem, hvor grundelementerne blandt andet var/er at ensarte takster, give mulighed for at rejse på tværs af takst- og regionsgrænser, sikre pålidelig billetteringskontrol og mindske mulighed for svindel.

Sammenlignet med tidligere billetsystemer, giver rejsekort derudover også en "skjult" besparelse, idet passagerstrømme ved ind- og udstigning foregår væsentligt hurtigere end tidligere, hvor fx salg af klippekort kunne lægge flere minutter til køretiden.

Folketinget manifesterede sidste år rejsekorts rolle som salgssystem. Det blev indføjet i Lov om trafikelskaber, at "Rejsekort skal kunne anvendes på samtlige rejser i bus, privatbane, metro og tog eller en kombination heraf (1)

Det er altså ikke længere lovligt at billettere, uden at der er rejsekortudstyr i bussen.

Rejsekort A/S driver rejsekortsystemet på vegne af selskabets ejere, trafikelskaberne i Danmark. Rejsekorts levetid udløber officielt i 2028, hvorefter projektet ifølge forretningsplanen afsluttes. Dette afspejles af, at de økonomiske prognoser hos Rejsekort kun løber til 2028.

Det er ikke sikkert, rejsekortet vil eksistere i sin nuværende form derefter, men modellen med et landsdækkende salgssystem vil sandsynligvis fortsætte udover denne periode.

Økonomi i Rejsekort A/S

Hovedparten af udgifterne er bundne, idet Rejsekort har en kontrakt med leverandøren East-West frem til 2028.

Herudover har selskabet mindre udgifter til personale og administration vedr. drift af selskabet og til mindre udviklingstiltag, ændring af takster, fejlrettelser i rejsekortsystemet osv.

Midttrafiks udgifter til rejsekort

Midttrafiks årlige udgifter til rejsekort forventes i 2019 at blive på omkring 58 mio. kr. Til sammenligning forventes udgifterne til Midttrafiks betalingsapp at blive på omkring 3 mio. kr.

Rejsekortøkonomien kan overordnet inddeles i to grupper: Udgifter til investering i rejsekort og udgifter til drift af rejsekort.

Midttrafik investerede imellem 2014 og 2016 i rejsekort blandt andet i form af køb af udstyr og kapitalindsud (aktier og lån) i Rejsekort A/S. Af den samlede investeringsudgift blev 74 mio. kr. betalt kontant af bestillerne, mens der blev optaget tre 15-årige lån hos Kommunekredit på i alt 169 mio. kr. for at finansiere den resterende del af investeringen. Der betales løbende afdrag på disse lån, og den samlede restgæld vil ultimo 2018 være på 112 mio. kr.

En del af kapitalindsuddet i Rejsekort var som sagt i form af et lån. Lånet var for Midttrafik på i alt 62 mio. kr., og Rejsekort afdrager i øjeblikket løbende på denne gæld. Restgælden er aktuelt på 52 mio. kr.

Midttrafiks driftsudgifter til rejsekort består af en abonnementsbetaling til Rejsekort A/S, udgifter til drift af Midttrafiks bus- og stationsudstyr samt kunderelaterede udgifter.

Bortset fra de kunderelaterede udgifter, er alle Midttrafiks udgifter til rejsekort hvad man betegner som *faste*, dvs. at de ikke varierer med omsætningen eller kundemængden på rejsekort i Midttrafik. Dermed er hovedparten af udgifterne også vanskelige at påvirke for Midttrafik.

Teoretisk set afsluttes rejsekortprojektet i 2028, og bilag 1 viser Midttrafiks udgifter til rejsekort frem til 2030 (hvor Midttrafiks lån er fuldt afdraget). I perioden frem til 2028 forventes de årlige udgifter til rejsekort at være mellem 53 og 63 mio. kr.

Rejsekortets teknologi i dag

Sammenlignet med trafikelskabernes egne mobile betalingsapps adskiller teknologien i det landsdækkende rejsekort sig i øjeblikket på ét vigtigt punkt: Udstyr.

Rejsekortet kræver således udstyr i busser og på stationer, for at kunderne kan *checke ind* og *checke ud*, købe kontantbilletter og foretage optankning på rejsekortet, men også internetanlæg, hvor busudstyret kan opnå adgang til og kommunikere med det centrale rejsekortsystem, overføre kundernes rejseaktiviteter osv.

Det fysiske rejsekortudstyr i busser og på stationer er *meget* bekosteligt i både anlæg og drift, og er en af hovedårsagerne til, at udgifterne til rejsekort er så meget højere, end fx Midttrafiks app, hvor kunderne selv medbringer og betaler for udstyret, deres smartphones.

Igangværende projekter og fremtid for rejsekort

I øjeblikket undersøges muligheden for, at rejsekortet i fremtiden kan benyttes på smartphone, og et andet projekt ser på om rejsekortet kan blive tilknyttet kundernes betalingskort, så man fremover kan checke ind på rejsekortudstyr med fx sit Dankort.

Mobile platforme vil udelukkende fungere som *supplement* til det eksisterende, fysiske rejsekort. Der er stadig et behov for et fysisk billet- og betalingsmiddel for de kunder og kundegrupper, der ikke ønsker eller ikke er i stand til at benytte sig af de muligheder, billettering på mobile platforme kan tilbyde.

Dette understøttes af rapporten *Nemmere kollektiv trafik* fra transportministeriet, hvor det fastslås, at det fysiske rejsekort fortsat skal kunne anvendes, og at øget digitalisering ikke må ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge billettype.(2)

Med hensyn til Rejsekorts økonomi, så er den nuværende plan baseret på, at selskabet i de sidste år inden 2028, når lånene til trafikskaberne er fuldt afdraget, opsparer en egenkapital på op mod 400 mio. kr.

Det undersøges i øjeblikket, hvad der skal ske med egenkapitalen derefter, herunder om denne samt en del af trafikskaberens tilgodehavende skal anvendes til reinvestering i det fremtidige "rejsekort".

./. (1) <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=196688>, § 6 b, stk. 4.

./. (2) <https://www.trm.dk/da/publikationer/2018/nemmere-kollektiv-trafik>, side 11, 3. afsn. th. i rapporten.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Overslag over Midttrafiks forventede udgifter til rejsekort 2018-2028

1-16-4-817-1-18

12. Orientering om IT-projekter i Midttrafik

Resumé

Digitalisering er en væsentlig del af Midttrafiks strategi, og administrationen lægger stor vægt på digitalisering af de kundeorienterede løsninger. I den administrative praksis udmønter digitaliseringsstrategien sig dog også i nogle helt konkrete projekter og opgaver. I nærværende orientering får bestyrelsen en orientering om status på it-projekter i Midttrafik og vil fremover få en orientering årligt.

Sagsfremstilling

I Midttrafik arbejder administrationen med udviklingsprojekter på en række områder. I nærværende orientering har administrationen valgt at fokusere på IT-projekter, da de kan være særligt komplekse, processen kan være svære at styre og de systemer der arbejdes med er ofte forretningskritiske.

Digitalisering af billetprodukter og services fordrer ofte digitale løsninger back office. I oversigten over it-projekter kan man fx læse om udviklingen af et system til at kunne håndtere fremadrettet at tilbyde ungdomskort på app, et nyt kortsystem eller den nye optimeringsplatform i flextrafik, som er fundamentet for fremadrettet at kunne tilbyde kunderne flere digitale services og produkter.

Derudover bliver Midttrafiks opgaveløsning mere og mere datadrevet, og administrationen har fokus på at forbedre planlægnings- og analysemulighederne ved eksempelvis at kombinere flere forskellige datakilder i Business Intelligence-projektet og på den måde samkøre realtid og passagertællinger.

En effektivisering af arbejdsgange og processer er også et oplagt potentiale ved at digitalisere arbejdsflows i dagligdagen. Det er en væsentlig faktor i indkøb af nyt ESDH-system, hvor fx den i dag meget manuelle håndtering af besvarelser af kundehenvendelser kan automatiseres væsentligt.

Nedenfor ses den samlede liste af IT-projekter i Midttrafik – de særligt kritiske projekter er fremhævet med **fed**.

- Nyt ESDH-system
- **Ungdomskort på app**
- **Nyt kortsystem**
- Optimeringsplatform i Flextrafik
- Business Intelligence Projekt fase 1
- Business Intelligence Projekt Fase 2
- GDPR compliance i Midttrafik
- **Overgang til pc'ere i administrationen**
- TAS Lite
- Trafikservicesystem
- USB i busser

- **Ny indtægtsdelingsmodel**
- Betalingskort på online-/app-bestilling v. bestilt handicapkørsel
- Udvidelse af betalingskort på online-/app-bestilling på bestilt flextur

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - IT-projekter i Midttrafik

1-15-0-80-2-17

13. Takst Vest Præ- og postmåling/kampagnemåling

Resumé

I forbindelse med indførelsen af Takst Vest i marts 2018 er der blevet gennemført en præmåling i december 2017 og en postmåling/kampagnemåling i september 2018. Målingerne er gennemført for at afdække kundernes holdning til bl.a. zonesystemet, priser og billetter før og efter Takst Vest. Kampagnemålingen viser, hvor vidt kernebudskaberne i forbindelse med kommunikationen omkring Takst Vest er forstået og opnået.

Besvarelserne til præ- og postmåling/kampagnemåling er indsamlet gennem Userneeds Danmarkspanel i en online spørgeskemaundersøgelse. De 2.000 respondenter i hver af undersøgelseerne har været 18-70 årige, der bruger kollektiv trafik minimum en gang hvert halve år. Besvarelserne er fordelt på tværs af regionerne i Midtjylland, Nordjylland og Syddanmark.

Sagsfremstilling

Resultaterne af præ- og postmåling er samlet i en afrapportering fra oktober 2018. Rapporten har følgende hovedkonklusioner:

Ikke stor forskel før og efter Takst Vest

Der ses kun marginale ændringer fra præmålingen i december til postmålingen i september.

Højfrekvente kunder er mest positive

Der er en tendens til, at dem der rejser mest, er de mest positive i forhold til fx nemhed og gennemskuelighed. I Midttrafiks område står pendlerne for over halvdelen af alle rejser (27 mio. rejser ud af 52 mio. rejser)

Zonesystemet er mest gennemskueligt på velkendte rejser

36 % er enige eller meget enige i, at zonesystemet er nemt at gennemskue på kendte rejser i lokalområdet. Kunder, der rejser dagligt eller ugentligt, har i højere grad nemt ved at gennemskue zonesystemet.

Priserne er mest gennemskuelige på velkendte rejser

35 % er enige eller meget enige i, at rejserne er nemme at gennemskue på kendte rejser.

Valg af billet/kort er forholdsvist nemt på velkendte rejser

65 % er enige eller meget enige i, at det er let at anskaffe billet eller kort på en kendt rejse. Især unge finder det nemt. 55 % synes, det er nemt at vælge billet eller korttype på en kendt rejse.

Lavest sikkerhed i billet- og kortvalg blandt rejsende på enkeltbillet

44 % er alt-i-alt sikre på gyldigheden af deres billet. Usikkerheden omkring det rigtige valg af billettype/kort er størst hos de kunder, der typisk anvender mobilklippekort eller enkeltbillet. Det gælder både i forhold til pris og fleksibilitet.

Rejsekortets rabatter kan være svære at gennemskue

30 % føler sig sikre på, at de får den bedste pris med rejsekortet efter Takst Vest. Det er en stigning på 5 % i forhold til førmålingen. Mange kunder har fortsat svært ved at gennemskue rabatter i forhold til rejsetidspunkter og rejsefrekvens, når de bruger rejsekort.

Kendskab til Takst Vest er højnet

Mange kunder kender dog fortsat ikke til takstreformen. 8 % havde hørt om Takst Vest i december 2017, mens tallet i september var 17 %. Igen er det de kunder, der rejser mest, der kender bedst til Takst Vest.

Meget få har oplevet negativ information fra medierne eller deres trafikelskab

Det er positivt at kun få har oplevet negativ omtale, da større forandringer og reformer normalt afføder massiv kritik. Flere kunder er uenige i, at de har fået tilstrækkelig information fra deres trafikelskab. Det skal bemærkes, at Midttrafik oplevede overgangen til Takst Vest lettere og med færre kundehenvendelser end forventet, trods store ændringer. At de adspurgte i undersøgelsen ikke mener, at de har fået tilstrækkelig information kan hænge sammen med, at undersøgelsen er lavet 6 måneder efter informationskampagnen, så kunderne enten har glemt reformen eller ikke har haft behov eller interesse for information.

Dem, der rejser ofte har i højere grad set kampagnen

12 % af de adspurgte husker at have set/oplevet kampagnen. Synligheden har været størst blandt dem, der rejser ofte. På tværs af alle respondenter mener 69 %, at budskabet i nogen, høj eller meget høj grad fremgår af kampagnen.

Kampagnen har fået knap en tredjedel til at søge videre information

De primære informationskilder er rejsekort.dk, rejseplanen.dk, midttrafik.dk og dsb.dk.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Takst Vest præ- postmåling 2018 final (2)

1-61-1-12

14. Orientering om forholdene på Aarhus Rutebilstation

Resumé

Midttrafik ophævede d. 14. november en aftale om leje af én stadeplads på Aarhus Rutebilstation, efter at busselskabet Herning Turist gentagne gange havde overtrådt aftalens vilkår. Bestyrelsen orienteres nedenfor om sagen, samt de generelle vilkår for busselskaber, der benytter Aarhus Rutebilstation.

Sagsfremstilling

Aarhus Rutebilstation benyttes af en række busselskaber. Hovedparten af disse kører kollektiv rutekørsel for Midttrafik, enten i form af regionale ruter, bybusruter eller erstatningskørsel for Aarhus Letbane. Disse selskaber har som del af deres opgavevaretagelse naturligt fået tildelt en stadeplads på stationen. En stadeplads er det parkeringsareal, hvor bussen holder med henblik på af- og påsætning af kunder.

To fjernbus-selskaber, Flixbus og Herning Turist, har lejet stadepladser på Aarhus Rutebilstation efter først-til-mølle princippet. Aftalerne blev indgået november 2017, hvor Flixbus overtog pladser fra henholdsvis Abildskou (Rute 888) og Rød Billet, idet Flixbus indgik aftaler med de to selskaber. I samme ombæring opsagde Midttrafik aftale med et rumænsk fjernbusselskab.

Af de indgående aftaler med Flixbus og Herning Turist fremgår det, at der udelukkende må benyttes de pladser, selskaberne har lejet. En overskridelse heraf kan føre til en ophævelse.

Ophævelse af aftale med Herning Turist

I et samarbejde med færgeselskabet Molslinjen, betjener Herning Turist en rute mellem Aalborg-Aarhus-København (Kombardo Ekspressen). Det var i den forbindelse, at selskabet indgik en lejeaftale med Midttrafik om en stadeplads på Aarhus Rutebilstation.

Herning Turist har siden aftalens indgåelse haft store udfordringer med at overholde betingelserne. Efter indledningsvist at have sendt Herning Turist en række henstillinger, advarede Midttrafik i oktober om en ophævelse af aftalen i tilfælde af gentagelser. Dette førte d. 14. november til en endelig ophævelse af aftalen.

For at imødekomme de udfordringer, ophævelsen kunne medføre for Kombardo Ekspressen, blev aftalen ophævet med en uges varsel, således samarbejdet havde mulighed for at orientere kunder og finde et andet lejemål. Varslet er senere ændret til udgangen af 2018 efter aftale med Molslinjen.

Tilbud om indgåelse af aftale med Molslinjen

Med henblik på at opretholde en stadeplads som Kombardo Ekspressen kan benytte, har Midttrafik samtidig tilbudt Molslinjen indgåelse af en ny lejeaftale. Molslinjen kan herefter lade en underleverandør benytte stadepladsen.

Hermed bliver Molslinjen Midttrafiks direkte aftalepart, og Molslinjen bliver ansvarlig overfor deres samarbejdspartner om Kombardo Ekspresen.

For at imødegå eventuelle udfordringer med en underleverandør til Molslinjen, har Midttrafik samtidig krævet, at en ny lejeaftale suppleres med bodsbestemmelser, der gør det muligt for Midttrafik at sanktionere økonomisk, hvis aftalen ikke bliver overholdt.

Pladsforhold på Aarhus Rutebilstation

Busselskaber, der benytter Aarhus Rutebilstation, har løbende påpeget overfor Midttrafik, at pladsen på rutebilstationen er trang og utidssvarende. Busselskaberne har oplyst, at forholdene medfører skader på busserne og farlige situationer for fodgængere – specielt når busserne skal bakke ud fra stadepladserne. Emnet blev senest drøftet på entreprenørudvalgsrådet med busselskaberne i juni 2018.

Da der fra regeringens side samtidig er lagt op til lempeligere krav for fjernbusser, vurderer administrationen, at efterspørgslen efter stadepladser på Aarhus Rutebilstation, og andre rutebilstationer i regionen, øges over de kommende år. Midttrafik ser det dog ikke som en mulighed at tilbyde leje af flere stadepladser til fjernbusser på Aarhus Rutebilstation.

Midttrafik er på den baggrund i dialog med Aarhus Kommune om at forbedre forholdene for fjernbusser, idet det vurderes, at rutebilstationen ikke er i stand til at rumme den kommende efterspørgsel. Aarhus Kommune henviser i første omgang til området omkring Musikhuset, hvor der er etableret pladser til fjernbusserne. Her kan busser parkere fint i op til 30 minutter.

Betydning for kunderne

Ingen.

Betydning for økonomi

Ingen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-77-3-10

15. Passagerpulsens Kundeservicepris 2018

Resumé

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

En af Passagerpulsens aktiviteter er uddeling af en Kundeservicepris, som i 2018 er gennemført for fjerde år i træk.

Her orienteres om Passagerpulsens kundeservicepris 2018, Midttrafiks resultater samt initiativer til forbedring af tilfredsheden.

Sagsfremstilling

Metode

Passagerpulsens model til vurdering af kundeservice er udarbejdet på baggrund af en undersøgelse af passagerernes ønsker til kundeservice. Forundersøgelsen har bl.a. bidraget med viden omkring kundernes foretrukne kontaktkanal samt hvilke problemstillinger, de oftest henvender sig omkring.

Følgende 14 selskaber blev evalueret i kundeserviceundersøgelsen i 2018: Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik, Fynbus, BAT, DOT, Arriva, DSB, Metro, Lokaltog, Nordjyske Jernbaner, Flixbus, Kombardo Expressen, Sort Billet og Midttrafik.

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

Idet ikke alle ovennævnte selskaber har begge kontaktpunkter, er der lavet 8 vurderinger af telefonisk kundeservice og 14 vurderinger af hjemmesiden. Den samlede vinder af Kundeserviceprisen udpeges blandt de 8 selskaber, der deltager i begge vurderinger.

Evalueringsmetoden er mystery shopping, hvor personer udgiver sig for at være kunder med forudbestemte problemstillinger. Begge kontaktpunkter blev testet på 5 henvendelsesårsager, (1) rejseplanlægning, (2) prisinformation, (3) Vejledning i billettyper, (4) Hittegoods og (5) Diverse, fx cykelmedtagning og handicapservice. Hittegoods er ikke blandt de hyppigste henvendelsesårsager, men er medtaget af Passagerpulsens, idet det er kritisk for de passagerer, der behøver det.

Telefonisk kundeservice vurderes på baggrund af 30 opkald og online kundeservice vurderes på 20 besøg. Hver kontaktpunkt vurderes på 7 parametre og den samlede score beregnes ud fra en sammenvejning af disse.

Overordnede resultater i 2018

Vinderne af de 3 priser:

- Telefonisk kundeservicepris 2018: Arriva tog (93 point ud af 100 mulige)
- Online kundeservicepris 2018: DOT – Din offentlige transport (84 point ud af 100 mulige)
- Samlet vinder af Kundeserviceprisen 2018: DOT – Din offentlige transport (85 point ud af 100 mulige)

Midttrafiks resultater

Midttrafik opnår samlet set en score på 82 point, hvilket er to point over gennemsnittet og svarer til en 4. plads blandt de 8 selskaber, der deltog i begge målte kategorier.

Indenfor telefonisk kundeservice fik Midttrafik 82 point, hvilket svarer til en 6. plads ud af de 8 deltagende selskaber i denne kategori.

Telefonmenuen og velkomsten roses, hvorimod særligt ventetiden og afslutning af sagen trækker ned. Dataindsamlingen fandt sted i August, der er årets travleste måned på Kundecentret.

Indenfor online kundeservice fik Midttrafik 81 point, hvilket er 6 point over selskabernes gennemsnit og 3 point under vinderen. Dette svarer til en 3. plads ud af de 14 deltagende selskaber i denne kategori.

På plussiden nævnes sprog/tone og brugervenlighed. Muligheden for at afslutte sagen i samme session trækker ned, hvilket bl.a. skyldes, at man ikke kan anmelde hittegods via hjemmesiden.

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 (50 stk.) set i forhold til den samlede kundemængde.

Det største forbedringspotentiale findes indenfor telefonisk betjening, hvilket ikke er et overraskende resultat. Midttrafik Kundecenter har gennemgået en større ændring i 2018 i form af bl.a. ændret ledelse og arbejdsopgaver. Der har været en højere medarbejderudskiftning end sædvanligt, hvilket i perioder har medført udfordringer med at sikre tilstrækkelig bemanning.

Der har overordnet set været behov for en kulturændring på Midttrafik Kundecenter, hvilket er en længere proces. Der arbejdes indgående med at højne medarbejdertilfredsheden og sikre, at medarbejderne har de nødvendige kompetencer, bl.a. via kursusforløb om trivsel og 'Den svære samtale'.

Undersøgelsen er nu gentaget for fjerde gang i nogenlunde uændret form og Midttrafik har løbende foretaget forbedrende indsatser, hvor dette er vurderet hensigtsmæssigt. Nedenfor er et par eksempler på foreslåede indsatser fra undersøgelsen, der ikke bliver gennemført.

Midttrafik har valgt, at en central håndtering af glemte sager i Aarhus for samtlige busruter i Regionen ikke er den bedste kundevedtede løsning. Dette håndteres bedre lokalt i dialog med det ansvarlige busselskab uden tidsforlængende mellemænd.

Blandt mystery shoppers ønsker i 2018 er, at det bliver muligt at indtaste adresser i prisberegner, idet det kan være svært for en udefrakommende at angive til og fra zone via kortfunktionen. Midttrafik vurderer, at værktøjet primært benyttes af borgere i Regionen, idet der kun kan indtastes lokale rejser i Region Midtjylland. Øvrige behov løses fint af Rejseplanen.dk.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1_Kundeservicepris 2018 - Offentlig rapport
- Bilag 2_Kundeservicepris 2018 - Midttrafiks resultater

1-15-1-75-1-18

16. Høringssvar på Lov om trafikskaber

Resumé

Den 22. november skulle trafikskaberne afgive høringssvar på forslag om ændring af lov om trafikskaber. Som vedtaget på seneste bestyrelsesmøde blev høringssvaret godkendt af bestyrelsesformanden, da svarfristen for høringssvaret var meget knapt.

Trafikskaberne samarbejdede om at afgive fælles høringssvar. Derudover fremsendte de vstdanske trafikskaber supplerende høringssvar og ligeledes gjorde Movia.

Sagsfremstilling

Som det fremgår af bilag 2 fremsendte trafikskaberne i fællesskab et høringssvar til Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet. Høringssvaret blev drøftet i bestyrelsen for trafikskaberne den 20. november 2018. Høringssvaret forholder sig bl.a. til:

- Samling af rejsekort og rejseplan i ét digitalt produkt – og én organisation, herunder med bemærkninger vedr. governance og formålsbeskrivelse for selskabet
- Buspassagerrettigheder – hvor trafikskaberne erklærede sig enige i hensigten om at have minimumspassagerrettigheder på tværs af trafikskaberne. Der orienteres om forslag hertil i et andet dagsordenspunkt.
- Liberalisering af fjernbusmarkedet
- Betoning af behov for at kunne bibeholde regionale billetprodukter

Derudover finder man i høringssvaret en række juridiske og øvrige bemærkninger.

De vstdanske trafikskaber valgte i deres supplerende høringssvar at lægge vægt på lovforslagets punkt 1 (§ 3 b), hvor det foreslås, at "private virksomheder kan efter aftale med et trafikskaber yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden".

I forlængelse af ovenstående foreslår de vstdanske trafikskaber, at der gives hjemmel til, at trafikskaber kan udbyde, finansiere og/eller indgå samarbejde med leverandører af delebilts tjenester, samkørsel, eller anden form for privat mobilitetsydelse. I yderområder kunne trafikskaberne på denne måde være med til at frembringe et økonomisk attraktivt supplement til rutekørsel eller Flextrafik.

Movia har valgt i deres supplerende høringssvar at fremhæve en række forhold vedr. etableringen af et fælles selskab for rejsekort- og rejseplanssystemet, som Movia ser som lovforslagets centrale og mest vidtgående element.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Udkast til lovforslag om ændring af lov om trafikskaber
- Bilag 2 - Fælles høringssvar - Lov om ændring af trafikskaber - 221118
- Bilag 3 - Høringssvar 22112018 Trafikskaber Vestdanmark
- Bilag 4 - Movias høringssvar vedr.forslag til lov om ændring af lov om trafikskabe-556971_(1)

1-15-1-75-1-18

17. Trafikselskabernes forslag om fælles buspassagerrettigheder

Resumé

Trafikselskaberne har fremsendt forslag til Transportministeriet om fælles buspassagerrettigheder, som skal fungere som minimumsrettigheder for passagererne i den kollektive bustrafik. Hvert enkelt trafikselskab kan tilbyde sine kunder yderligere service – de fælles buspassagerrettigheder skal alene sikre, at kunderne er sikret nogle grundlæggende rettigheder.

Sagsfremstilling

Trafikselskaberne har fremsendt forslag om fælles buspassagerrettigheder på baggrund af regeringens udspil Nemmere kollektiv transport fra den 20. september 2018, hvori det fremgår, at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte følgende:

- *Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.*
- *I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.*
- *I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.*
- *Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår en aflysning er sket i god tid.*
- *Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.*
- *Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.*
- *Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passagerernes rettigheder.*

Ministeriet er indforstået med, at buspassagerrettighederne ikke skal give trafikselskaberne meromkostninger og at en løsning med **minimums**rettigheder lever op til kravene. Ministeriet har endvidere bemærket, at fokus er på buspassagerrettigheder og ikke rejseregler.

De konkrete rettigheder fremgår af bilag 2, heraf kan nævnes det mest omfattende område, som vedrører **rejsegaranti**. Kundernes rettigheder beskrives hvad såvel angår

dækning, beløb, grupperejser, information, digital ansøgning, force majeure og begrænsninger.

Midttrafik finder det hensigtsmæssigt, at trafikselskaberne sammen har et fælles regelsæt, som sikrer kunderne i den kollektive trafik kendte minimumsrettigheder. Samtidig har administrationen lagt vægt på Midttrafiks mulighed for at tilbyde kunderne yderligere services, fx med hensyn til det andet afsnit om **Trafikinfo**. Det er væsentligt for Midttrafik, at trafikselskabet fortsat kan vælge at levere egne digitale services til kunderne baseret på realtidsinformation, som fx Midttrafik Live.

I det tredje og sidste afsnit beskrives rettigheder vedr. **Beskadiget bagage og cykler**. Området nævnes specifikt i regeringens udspil, men trafikselskaberne bemærker, at reelt set er udfordringen vedr. beskadiget bagage lille. Med hensyn til cykler henvises til trafikselskabernes rejseregler, da det vil blive uforholdsmæssigt dyrt at lave minimumsrettigheder vedr. medbringelse af cykler i den kollektive bustrafik.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Brev fra TiD - fælles buspassagerrettigheder II
- Bilag 2 - Fælles buspassagerrettigheder 311018 - tilpasset vedr. trafikinfo III

1-00-1-18

18. Siden sidst

Sagsfremstilling

Midttrafik deltog i konference i Skive

Midttrafik deltog den 9. november i en konference i Skive om fremtidens kollektive trafik. Arrangørerne var otte kommuner (Viborg, Skive, Lemvig, Struer, Ringkøbing-Skjern, Herning, Ikast-Brande og Holstebro), hvor tekniske udvalg og embedsmænd deltog. Man drøftede bl.a. regionens besparelser, trafikplan, mobilitetspolitik og digitalisering.

Udmøntning af godt 58 mio. kr. til investeringer i kollektiv bustrafik

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udmøntet 58,4 mio. kr. til 12 busprojekter over hele landet.

Midlerne kommer fra 'Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik', der er afsat af forligskredsen bag 'Bedre og billigere kollektiv trafik'.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog i denne ansøgningsrunde i alt 13 ansøgninger. I Midttrafiks område har Silkeborg Kommune fået lidt under 0,5 mio. kr. til etablering af en cykelbus i Silkeborg (se bilag 1).

Bestyrelsesmøde i TiD

Tirsdag den 20. november blev der afholdt bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark.

På mødet blev bl.a. udspil til buspassagerrettigheder, høringssvar til Lov om trafikselskaber samt drøftelse af henvendelse fra Midttrafik til Kristian Pihl Lorentzen vedr. udgifter på rejsekort.

Bilag

- Bilag 1 - Oversigt tildelte midler 2. runde

1-00-1-18

19. Eventuelt