



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

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Årsregnskab 2016	1
2	Indtægtsdeling 2017-2020 og fremover	3
3	Aftale med Aarhus Letbane I/S om køb af letbanetrafik	6
4	Principgodkendelse af Takst Vest	8
5	Omlægning af områdebaseret teletaxa og videreudvikling af rutebaseret teletaxa	11
6	Orientering om Danske Regioners udspil, Fremtidens Transport	14
7	Orientering om driftsstart på Aarhus Letbane	16
8	Orientering om mobilitetsinitiativer i NT og muligheder i Midttrafik	18
9	Tilbagebetaling af klippekort	20
10	Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro	22
11	Passagerpulsens undersøgelse af danskernes holdning til kollektiv transport 2016	24
12	Medarbejdertilfredshedsmåling – 1. halvår 2017	27
13	Siden sidst	28

Indholdsfortegnelse

14 Eventuelt

32

1-22-1-16

1. Årsregnskab 2016

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter, omkostninger og indtægter opgjort pr. marts 2017, er der udarbejdet årsregnskab for 2016.

Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og revisionsberetningen er vedlagt. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Den endelige byrdefordeling i 2016 som følge af regnskabet er vedlagt som bilagssamling til årsregnskabet.

Sagsfremstilling

Årsregnskabet er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, og det grundlag, revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning på området.

Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning. Der er ikke ændret regnskabspraksis i forhold til tidligere år.

Det udgiftsbaserede resultat for 2016 er samlet set et underskud på 0,5 mio. kr. der opstår ved overskud på Letbanesekretariatet på 0,2 mio. kr., renteindtægter på ansvarligt lån svarende til 0,9 mio. kr. og et underskud på Trafikselskabet på 1,6 mio. kr. Årsagen til underskuddet skyldes finansiering af projekter med tidligere års akkumulerede overskud.

Det omkostningsbaserede resultat er et underskud på 3,7 mio. kr. der skyldes, at de store investeringsprojekter som rejsekort og realtid nu er afsluttede og indregnes som afskrivninger.

På baggrund af regnskab 2016 er der byrdefordelt 1.435 mio. kr. til Midttrafiks bestillere, mod de budgetterede 1.480 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen indenfor de enkelte områder fremgår af vedlagte bilagsmateriale.

Administrationen overførte i 2015 et akkumuleret overskud på 18,6 mio. kr. som hovedsagligt var disponeret til realtidsprojekter og budgetværn. Trafikselskabet har i 2016 haft et forbrug på 116,7 mio. kr. ud af et samlede budget på 115,1 mio. kr. hvilket resulterer i, at det akkumulerede overskud nedskrives til 17 mio. kr. efter 2016.

Dette akkumulerede overskud ønskes overført til 2017, hvor endnu ikke afsluttede projekter videreføres.

Nedenstående oversigt viser, hvorledes det akkumulerede mindreforbrug ønskes anvendt i 2017:

Formål	Beløb
Ikke afsluttede projekter, heraf	12,6 mio.
<i>Nyt Flextrafik IT-system (2 mio. afsættes i 2018)</i>	<i>3,0 mio.</i>
<i>Realtid, tællesystem, internet mm.</i>	<i>2,8 mio.</i>
<i>Rådgivningskapacitet og kompetence vedr. busfremkommelighed</i>	<i>1,3 mio.</i>
<i>Videreudvikling af appen</i>	<i>1,5 mio.</i>
<i>Ny kontrakt IT-hosting</i>	<i>1,1 mio.</i>
Budgetværn	4,4 mio.
Samlet til overførsel	17,0 mio.

I henhold til almindelig praksis for årsregnskaber, skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsregnskabet, revisionsberetningen samt byrdefordelingen.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager ved behandlingen af sagen.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender årsregnskab 2016 for Midttrafik
- at** Bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 15 af 19. april 2017 til efterretning
- at** Bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2016
- at** Bestyrelsen godkender overførslen af årets merforbrug og videreførelsen af det akkumulerede mindreforbrug

Bilag

- Bilag 1 - Årsregnskab 2016 11
- Bilag 2 - Revisionsberetning nr. 15 - Midttrafik
- Bilag 3 - Bilagssamling til Regnskab 2016 9

1-22-1-17

2. Indtægtsdeling 2017-2020 og fremover

Resumé

Midttrafiks indtægtsdeling har i regnskabsårene 2015 og 2016 været udfordret på grund af de store omlægninger i Midttrafiks salgssystem – afskaffelse af klippekort, indførelse af mobilapp. og Rejsekort – hvilket har medført at man i de pågældende regnskabsår i al væsentlighed har fordelt indtægterne i forhold til de budgetterede indtægter.

Bestyrelsen og Komunaldirektørgruppen har i juni 2016 drøftet spørgsmålet og der har været enighed om, at der i perioden 2017 til 2020 arbejdes med en indtægtsdelingsmodel med fokus på budgetsikkerhed. Det skal ikke mindst ses i lyset af fortsatte store ændringer i takstsystem i form af Takst Vest, samt etablering af letbane i Aarhus.

Fra 2020 har ønsket været at lave en indtægtsmodel, der fordeler indtægterne så korrekt det er muligt mellem bestillerne.

Midttrafik har nu i samarbejde med et konsulentfirma udarbejdet mere præcise forslag til 2 modeller for indtægtsdeling – en model gældende i perioden 2017-2020 og en anden model efter 2020. De 2 modeller er beskrevet i vedlagte notater.

Sagsfremstilling

Modellen i perioden **2017 – 2020** baserer sig på 2 primære forudsætninger. Det er:

1. Modellen skal give maksimal budgetsikkerhed til bestillerne.
2. Det skal sikres at økonomien på letbanen udelukkende er et anliggende mellem Aarhus Kommune og Regionen.

På den baggrund er udarbejdet et forslag til indtægtsdelingsmodel, der "låser" indtægterne for alle kommunale bestillere – med undtagelse af Aarhus Kommune – på det indtægtsmæssige niveau i Regnskab 2016. Det samme er tilfældet for Regionens kørsel udenfor Aarhus.

Dette er sket med baggrund i analyse af, at indtægterne i disse områder har været nogenlunde stabil de senere år.

Indtægterne vil dog blive reguleret, hvis der sker væsentlige ændringer. Det kan f.eks. være køreplanændringer i opad- eller nedadgående karakter, det kan være indførelse af gratis kørsel eller det kan f.eks. være indførelse af billige pensionistkort, som det er tilfældet i Holstebro. De relevante bestillers indtægter vil således blive reguleret i forhold hertil. Samtidig vil indtægterne hos disse bestillere generelt blive fremskrevet i forhold til det udmeldte takststigningsloft, så kommunerne vil modtage merindtægter ved takstjusteringer.

Modellen medfører, at den største indtægtsmæssige risiko i perioden pålægges Aarhus Kommune samt Region Midtjylland – for så vidt angår den del af regionens kørsel der har udgangspunkt i Aarhus. Baggrunden herfor er at de største indtægtsmæssige ændringer forventes at ske i Aarhus-området som følge indførelse af letbanen og deraf følgende reduktioner i såvel regional som kommunal buskørsel.

I Aarhus-området skal der ske en fordeling af de samlede indtægter mellem Aarhus Kommunes buskørsel, Regionens buskørsel samt letbanen. Dette kan ske på 2 måder, idet letbanens andel enten kan fastlægges i forhold til de direkte budgetterede indtægter i perioden eller der kan anvendes den fordelingsnøgle, der er forudsat ved budgetlægningen.

Det foreslås, at stillingtagen til dette overledes til de 2 finansieringsparter i letbanen – nemlig Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Modellen har været drøftet på administrativt niveau med Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Begge parter har administrativt accepteret forslaget. Det skal bemærkes, at modellen er teoretisk beskrevet, og at det ikke kan afvises, at der opstår forhold ved regnskabsaflæggelsen, der medfører u hensigtsmæssige skævheder for indtægterne til nogle parter. I så fald håndteres dette konkret i forbindelse med regnskabsaflæggelsen for pågældende år.

Modellen fra **2020** er baseret på en forudsætning om, at indtægtsdelingen mellem bestillerne udarbejdes så korrekt, som der er datamæssig mulighed for.

Det medfører, at alle indtægtskilder fordeles til udførende bestiller. I de tilfælde hvor indtægten kan henføres direkte til en rute, så går indtægten til den part der finansierer ruten. Det gælder f.eks. indtægter på Rejsekort og kontantsalg i busserne.

I en række tilfælde er det ikke muligt. Man kan f.eks. ikke altid vide på hvilke ruter et periodekort er brugt. I så fald sker indtægtsfordelingen på baggrund af den fordeling, der er på tilsvarende rejsekortrejser. Et periodekort solgt fra en zone til en anden – og hvor der både er mulighed for at bruge en lokal bybus eller en regionalbus, vil således indtægtsfordeles i forhold til hvordan Rejsekortrejser fordeles mellem bybusser og regionalbusser på den tilsvarende strækning. Således er det tilfældet for flere billettyper, hvor man ikke umiddelbart ved hvilket transportmiddel, der anvendes. Modellen forudsætter at andelen af Rejsekortrejser er tilstrækkelig stor til at give en rimelig fordelingsnøgle. Det vurderes, at dette er tilfældet på nuværende tidspunkt.

For Midttrafiks mobilapp er der i de kommende år en opgave med at sikre et bedre datagrundlag for hvilke rejser de anvendes til, for at sikre en bedre indtægtsdeling af disse.

Modellen fra 2020 forudsætter indførelse af nye IT-værktøjer, som kan "fodres" med data fra de forskellige salgssystemer og på den baggrund udarbejde en korrekt og retvisende indtægtsdeling.

Generelt gælder det for modellen for 2020, at der skal ske en yderligere analyse af det foreliggende datagrundlag. Dette kan medføre ændringer i de forudsætninger der er beskrevet i notatet, hvis det viser sig at de ønskede data ikke er tilgængelige.

Også dette forslag har været drøftet administrativt med Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Region Midtjylland har foreslået en overgangsperiode på 3 år fra gammelt til nyt system, for at minimere de konsekvenser en ny model kan medføre for bestillerne. Aarhus Kommune har administrativt foreslået modellen indført hurtigst muligt efter 2020. Midttrafiks administration foreslår på den baggrund en overgangsordning på 1 år, hvor indtægtsdelingen sker 50/50 efter gammel hhv. ny model det første år. Dette skal ses i lyset af, at jo længere tid, der går desto mindre korrekt vil modellen fra 2017-2020 være – da den baserer sig på regnskab 2016. Samtidig vil en begrænset overgangsordning give bestillerne mulighed for at agere i forhold til evt. færre indtægter i den nye indtægtsdelingsmodel.

Direktøren indstiller,

- at indtægtsdeling i perioden 2017-2020 sker på baggrund af det udarbejdede notat "Indtægtsdeling mellem bestillerne 2017-2020"
- at Aarhus Kommune og Region Midtjylland anmodes om konkret stillingtagen til indtægtsdeling mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Letbanen.
- at indtægtsdelingen efter 2020 sker på baggrund af det udarbejdede notat "Indtægtsdelingsmodel 2020", og med en overgangsordning på 1 år mellem gammel og ny model.

Bilag

- Bilag 1 - Indtægtsdeling mellem bestillerne 2017-2020
- Bilag 2 - Indtægtsfordelingsmodel 2020

1-00-1-17

3. Aftale med Aarhus Letbane I/S om køb af letbanetraфик

Resumé

Midttrafik har i samarbejde med Aarhus Letbane, inden for de rammer der er afstukket af Aarhus Kommune og Region Midtjylland, herunder interessentskabsaftalen mellem kommunen og regionen, udarbejdet aftale om køb af letbanetraфик.

Sagsfremstilling

Aftalen fastlægger omfanget af og rammerne for Aarhus Letbanes leverancer til Midttrafik vedrørende drift og vedligehold af Aarhus Letbane. Aftalen fastlægger kvalitet, betaling og betingelser for trafikleverancen, samt definerer opgave og ansvarsplacering mellem Midttrafik og AAL. Aftalen vedlægges i bilag 1.

Midttrafik varetager i forhold til letbanetraфикken de sædvanlige trafikselskabsopgaver på bestilling fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Ifølge interessentskabsaftalen mellem regionen og kommunen skal letbanetraфикken, og hermed også budgettet for driften af Aarhus Letbane, leveres gennem Midttrafik og dermed også indgå i Midttrafik's budgetlægning.

Midttrafik forestår:

- Indkøb af letbanetraфик fra Aarhus Letbane
- Trafik- og køreplanlægning for letbane og koordinering med bustrafikken
- Kundekontakten og kundeinformationen, herunder dialog med pendler-, cyklist- & handicaporganisationer
- Kundetilfredshedsmålinger
- Drift og vedligehold af billetsystemer og billetkontrol
- Drift og vedligehold af kundeinformation på perroner
- Erstatningskørsel ved sporarbejde m.v.
- Udvikling af kundevedtatte initiativer og markedsføring

Aarhus Letbane er ansvarlig for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, herunder kontraktstyring af underleverandører. Aarhus Letbane har desuden ansvaret for drift, vedligeholdelse og forvaltning af infrastrukturen på Aarhus Letbane

Aarhus Letbane forestår:

- Dialog med Midttrafik om muligheder for afvikling af kørsel på Aarhus Letbane og rapportering til Midttrafik
- Letbanekørsel efter bestilt køreplan
- Trafikstyring af letbanetraфикken
- Udkald og ruteinformation i og på letbanetogene
- Vedligehold af infrastrukturen, infrastrukturforvaltning på Aarhus Letbane, jf. Jernbaneloven
- Vedligehold af letbanetog

- Udarbejdelse af driftsbudgetter for Aarhus Letbane.

Aftalen og dens bilag beskriver det nærmere samarbejde om løsning af opgaverne.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender aftalen.

Bilag

- Bilag 1 - UDKAST 20170427 Aftale om køb af letbanetrafik

1-30-78-8-1-15

4. Principgodkendelse af Takst Vest

Resumé

Bestyrelsen er af flere omgange blevet orienteret om proces og fremdrift i forbindelse med Takst Vest.

Takst Vest er overordnet et nyt takstsystem – og takstaftale mellem togoperatører og trafikselskaber vest for Storebælt, der har til formål at lave et mere enkelt og gennemskueligt takstsystem, som svar på den kritik Statsrevisorerne har rejst af det eksisterende.

Parterne er nu så langt i arbejdet, at der er grundlag for en godkendelse af principperne i Takst Vest hos de enkelte selskaber.

Sagsfremstilling

De væsentligste konsekvenser af Takst Vest i Midttrafik er følgende:

- Der etableres et fælles zonesystem, som er gyldig for både bus og tog.
- Bus og togtakster adskilles – dog med et fælles periodekort, der kan bruges i både busser og tog.
- Midttrafiks 4 lokale takstområder afskaffes – og bliver til et stort.
- Off-peak rabatten udvides fra kun at gælde rejser internt i et takstområde – til nu at gælde rejser i hele Midttrafik.
- Rabatten på rejsekort forenkles – der er nu 3 rabattrin i stedet for 7.
- Der etableres en sammenhæng mellem Rejsekorttakster og periodekorttakster, der gør det lettere at kommunikere overfor kunder, hvornår det kan betale sig at købe et periodekort.
- Børn får altid 50 % rabat på enkeltbilletter, periodekort og rejsekort.
- Pensionister får 25 % rabat på periodekort og rejsekort.

Principperne bag Takst Vest medfører ændringer på en række takster for de enkelte billettyper. De væsentligste ændringer er :

Enkeltbilletter

- Stort set uændrede enkeltbillettakster for buskunder.
- Togrejser indenfor nuværende takstområder bliver dyrere, da det ikke længere bliver til Midttrafiks takster.
- Rejsekortrejser vil aldrig være dyrere end enkeltbilletter. Det kan forekomme i dag, og har været genstand for kritik.
- Kombinerede rejser, hvor der både indgår en togrejse og en busrejse, bliver til togtakster. Kunden kan dog vælge at købe 2 billetter i stedet – en til togrejsen og en til busrejsen. Det bemærkes, at rejser med Letbane og Lemvigbane sker til bustakst.

- Det nuværende gratis omstigningsområde på togbilletter i stationsbyerne indskrænkes til kun at omfatte den zone stationen ligger i. I dag er det i nogle tilfælde hele kommunen, som betjenes af bybus. Dermed bliver regler for gratis omstigning identisk for enkeltbilletter og rejsekort.
- Den særlige Viborg-billet kan fastholdes.

Rejsekort

- Prisen for de første rejser på et rejsekort falder en smule.
- Mængderabatten ændres og forsimples. Der er nu 3 rabattrin – mod 7 i dag – med rabatsatser i forhold til normalpris på rejsekort på hhv. 10, 25 og 40 % - som træder i kraft afhængig af hvor ofte kunden bruger sit rejsekort.
- Pensionister får minimum 25 % rabat på Rejsekortrejser.
- Rejser i off-peak perioden får 20 % rabat i hele Midttrafik – off-peak perioden er hverdage fra 11-13 og efter 18, samt i weekender.

Klippekort

- Klippe kort kan fortsat købes i Midttrafiks mobilapp.
- Klippe kort gælder kun til busrejser (incl. Lemvigbanen og Letbanen) – ikke til togrejser.
- Klippe korttaksterne vil stige væsentligt. Trafikministeriet har forlangt at klippekorttaksten ikke må være lavere end Rejsekort-taksten uden rabat. Det betyder f.eks. at et 2-zoners klip stiger fra 14 til 18 kr.

Periodekort

- Der etableres fælles periodekort for busser og tog. Takster aftales mellem Midttrafik og togoperatørerne.
- Der er et krav fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om nogenlunde fast relation mellem Rejsekorttaksten og Periodekorttaksten. Ved mere end 36 rejser pr. måned bør periodekortet være billigst.
- Periodekort til længere rejser bliver dyrere, da togoperatørerne i dag har højere takster på disse end Midttrafik.
- Ungdomskort vil have samme gyldighed som i dag – dog sammenlægges Midttrafik Øst og Midttrafik Syd for Ungdomskort.
- Pensionister får 25 % rabat på periodekort. Nuværende aftale om billige pensionistkort i Randers og Holstebro (på vej) kan fortsætte. Samme tilbud vil også kunne indføres i andre kommuner.
- Børn får 50 % rabat på periodekort. Dette medfører en besparelse på kommunernes køb af Skolekort – og tilsvarende mindreindtægt for Midttrafik.

Samlet set er det forudsætningen for Takst Vest, at det er provenuneutralt for de enkelte selskaber. Beregning af de endelige provenukonsekvenser pågår pt, og de endelige takster vil kunne fastlægges, når det er på plads. Det skal dog bemærkes, at beregninger af provenukonsekvenser er forbundet med stor usikkerhed.

Største fordel ved Takst Vest er efter administrationens opfattelse, at nuværende takstområder nedlægges. Takstområderne har skabt begrundet forvirring hos kunder,

om hvordan takster beregnes. Med afskaffelsen bliver det lettere at forstå. En konsekvens af dette er at bus- og togtakster adskilles, så det som regel vil være dyrere at rejse med tog end med bus. Administrationen finder dette ganske naturligt, når der tænkes på, at tog oftere er hurtigere og mere komfortable – og har højere driftsomkostninger – end busser.

Største ulempe er efter administrationens opfattelse kravet om, at klippekorttakster skal svare til rejsekorttakster uden rabat. Administrationen har vanskeligt ved at se det faglige argument for denne beslutning, som er truffet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. I det videre arbejde vil administrationen forfølge muligheden for at påvirke og ændre denne beslutning, som efter administrationens opfattelse medfører unødigt store og negative kundekonsekvenser i Midttrafik.

En anden ulempe er, at der med Takst Vest indføres en række "regler" for, hvordan takster skal fastlægges. Et eksempel på dette er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets krav om fast relation mellem prisen på rejsekort og på periodekort – så det for alle rejselængder er nogenlunde samme "break-even" punkt for, hvornår det kan betale sig at købe periodekort. Administration ville finde det naturligt, at et sådant "break-even" punkt var højere for korte rejser, da et periodekort til 2 zoner i et bybusområde som oftest anvendes meget mere af kunderne end f.eks. et 5-zoners kort. Sidstnævnte anvendes typisk kun til rejser mellem bolig og arbejdssted – mens et 2-zoners kort også anvendes til mange lokale rejser til besøg, fritidsaktiviteter, indkøb m.m.

En alvorlig udfordring i sidste del af projektet har været togoperatørernes ønske om manuelle zonekorrektioner på udvalgte strækninger, på grund af store takststigninger for togrejser på enkelte relationer. Togoperatørerne har nu fundet andre løsninger på denne udfordring i Midttrafik, så de manuelle zonekorrektioner ikke længere er aktuelle.

Det samlede forslag til Takst Vest forventes fremlagt for de Transportpolitiske ordførere primo juni., og det er forventningen, at Takst Vest kan træde i kraft den 18. marts 2018.

Direktøren indstiller,

at principperne for Takst Vest godkendes, idet der dog fortsat arbejdes på en mere hensigtsmæssig løsning for så vidt angår prisfastsættelsen af klippekort.

1-30-75-7-1-12

5. Omlægning af områdebaseret teletaxa og videreudvikling af rutebaseret teletaxa

Resumé

Administrationen indstiller til en forenkling af den samlede produktportefølje inden for variabel kørsel, så der fremadrettet kun findes to typer af kørselsordninger: Rutebaseret teletaxa og Flextur. Administrationen ønsker at omlægge områdebaseret teletaxa til rutebaseret teletaxa, og videreudvikle produktet, så det er integreret i kollektiv trafik.

Sagsfremstilling

Det kommende arbejde med trafikplanen medfører et stigende behov for at skabe forbindelser fra opland til trafikale knudepunkter, hvor der er sammenhæng og omstigningsmulighed til den øvrige kollektive bustrafik. Her kan en løsning med variabel kørsel spille en afgørende rolle for, at flere kunder kan opleve større mobilitet. Parametrene for at finde det mest egnede produkt har været:

- Betalingsmuligheder: Kan der skabes betalingssammenhæng?
- Muligheder for korrespondance: Hvilket produkt har bedst mulighed for at skabe mindst korrespondance tid?
- Information: Hvilket produkt har samme informationskanaler?
- Genkendelighed: Hvilket produkt er mest sammenligneligt med den øvrige kollektive trafik?

Rutebaseret teletaxa bør anvendes, fordi produktet bedst kan skabe direkte sammenhæng med kollektiv bustrafik, og samtidig opfylde ovenstående spørgsmål, når det er blevet videreudviklet. Administrationen vil som følge heraf omlægge områdebaseret teletaxa til rutebaseret teletaxa. Videreudviklingen indebærer særligt en forbedring af betalingsmulighederne og øget mulighed for korrespondance.

Midttrafik tilbyder i dag kunderne teletaxa, ifølge aftale med de enkelte bestillere, i to produkttyper; rutebaseret teletaxa og områdebaseret teletaxa.

- Områdebaseret teletaxa:
Kan bestilles i bestemte tidsrum inden for et defineret geografisk område.
- Rutebaseret teletaxa:
Kan bestilles fra stoppesteder på angivne tider i køreplanen.

En omlægning til rutebaseret teletaxa betyder, at i alt 19 ruter, fordelt på 9 kommuner/region (bilag 1) i Midttrafiks område, skal omlægges. Administrationen vil analysere kørselsmønstret på de 19 ruter, og forelægge bestillerne de bedst mulige alternativer inden for Midttrafiks produktportefølje.

Videreudvikling af rutebaseret teletaxa

Informationerne om alle teletaxa-ruter kan fremover findes på de samme kanaler, som den øvrige kollektive trafik: Hjemmeside, køreplaner, afgangstavler og rejseplanen.dk. Det bliver muligt for kunden at benytte Midttrafiks app, som betalingsmulighed, og Midttrafik vil forbedre mulighederne for korrespondance, således kunden har mindst unødigt ventetid. Administrationen indstiller dermed til at videreudvikle rutebaseret teletaxa på følgende områder:

Betalingsmuligheder

Midttrafik kan fremover gøre det muligt for kunden at betale via Midttrafiks app: Enkeltbillet, klippekort og på kort sigt periodekort. I dag er det kun muligt at benytte fysisk periodekort, og at betale kontant ved indstigning i vogn.

Information om kørsel

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt for kunden at finde alle teletaxa-ruter på afgangstavler og via rejseplanen.dk. Det kan fremover blive muligt ved omlægge områdebaseret teletaxa til rutebaseret teletaxa.

Genkendelighed

Midttrafik kan skabe genkendelighed, fordi teletaxaruter fremover bliver ensrettet, og kører på samme vilkår, som den almindelige kollektive bustrafik.

Muligheder for korrespondance

Det er i dag ikke muligt at overholde det præcist angivne tidspunkt i køreplanen. Rutebaseret teletaxa planlægges i planlægningssystemet, Planet, som planlægger efter servicevinduerne: søge, afhentning og aflevering. Kunden kan risikere at blive afhentet op til 30 minutter efter det angivne afgangstidspunkt i køreplanen, og desuden risikere at blive afleveret op til 25 minutter før angivet ankomsttidspunkt i køreplanen ved ønske om at være senest fremme.

Administrationen indstiller til, at teletaxa-ruterne bliver planlagt manuelt, således kunderne i højere grad bliver afhentet jævnt før tiderne angivet i køreplanen, og dermed har mindst mulig omstigningstid ved korrespondance.

Økonomi

En i højere grad manuel planlægning kan påvirke samkørselsgraden negativt, da afhentnings – og afleveringstiderne på teletaxa skal tilpasses i nogle tilfælde. Det vil sandsynligvis betyde en mindre meromkostning for bestillerne, da andelen af samkørte ture formodentlig vil falde, fordi muligheden for at planlægge på billigste vogn indskrænkes.

I forbindelse med bestillingsmodtagelsen vil der være en mindre forøgelse af tidsforbruget; dels på grund af manuel planlægning i flere tilfælde; dels på grund af ny procedure ved betaling via Midttrafiks app. Administrationen vurderer, at administrationsomkostningerne samlet stiger med ca. 50.000,00 kr. pr. år med det nuværende turantal. Med indførelse af ny betalingsmulighed og øget mulighed for korrespondance kan Midttrafik forvente flere ture fremadrettet.

Kundemæssige konsekvenser

Fordele

Det vil være muligt for kunden at benytte Midttrafiks app, og kunden vil opleve mindre unødigt ventetid ved omstigninger, fordi Midttrafik i videst muligt omfang planlægger kørslen i overensstemmelse med køreplanen.

Ulemper

Kunder, der i dag benytter områdebaseret teletaxa, kan opleve den nye løsning, som en forringelse, fordi kunden førhen kunne rejse fra adresse til adresse i visse område med områdebaseret teletaxa.

Kommunikation

Midttrafik vil kontakte bestillerne med henblik på at omlægge områdebaseret teletaxa.

Administrationen vil informere om den nye betalingsmulighed via hjemmesiden og via nyhedsbrev til leverandører. Desuden vil Midttrafik sørge for, at chaufførerne får tilstrækkelig information til at foretage billetkontrol ved indstigning, ligesom FlexDanmark, Sydtrafik og Fynbus vil blive orienteret.

Rutebaseret teletaxa vil på alle køreplaner fremgå tydeligt med afgang og guide til bestilling.

Direktøren indstiller,

at administrationen omlægger områdebaseret teletaxa og videreudvikler rutebaseret teletaxa.

Bilag

- Bilag 1 - Faktaark - Områdebaseret teletaxa 2016

1-30-75-1-26-16

6. Orientering om Danske Regioners udspil, Fremtidens Transport

Resumé

Danske Regioner har 6. april 2017 fremsendt udspillet "Fremtidens transport - disruption kræver ny fleksibel planlægning". Oplægget sætter fokus dels på aktuelle mobilitetsudfordringer som øget trængsel, og dels på nye teknologiske muligheder og tendenser, der kan ændre transportformer og transportmønstre fundamentalt.

Sagsfremstilling

Udgangspunktet for Danske Regioners udspil er, at vækst, arbejdspladser og gode levevilkår forudsætter en velfungerede infrastruktur og en effektiv kollektiv trafik. Effektiv mobilitet skal være en konkurrencefordel for Danmark i den skærpede globale konkurrence om investeringer og talenter.

Alle regioner oplever store udfordringer i forhold til effektiv mobilitet. Samtidig sker der en hurtig teknologisk udvikling i transportsektoren, bl.a. med udsigt til selvkørende biler og busser. De selvkørende biler vil skabe mere trafik og trængsel, hvis de ikke kombineres med effektiv kollektiv trafik og samkørsel.

Danske Regioner fastslår, at det kræver en ny fleksibel transportplanlægning, der sikrer mere sammenhængende mobilitet for borgere og virksomheder og løser de aktuelle udfordringer i trafikken, herunder tager hånd om indførelsen af de nye teknologier.

Regionerne vil fremover udarbejde mobilitetsstrategier i tilknytning til den regionale vækst- og udviklingsstrategi. Mobilitetsstrategierne skal beskrive de tiltag, regionen og kommunerne selv kan gennemføre, og dels de tiltag, staten er ansvarlig for. Strategierne vil, som nu, blive udarbejdet i samarbejde med kommunerne.

Mobilitetsstrategierne foreslås opbygget om 4 indsatsområder.

1. Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel
2. Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur
3. Forbedring af den eksisterende infrastruktur
4. Nyanlæg

I udspillet gives eksempler på tiltag under de 4 indsatsområder.

Med publikationen vil Danske Regioner lægge op til debat om, hvordan vi i fællesskab kan udforme en ny transportplanlægning, hvor regionerne - i samarbejde med kommunerne - udarbejder regionale mobilitetsstrategier, som kan indgå i en ny sammenhængende statslig transportplan.

Oplægget er stærkt inspireret af svensk og norsk transportplanlægning. I Norge har man siden 2009 gennemført et forpligtende samarbejde om planlægning for trafik og miljø mellem kommuner, fylker og staten i udvalgte byområder.

Danske Regioner foreslår, at staten – med inspiration fra Sverige og Norge – vedtager en langsigtet transportplan på tværs af vej og bane, så de danske vækstbetingelser understøttes bedst muligt, og de finansielle midler, der er til rådighed, anvendes mest effektivt. Planen skal følges op af en investeringsplan. Det foreslås, at den statslige transportplan udarbejdes efter dialog med regioner og kommuner samt på baggrund af de regionale mobilitetsstrategier.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Fremtidens Transport - Rapport pr. 31-03-2017

1-3-3-17

7. Orientering om driftsstart på Aarhus Letbane

Resumé

Aarhus Letbane I/S har meddelt at 23. september åbnes der for letbanetrafik på strækningen fra Aarhus H til Universitetshospitalet i Skejby. I uge 48 følger strækningen til Odder, mens sidste del af letbanen til Grenaa først forventes klar i 2018.

Udsættelsen af driftsstarten til 23. september betyder at den planlagte udfasning fra 7. august af bybuskørslen i Aarhus må udskydes, og at der skal være buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen i en længere periode i 2017 end budgetteret.

Sagsfremstilling

Fra 23. september vil der være begyndende drift på den indre strækning mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital i Skejby med tre afgang i timen. Aarhus Letbane I/S oplyser, at fra uge 48 forventes strækningen fra Aarhus til Odder og den sidste del af den indre strækning fra Skejby til Lisbjerg at åbne.

Aarhus Letbane I/S har ikke oplyst dato for hvornår den sidste strækning fra Aarhus til Grenaa tages i brug. Banedanmark skal gennemføre en hastighedsopgradering af strækningen fra Ryomgård til Grenaa. Aarhus Letbane I/S forventer at strækningen først vil være på fuld kraft med to afgang i timen i myldretiden fra anden halvdel af 2018.

Idriftsættelse af letbanen vil ske gradvist, begyndende med et begrænset antal tog i opstartsfasen og herefter stigende kørsel frem mod fuld drift. Perioden med opstartskørsel kan være af varierende længde på de enkelte strækninger.

Forsinkelsen på Aarhus Letbane betyder, at den planlagte udfasning af bybusstrafikken i Aarhus udskydes og vil først kunne ske, når der er fuld drift og stabil drift på letbanen. Den præcise dato for udfasningen skal drøftes med Aarhus Kommune og Aarhus Letbane I/S.

Udskydelsen af driftsstarten på letbanen betyder meromkostninger til bybusdriften for Aarhus Kommune. Til gengæld vil en senere idriftsættelse af letbanen udskyde kommunens bidrag til finansiering af letbanetrafikken. Administrationen er i dialog med Aarhus Kommune om de økonomiske konsekvenser.

Buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen er planlagt frem til 1. oktober 2017. Nu ligger det fast, at perioden bliver længere. Da der ikke er fuld klarhed over de endelige opstartsdatoer og varighed af opstartsfasen for letbanetrafik på Odderbanen og Grenaabanen, er der usikkerhed om de økonomiske konsekvenser. Region Midtjylland finansierer buserstatningskørslen og vil få en højere nettoudgift i 2017 end forventet. Til gengæld vil en senere idriftsættelse af letbanen udskyde regionens bidrag til finansiering af letbanetrafikken. Administrationen er i dialog med Region Midtjylland om de økonomiske konsekvenser.

For at afdække de økonomiske konsekvenser vil administrationen vil sammen med Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune og Region Midtjylland søge at præcisere varigheden af letbanens opstartsfase inden bustrafikken endeligt kan udfases.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-2-14

8. Orientering om mobilitetsinitiativer i NT og muligheder i Midttrafik

Resumé

Nordjyllands Trafikselskab har i april 2017 sendt sit forslag til en trafikplan ('Mobilitetsplan 2017-20') i høring. Mobilitetsplanen fokuserer ikke blot på et trafikelskabs kerneydelser, men også på de fysiske rammer, ligesom trafikelskabet åbner op for i højere grad at samarbejde med private firmaer om andre mobilitetsformer som samkørsel, taxa og delebiler.

Sagsfremstilling

Ligesom Midttrafik skal Nordjyllands Trafikselskab (NT) hvert fjerde år udarbejde en strategisk plan, som udstikker de overordnede retningslinjer for den fremtidige kollektive trafik i regionen. NT har i slutningen af april 2017 sendt sit forslag til Mobilitetsplan 2017-20 i høring.

NT har med mobilitetsplanen valgt ikke blot at fokusere på kerneydelserne (bus, tog og flextrafik), men også på de fysiske rammer. Målet for NT er at skabe attraktive knudepunkter, der samler alt fra tog, bus og flextrafik til samkørsel, delebiler osv. i en fysisk kontekst. Dette er et led i, at NT ønsker at synliggøre brugernes transportmuligheder og øge deres lyst til at benytte og skifte mellem forskellige transportformer. Midttrafik vil have et lignende fokus på den fysiske sammenkobling af trafikken i den kommende trafikplan for Midttrafik.

Udover et øget fokus på de fysiske faciliteter har NT med mobilitetsplanen også åbnet op for et samarbejde med private firmaer, der tilbyder mobilitetsformer som fx samkørsel, taxi og delebiler, for at skabe god mobilitet i hele regionen.

Et af forsøgsprojekterne er udvikling af Den Multimodale Rejseplanlægger, hvor formålet er at tilbyde kunderne rejser og kombinationsrejser, som ikke kun indeholder de kollektive transportprodukter, men også delebil, flextur, plustur (NT's flexløsning for kørsel fra adresse til bus og tog), samkørsel og taxa. NT har i dette forsøg lavet et samarbejde med taxabranchen i Nordjylland, så kunderne via Den Multimodale Rejseplanlægger (en udvidet version af Rejseplanen) vil kunne få en fast pris på taxaturene direkte fra A til B eller til og fra den kollektive trafik.

Et andet forsøgsprojekt er i et samarbejde mellem NT og GoMore og Frederikshavn, Hjørring og Aalborg Kommuner om samkørsel. Forsøget blev igangsat i marts 2017 og har til formål at øge udbud og efterspørgsel efter samkørsel uden for de større byer i Nordjylland ved at tilbyde borgerne muligheden for samkørsel via GoMore's etablerede koncept. Konkret betyder det, at borgerne i Nordjylland vil kunne søge samkørselsmuligheder direkte på NT's hjemmeside, hvorefter bliver de ledt over på GoMore's hjemmeside for at booke og betale den ønskede GoMore rejse. Kunden sørger

selv for transport frem til det aftalte pick-up-sted. I samarbejde med kommunerne er der etableret egentlige samkørselsstoppesteder, som ligger i tilknytning til nuværende stoppesteder, så det er muligt at kombinere samkørselsturen med kollektiv trafik. Næste skridt i forsøget er at få samkørselsmuligheden integreret i Den Multimodale Rejseplanlægger.

Et tredje forsøgsprojekt omhandler delebiler og er stadig i udviklingsfasen. Tanken med forsøget er at udrulle et delebilskoncept, som kan sammentænkes med anden kollektiv trafik, og som vil fremgå i Den Multimodale Rejseplanlægger som et tilbud på lige fod med andre mobilitetsbud. I dette forsøg er samarbejdspartnerne NT, Aalborg Kommune og en delebilsleverandør.

Administrationen i Midttrafik følger forsøgsprojekterne i NT mhp. at vurdere, om lignende initiativer bør iværksættes i Midttrafiks område eller på tværs af trafikselskaberne og øvrige aktører. Midttrafik deltager også allerede i forsøgsprojekter om mobilitetsinitiativer. Bl.a. er der i regi af Business Region Aarhus igangsat i et forsøgsprojekt, som fokuserer på samkørsel og borgernes incitament til at vælge samkørsel. Ideen er, at samkørsel kan være et supplement til den kollektive transport, særligt i de områder, hvor tilbuddene med kollektiv trafik er mere begrænsede, og at en organiseret samkørselsplatform vil give borgerne en forbedret mobilitet, uden at det nødvendigvis kræver flere biler per husstand. For Midttrafik er det væsentligt at få afdækket, hvad et sådant projekt vil have af betydning for nuværende og potentielle kunder i den kollektive trafik.

Herudover deltager Midttrafik i Djurs Mobilitet sammen med Norddjurs og Syddjurs Kommuner og regionen.

- ./.
- NT's forslag til Mobilitetsplan 2017-20
https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/media/om_nt/nts_mobilitetsplan_hoeringsudgave_3_april_2017_v2.pdf

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-25-03-1-17

9. Tilbagebetaling af klippekort

Resumé

Midttrafik stoppede salget af klippekort august 2016 og udfasede brugen af kortene den 15. januar 2017.

Status ultimo april er en foreløbig tilbagebetaling på 10.994 kort svarende til 4,3 mio. kr. I samme periode har Midttrafik modtaget 12.929 kort.

Sagsfremstilling

Midttrafik har udfaset brugen af klippekort den 15. januar 2017. Kunderne kan fra denne dato og 3 år frem få tilbagebetalt deres klippekort.

Kunderne har fået mulighed for at få overført enten til deres konto, eller via Midttrafiks app, hvor de ville få to ekstra klip hvis de valgte denne løsning.

Der er indtil ultimo april modtaget 12.929 klippekort hvoraf 10.994 er blevet udbetalt svarende til 4,3 mio. kr. Udbetalingen er foregået til kundernes konto eller til Midttrafiks App. Der er dog kun ganske få som har valgt at få udbetalt via appen, svarende til 0,2 mio. kr.

Refusionsbeløbet er ikke med i Midttrafiks budget for 2017, da udfasningsdatoen først blev vedtaget november 2016. Midttrafik forventer på nuværende tidspunkt at tilbagebetalingen bliver omkring 6 mio. kr. i 2017.

Antal breve modtaget:	Kort modtaget	Udbetalte
Måned	Antal	Antal
Januar	5.190	1.405
Februar	4.279	3.186
Marts	2.554	4.745
April	906	1.658
I alt	12.929	10.994

Midttrafik har i perioden benyttet et vikarbureau til at kunne håndtere den store mængde klippekort, og forventer at fortsætte med dette et stykke tid endnu, dog med reduceret styrke.

Der har i perioden været en del henvendelser fra kunderne, om hvornår de kan forvente at få deres penge, da sagsbehandlingstiden har været ca. 4 uger inden Midttrafik har kunnet tilbagebetale klippekortene. Henvendelserne har dog været uproblematisk. Midttrafik har i perioden registreret 1 kunde, hvor klippekortene har manglet i kuerten, herudover har der været en politianmeldelse vedrørende kort som var taget fra en arbejdsplads af en medarbejder. Midttrafik har desuden modtaget en del kort som er fra DSB, Movia eller andre, disse er blevet videresendt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-16-5-115-08

10. Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Resumé

Administrationen orienterer om årsberetningen 2016 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, samt data om ankesager i Midttrafik 2016.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som bl.a. Midttrafik har truffet.

I marts 2017 fremlagde Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deres årsberetning for 2016.

Årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Af årsberetningen fremgår, at Ankenævnet gennem de sidste år har oplevet et fald i antallet af henvendelser. I 2016 modtog de 299 henvendelser mod 313 i 2015. Dette skyldes, ud fra Ankenævnets egen vurdering, at de tilsluttede trafikvirksomheder er blevet bedre til at informere kunderne via elektronisk uddybende vejledninger. Størstedelen af alle klager knytter sig til kontrolafgifter, hvilket stemmer overens med de tidligere år.

I 2016 har Ankenævnet oplevet en stigning i engelske henvendelser fra turister, der efter egen opfattelse, ikke har modtaget en tilstrækkelig vejledning. Disse klager har Ankenævnet vurderet ud fra engelsk information på billetten, samt på den platform billetten er købt. I de sager, hvor kunden ikke har fået tilstrækkelige informationer på engelsk, har klager fået medhold.

Det kan forventes, at antallet af turister stiger i Midttrafiks område i 2017 grundet Kulturby 2017. På alle Midttrafiks stationære billetautomater, samt de billetautomater der opstilles ved Letbanen, kan kunden vælge dansk eller engelsk sprog. På Midttrafiks nye hjemmeside fremgår informationer på engelsk om priser, billettyper og anbefalinger. I løbet af foråret/sommer 2017 vil det også være mulig at få Midttrafiks billet App med engelsk tekst.

En sag med relevans for Midttrafik, knytter sig til en klage ved DSB. Her har klager en Windows Phone, og klagede over, at denne ikke kunne opnå det samme rabatgrundlag som andre kunder grundet manglende mulighed for at installere billet app. Klager fik ikke medhold i sin sag. Argument for afslag var mulighed for at bruge Rejsekort, der vil give samme rabatniveau, samt antallet af Windows Phone brugere.

Ankesager ved Midttrafik

Årsrapporten viser, at der er indsendt 8 klager over kontrolafgifter udstedt af Midttrafik til Ankenævnet i 2016. Af de fremsendte klager i 2016 er der 5 sager, der endnu ikke er færdigbehandlet. Derudover er der 4 sager blandt de afgjorte sager, der blev optaget til behandling i Ankenævnet i 2015 og 1 sag tilbage til 2014.

Af de 8 sager vedrørende Midttrafik, som blev behandlet i 2016, fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 5 sager:

- 2 sager vedrørende straksbillettering fra 2015
- 2 sager vedrørende straksbillettering fra 2016
- 1 sag vedrørende rejsegaranti fra 2015

Midttrafik imødekommet/afgjort inden ankenævnsbehandling i 3 sager:

- 1 sag vedrørende straksbillettering/dokumentfalsk fra 2014
- 1 sag vedrørende rejsegaranti fra 2016
- 1 sag vedrørende rejsekort fra fra 2015

Midttrafik afventer afgørelse i 5 sager tilbage fra 2016:

- 3 sager vedrørende straksbillettering
- 1 sag vedrørende manglende billet
- 1 sag hvor klageren ikke vil vedkende sig kontrolafgiften.

De 8 sager som Midttrafik kunder har valgt at indbringe for Ankenævnet svarer til 2,6 % af det samlede antal klager behandlet i Ankenævnet i 2016. Internt i Midttrafik svarer det til 0,04 % ud af det samlede antal kontrolafgifter der er udstedt i 2016. Dette er et fald på 0,02 % fra 2015.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-77-3-10

11. Passagerpulsens undersøgelse af danskernes holdning til kollektiv transport 2016

Resumé

Forbrugerrådet Tænk har gennem Passagerpulsens gennemført en undersøgelse om danskernes holdning til kollektiv transport 2016. Passagerpulsens gennemførte seneste en lignende undersøgelse i 2014. Sagsfremstillingen gennemgår undersøgelsens primære resultater med fokus på de regionale forskelle samt kommentarer til resultaterne.

Sagsfremstilling

Passagerpulsens har gennemført undersøgelsen i perioden december 2016 - januar 2017. Der er forsøgt at danne en respondentgruppe, der repræsenterer et bredt udsnit af befolkningen for også at sætte fokus på de borgere, der ikke bruger den kollektive transport så tit.

2.480 har svaret på undersøgelsen, herunder 397 i Region Midtjylland i en uvægtet fordeling. Administrationens vurdering er, at resultaterne af undersøgelsen skal tages med et vist forbehold, da respondentskaren ikke er særlig omfattende. Til sammenligning kan nævnes, at Midttrafiks egen kundeundersøgelse i 2016 omfattede 5.801 respondenter. Dertil kommer, at undersøgelsen er gennemført udelukkende som et webpanel, hvilket kan give en udfordring i forhold til at sikre repræsentativiteten for den ældre aldersgruppe, som Passagerpulsens også selv bemærker i sin metodebeskrivelse. Antallet af respondenter er dog en væsentlig forbedring i forhold i undersøgelsen i 2014, som talte 991 respondenter i alt.

Undersøgelsen beskæftiger sig med følgende forhold:

- Adgang til den kollektive transport (bus, tog og metro)
- Brug af kollektiv transport (bus, tog og metro)
- Kan kollektive transport opfylde transportbehov
- Tilfredshed med kollektiv transport
- Holdninger til kollektiv transport

Adgang til kollektiv transport

På spørgsmålet om, hvor langt der er fra respondenternes bopæl til nærmeste stoppested, vurderer passagererne i hovedstaden ikke overraskende, at de har kortest til stoppestederne med 88 %, der angiver, at de har under 500 meter og 9 % 500-999 meter. Blandt Midttrafiks kunder er de tilsvarende vurderinger 69 % og 14 %, som dermed lægger sig tættest på hovedstaden sammen med Region Sjælland. Det samme gælder afstanden til nærmeste busstoppested fra arbejde/uddannelsessted, hvor 62 % af Midttrafiks kunder vurderer, at der er under 500 meter og 12 % vurderer, der er 500-999 meter.

Brug af kollektiv transport

På samme måde er det ikke overraskende, at det er i hovedstadsområdet man finder de mest højfrekvente brugere af den kollektive transport med 30 % to dage ugentligt eller oftere og 42 % ugentligt eller månedligt. Til sammenligning er tallene tilsvarende 12 % og 24 % i Midttrafiks område, som ligger næsthøjest.

Kan kollektiv transport opfylde transportbehov

Det er også i hovedstadsområdet flest mener (43 %), at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov i høj eller meget høj grad. Midttrafiks område ligger på en delt 2.-plads med NT med 24 %, i øvrigt samme resultatet som i 2014. Hertil kan bemærkes, at Movia er gået 3 procentpoint tilbage siden undersøgelsen i 2014 og NT er gået 7 procentpoint frem. Passagerpulsens har også stillet spørgsmålet med særligt fokus på transportformål og delt besvarelsenerne op i til og fra arbejde/uddannelse og lange rejser. Her viser der sig regionale forskelle, da der blandt passagererne på de kortere rejser uden for hovedstadsområdet er mellem 51 % og 59 %, som mener, at kollektiv transport i lav grad eller slet ikke kan opfylde deres transport behov i dag til og fra arbejde/uddannelsessted. I Midttrafiks område er tallet 53 %.

Når det gælder de lange rejser er billedet dog et andet. Her mindskes afstanden i vurderingen blandt kunderne i hhv. hovedstadsområdet og resten af landet – 32 % i hovedstadsområdet mener, at kollektiv transport kan opfylde behovet i dag ved lange rejser, i Midttrafiks område er det 25 %.

Tilfredshed med kollektiv transport

I Midttrafiks område er 38 % tilfredse eller meget tilfredse med den kollektive transport, i hovedstadsområdet er det 62 % og i NT 42 %. Passagerpulsens påviser også, at den højeste tilfredshed er at finde blandt dem, som har kortest til nærmeste togstation, busstoppested mv.

Tilfredsheden med den seneste rejse er lige stor uanset hvor ofte, man rejser, og den er højere end den generelle tilfredshed med kollektiv transport.

Holdninger til kollektiv transport

Ser man på respondenternes holdninger til kollektiv transport, er der enighed om følgende fordele – man kan bruge tiden, som man vil, det er trygt og det er nemt at finde information om afgangstider. Til gengæld efterlyser respondenterne bl.a. bedre information ved forsinkelser, bedre rettidighed, mere gennemsigtige priser og takstsystemer, mere attraktiv rejsetid og bedre forhold mellem pris og produkt.

Midttrafik ligger pænt i resultaterne sammenlignet med de øvrige regioner hvad angår bl.a. rettidighed, information om afgangstider og antallet af busafgange, mens trafikskabet ligger i den lave ende, når det gælder om det er pengene værd at rejse med kollektiv transport, parkeringsforhold for biler og cykler, information om driftsforstyrrelser og forsinkelser og korrespondancer. De unge er dog mere positive over for fx at finde information om afgangstider, at købe billet og at det er nemt at benytte den kollektive trafik end de ældre.

Se hele resultatet (23 spørgsmål) og sammenligning mellem regionerne i tabel 12, side 24-26 i Passagerpulsens undersøgelse.

Ikke overraskende er de lavfrekvente brugere mindre positive over for kollektiv transport end de højfrekvente. Dette hænger også sammen med, at hovedstadsområdet generelt

scorer højere tilfredshed, da højfrekvente brugere hænger sammen med bl.a. flere afgange og flere korrespondancer. Passagerpulsens konkluderer, at den kollektive transport ikke kan opfylde de lavfrekvente brugeres behov, og at der er tale om "strukturelle problemer, der kan løses med flere investeringer", herunder antallet af bus- og togafgange og afgangstider.

Samtidig angiver respondenterne i undersøgelsen, at man på tværs af regionerne bruger kollektiv transport mindre i dag end tidligere – fx 44 % i Midttrafiks område og 37 % i Movias område. Midttrafiks egne tal viser ikke en nedgang i antal kunder men en stagnation.

Generelle bemærkninger

Administrationen bemærker, at man med fordel også kan se på omstændighederne uden for den kollektive transport, som har ændret sig i perioden siden Passagerpulsens seneste undersøgelse. Bl.a. er der et voksende marked for mikrobiler, som selv gymnasielever anvender, generelt sælges der flere biler, og flere har flere biler. Disse vilkår bør inddrages, når man anbefaler investeringer i undersøgelsen.

Derudover har Passagerpulsens nogle anbefalinger, hvoraf nogle præsenteres nedenfor:

- *På landsplan er 12 % af kunderne, som ofte bruger kollektiv transport, utilfreds. Det bør løbende undersøges.* Midttrafik undersøger de forhold, der er utilfredshed som opfølgning på egne kundeundersøgelser.
- *Manglende tillid til bussernes rettidighed.* En central opgave i Midttrafik, hvor et længerevarende arbejde for at forbedre rettidigheden er igangsat med realtidssystemer og den deraf følgende opfølgning over for busselskaberne. Digitaliseringen af køreplanerne og indførelsen af Midttrafiks live map er også redskaber, der kan give kunderne mere præcise afgangstidspunkter end tidligere.
- *Information om forsinkelser og aflysninger* – på samme måde en centralt opmærksomhedspunkt for administrationen. Der arbejdes bl.a. på forbedring af information om forsinkelser i busserne og på stationerne ved at bruge data fra realtidssystem og indberetninger om forsinkelser mv.
- *Manglende gennemsigtighed ved priser og takstsystemer* – det igangværende arbejde med Takst Vest har som hovedformål, at gøre pris- og takststrukturen mere logisk og gennemsigtigt.
- *Sikre gode lokale køreplaner, sammenhæng mellem transportformerne og tilstrækkeligt med siddepladser* – disse forhold indgår altid i drøftelser mellem Midttrafik og bestillerne under hensyntagen til kundernes behov og bestillerens økonomi.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Rapport_danskernes_holdning_til_kollektiv_transport_2017_0 (1)

1-13-3-5-13

12. Medarbejdertilfredshedsmåling – 1. halvår 2017

Resumé

I april gennemførte Midttrafik den ene af sine halvårlige medarbejdertilfredshedsmålinger. Resultaterne er positive, da medarbejdertilfredsheden enten fastholdes eller øges ved de enkelte spørgsmål. Medarbejderne svarer på 20 forskellige spørgsmål, herunder også tilfredshed med egen leder. 79% af Midttrafiks medarbejdere har besvaret undersøgelsen mod 85% ved den seneste måling i 2016.

Sagsfremstilling

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

Medarbejdernes tilfredshed måles på en skala fra 1-7 og den laveste tilfredshed for Midttrafik som organisation er 5,6 på udsagnet *Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en tilfredsstillende måde i min afdeling*, mens den højeste gennemsnitlige score for Midttrafik er på spørgsmålet *Nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde* med en vurdering på 6,4.

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

Svarprocenten er faldet 6 procentpoint, og det er et forhold, som administrationen vil have fokus på i opfølgningen, da det er afgørende at fastholde en høj svarprocent for at have valide og repræsentative data.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Medarbejdertilfredshedsmåling 1. halvår 2017 - samlet overblik

1-00-1-17

13. Siden sidst

Sagsfremstilling

Temadag om biogas i den kollektiv trafik i Silkeborg den 26. april

I et fælles samarbejde afholdte brancheorganisationen Danske Busvognmænd, Silkeborg Kommune og Netværk for Gas i Transport (TINV) den 26. april temadag om biogas i den kollektive trafik. Arrangementet var åbent for alle interesserede. Hensigten med temadagen var bl.a. at udbrede de nuværende erfaringer fra biogas i den kollektive bustrafik samt drøfte, om biogas er den bedste vej til CO2-neutral bustrafik. Med udgangspunkt i erfaringerne i Holstebro, Skive og Silkeborg deltog Midttrafik som oplægsholder under emnet "Hvem løser opgaven og hvordan? Udbud tilpasset kommunens ønsker".

Møde i Teknisk Udvalg i Lemvig Kommune

Administrationen har den 24. april været til møde med Teknisk Udvalg i Lemvig kommune. Kommunen er stærkt utilfreds med entreprenørens manglende overholdelse af kvaliteten af kørslen. Der aftales en plan for afhjælpning af problemet.

Møder mellem administrationen, regionsformanden og kommuner

Den 21. april var administrationen til møde med regionsformanden og borgmestrene i Horsens og Hedensted Kommuner om den nye trafikplan og håndteringen af regionens økonomiske udfordringer inden for kollektiv trafik på 28 mio. kr. netto. Et tilsvarende møde er blevet aftalt 5. maj med regionsformanden og borgmestrene i Norddjurs og Syddjurs Kommuner. Administrationens opgave er at foreslå et strategisk net i de pågældende områder og belyse de økonomiske og kundemæssige konsekvenser af de forskellige forslag til tilpasning af det regionale rutenet. Lignende møder med andre kommuner vil blive afholdt i resten af Midtjylland i løbet af i år.

Kundevenlig Flextur-prisberegner på Midttrafiks hjemmeside

Midttrafiks kunder kan fremover fremsøge sin Flextur på hjemmesiden, og få oplyst prisen for rejsen. I prisberegneren fremsøger kunden rejsen på kortet, og får oplyst afstanden, kilometert prisen samt en samlet pris. Ligger kundens destination inden for kundens villige gåafstand til et trafikknudepunkt, gøres kunden opmærksom på, der findes en billigere rejse hertil. Efter endt søgning bliver kunden ledt videre til bestilling af rejse. Prisberegneren bliver lanceret på Midttrafiks hjemmeside i maj 2017.

Møde i Letbanerådet den 19. april

Letbanerådet, som er det politiske organ i Letbanesamarbejdet, havde sit årlige ordinære møde i april 2017. På mødet gav Aarhus Letbane bl.a. en status på letbanens etape 1, ligesom Aarhus og Favrskov Kommune orienterede om arbejdet med VVM-undersøgelser for letbanens etape 2 til henholdsvis Hinnerup og Brabrand.

Letbanerådet havde ligeledes en drøftelse af den fremadrettede organisering af Letbanesamarbejdet, herunder om samarbejdet skulle fastholdes i sin nuværende form eller være en del af et andet eksisterende samarbejdsforum. Rådet besluttede at fastholde Letbanesamarbejdet i sin nuværende form, dvs. med regionrådsformanden som formand og med Letbanesekretariatet tilknyttet Midttrafik rent administrativt. Det

blev i samme ombæring besluttet, at der afholdes et nyt møde i Letbanerådet i efteråret 2017 mhp. at genbesøge letbaneudbygningsplanen 'Samspil 2025' og drøfte den mulige regionalbaneforbindelse mellem Silkeborg og Aarhus nærmere.

Letbanerådet besluttede i øvrigt at videreføre Letbanesamarbejdets budget fra 2017 til 2018 og lade det indgå i Midttrafiks budget til bestillerne som hidtil.

Analyse af bybusnettet i Herning forud for udbud

Bybusserne i Herning Kommune skal udbydes med kontraktstart ultimo juni 2019. I forbindelse med de indledende drøftelser med administrationen i Kommunen, har Midttrafik udarbejdet et tværfagligt muligheds katalog over potentielle udviklingsområder, der skulle danne baggrund for en temadrøftelse i kommunens Teknik- og Miljøudvalg.

Mulighedskataloget indeholdt bl.a. information om:

- Analyse af bybusnettet med forudgående borgerhøring
- Støttet Flextur og Teletaxi
- Mulige bonusordninger med busselskabet
- Miljøvenlige busteknologier

Midttrafik deltog på TMU-møde i kommunen den 26. april 2017, hvor mulighedskataloget blev præsenteret for udvalget, hvorefter udvalget havde en politisk temadrøftelse af, hvordan de gerne vil arbejde videre med bybusnettet i kommunen.

På baggrund af temadrøftelsen har Herning Kommune i første omgang anmodet Midttrafik om at gennemføre en analyse af bybusnettet (uden forudgående borgerhøring), hvor de bl.a. ønsker føl-gende afdækket:

- Mulighederne for busser med let adgang for handicappede
- Servicemål med højfrekvente ruter
 - hvor der i myldretiden er længere til stoppestederne, mens der uden for myldretid kan betjenes flere stoppesteder på ruten, og hvor der afsættes tid til at kunne hjælpe passagerer med udfordringer.
- Analyse på "tynde ruter"
 - Skal der indsættes højfrekvente busser for at øge passagertallene, eller skal ruterne nedlægges og erstattes af ex. teletaxi eller Flextur.

Derudover ønsker Herning Kommune en belysning af forskellige økonomiske forhold, herunder bl.a.:

- Vurdering af omkostningsniveauet (pristalsfremskrevet), hvis der fastholdes det nuværende antal køreplantimer samt indregner kørsel til DNV-Gødstrup.

- Støttet Flextur: Hvad er udgifterne til Flextur pr. år i byer af samme størrelse som Herning – inkl. oplysning om de enkelte byers Flexturs-koncept (niveau for egenbetaling, byzone samt antal knudepunkter).
- Prisforskel på lavbundsbusser og laventrebusser.

Teknik- og Miljøudvalget ønsker at følge op på ovenstående på deres møder i juni måned, således at de kan forberede indstillinger med betydning for budgettet forud for budgetkonference i kom-munen ultimo august 2017.

Letbanens driftsstart

Letbaneselskabet har meddelt, at letbanen påbegynder driften på den indre strækning i Aarhus lørdag den 23. september. Letbaneselskabet har endvidere meddelt, at kørslen denne dag i togene er gratis.

Silkeborg Kommunes svar på opsigelse af aftale om egenkontrol og ønske om optioner

Bestyrelsen besluttede på mødet den 24. marts at opsig tillæg til standard samarbejdsaftale mellem Midttrafik og Silkeborg Kommune med udløb den 28. februar 2018, hvorefter Midttrafik fore-står al billetkontrol i busser i Silkeborg Kommune.

Silkeborg Kommunes Vej- og Trafikudvalg har ved brev af 5. april 2017 udtrykt sin beklagelse over bestyrelsens beslutning, idet kommunen ønsker at fortsætte sin egen billetkontrol. Henset til at egenkontrollen ophører, anmoder kommunen imidlertid om at Midttrafik medtager en option på i alt 1.000 ekstra kontroller i Silkeborg Kommune, udover de allerede indarbejdede kontroller.

Silkeborg Kommune har modtaget en redegørelse fra Midttrafik har modtaget en redegørelse over hidtidige kontroller og udstedte kontrolafgifter i kommunen og vil senere tage stilling til om optionen skal anvendes.

Midttrafik deltager i demensvenlig by

Rådmand Jette Skive, Aarhus kommune har udpeget 7 demensambassadører, herunder direktøren for Midttrafik. De skal bidrage til at gøre Aarhus til en demensvenlig by. Chaufførerne vil få undervisning i demens som et led i Fly High af instruktører, der er uddannet af Alzheimerforeningen.

Den største udfordring er at finde en model, hvor kontrollørerne får mulighed for at tjekke, at borgeren er dement, har et gyldigt buskort, men som ikke bliver vist i kontrolsituationen.

Midttrafik vil som forsøg arbejde for en form for synlig identifikation gennem et emblem, som man fx kender i London.

Orientering om møde mellem Midttrafik og Semler Gruppen A/S ang. førerløse busser

Torsdag den 4. maj havde Midttrafik møde med to repræsentanter fra Semler Gruppen A/S.

På mødet præsenterede Semler deres løsninger på førerløse busser. Semler Gruppen står bag salg af Volkswagen Groups biler i Danmark og er inden for de sidste år begyndt at satse mere på førerløs transport, blandt andet førerløse busser.

Semler har i øjeblikket fokus på to forskellige førerløse busser gennem deres samarbejdspartnere, Bussen Arma og bussen Olli. Begge busser er el-busser.

På mødet den 4. maj blev Midttrafik foreløbigt introduceret til bussen Olli.

Olli:

- Kapacitet 12 passagerer – Vil blive udvidet i fremtiden.
- Kan køre ca. 100 km på en fuld opladning, el. ca. 8 timers kørsel ved en hastighed på ca. 10 km/t.
- Fuld opladning tager 1 time.
- Teoretisk topfart på 50 km/t. Dog forventes den at køre omkring 25 km/t i gennemsnit ved bybuskørsel.
- Er delvist 3D-printet.
- Kører allerede på offentlige veje i Europa, bl.a. i Berlin.
- Pris ca. 260.000 €.

Førerløse busser må ikke køre på danske veje endnu, men lovgivningen er under revidering og det forventes, at der vil blive mulighed for pilotforsøg i Danmark allerede i år. Der vil dog gå flere år før den danske lovgivning tillader helt førerløse busser på offentlige veje. Af samme årsag og for at kunne øge "trygheden" i starten, vil alle førerløse busser, solgt gennem Semler, skulle have en chauffør i bussen til at tage over i særtilfælde.

Det blev på mødet aftalt at Midttrafik skal besøge Semler for at se nærmere på bussen Olli. Dette skal foregå på DTU. Det blev samtidig aftalt, at Semler deltager i Midttrafiks Faglige Dag den 22. juni 2017 og medbringer en Olli bus.

Midttrafik vil arbejde på, at kunne være en del af et kommende pilotforsøg. Midttrafik vil derfor allerede nu begynde, at tage kontakt til vores bestillere, Kommuner og Regionen, for at få et samarbejde i stand med dem. Det vurderes at et muligt kommende pilotforsøg er bedst egnet til buskørsel på en egnet strækning i en større by.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Silkeborg Kommunes brev af 5. april 2017

1-00-1-17

14. Eventuelt