

**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
18. september 2018 kl. 09:30
Fredensgade 45,
8000 Aarhus C**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2019 1. behandling	1
2	Forventet regnskab 2018 efter 2. kvartal	3
3	Pilotforsøg med USB stik i Midttrafiks busser	5
4	Fra forsøg til varig ordning - Bistå-nål i samarbejde med Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune og DemensHjørnet	8
5	Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 2. november 2018	10
6	Reduktion af åbningstiden i Flextrafik servicecenter	11
7	50 % rabat til medrejsende på handicapkørsel	15
8	Gratis kørsel på rabatruter i Horsens	18
9	Investeringsplan 2020-2030 for Lemvigbanen	19
10	Forslag til Midttrafiks mobilitetspolitik	21
11	Orientering om projekter i Rådgivning og Mobilitet i Midttrafik	25
12	Orientering om ny strategi for Rejseplanen	28
13	Orientering status regionens besparelser	30

Indholdsfortegnelse

14	Orientering om forsøg med straksgodkendelse af rejsegaranti	34
15	Orientering om digitalisering af pap-periodekortet i Aarhus Kommune	36
16	Klage fra Herning Turist over eftermonteret IT-udstyr i busser	38
17	Sammenlægning af Følgegruppen for Handicapordningen og Tilgængelighedsforum	40
18	Orientering om indsættelse af elbusser i Roskilde	42
19	Sammenligning af pris for at køre med bus hhv. bil	44
20	Tilføjelse af Flextur-knudepunkt i Skive-byzone	45
21	Ændring af lov om trafikselskaber per 1. juli 2018	46
22	Siden sidst	48
23	Eventuelt	53

1-21-1-18

1. Budget 2019 1. behandling

Resumé

Vedlagt er Midttrafiks forslag til 1. behandling af budgettet for 2019 samt budgetoverslagsårene 2020 til 2022. Budgetforslaget sendes efterfølgende til politisk høring ved bestillerne, inden 2. behandling af budget 2019 udarbejdes i december 2018.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2019 – 1. behandling

For Kørselsudgifter er budget 2019 forøget med 46,5 mio. kr. i forhold til budget 2018. Merforbrug skyldes hovedsagligt et stigende omkostningsindeks.

Ydermere er der indregnet en negativ budgettramme på 46,3 mio. kr., som kun vedrører Region Midtjylland. Denne kan først endeligt realiseres, når aftalerne mellem kommunerne og regionen er kendte.

For Busindtægter er indtægterne i budget 2019 opskrevet med 32,9 mio. kr., da de negative konsekvenser af Letbanens indførsel og omlægning af busdriften i Aarhus, har været mindre end oprindeligt forventet.

For Flextrafik er det samlede budget i 2019 forøget ned 7,2 mio. kr., som primært skyldes vækst på områderne Flextur og Siddende patientbefordring i regionen.

For Aarhus Letbane er budget 2019 forøget med 37,9 mio. kr. i forhold til budget 2018, hvilket dels skyldes at budget 2018 kun omfattede 11 måneder, og dels at Aarhus Letbane I/S for 2019 forventer stigende driftsudgifter.

For Billetkontrol er budget 2019 reduceret med 7,5 mio. kr., som primært skyldes, at ubetalte afgifter for Aarhus bybusser ikke længere overføres til Aarhus Kommune til opkrævning og inddrivelse via SKAT. Fordringerne vil derfor fremadrettet stå i Midttrafiks regnskaber, så det fremgår tydeligt hvor store udestående Midttrafik har på ubetalte kontrolafgifter. Rykkergebyrerne som Borgerservice opkræver på vegne af Midttrafik vil ligeledes fremgå af Midttrafiks budget og blive byrdefordelt udelukkende til Aarhus Kommune.

Inklusive ændringer på de øvrige forretningsområder, er det samlede budget for 2019 forøget med ca. 3,6 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2018.

Budgettet for trafikselskabet skal reduceres og omfordeles på ny mellem kommuner og regionen, når Midttrafik kender aftalerne mellem parterne om regionens besparelser.

Midttrafik udsender administrativt de bestillerfordelte budgetter for 2019 1. behandling til de respektive bestillere.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2019 til 1. behandling godkendes og fremsendes til politisk høring hos bestillerne med svarfrist 31. oktober 2018.

Bilag

- Bilag 1 - Budget 2019 Pol
- Bilag 2 - Budget 2019 Pol

1-22-3-18

2. Forventet regnskab 2018 efter 2. kvartal

Resumé

Forventet regnskab efter 2. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2018 med den viden, der er tilgængelig efter 2. kvartal 2018. Sammenligningsgrundlaget er budget 2018 og forventet regnskab efter 1. kvartal. Vedlagt er forventet regnskab 2018 efter 2. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2018 efter 2. kvartal

For Kørselsudgifterne er der et forventet merforbrug på 32,1 mio. kr. i forhold til budget 2018. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger (14,4 mio. kr.) samt et større merforbrug hos Horsens Kommune (2,1 mio. kr.) grundet mere kørsel, Aarhus Kommune (17,1 mio. kr.) grundet mere erstatningskørsel i forbindelse med letbaneforsinkelsen og Region Midtjylland (9,3 mio. kr.) grundet stigende omkostningsindeks og dubleringer.

For Bus-IT er der en forventning om et merforbrug på 6,3 mio. kr., som hovedsagligt vedrører Aarhus Kommune (1,8 mio. kr.) og Region Midtjylland (4,5 mio. kr.), hvilket primært skyldes en kompensation for flytning af busudstyr samt udskiftning af tælleudstyr.

For Indtægter er der en forventning om en merindtægt på 29,2 mio. kr. Den forventede merindtægt skyldes, at de forventede konsekvenser i forbindelse med letbanens indførelse og de tilhørende reguleringer for bybusserne, ikke har været så omfattende som ventet.

For Flextrafik forventes et samlet merforbrug på 0,8 mio. kr. i forhold til budget 2018. Det skyldes hovedsagligt en justering af forventet antal kørsler i enkelte kommuner.

Erstatningskørslen forlænges på strækningerne til Odder og Grenaa grundet Letbanens udskudte opstart. Dette betyder, at der er et forventet merforbrug på 18,3 mio. kr. i forhold til budget 2018. Omvendt forventes der en mindreudgift på 43,5 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. 17 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab efter 2. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2018 efter 2. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Forventet regnskab Q2
- Bilag 2 - Forventet regnskab Q2

1-00-1-18

3. Pilotforsøg med USB stik i Midttrafiks busser

Resumé

Midttrafiks kunder er storforbrugere af mobile services, når de er på farten. Herunder Midttrafiks egne apps: Midttrafik app og Midttrafik Live. Intet tyder på, at brugen af mobile services bliver mindre i fremtiden. Heller ikke for Midttrafik, der med strategiplanen for perioden 2017-2020 lægger op til yderligere fokus på digitalisering og selvbetjening.

Dette giver, sammen med den øvrige udvikling for mobilt indhold, kunderne udfordringer med at have strøm nok til deres mobile enheder. Strøm bliver således en ressource man, som mobilbruger, ikke kan få nok af. I dag er det ikke ualmindeligt at medbringe ladekabel, oplader og evt. powerbank, når man bevæger sig væk fra arbejde, hjem eller skole, hvor strømforsyningen er sikret. Fremtiden byder på bedre muligheder for trådløs ladning – men denne teknologi er endnu ung, svært integrerbar i et busmiljø, og forventes først for alvor at slå igennem inden for en årrække.

Sagsfremstilling

Luftfartsbranchen

Udviklingen indenfor opladning har været i gang i en årrække i luftfartsbranchen. I de senere år har introduktionen af nye fly, bla. Boeing 787 Dreamliner og Airbus A380, medført, at USB-stik til opladning af smartphones og iPads opfattes som standardudstyr for flyrejsende på langdistanceruter.

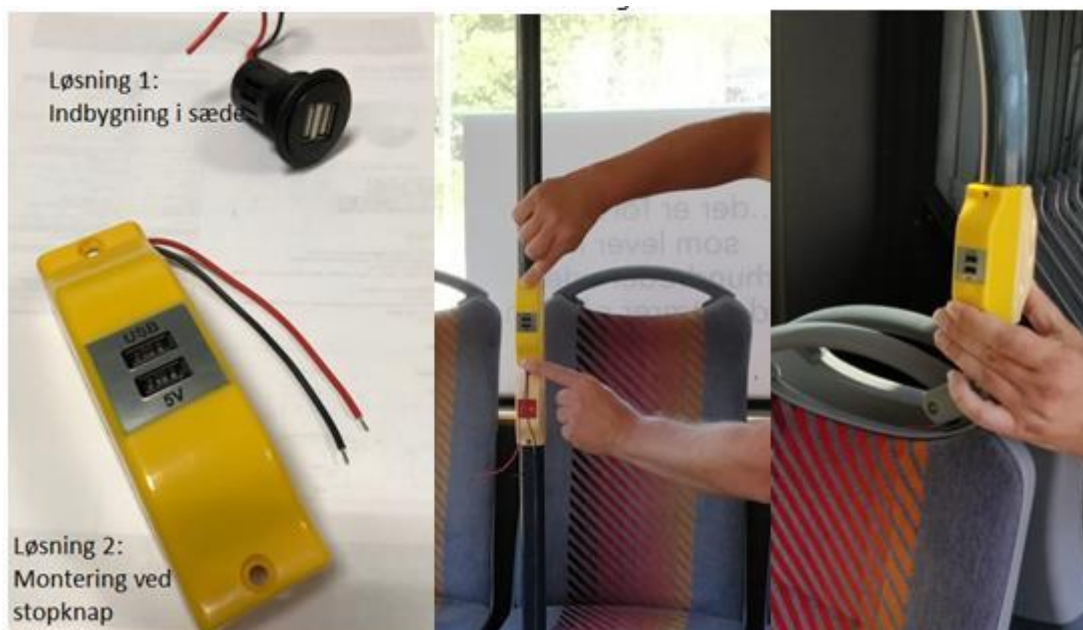
I bussen

Kunderne opholder sig sjældent i bussen i mere end ½-1 time på de længste rejser. Ofte er rejsen blot på 10-30 min i bybusområder. Ikke desto mindre tilbyder flere og flere europæiske busselskaber (bl.a. i Dublin), at kunderne kan oplade smartphones og iPads via USB-stik under rejsen. I Danmark er USB i busserne endnu ikke særlig udbredt.

USB løsninger i Midttrafiks busser

Midttrafik har afsøgt markedet for busegnede USB-løsninger. Bus Center Vest har præsenteret to løsninger. Løsning 1 baserer sig på et dobbelt USB-stik, der kan indbygges i væg eller loft. Løsning 2 baserer sig på en stopknap lignende USB-løsning, der opsættes på de metalstænger, hvor der i forvejen sidder stopknapper. Billede af begge løsninger kan ses herunder. Ved begge løsninger skal kunderne medbringe egne USB kabler.

Det vurderes, at "stopknap" løsningen (løsning 2) er den løsning, der giver den mest fleksible mulighed for at flere kunder kan få glæde af løsningen på samme tid.



Økonomi

Midttrafik har fået et prisoverslag for installation af 6*2 USB stik af stopknapptypen. Prisen herfor er ca. 7.000 kr. pr. bus (inkl. moms).

Der forventes ingen løbende driftsomkostninger forbundet med løsningen. Det må dog formodes, at der er en øget risiko for hærværk, hvorfor stik bliver ødelagt og skal udskiftes.

Installationsomfang og tidsplan

For at få et realistisk billede af hhv. pris og af kundernes modtagelse af løsningen vurderes det hensigtsmæssigt at udvælge et mindre antal busser til et pilotprojekt. Det foreslås, at der udvælges et antal af Aarhus bybusser, så løsningen testes i et miljø med stort kundeflow og relativt korte rejsetider. Ligeledes udvælges tungere regionalruter, f.eks. rute 100/200 og længere regionalruter f.eks. 912X (Billund-Aarhus). I alt vurderes det, at ca. 20 testinstallationer vil kunne give et grundlag der gør, at der kan træffes en beslutning om, hvorvidt løsningen skal udbredes. En eventuel udbredelse af løsningen skal ligeledes afklares i forhold til kontraktuelle forhold. Ligeledes bør det vurderes, hvorvidt USB skal indarbejdes i fremtidige udbud.

Det vurderes, at pilotforsøget kan igangsættes i perioden oktober 2018 til december 2018.

Betydning for kunderne

Løsningen forventes at have en positiv indvirkning på kundetilfredsheden. Samtidig understøtter muligheden for opladning Midttrafiks strategi om flere mobile selvbetjeningsløsninger, f.eks. Ungdomskort i Midttrafik app.

Økonomi

Pilotforsøget skal afklare, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at gå videre i processen med installation i alle +800 kontraktbusser.

Direktøren indstiller,

- at der afsættes 150.000 kr. til pilotforsøg med installation af USB stik i Midttrafiks busser.
- at beløbet finansieres af et mindreforbrug i Midttrafiks administration.

1-00-1-18

4. Fra forsøg til varig ordning - Bistå-nål i samarbejde med Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune og DemensHjørnet

Resumé

Midttrafik har oktober 2017 indledt et samarbejde med Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune, der giver mulighed for, at demente med tilknytning til DemensHjørnet i Aarhus får udleveret en Bistå-nål til jakken, som de kan have på, når de rejser med bussen. Nålen er et signal til chauffører og kontrollører om, at man måske står overfor en kunde, som har brug for ekstra opmærksomhed.

Sagsfremstilling

Mere trygt for demente at tage bussen

Aarhus Kommunes DemensHjørnet har i forbindelse med et fokusgruppeinterview med demente og deres pårørende drøftet, hvad der skal til for at gøre det mere trygt for demente at tage bussen. Blandt deltagerne var der enighed om, at "en mærkningsordning" som viser, at et menneske har brug for særlige hensyn vil være medvirkende til, at demente fortsat kan og vil bruge bussen.

Endvidere har Midttrafik oplevet, at en dement borger har fået flere kontrolafgifter på trods af, at den demente har et gyldigt pendlerkort. Borgere med demens kan have svært ved at huske, hvor de har lagt buskortet, ligesom nogle ikke (uden lidt hjælp) forbinder billetkontrol med, at buskortet skal vises.

Forsøg rettet mod demente i Aarhus Kommune

Midttrafik indledte oktober 2017 et samarbejde med Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune, der giver mulighed for, at demente med tilknytning til DemensHjørnet i Aarhus får udleveret en nål til jakken, som de kan have på, når de rejser med bussen. Nålen er et signal til chauffører og kontrollører om, at man måske står overfor en kunde, som har brug for ekstra opmærksomhed.

Bistå-nålen et forsøg med maks. 100 demente borgere

Bistå-nålen blev sat i produktion og de demente, som ønsker at bruge nålen, skal være tilknyttet DemensHjørnet i Aarhus Kommune, som står for visitering og udlevering af nålen. Forsøget startede 1. december 2017. Maks 100 demente kan deltage i forsøgsperioden. Og pt. er der 43 brugere af Bistå nålen.

Samarbejde og evaluering

Karina Jøhnk, konsulent og projektleder, Demensplan og Demensvenlig By, Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune:

'Vi ønsker, at Biståprojektet og det gode samarbejde med jer skal være vedvarende. Vi ser, at borgere har glæde af muligheden og ønsker at flere i fremtiden får det.'

Tina Celie Pedersen, konsulent og projektleder, Demensplan og Demensvenlig By, Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune:

'Tak fordi jeg lige måtte læse med. Håber I også klappede hinanden lidt på skuldrene over et velkørende projektforsøg, der i høj grad er stablet på benene pga. velvilje og engagement. Jeg kan også fortælle, at nålene nu er nået helt til Christiansborg. Thyra Frank var på besøg hos rådmanden for nylig, hvor Jette Skive har talt så positivt om BISTÅ-ordningen at vi er blevet bedt om at sende en stak postkort og nåle derover, som inspiration.'

Økonomi

Midttrafik bidrager ikke økonomisk til ordningen, men har bidraget med deltagelse i opstartsmøder og kommunikationen til chauffører, billetkontrollører og konsulenter på Fly High chaufføruddannelsen.

Aarhus Kommune, Sundhed og Omsorg betaler produktion af Bistå-nål og trykt information til brugerne og deres pårørende.

Kundemæssige konsekvenser

Agnete Andreasen, Demens- og Hjernekoordinator Demens- og HjerneCentrum Aarhus – Demens Praksisuniversitetet – DemensHjørnet

Aarhus Kommune:

'Jeg er jo budbringer af Bistå-nålen ude hos borgerne, og så sent som i fredags fik jeg venlige ord om tiltaget med på vejen. Mange af vores borgere ser det som en hjælp til dem – jeg tror også det spiller ind, at de ved, at lige præcis chaufførerne kender til nålen, så de kan få hjælp, hvis de bliver usikre i bussen.'

Se yderligere bilag 1

Kommunikation

Midttrafik kommunikerer omkring Bistå-nålen til chauffører og billetkontrollører via online platformen ChaufførNet. Der er skabt et direkte samarbejde mellem DemensHjørnet og Fly High-chaufføruddannelsen, og de mødes snart for at aftale fremtidig videndeling.

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen godkender at Bistå-nålen og demenssamarbejdet med Aarhus Kommune, Sundhed og Omsorg og DemensHjørnet bliver en varig ordning.

Bilag

- Bilag 1 - Bistå-nål

1-00-1-18

5. Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 2. november 2018

Resumé

Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 2. november 2018 fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Budget 2019
3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2019
4. Meddelelser fra formanden
5. Digitalisering og de ikke-digitale kunder (oplæg)
7. Region Midtjyllands besparelser i kollektiv trafik
9. Eventuelt

Den ændrede tidsplan for budgetprocessen vedtaget af bestyrelsen tidligere på året betyder, at det ikke er det endelige og godkendte budget, som kan forelægges repræsentantskabet den 2. november, ej heller den endelige byrdefordeling, da budgettet først godkendes endeligt på bestyrelsesmødet den 14. december 2018. Dog vil byrdefordelingsprincipperne være de samme.

Administrationen foreslår, at repræsentantskabsmøder der holdes i 2. halvår fremover planlægges afholdt i december, hvor budgettet også vedtages af bestyrelsen. I 2019 vil repræsentantskabsmødet planlagt afholdt den 1. november 2019 derfor skulle flyttes til den 13. december 2019.

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i Repræsentantskabet.
- at repræsentantskabsmødet planlagt afholdt den 1. november 2019 flyttes til den 13. december 2019.

1-30-75-4-1-08

6. Reduktion af åbningstiden i Flextrafik servicecenter

Resumé

Som en del af Midttrafiks digitaliseringsstrategi ønsker administration at reducere åbningstiden for telefoniske bestillinger af Flextur, Flexbus og handicapkørsel. Dette skal medvirke til at flytte kunderne over på online bestillingsplatforme som Midttrafiks bestillingsapp og online selvbetjening. For at Midttrafik i fremtiden kan imødekomme den vækst, der opleves i Flextrafikken, og det stadig tættere samarbejde med den øvrige del af den kollektive trafik, er det nødvendigt at skabe incitament til brugen af de digitale bestillings- og betalingsløsninger. En reduktion af åbningstiden for den telefoniske bestilling, skal derfor ses som et led i en større digitalisering af Midttrafik og de services, der tilbydes.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Midttrafiks overordnede digitaliseringsstrategi, er det nødvendigt løbende at flytte kundegrupper og services over på velfungerende digitale platforme. Dette gælder også for Flextrafik-produkter, betaling- og bestillingsprocesser.

Derfor ønsker administration at reducere åbningstiden i Midttrafiks Servicecenter pr. 1. januar 2019.

Midttrafiks Servicecenter modtager årligt 190.454 telefoniske henvendelser vedr. handicapkørsel, Flextur og Flexbus. Midttrafik varetager selv bestillingsmodtagelsen fra klokken 7 – 17 på hverdage hele året. Telefonerne passes i tidsrummet fra klokken 17 – 20 på hverdage og 7-20 i weekender og helligdage af Midttrafiks datapartner FlexDanmark, her besvares 71.900 telefoniske bestillinger årligt.

Administrationen ønsker at reducere åbningstiden for telefonisk bestilling af handicapkørsel og Flexbus til tidsrummet 8-16 alle dage. Derudover vil tidsrummet for telefonisk bestilling af Flextur blive reduceret til 8 -16 på hverdage. Det vil sige, at FlexDanmark udelukkende skal modtage bestilling af handicapkørsel og Flexbus i weekenden og på helligdage mellem klokken 8 og 16. Midttrafik håndterer selv bestillingsmodtagelsen af alle 3 kørselstyper i hverdagene i tidsrummet 8-16. Forskellen i åbningstiden for de tre kørselstyper differentieres ud fra de alternative bestillingskanaler, der er til rådighed for kunderne i det tidsrum, hvor den telefoniske bestilling er lukket, samt hvor stor en del af kunderne, der forventes at kunne betjene Midttrafiks selvbetjeningsplatforme. På nuværende tidspunkt er det muligt at bestille Flextur og handicapkørsel via Midttrafiks selvbetjenings app eller online selvbetjeningside. Denne service er i løbet af 2018 blevet forbedret med 10 % rabat på Flextur, samt mulighed for kortbetaling. I løbet af den kommende måned forventes en tilføjelse af yderligere betalingskort til Flexturs bestilling, dette udvides efterfølgende til den online bestilte handicapkørsel. Det er administrationens forventning, at der i de næste par år vil ske en stigning af online- og app-bestilte ture, som en naturlig konsekvens af det serviceniveau, der tilbydes.

Kundemæssige konsekvenser

Når åbningstiden reduceres vil det betyde, at de bestillinger (42.562 opkald i 2017) der er foretaget hos FlexDanmark i tidsrummet klokken 17-20, nu enten skal foretages i den nye åbningstid fra kl. 8 – 16 eller via Midttrafiks online bestillingsplatforme. For at opretholde det samme serviceniveau i bestillingsmodtagelsen med en forventning om en øget mængde kald, opnormeres der med en ekstra medarbejder i Flextrafiks Servicecenter. Derudover oprettes der en rådgivningslinje, så det fremover vil være muligt at rådgive kunder om online selvbetjening og yde support.

På nuværende tidspunkt er det muligt at bestille Handicapkørsel og Flextur via online selvbetjening og via Midttrafiks bestillingsapp. Administrationen anser selvbetjeningsplatformene som velfungerende bestillingskanaler og som et godt alternativ til bestillingen i Servicecenteret hos Midttrafik.

Midttrafik har i 2018 forbedret vilkårene for online selvbetjening. Ved bestilling online opnår alle Flexkurs kunder en 10 % rabat på deres egenbetaling. Midttrafik har implementeret en økonomiintegration, der automatiserer udsendelsen af rykkere til E-boks ved ugyldige betalingsmidler. Dernæst vil kundeprofilen blive lukket indtil kørslen er betalt. Dette gør, at det i løbet af efteråret er muligt at tilbyde flere korttyper (*Dankort, Visa dankort, Visa Electron/VPay, MasterCard, Maestro og JCB*) til betaling på både Flexkur og handicapkørsel.

De bedre bestillingsmuligheder, sammenholdt med 10 % rabat ved online bestilling af Flexkur gør, at kunder der bruger Midttrafiks online selvbetjening nu opnår en bedre service end de før kunne via den telefoniske bestilling i servicecenteret. Derfor vurderes det, at muligheden for online bestilling 24 timer i døgnet er et godt alternativ til den telefoniske bestilling mellem klokken 8 og 16.

I 2017 foretog Midttrafik en produktundersøgelse af Flexkur (*1.259 kunder adspurgte*), her tilkendegav 81 % af online-kunderne, at det var nemt eller meget nemt at bestille Flexkur online. Derudover mente 81 % af kunderne, at mængden af informationer i forbindelse med online bestilling var tilpas. Ved en kundeundersøgelse for handicapkørsel i 2016 (*1.381 kunder adspurgte*), tilkendegav 79 % af de kunder, der havde kendskab til Midttrafiks selvbetjeningsløsning, at de var tilfredse eller meget tilfredse med brugen af online bestilling.

Ud fra ovenstående vurderes det, at en overgang fra telefonisk bestilling til online selvbetjening kan gøres forholdsvis problemfrit. Rådgivningslinjen skal ydermere hjælpe til, at kunderne får en lettere overgang til den online selvbetjening.

Ved oprettelse af en kundeprofil til Midttrafiks online selvbetjening, er det muligt for kunderne at tilmelde sig en adviseringservice. Dette gør, at de 24 timer inden deres tur bliver adviseret, om den forestående kørsel, via SMS. Dette sker igen 10 min inden afhentning. Dette vil være medvirkende til en mere gnidningsfri drift og hjælpe med at reducere antallet af forgæves ture.

Økonomi

En reduktion i åbningstiden til bestilling af flextrafik, vil medføre besparelser i telefonpasningen hos FlexDanmark. Som beskrevet i skemaet nedenfor, vil der i den nye åbningstid skulle besvares 29.338 kald om året hos FlexDanmark. Udelukkende handicapkørsel og Flexbus i weekenden samt på helligedage. Der vil fortsat være

telefonpasning i forbindelse med fællesmøder og personalemøder. Der forventes en besparelse på 42.562 kald, svarende til 1.015.004 kroner.

Besparelser på hverdage og weekend hos FlexDanmark:

BOOKING	KALD		DKK			Priser pr. kald
	BUDGET 2019	Ny åbningstid	BUDGET 2019	Ny åbningstid	Besparelse	
Hverdag DAG	3.500	2.953	69.125	58.322	-10.803	19,750
Hverdag AFTEN	21.900	0	497.415	0	-497.415	22,713
Lørdag	22.700	11.766	551.451	285.831	-265.620	24,293
Søndag	23.800	14.619	625.178	384.012	-241.167	26,268
TOTAL	71.900	29.338	1.743.169	728.165	-1.015.004	

Administrationen er opmærksom på, at de 42.562 kald skal flyttes til henholdsvis Midttrafiks eget Servicecenter i den nye åbningstid samt til den online selvbetjening. Det vurderes, at en stor del af disse kunder med tiden flyttes over på Midttrafiks online selvbetjening. Der vil dog i en periode være en stor del af kunderne, der vil gøre brug af Midttrafiks servicecenter i den nye åbningstid. Derfor opnormeres der med en ekstra medarbejder. Dette betyder en merudgift i Servicecenteret på 685.000 kr. (*løn + overhead omkostninger*).

Midttrafik ønsker at bruge dele af besparelsen til at finansiere den rabat til medrejsende på handicapkørslen, som er belyst i en tidligere indstilling. Svarende til 350.000 kroner pr. år.

Der er en forventning om at den reducerede åbningstid, sammen med tidligere beskrevne tiltag samt tilføjes af yderligere betalingsmuligheder, vil være medvirkende til at gøre det attraktivt for Midttrafiks kunder at bruge Midttrafiks bestillingsapp eller online selvbetjeningsportal, når de bestiller kørsel via Flextrafik. Yderligere digitalisering af bestillingsprocessen skaber fundamentet for at fremtidssikre Flextrafik-produkterne som en del af den kollektive trafik hos kommunerne i Region Midtjylland.

Kommunikation

En reduktion af Servicecenterets åbningstid er en stor ændring, kommunikation til kunderne omkring denne ændring er væsentlig.

- Midttrafik laver nyheder med information omkring de nye åbningstider og alternative bestillingsmuligheder til Midttrafik.dk
- Nyhedsbreve til den kommunale visitation samt bosteder og plejehjem
- Informationsbrev til region Midtjylland, som kan videregives til sygehuse og behandlingssteder
- Ændring af handelsbetingelser for Flextrafik, med åbningstider og betalingsmuligheder
- Derudover tilføjes der nye fraser til Servicecenterets telefonsluse

-
- Handicapfolder tilrettes

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender en reduktion af åbningstiden for bestillingsmodtagelse pr. 1. januar 2019.

1-16-5-73-1-201-1-13

7. 50 % rabat til medrejsende på handicapkørsel

Resumé

Administrationen oplever i stigende grad et ønske fra handicaporganisationer og kunder om en større lighed mellem taksterne for medrejsende, der tilbydes Flextur og handicapkørsel. På nuværende tidspunkt betaler medrejsende på handicapkørsel: 3 kroner per kilometer og minimum 30 kroner, for de første 100 kilometer. Herefter betales 9 kroner per kilometer. Midttrafik ønsker at reducere egenbetalingen for medrejsende med 50 %, svarende til hvad der tilbydes på Flextur. Administration anbefaler, at de to tilbud ensrettes, så vidt det er muligt.

Derfor indstiller administrationen at indføre 50 % rabat på egenbetalingen til medrejsende ved handicapkørsel.

Sagsfremstilling

Handicapkørsel er en kørselsordning, der sikrer, at svært bevægelses- og synshæmmede får tilbud om kollektiv transport som alle andre borgere. Det kan for eksempel være besøg hos familie og venner, indkøb, kulturelle aktiviteter eller behandling.

Kørselsordningen dækker hele Midttrafiks område. Kørslen foregår på alle årets dage mellem klokken 06 - 24. Der gælder særlige regler og bestillingsfrister for rejser 24. og 31. december.

Som bruger af handicapkørsel har man 104 enkeltture i perioden 1. januar til 31. december. Aarhus Kommune tilbyder alle handicapkunder 125 ture per år, hvoraf de 21 ture udelukkende kan benyttes indenfor Aarhus Kommune.

Hvis der er behov for mere end 104 ture i et kalenderår, søger kunden dette i hjemkommunen, som i særlige tilfælde har mulighed for at visitere til flere ture. Hvis ikke de 104 ture er brugt den 31. december, kan de resterende ture ikke overføres til det næste år.

Hos Midttrafik oplever administrationen ofte, at brugere af handicapkørslen også i en vis grad benytter Flextur. På nuværende tidspunkt betaler medrejsende fuld pris på en handicaptur, hvorimod de medrejsende på Flexturen får 50 % i rabat på egenbetalingen. Da der er tale om kollektiv trafik, når der benyttes Flextur og handicapkørsel, så anbefaler administrationen, at taksterne procentvis harmoniseres ved årsskiftet 2018/2019.

Hos Movia og Sydtrafik tilbydes der 50 % rabat til de medrejsende på handicapkørsel.

Danske Handicaporganisationer har gentagne gange argumenteret for, at handicapkørslen skal sidestilles den øvrige kollektive trafik. Derfor har de efterspurgt en accept af ledsagerkortet som rabatgivende også ved handicapkørsel og Flextur. Dette har Midttrafik, sammen med de øvrige trafiksselskaber imidlertid ikke tilbudt.

Kundemæssige konsekvenser

Handicapkunderne vil opleve en økonomisk besparelse, når de har medrejsende med på deres handicapkørsel. Dette gør, at handicapkørslen i højere grad kan sidestilles med den øvrige kollektive trafik, hvor det er muligt at opnå rabat via et ledsagerkort. Den frihed, der opnås igennem handicapkørsel, får med en rabat på 50 % til de medrejsende også et socialt aspekt. Der vil være et økonomisk incitament for kunderne af handicapkørsel til, at have pårørende eller bekendte med til de aktiviteter, de ønsker at deltage i.

Økonomi

At indføre 50 % rabat for medrejsende på handicapkørsel vil betyde en samlet meromkostning for kommunerne på ca. 350.000 kr., svarende til 0,97 % af det samlede budget for handicapkørsel i 2018. I nedenstående skema ses de forventede merudgifter fordelt på de enkelte kommuner. I 2017 blev der foretaget 14.229 handicapture med medrejsende, svarende til 7,85 % af turene.

Tabel 1: Merudgifter til bestiller ud fra den faktiske kørsel i 2017

Myndighed	Antal rejser	Egenbetaling i alt	EB pr. medrejsende	Merudgift til bestillere såfremt ½ pris for medrejsende
FAVRSKOV	4.898	302.634	26.576	13.288
HEDENSTED	4.291	231.261	25.430	12.715
HERNING	9.028	501.018	61.064	30.532
HOLSTEBRO	6.386	324.944	23.255	11.628
HORSENS	13.190	590.914	38.118	19.059
IKAST-BRANDE	3.426	219.069	10.743	5.372
LEMMIG	2.323	134.997	9.067	4.534
NORDDJURS	2.770	181.281	18.519	9.259
ODDER	4.669	243.555	3.978	1.989
RANDERS	13.978	615.130	16.772	8.386
RINGKØBING-SKJERN	4.957	320.953	16.139	8.069
SAMSØ	526	18.978	961	481
SILKEBORG	12.575	600.512	12.920	6.460
SKANDERBORG	5.001	242.500	16.623	8.312
SKIVE	5.311	280.986	25.388	12.694
STRUER	2.211	147.421	10.546	5.273
SYDDJURS	2.427	134.933	14.168	7.084
VIBORG	10.480	564.845	49.819	24.909
ÅRHUS	72.639	3.098.231	315.209	157.604
I alt	181.086	8.754.162	695.291	347.646

I et andet dagsordenspunkt indstiller administrationen at reducere åbningstiden. Dette forslag giver en besparelse, som kan finansiere denne merudgift.

Kommunikation

- Midttrafiks hjemmeside opdateres med information og en nyhed omkring, at der kan opnås rabat ved medrejsende.
- Midttrafiks elektroniske handicapfolder opdateres med de nye rejsevilkår.
- Informationen udsendes via Nyhedsbrev til Visitation, bosteder og plejehjem.
- Kommunerne har selv ansvar for, hvordan de ønsker denne ændring skal markedsføres.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender 50 % rabat til medrejsende på handicapkørsel pr. 1. januar 2019.

1-25-1-17

8. Gratis kørsel på rabatruter i Horsens

Resumé

På grund af lovmæssige ændringer i forbindelse med Takst Vest, skal alle busser i Midttrafik enten være udstyret med rejsekortudstyr eller tilbyde gratis kørsel. I forbindelse med den lovændring har Horsens Kommune anmodet om gratis kørsel på kommunens rabatruter (skoleruter), da det er en billigere løsning end at udstyre busserne med rejsekort.

Sagsfremstilling

I forbindelse med lovændringer i tilknytning til indførelse af Takst Vest, er der nu indført krav om, at alle busser i offentlig servicetrafik skal være udstyret med rejsekortudstyr – eller alternativt være med gratis kørsel.

I Midttrafiks område er der rejsekort i næsten alle busser, men rabatruter i Silkeborg og Horsens Kommune har hidtil ikke været udstyret med rejsekortudstyr.

Midttrafik har derfor rettet henvendelse til de to kommuner, og spurgt om kommunerne ønsker gratis kørsel på berørte rabatruter, eller om de ønsker at der isættes rejsekortudstyr i busserne.

Horsens Kommune har nu svaret Midttrafik, at man ønsker at der indføres gratis kørsel på rabatruterne, da indtægtstab i den forbindelse er mindre end udgiften til at isætte rejsekortudstyr og drive og vedligeholde det. Det skyldes, at næsten alle kunder i busserne er skoleelever. Der er i 2017 kun solgt billetter for 10.000 kr. på rabatruterne i Horsens.

Horsens Kommune har på den baggrund meddelt, at man ønsker at indføre gratis kørsel på rabatruterne så hurtigt som muligt.

Midttrafik har endnu ikke modtaget svar fra Silkeborg Kommune.

Formelt har Midttrafiks bestyrelse takstkompetencen for alle busser i Midttrafik, og skal derfor godkende løsningen.

Direktøren indstiller,

at det godkendes at kørsel på rabatruter i Horsens gøres gratis hurtigst muligt.

1-3-1-18

9. Investeringsplan 2020-2030 for Lemvigbanen

Resumé

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

Den nugældende investeringsplan løber for perioden 2008-2020.

Region Midtjylland har accepteret at overtage trafikansvaret for togdriften mellem Holstebro-Skjern fra december måned 2020. Som en konsekvens af overtagelsen af driften, er der behov for en ny investeringsplan. Planen indebærer udgifter til nyt materiel til Lemvigbanen og forøgede udgifter til vedligeholdelse af infrastrukturen på Lemvigbanen.

Investeringsplanen forventes godkendt af Midtjyske Jernbaners bestyrelse på mødet den 4. september 2018. Investeringsplanen skal godkendes af Region Midtjylland og forelægges for Regionsrådet den 26. september.

Sagsfremstilling

Arbejdsgruppens forslag til investeringsplan for perioden 2020-2030 vedlægges.

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

Investeringsplanen fastlægger rammerne for regionens fremtidige anlægstilskud til Midtjyske Jernbaner. Forslag til investeringsplan indebærer et løft i tilskuddene på 102,3 mio. kr. i en 11-årig periode i forhold til den nugældende plan.

En ny investeringsplan er nødvendig fordi der er et presserende behov for nyt driftsmateriel til Lemvigbanen. Banens nuværende Y-tog er grundet den høje alder nedslidte. Inden for ganske få år er det ikke muligt at få nødvendige reservedele til at holde togene kørende. Det er ikke en økonomisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel.

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

Midtjyske Jernbaner fremhæver endvidere, at der er behov for at øge tilskuddene til løbende investeringer og fornyelse af Lemvigbanens infrastruktur.

Endeligt er der behov for en ny investeringsplan fordi Region Midtjyllands overtagelse af trafikføberansvaret på strækningen Holstebro-Skjern betyder, at Midtjyske Jernbaner skal være operatør på strækningen. Transport- Bygnings- og Boligministeriet stiller det nødvendige antal tog til rådighed.

Da Midtjyske Jernbaner skal forestå togdrift på både Lemvigbanen og strækningen Holstebro-Skjern betyder det at der er behov for at investeringer og tilpasninger i værkstedsforholdene i Lemvig.

Arbejdsgruppen har valgt at udskyde en stillingtagen til en egentlig total fornyelse af Lemvigbanens samlede sporstrækning til et senere tidspunkt.

Investeringsplanen forelægges Midtjyske Jernbaners bestyrelse på et møde den 4. september. Det forventes at Midtjyske Jernbanes bestyrelse anbefaler at Regionsrådet vedtager investeringsplanen.

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen godkender investeringsplanen for perioden 2020-2030.
- at bestyrelsen tilslutter sig Midtjyske Jernbaners anbefaling til Region Midtjylland om vedtagelse af investeringsplanen for 2020-2030.

Bilag

- Bilag 1 - Investeringsplan 2020-2030 vers 15082018
- Bilag 2 - Rambøll notat - materiel til Lemvigbanen opdateret.2 13. april 2018

1-30-75-2-14

10. Forslag til Midttrafiks mobilitetspolitik

Resumé

Tilbuddene om transport til de rejsende er øget markant det seneste årti. Det betyder nye og flere muligheder i forhold til at kunne komme let fra A til B. De rejsende stiller samtidig nye krav til transporten, og der kommer nye måder at søge og betale for en rejse på. Den verden, som Midttrafik arbejder i, har ændret sig de senere år, og det vil den fortsætte med. De mange nye tilbud betyder, at der iværksættes mange projekter og forsøg omkring mobilitet. Med en mobilitetspolitik for Midttrafik er det hensigten at sætte rammerne for Midttrafiks ageren i fremtidens mobilitet.

Politikken indeholder fire emneområder; kollektiv transport, privat transport, fysiske forhold og digitale medier. Midttrafiks kerneprodukter hører til området kollektiv transport og digitale medier. Der er dog indbyrdes afhængigheder og snitflader mellem områderne, som nødvendiggør, at Midttrafik i højere grad samarbejder med aktører på de øvrige områder.

Sagsfremstilling

Mobilitet handler om at gøre det muligt, let og fleksibelt at bevæge sig fra A til B. Udviklingen i digitaliseringen har medvirket kraftigt til at udvide muligheder og fleksibilitet for de rejsende, hvor de kan "shoppe" mellem forskellige transporttilbud og kombinationer af tilbud i langt højere grad end hidtil. Det har skabt en større konkurrence mellem transportudbydere, men også en større mobilitet for borgerne.

En mobilitetspolitik kan have forskellige mål i de enkelte kommuner. Den kan have det formål at reducere biltrafikken i byerne, ved at hjælpe de rejsende til at etablere samkørsel, eller at udvikle og tilbyde alternativer til store busser i yderområderne, så der fortsat er tilbud om transport til borgerne i disse områder.

Midttrafik tilbyder i dag en række kørselsprodukter. Disse produkter opdeles i fast kørsel – til betjening af større rejsestrømme – og variabel kørsel – til mere lejlighedsvis rejsestrømme. Derudover har Midttrafik en række digitale produkter, Rejseplanen, betalings app live app m.fl. Midttrafiks mobilitetspolitik tager udgangspunkt disse produkter, som skal videreudvikles i takt med behovet og udviklingen, eksempelvis som de seneste tiltag Plustur, Flexbus og live app.

Midttrafik kan ikke se sine egne kerneprodukter uafhængigt af den udvikling af nye transporttilbud og digitale medier der i øvrigt sker i kommunerne, i andre trafikelskaber eller i private virksomheder. Mobilitetspolitikken skal derfor fastlægge, hvilket fokus Midttrafik skal have, såvel internt som eksternt.

Udviklingen af Midttrafiks egne produkter står naturligvis centralt i vedlagte forslag til Midttrafiks mobilitetspolitik. Derudover er der særligt to indsatsområder, hvor Midttrafik kan medvirke til at styrke mobiliteten.

- Udvikle sammenhængen mellem **private transportløsninger** og Midttrafiks produkter
- **Udvikling af de fysiske forhold** i form af stoppesteder og terminaler er en vigtig del af den rejsendes opfattelse af god mobilitet. Specielt udvikling af gode forhold i knudepunkter, kan understøtte kombinationsrejser mellem private og kollektive produkter. Gode skifteforhold er også afgørende for mulighederne for at Midttrafik i højere grad kan bruge variabel kørsel såsom Plustur, Flextur og Flexbus som tilbringertrafik til knudepunkter i det overordnede kollektive trafiknet.

Udvikling af sammenhængen med private transportløsninger

Der sker en stor udvikling i de private produkter, som er med til at øge mobiliteten; landsdækkende busselskaber, der primært udfordrer togtrafikken mellem landsdelene; samkørselstjenester, som fx GoMore, udlejning af biler, delebilsordninger og et stærkt voksende antal elcykler med en lang aktionsradius.

Set fra en rejsendes synspunkt er denne udvikling med til at øge mobiliteten og gøre det lettere at bevæge sig fra A til B. Set fra Midttrafiks syn kan disse tilbud både ses som en konkurrent og et supplement til Midttrafiks egne produkter. Udbredelsen af delebiler kan eksempelvis betyde, at kollektiv trafik er hovedalternativet, og at delebilen kun bruges ved særlige lejligheder eller at bil nummer to ikke anskaffes.

Kommunerne og regionen ser positivt på udviklingen. De nye transportløsninger bliver både set som en styrkelse af borgernes mobilitet og en mulighed for at reducere trængslen i byområderne bl.a. ved at styrke samkørslen.

Udviklingen af nye transportmuligheder vil under alle omstændigheder fortsætte, og administrationen vurderer, at Midttrafik bør have en positiv indstilling til at indgå i et samarbejde m.h.p. at styrke sammenhængen med Midttrafiks egne produkter. Det er dog vigtigt, at Midttrafik forholder sig kritisk, inden et sådant samarbejde indgås. Eventuelle samarbejdspartnere skal overholde dansk lovgivning og trafiksselskabernes produkter er skattefinansierede.

Midttrafik har, som det fremgår af et andet dagsordenspunkt via Rejseplanen allerede indgået aftaler om samarbejde med private transportudbydere. De første delecykelordninger er allerede på Rejseplanen. Der er lavet en aftale om indenrigsfly som forventes med på Rejseplanen ved udgangen af 2018. Fra starten af 2019 kan der foretages rejsesøgninger baseret på flere transportformer, herunder delebiler, taxa og delecykler.

Samarbejdet med private transportudbydere vil primært ske gennem Rejseplanen, hvor disse muligheder udstilles sammen med den kollektive trafik. Derfor må Midttrafik via Rejseplanen, inden et samarbejde med private transportudbydere, sikre, at samarbejdspartneren overholder gældende dansk lovgivning og i øvrigt lever op til Rejseplanens krav for optagelse af transporttilbuddet.

Det anbefales, at Midttrafiks strategi for integration af information om rejsemuligheder og en evt. senere integration af betalingsmuligheder går via udvikling af Rejseplanen.

Samarbejdet med private transportløsninger kan eksempelvis også være at lette sammenhængen mellem samkørsel og kollektiv trafik ved at placere knudepunkter for samkørsel ved kollektive knudepunkter.

Udvikling af de fysiske forhold

Kvaliteten af terminaler og knudepunkter er vigtige i forhold til udvikling af kombinationsrejser og ikke mindst stor betydning ift. udvikling af det kollektive rutenet i Midttrafiks område.

I den kommende trafikplan for Midttrafik etableres et hovednet med en række knudepunkter, hvor de rejsende kan skifte mellem forskellige transportformer, både kollektive og individuelle. I forbindelse med tilbuddet om Plustur skal der ligeledes udpeges steder, hvor de rejsende skal skifte mellem Plustur og den faste rutekørsel. Samtidig vil der kunne skabes nogle rammer, hvor fx private transporttilbud mødes med kollektive transporttilbud, så de rejsende får et mere sammenhængende transporttilbud.

I Midttrafiks område er der fortsat 10 år efter dannelsen af trafikelskabet meget uens forhold på stoppesteder og terminaler, og der er mange stoppesteder, der trækker oplevelsen af det samlede produkt ned. Der er derfor behov for et generelt løft på området.

Kommunerne har ansvaret for de fysiske forhold, herunder faciliteter og deres udformning. Midttrafik vil med baggrund i den øgede fokus på kombinationsrejser og de meget uens standarder for stoppesteder støtte kommunerne i arbejdet. Midttrafik vil udarbejde en opdateret stoppestedsvejledning til kommunerne, søge at skabe fælles rammer for stoppestederne samt opstille vejledende minimumskrav til faciliteter ved stoppesteder med særlige forhold, fx knudepunkter i trafikplanen og skiftsteder ift. Plustur.

Andre trafikelskaber har indgået rammeaftale om køb af inventar til stoppesteder og knudepunkter, hvor der ikke er aftaler om reklamefinansiering. En tilsvarende rammeaftale vil blive overvejet i samråd med bestillerne i Midttrafiks område.

Midttrafiks rolle i bestillernes mobilitetsprojekter

I samarbejdsaftalen mellem Midttrafik og bestillerne er arbejds- og ansvarsfordelingen af opgaver defineret. Samarbejdsaftalen er fra 2007, hvor begrebet mobilitet og de forskellige tilbud om mobilitet var mere begrænset end i dag. Det betyder, at opgaver omkring sammenhængende mobilitet på tværs af kollektive og individuelle transportformer ikke er beskrevet i samarbejdsaftalen.

Administrationen oplever et stigende ønske fra bestillerne om, at Midttrafik deltager i forskellige mobilitetsprojekter. Det kan være forsøg med delebiler i tyndt befolkede områder indretning af nye terminaler til forsøg om medtagning cykler i en bybuskommune. Administrationen har hidtil forsøgt at imødekomme bestillernes ønsker om deltagelse afhængig af projektets art. I større projekter om fx kollektive trafikplaner har administrationen benyttet sig af muligheden i samarbejdsaftalen for at modtage bidrag til finansiering af ressourcer til arbejdet, mens administrationen i andre mindre bestillerdrevne projekter har deltaget uden at kræve et økonomisk bidrag til det.

I forbindelse med mobilitetsprojekter har bestillerne primært været ansvarlig for projektledelsen, da Midttrafik ikke har midler til at finansiere eller arbejdsressourcer til at lede projekterne. Midttrafik deltager derfor alene for at indhente og bibringe viden, der

kan bruges i andre sammenhænge. Administrationen oplever dog, at bestillerne ofte har et ønske og en forventning om, at Midttrafik med sin ekspertise inden for kollektiv transport bidrager med mere end blot mødedeltagelse, hvorfor administrationen forsøger at få en klar forventningsafstemning, inden Midttrafik deltager i et projekt.

Samtidig ønsker bestillerne, at vi konstant reducerer vores personaleomkostninger. M.h.p. at styrke Midttrafiks muligheder for deltagelse i bestillerdrevne mobilitetsprojekter anbefaler administrationen, at Midttrafik, i lighed med større ressourcekrævende trafikplanprojekter kan aftale, at bestilleren bidrager til finansiering af Midttrafiks ressourceindsats, hvis der er ønske om at inddrage Midttrafiks assistance i større omfang.

I forbindelse med forslag til en mobilitetspolitik for Midttrafik orienteres også om de mobilitetsprojekter, som Midttrafik har eller deltager i for nuværende. Midttrafik oplever, at bestillerne har et øget fokus på mobilitet og tilbud om transport til borgerne, hvorfor der her gives et kort indblik i projekternes forskellighed og emnevariation. Bestyrelsen vil blive orienteret om de mobilitetsprojekter, Midttrafik deltager i og hvilken effekt de har haft.

Direktøren indstiller,

- at forslaget til Midttrafiks mobilitetspolitik godkendes.
- at Midttrafik kan aftale et bidrag til finansiering af Midttrafiks ressourceindsats ifm. med bestillernes ønsker om at inddrage Midttrafiks assistance i større omfang i mobilitetsprojekter.

Bilag

- Bilag 1 - Mobilitetspolitik Midttrafik 2018 14. august 2018

1-30-75-2-14

11. Orientering om projekter i Rådgivning og Mobilitet i Midttrafik

Resumé

I forbindelse med forslag til en mobilitetspolitik for Midttrafik orienteres her om de mobilitetsprojekter, som Midttrafik har eller deltager i for nuværende. Midttrafik oplever, at bestillerne har et øget fokus på mobilitet og tilbud om transport til borgerne, hvorfor der her gives et indblik i projekternes forskellighed.

Sagsfremstilling

Med et øget bestillerfokus på mobilitet oplever Midttrafik en stigende efterspørgsel på viden og rådgivning herom. Rådgivning og Mobilitetsafdelingen deltager på forskellig vis i projekter herom, fra en observatørrolle til mere aktivt deltagende, og afdelingen oplever en stigende efterspørgsel efter projektledelse herpå. I ønsket om at yde en faglig sparring til bestillerne har Midttrafik en stor opgave i dels at indsamle viden og information og dels at anvende og formidle denne viden.

Med mobilitetspolitikken har administrationen retningslinjer for ageren i denne ændrede efterspørgsel. Til orientering gives her en status på den bredde af igangværende projekter, der i dag varetages af Rådgivning og Mobilitet.

Større faste opgaver

Rådgivning og Mobilitet afholder årlige strategiske møder med de enkelte bestillere på ledelsesniveau m.h.p. at afdække bestillerens fremadrettede planer og ønsker til udviklingen af den kollektive trafik, herunder eventuelle kommunale mobilitetstiltag.

Der afholdes også ½-årlige fælles arrangementer (Fagligt Forum) med de medarbejdere, der varetager den kollektive trafik hos bestillerne. Formålet er at orientere om status og nye initiativer fra Midttrafik og drøfte aktuelle temaer.

Letbanesekretariatet, som sekretariatsbetjener Letbanesamarbejdet, er ligeledes placeret i Rådgivning og Mobilitet. Det samme gælder varetagelsen af opgaver og kontakt med Midttrafiks Tilgængelighedsforum, der er et dialogforum med diverse handicaporganisationer.

Rådgivning og Mobilitet har endvidere ansvaret for udarbejdelse af den 4-årige lovbundne trafikplan og den fremlagte mobilitetspolitik.

Projekter

Ud over de faste opgaver deltager Rådgivning og Mobilitet med forskelligt aktivitetsniveau på nuværende tidspunkt i 15 igangværende projekter.

Overordnede projekter, der dækker alle eller flere bestillere
Rådgivning og Mobilitet er involveret i følgende projekter:

- Deltagelse sammen med andre afdelinger i Midttrafik omkring integration af andre transportløsninger i Rejseplanen.
- Deltagelse i et pilotprojekt i Business Region Aarhus-regi om en rejseplanlægger med særlig fokus på at styrke samkørsel.
- Opdatering og udvikling af stoppestedsmmanualen, der skal bruges til at rådgive kommunerne.
- Regionens besparelseskatalog, hvor Rådgivning og Mobilitet leverer ruteanalyser og fakta i forbindelse med regionens forhandlinger med kommunerne.

Trafikplaner for bestillerne

Der er netop afleveret en trafikplan for bybusnettet i Herning, der efter planen skal implementeres i sommeren 2019. Ved udgangen af 2017 blev ny trafikplan for Aarhus idriftsat efter flere års forberedelse, og en ny trafikplan for Horsens blev sat i drift i januar 2018.

I efteråret 2018 forventes en trafikplan for Skive Kommune at blive sat i gang.

Der arbejdes pt. med trafikplaner for:

- Bybus- og oplandstrafik i Randers Kommune
- Djursland i forbindelse med opstart af Letbanen til Grenaa
- Evt. omlægning af Odder bybus

Når de igangværende forhandlinger mellem Region Midtjylland og kommunerne er afsluttet, vil der utvivlsomt komme ønsker fra en række kommuner om tilpasning af den kollektive trafik, hvilket kan have et omfang fra justeringer af enkelte ruter til større sammenhængende trafikplaner.

Trafikterminaler og stoppesteder

Rådgivning og Mobilitet har de seneste år deltaget i planlægningen af terminalerne i Skive, Holstebro, Herning og Auning. Der arbejdes i øjeblikket med følgende:

- Ny trafikterminal i Randers, hvor der arbejdes med forskellige muligheder. Der er leveret forskellige fakta om den nuværende trafik og konsekvenser af flytning/omlægning
- Ny busterminal i Aarhus. Projektet har et langt tidsperspektiv (2030), men arealbehovet skal indgå i en helhedsplan for området omkring Aarhus H.

Ved mindre terminalprojekter er der også deltagelse fra Rådgivning og Mobilitet – i de senere år fx i forbindelse med stationerne langs med Letbanen.

Flextrafik

I disse år er der et øget fokus på, at Flextrafik-produkterne udgør en voksende del af transporttilbuddet i de tyndt befolkede områder. I øjeblikket er der Flexbus-forsøg i Randers og Lemvig Kommuner, og et forsøg i Odder forventes igangsat senere. Fra 1. september 2018 tilbydes Plustur ligeledes i Lemvig Kommune. Projekterne er udviklet i Rådgivning og Mobilitet.

Puljemidler

Med støtte fra statslige puljemidler er der igangsat en række forsøgsprojekter på det kollektive trafikområde, som Midttrafik er inddraget i. På nuværende tidspunkt arbejdes der fx med cykelbusser i Silkeborg og cykelmedtagning i Viborg by (dog uden puljemidler). Der er ligeledes startet to projekter omkring borgerinddragelse i hhv. Viborg og Ringkøbing-Skjern kommuner, hvor Midttrafik deltager på observationsniveau.

Til varetagelse af disse projekter og opgaver har Midttrafik tre stillinger og en leder i Rådgivning og Mobilitet. Derudover varetager Rådgivning og Mobilitets datateam (ligeledes tre stillinger) en række drifts- og køreplanrelaterede opgaver, bl.a. ift. Rejseplanen og Rejsekort.

Det er dog vigtigt at have for øje, at bestillerne kræver en så billig administration som muligt. Derfor må Midttrafik prioritere skarpt mellem mobilitetsprojekterne og indimellem bede om særskilt medfinansiering fra den enkelte bestiller, jfr. andet dagsordenspunkt.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Projektkatalog_Rådgivning og Mobilitet_september 2018

1-16-4-3-17

12. Orientering om ny strategi for Rejseplanen

Resumé

Der orienteres om Rejseplanens ændrede strategi, hvor Rejseplanen over en årrække går fra at være en rejseplanlægger udelukkende for kollektiv trafik, til også at omfatte andre mobilitetsservices som fly, bycykler, delebiler og samkørsel.

Sagsfremstilling

Siden 1999 har Rejseplanen tilbudt rejseinformation omkring den kollektive trafik i Danmark. Rejseplanen er ejet af DSB, Metro og trafikskaberne. Midttrafik bidrager til drift og udvikling med 2.0 mio. kr. årligt. Med 3,5 mio. downloads af app'en og over 38 mio. opslag hver måned er det en af de største internetservices i Danmark.

Med den teknologiske udvikling og udbredelsen af deleøkonomi, er der i de senere år kommet en række nye transportservices, fx GoMore og DriveNow, som kan få betydning for vores transportvaner og brugen af kollektiv trafik.

Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) er et koncept, hvor kollektiv trafik og andre transporttilbud og mobilitetsformer er samlet i en app. Det kan omfatte busser, Flextrafik, tog, Metro og letbane, fjernbusser, fly, delebiler, taxa, delecycler, biludlejning mv. For den enkelte rejsende, vil det have den fordel, at de ud fra individuelle transportpræferencer kan planlægge, bestille, betale og få kundeservice gennem én app. På et overordnet niveau, kan MaaS medvirke til en mere effektiv udnyttelse af eksisterende transportformer, og herunder afhjælpe trængselsproblemer og gavne miljø og klima.

Rejseplanens strategi 2018-2020

Bestyrelsen for Rejseplanen A/S har vurderet, at der har været behov for at justere selskabets strategi, så Rejseplanen over de kommende år vil komme til omfatte flere mobilitetsservices. Der er stor interesse fra nye mobilitetsudbydere for at komme med i Rejseplanen. Andre private aktører (fx Google) står også på spring for at løfte opgaven med en MaaS-løsning, men her vil der ikke være sikkerhed for, at den kollektive trafik sikres en central placering i deres løsninger.

De første delecyckelordninger er allerede på Rejseplanen, og ved udgangen af 2018 forventes indenrigsflyvningen med. Herefter et det planen, at Rejseplanen udvikles med afsæt i erfaringer fra NT's aktuelle pilotprojekt "MinRejseplan", som både omfatter kollektiv trafik og flere private transportformer, og fra en særlig udgave af "MinRejseplan", som er udviklet til ITS verdenskongressen (Intelligent Transport Systems) i København i september 2018, og som også omfatter en betalingsdel.

For de rejsende i Midttrafiks område vil den nye strategi betyde, at de fra starten af 2019 kan foretage rejsesøgninger baseret på flere transportformer, herunder delebiler, taxa og delecycler, og at søgemulighederne udvides med fx den billigste eller hurtigste rejse.

For den nuværende ejerkreds bag Rejseplanen har det været en forudsætning for implementering af strategien, at de nye tiltag fuldt ud finansieres af nye mobilitetsudbydere. Rejseplanen som fuld MaaS-løsning, fx med rejsebestilling og samlet betaling, er ikke besluttet og ligger i givet fald efter 2020.

Statens position

I 2017 udtrykte Transport-, Bygnings- og Boligministeriet et ønske om at få rejseinformation om indenrigsflyvningen integreret på Rejseplanen. Transportministeriet har tidligere i år stået bag et analysearbejde, hvor formålet har været at klarlægge rammevilkår for MaaS i Danmark og herunder afdække statens rolle i at sikre optimale vilkår for en effektiv udrulning. I analysearbejdet har Rejseplanen en central rolle. Der ventes et udspil fra Transportministeriet omkring MaaS i efteråret 2018.

Andre MaaS projekter

Gennem Business Region Aarhus (BRAA) står Aarhus Kommune i spidsen for et selvstændigt MaaS-projekt, sammen med 12 østjyske kommuner. Projektet skal bl.a. afdække, hvordan et MaaS system kan organiseres. Der er her etableret et samarbejde med FDM og en række private transportudbydere og IT-firmaer. I efteråret 2018 indledes en pilottest af en MaaS-service. Kollektiv trafik vil indgå i pilottesten, men set i forhold til Rejseplanens strategi, har de private samkørsels-ordninger en mere central position i dette projekt. I evalueringen af piloten i 2019, skal der tages stilling til MaaS-løsningen fremtid.

Midttrafik er knyttet til projektet med viden og som observatør. Midttrafiks administration finder det positivt, at der gennem projektet opnås erfaringer med MaaS, men anbefaler, at der i projektet tages stilling til en fremtidig sammenhæng med Rejseplanen.

Ny mobilitetspolitik

Midttrafik har aktuelt udarbejdet et oplæg til en mobilitetspolitik i en anden dagsorden, hvori der er lagt vægt på, hvordan den kollektive trafik kan ses i sammenhæng med andre transportformer, fysiske forhold og digitale løsninger med henblik på at give de rejsende en bedre service. I denne sammenhæng støtter Midttrafiks administration op om en trinvis udvikling af Rejseplanen i retning af en MaaS-løsning, og Rejseplanen fremover er den primære platform for rejsesøgning og information.

Direktøren indstiller,

at orienteringen om ny strategi for Rejseplanen tages til efterretning.

1-30-76-201-1-17

13. Orientering status regionens besparelser

Resumé

Region Midtjylland udskød efter sommerferien i 2017 en besparelse på de regionale busruter til 2019. Årsagen til de ønskede besparelser var ønsket om at fastholde andelen af Regional Udviklings budget til kollektiv trafik på 52 %. Sparekravet var på daværende tidspunkt ca. 35 mio. kr.

Regionen indbød stedet kommunerne til, sammen med Midttrafik, at deltage i en undersøgelse af hele trafikområdet. I den forbindelse redegjorde Midttrafik for årsagerne til opdriften i Region Midtjyllands budget. På et møde i kontaktudvalget i april 2018 fastholdt kommunerne, at procenten som regionen anvender til kollektiv trafik i stedet skal hæves for at undgå besparelser.

Herefter har der været gennemført en møderække mellem kommunerne og regionen med Midttrafiks deltagelse. Dialogen har dog fortsat - med få undtagelser - ikke resulteret i, at der foreligger en klar bestilling til Midttrafik om at iværksætte planlægning af ændringer af bustrafikken eller finansieringen af denne.

I forhold til Midttrafiks udkast til budget til regional kollektiv trafik for 2019 er udfordringen ifølge Region Midtjylland steget fra 36 mio. kr. i budget 2018 til nu godt 40 mio. kr. på busdriften i budget 2019.

Sagsfremstilling

I begyndelsen af juni 2017 udsendte Region Midtjylland et forslag til reduktioner i det regionale rutenet i størrelsesordenen 35 mio. kr. Baggrunden herfor var, at det udmeldte budget fra Midttrafik lå 35 mio. kr. højere end den ramme på 315 mio. kr., som regionsrådet havde afsat til kollektiv trafik. Rammen udgjorde ca. 52 % af regionens samlede ramme til kollektiv, og regionen ønskede at fastholde denne procentdel, på baggrund af en opdrift i procentandelen i de forudgående år.

Regionen havde forud for udarbejdelsen af forslaget anmodet Midttrafik om at udarbejde et bruttokatalog over ruter som kan karakteriseres som en sekundær regional forpligtelse, idet regionen henholder sig til lov om trafikselskaber, hvor regionens opgave er beskrevet som ruter mellem bycentre i hver sin kommune, som ikke er banebetjente.

Midttrafik tog i udarbejdelsen af bruttokataloget over sekundære regionale ruter udgangspunkt i følgende:

- Størrelsen af de bysamfund i hver sin kommune, der betjenes af ruten, og om de væsentligste bycentre i forvejen er betjent af tog eller andre busruter
- Andelen af passagerer på ruten, der passerer kommunegrænsen

Bruttokataloget var således tænkt som et bruttokatalog til regionens forhandlinger med kommunerne om "nedklassificering" af et antal ruter, som ikke løser primære regionale opgaver.

Efter massive kommentarer fra berørte lokalområder i medierne hen over sommeren 2017 besluttede regionsrådet at udskyde besparelserne til budget 2019, og i stedet indbyde kommunerne til, sammen med Midttrafik, at deltage i en undersøgelse af hele trafikområdet.

I forlængelse heraf besluttede kontaktudvalget mellem Region Midtjylland og kommunerne, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen for Midttrafiks trafikplan, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og kommunerne i regionen fra og med budget 2019, som inden for de fremtidige økonomiske rammer sikrer den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

Som en del af kommissoriet blev der udarbejdet en overordnet beskrivelse af finansieringen af den kollektive trafik og baggrunden for regionens besparelser på den kollektive trafik med henblik på at opnå enighed mellem parterne om fakta vedrørende regionens økonomiske situation. Midttrafik udarbejdede denne redegørelse, som vedlægges.

Uanset, at redegørelsen viste en opdrift i regionens budget, var der efterfølgende på kontaktudvalgsmødet mellem kommunerne og regionen den 13. april 2018 reelt ikke en accept fra kommunerne til at gå ind i et arbejde med regionen og Midttrafik omkring "nedklassificeringen".

Af orienteringen på kontaktudvalgsmødet fremgik det endvidere, at regionens spareramme nu var 40 mio. kr. Orienteringen kan ses på regionens hjemmeside:

./.

<https://www.rm.dk/politik/udvalg/kontaktudvalget/dagsordner/?SelectedYear=2018&SelectedMeetingId=2700#Tilpasningafdenregionalekollektivetrafik>

Beslutningen fra kontaktudvalgsmødet lød som følger:

"at orienteringen om tilpasning af den regionale kollektive trafik tages til efterretning, idet en tidligere udsendt pressemeddelelse fra KKR vedlægges som bilag til sagen."

Pressemeddelelsens havde følgende indhold:

"KKR Midtjylland har på mødet den 20. marts 2018 drøftet indstillingen til mødet i regionsrådet i Region Midtjylland om besparelser på den kollektive trafik.

KKR udtaler; Det er med stor bekymring, at kommunerne kan se, at regionen vil gennemføre besparelser på den kollektive trafik med store konsekvenser for borgerne og virksomheder. KKR udtaler, at procenten som regionen anvender til kollektiv trafik i stedet skal hæves for at undgå besparelser.

I dag bruger Regionen ca. 51 pct. af midlerne til regional udvikling til kollektiv trafik. I andre regioner anvendes en større andel end i Region Midtjylland."

Den 24. maj 2018 blev der indgået politisk aftale om forenkling af erhvervsfremmesystemet, som betød at regionerne fra 2019 ikke længere skal varetage opgaver på erhvervsfremmeområdet. Den økonomiske betydning af dette blev udmøntet i økonomaftalen 5. juni 2018, hvor regionerne samtidig fik et løft på 50 mio. kr. til kollektiv trafik. Region Midtjyllands andel af dette løft er 10 mio. kr.

Region Midtjylland har til et møde i kontaktudvalget den 31. august 2018 redegjort for konsekvenserne af aftalen for regionens budget til Regional Udvikling og kollektiv trafik. Af redegørelsen fremgår det, at regionens ramme til kollektiv trafik fremover vil udgøre 63,9 % af budgettet til Regional Udvikling. Det fremgår samtidig af dagsordenen, at i forhold til Midttrafiks udkast til budget til regional kollektiv trafik for 2019 er udfordringen steget fra 36 mio. kr. i budget 2018 til nu godt 40 mio. kr. på busdriften i budget 2019.

./.

Orienteringen til kontaktudvalget kan ses her:
<https://www.rm.dk/politik/udvalg/kontaktudvalget/dagsordner/?SelectedYear=2018&SelectedMeetingId=2869#Budget2019forRegionalUdvikling,herunderKollektivtrafik>

Af orienteringen til kontaktudvalget 13. april 2018 fremgik det, at Region Midtjylland ville tage initiativ til at drøfte forslag til ændringer med de enkelte kommuner eller flere kommuner sammen, hvor det er relevant.

En række af disse møder er blevet afholdt med Midttrafiks deltagelse før og efter sommerferien 2018. Der udestår fortsat enkelte møder.

Dialogen mellem regionen og kommunerne har dog fortsat - med få undtagelser - ikke resulteret i, at der foreligger en klar bestilling til Midttrafik om at iværksætte planlægning af ændringer af bustrafikken eller finansieringen af denne.

Ændringer i køreplanerne 1. januar 2019 skal i henhold til kontrakterne meddeles busselskaberne 3 måneder før ikrafttrædelse dvs. inden udgangen af september 2018. Det betyder, at det på nuværende tidspunkt ikke er realistisk gennemarbejde revidere køreplaner med ikrafttræden 1. januar 2019, og det vil under ingen omstændigheder være muligt at gennemføre en høring, hvis hele ruter nedlægges eller reduceres til et minimum.

I den normale køreplanproces frem til køreplansskiftet i sommeren 2019, som indebærer høring og aflevering af køreplaner til busselskaberne ultimo marts 2019, vil større ændringer skulle aftales med bestillerne senest oktober 2018. Ved meget store omlægninger, såsom ny trafikplan for Djursland, er der normalt en høring af de overordnede principper for trafikplanen, før de detaljerede køreplaner udarbejdes. Denne høring vil af hensyn til politisk behandling af ændringerne normalt skulle gennemføres et år før ikrafttræden af køreplanerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Notat Analyser tillæg til kommissorium endelig

1-30-75-1-01-1-18

14. Orientering om forsøg med straksgodkendelse af rejsegaranti

Resumé

Midttrafik har en rejsegaranti, som sikrer, at kunderne når frem i tide, hvis bussen er forsinket eller udebliver.

Passagerpulsen har tidligere undersøgt borgernes kendskab til rejsegaranti. Undersøgelsen viste, at i alle trafikselskaber er kendskabsgraden lav.

Midttrafik har endvidere erfaret, at mange borgere ikke vil bruge garantien, fordi de skal lægge penge ud, uden at have garanti for at blive refunderet.

Midttrafik har derfor igangsat et forsøg, som skal gøre det nemmere og mere trygt at bruge rejsegarantien.

Sagsfremstilling

Midttrafik tilbyder rejsegaranti som en sikkerhed for, at kunderne når frem i tide, hvis busserne er forsinkede.

Midttrafiks rejsegaranti dækker udgifter til bil eller taxa, hvis Midttrafik er skyld i, at kunden bliver mere end 20 minutter forsinket til sit rejsemål.

Kunden bestemmer selv, om de vil tage en taxa eller køre i bil for at indhente forsinkelsen.

Midttrafik godkendte i 2017 knap 1.700 ansøgninger om rejsegaranti og udbetalte knap 500.000,- i refusion. Dette skal ses i lyset af en årlig omsætning på 1,8 mia. kr.

Passagerpulsen har tidligere undersøgt borgernes kendskab til trafikselskabernes rejsegaranti. Undersøgelserne viser, at brugen af rejsegaranti er lav set i forhold til antallet af kørte ture, og at hen ved halvdelen af borgerne ikke kender rejsegarantien. Passagerpulsen anbefaler derfor, at trafikselskaberne forbedrer deres information om rejsegarantien, og at trafikselskaberne gør det lettere at søge rejsegaranti.

I Midttrafik og resten af trafikselskaberne er praksis, at kunderne selv skal lægge penge ud, hvis de bruger en taxa for at indhente en forsinkelse. Fra Midttrafiks kundehenvendelser ved vi, at usikkerheden om man efterfølgende bliver refunderet betyder, at mange fravælger at bruge ordningen.

De digitale muligheder for at følge busserne via gps er efterhånden så gode, at Midttrafik nu starter et forsøg med straksgodkendelse. Hvis en kunde kontakter Midttrafiks Kundecenter, bliver det undersøgt med det samme, hvorfor bussen ikke er kommet.

Kunden får en straksgodkendelse på refusion af udlæg, hvis Midttrafik er skyld i en forsinkelse.

I forsøget indgår også, at Midttrafiks Kundecenter kan tilkalde en flexvogn, hvis kunden ikke selv har mulighed for at tilkalde en taxa. Det gælder fx, hvis der er tale om børn, som oplever forsinkelse eller udeblevet bus.

Midttrafik forventer ikke, at forsøget giver merudgifter.

Bestyrelsen orienteres om forsøget, når der foreligger en evaluering om 12 måneder.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-16-0-3-17

15. Orientering om digitalisering af pap-periodekortet i Aarhus Kommune

Resumé

Midttrafik udfasede 18. marts 2018 pap-periodekortet og salgsstederne, undtagen i Aarhus Kommune. Her blev pap-periodekortet og salgsstederne bevaret i et år, fordi brugen og omsætningen er stor, og derfor blev vurderet vanskelig at flytte til en ny platform inden for kort tid. Administrationen orienterer i nærværende punkt om de tiltag, som skal flytte de sidste kunder i Aarhus over på Midttrafik app eller rejsekort inden 17. marts 2019.

Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med udrulningen af Takst Vest den 18. marts 2018, implementerede Midttrafik en ny salgsstrategi. Salgsstrategien baserer sig på øget selvbetjening, hvor salget primært sker fra Midttrafik app og rejsekort. Midttrafiks kunder i Aarhus har dog fortsat kunne erhverve sig et pap-periodekort op til fire zoner i Aarhus Kommune. Disse kunder skal nu inden 17. marts 2019 flyttes over på Midttrafik app eller rejsekort, fordi pap-periodekortet endeligt udfases.

Pap-periodekort blev i første omgang bevaret i Aarhus Kommune på grund af den store mængde kunder. Det blev dog samtidig begrænset til maksimalt fire zoner. Dels fordi periodekortet blev et fælles produkt mellem bus og tog; kaldet pendlerkort. DSB og Arriva ønskede fremover ikke pap-periodekort i togene, fordi risikoen for misbrug og snyd blev vurderet for stor. Og dels fordi, at Midttrafiks kortudstedelsessystem ikke kunne efterleve de principper i Takst Vest.

Kundeflytning: Fra pap-periodekort til pendlerkort på app eller rejsekort

På nuværende tidspunkt er der ca. 9.000 aktive pap-periodekort i Aarhus Kommune. Det er disse kunder, som Midttrafik ønsker flyttet til selvbetjente platforme fremover. Sammenlignet med sidste år er der sket et fald på ca. 40 % af aktive pap-periodekort i Aarhus.

Aldersfordelingen på de resterende aktive kunder ser således ud:

Aldersfordeling	
Alder	Andel pct.
0-15	7 %
16-25	19 %
26-35	12 %
36-45	10 %

46-55	16 %
56-64	15 %
65-100	21 %

Midttrafik har udformet en handlingsplan, som indebærer, at der i løbet af efteråret kører en markedsføringskampagne for Midttrafik app. Kampagnen vil være synlig i hele Midttrafiks område. Kampagnen følges op af en informationskampagne i Aarhus om digitalisering kun med fokus og mål at ramme kunder i Aarhus. Formålet er at få periodekortkunderne til at skifte til de digitale billetmuligheder. Kampagnen vil derfor blive udformet, således den informerer om fordelene ved selvbetjening og lethed ved at udskifte pap-kortet. Dette skal motivere periodekort-kunderne til at skifte frivilligt og før tid. Når tiden nærmer sig 17. marts 2019 skal en informationskampagne igen gøre kunderne opmærksomme på, at det er ved at være tid til at skifte, enten til Midttrafik app eller rejsekort.

Kampagnerne understøttes af en række tiltag, hvor ikke-digitale kunder kan få vejledning og eventuelt direkte hjælp til at skifte. Der er indgået aftale med Ældresagen omkring to informationsmøder i efteråret. Derudover overvejes der opstilling af infostand på salgssteder og en særlig informationsstand på Midttrafik Kundecenter.

16. marts 2019 bliver således sidste dag, kunderne kan købe et pap-periodekort i Aarhus. Pap-periodekort købt inden og med gyldighedsdato efter 16. marts 2019 vil være gyldige indtil udløb.

Aarhus Kommune indførte, sammen med en række andre kommuner, i forbindelse med indførelsen af Takst Vest, et pensionistkort, som udstedes som et pap-kort. Der er på nuværende tidspunkt 1.665 aktive deltidspensionistkort i Aarhus.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-61-1-12

16. Klage fra Herning Turist over eftermonteret IT-udstyr i busser

Resumé

Busselskabet Herning Turist skrev d. 27. august til medlemmerne af Midttrafiks bestyrelse. Henvendelsen omhandlende en klage over lovligheden af det IT-udstyr, som Midttrafik har eftermonteret i selskabets busser. Det er administrationens vurdering, at IT-udstyret lovligt kan monteres. Administrationen redegør nedenfor om sagen.

Sagsfremstilling

Busselskabet Herning Turist, også benævnt Brande Buslinier ApS, kontaktede d. 27. august Midttrafiks bestyrelse med en klage over det udstyr, Midttrafik har installeret i selskabets busser. Det drejer sig om realtidsudstyr og rejsekortudstyr. Se bilag 1. Henvendelsen var ledsaget af korrespondancer med administrationen.

Selskabets direktør, Ronny Gasbjerg, skriver, at Midttrafik selv har erkendt, at udstyret ikke er lovligt, samt at selskabet med sin henvendelse til bestyrelsen risikerer at blive udelukket fra kommende udbud afholdt af Midttrafik. Administrationen vil gerne afvise begge påstande.

Krav til eftermonteret udstyr

Der henvises i en mail fra Herning Turist af 10. juli til "Bekendtgørelse om E- og e-godkendelse af køretøjers indretning og udstyr mv." (1). Selskabet skriver, at IT-udstyr installeret af Midttrafik ikke lever op til kravene i bekendtgørelsen, da udstyret ikke har en E-godkendelse.

En E-godkendelse omfatter flere ens, seriefremstillede køretøjer, hvor køretøjet i sin helhed er godkendt, og en udstedelse af en E-godkendelse kan kun foretages af køretøjsfabrikken eller dennes repræsentanter. E-godkendelsen er derfor ikke relevant for mindre eftermonteringer.

Elektriske anlæg/elektronisk udstyr, som kan fremkalde elektromagnetiske forstyrrelser eller blive påvirket af sådanne forstyrrelser (fx rejsekortudstyr og realtidsudstyr), skal opfylde Erhvervsstyrelsens bekendtgørelse om radio- og teleterminaludstyr eller ECE-regulativ 10-02 (EMC-godkendelse) jf. Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer, s. 168-169

(2). Da der er tale om elektronisk udstyr, vil det som udgangspunkt være nødvendigt, at udstyret har en CE-mærkning/EMC-godkendelse.

Både rejsekortudstyr og realtidsudstyr har EMC-godkendelser, og er således lovligt at montere i busser. Se også nærmere redegørelse i bilag 2.

Viderefakturering af udgifter

Midttrafik har serviceaftaler med både leverandørerne af Rejsekortudstyr og realtidsudstyr. Det vil sige, at skader og defekter på IT-udstyr udbedres uden omkostninger for Midttrafik eller busselskabet. Busselskabet skal dog stille bussen til rådighed, når der udsendes teknikkere fra leverandørerne.

Et busselskab kan blive pålagt udgifter til erstatning, såfremt IT-udstyr er ødelagt som følge af forkert brug eller misligholdelse. Dette følger af buskontrakternes bestemmelser. I den forbindelse er Herning Turist pålagt følgende udgifter i perioden 2017-2018 til dato:

- Rejsekortudstyr: 27.618 kr. Heraf er selskabet faktureret 16.421 kr. som følge af forgæves kørsel. Altså aftaler om reparation af IT-udstyr, hvor selskabets bus ikke har været til stede.
- Realtidsudstyr: 8.852 kr.

Leverandøren af realtidsudstyr oplyser, at selskabet ikke har viderefaktureret udgifter til forgæves kørsel, selvom dette har fundet sted i relation til Herning Turist.

Udelukkelse fra udbud

Midttrafik kan ikke udelukke et busselskab fra at byde på kørsel på baggrund af, at selskabet har klaget over administrationens sagsbehandling eller lignende.

Et busselskab kan som udgangspunkt afvises såfremt det ikke:

- opnår at blive prækvalificeret til et udbud med et begrænset antal tilbudsgivere
- opfylder udbuddets mindstekrav, fx til økonomi
- lever op til øvrig lovgivning, fx ikke er i besiddelse af bustilladelser, eller hvis selskabet har forfalden gæld til det offentlige.

Herudover kan Midttrafik i nogle tilfælde også afvise tilbud fra et busselskab, såfremt der indenfor en kort årrække er ophævet kontrakter som følge af misligholdelse med selvsamme selskab.

Betydning for økonomi

Ingen.

Betydning for kunderne

Ingen.

(1)<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=21790>

(2)<http://www.fstyr.dk/~media/3E739FC3448E4A76B566B2765DB08A48.pdf>

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Orientering om klage fra Herning Turist
- Bilag 2 - Orientering om klage fra Herning Turist

1-40-70-1-15

17. Sammenlægning af Følgegruppen for Handicapordningen og Tilgængelighedsforum

Resumé

Midttrafik har siden 2008 haft et forum (Følgegruppen for handicapkørsel), hvis formål har været harmonisering af handicapkørslen, dialog og drøftelse af interesser i "ordningen for individuel handicapkørsel", og siden 2015 Midttrafiks Tilgængelighedsforum, med bred fokus på tilgængelighed i den kollektive trafik herunder i Flextrafikken.

I et forsøg på at styrke dialogen og drøftelserne, har Midttrafik besluttet at sammenlægge de 2 forummer til 1 forum – et tilpasset tilgængelighedsforum.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden 2008 haft en **Følgegruppe for handicapkørsel** for dialog og drøftelse af interesser i "ordningen for individuel handicapkørsel". I Følgegruppen for handicapkørsel har deltaget repræsentanter fra bestillerne (9 repræsentanter), Dansk Handicapforbund (2 repræsentanter-), Ældresagen (1 repræsentant) og der har været afholdt møde ca. 1 gang årligt.

Følgegruppen har haft til formål at:

- skabe et forum for dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, kommuner og Midttrafik omkring den individuelle Handicapkørsel.
- drøfte ordninger og sikre at både Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, kommuner og Midttrafiks overordnede interesser varetages.
- sikre en regelmæssig dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, kommuner og Midttrafik. Der afholdes årligt 1 møde i Følgegruppen for handicapkørsel.
- følgegruppen for handicapkørsel har ingen beslutningskompetence – Beslutninger træffes i Midttrafiks bestyrelse, hvad angår udførsel af kørsel og takster jf. lov om trafikskoler. Serviceniveauer udover lovens minimumskrav besluttet af kommunernes byråd.
- høring blandt bestillere sker ved fx større økonomiske konsekvenser.
- der behandles sager af generel interesse – ikke enkeltsager.

Samtidig har Midttrafik i 2015 oprettet et **Tilgængelighedsforum**, hvor formålet er at:

- skabe et forum for dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen og Midttrafik omkring tilgængelighed i den kollektive trafik.
- arbejde med tilgængelighed fremadrettet bør tænkes ind i udviklingsprojekter og udbudsrunder, hvor det afdækkes, hvilke krav det er muligt at stille inden for de

udbuddets rammer, og hvor det er praktisk muligt, hvad angår afviklingen af bustrafikken.

- det er en målsætning for Midttrafik at have løbende fokus på udviklingen af nye måder at øge tilgængeligheden på eller at afprøve løsninger, der kan give øget tilgængelighed i den kollektive trafik. Behovet for afprøvning af tiltag eller nuværende løsninger vil være en del af drøftelserne i tilgængelighedsforummet.

Tilgængelighedsforummet har deltagelse af 3 personer fra Dansk Handicapforbund, 2 personer fra Ældresagen og 1 fra kommunerne.

Der er afholdt 2 – 3 møder årligt, hvor direktøren og næstformanden har deltaget i et møde i 2017.

Handicapordningen har nu eksisteret i mange år og ordningen er indarbejdet, hvorfor de afholdte møder primært har omhandlet ændringer i IT-teknikken og spørgsmål for bestillerens sagsbehandlere og da der samtidig er der stor personsammenfald i de 2 grupper, er de 2 grupper lagt sammen til én gruppe.

I det nye forum er følgende organisationer anmodet om at udpege deltagere:

Dansk handicap forbund (3 medlemmer)
 Ældre sagen (2 medlemmer)
 Kommunerne (3 medlemmer).

Midttrafik har samtidig benyttet lejligheden til at indbyde "Faglige seniorer" i gruppen, da de repræsenterer en stor gruppe pensionister, (2 medlemmer).

Midttrafik deltager med personer, som har viden omkring punkter på dagsordenen. Det første møde i den nye gruppe forventes afholdt oktober måned 2018.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Tilgængelighedsforum fra sommer 2018

1-61-1-12

18. Orientering om indsættelse af elbusser i Roskilde

Resumé

Som den første kommune i Danmark har Roskilde valgt at lade alle interne kommunale buslinjer betjene 100 pct. af elbusser. Merprisen for Roskilde Kommune forventes at blive cirka 2,2 % i forhold til den eksisterende kontrakt.

Sagsfremstilling

I Roskilde by indsætter kommunen i samarbejde med trafikselskabet Movia elbusser på alle ni kommunale buslinjer, som kommunen har fuld beslutningsret over. Tilsammen betjener busserne cirka 2,8 mio. passagerer årligt, der tilsammen fragtes cirka 1.3 mio. km. Elbusserne kommer ud at køre fra april 2019.

Idet der ikke er lokal udledning af CO₂ fra elmotorer, betyder omstillingen, at kommunen vil reducere udledningen af 1.400 tons CO₂ årligt. Herudover kommer busserne også til at støj mindre, idet en elmotor er mere lydsvag end en dieselmotor.

Det er firmaet Umove Øst, der har vundet udbuddet af elbusser i Roskilde Kommune. Busserne kommer fra verdens største busproducent af elbusser – det kinesiske firma Yutong, der producerer cirka 300 busser i døgnet. Det bliver også den kinesiske producent, der skal levere udstyret til at oplade busserne og stå for servicen af de i alt 20 elbusser. Da busserne kan køre ved udelukkende at lade op hjemme på Umoves anlæg, skal der ikke etableres ladestandere til hurtigladning rundt om i Roskilde.

Merprisen for Roskilde Kommune i forhold til den eksisterende aftale med dieselbusser forventes at blive cirka 2.2 %, hvilket er en forventelig udgiftsstigning, når der gennemføres et udbud, uanset valg af drivmiddel. Prisen er blandt andet holdt i bund ved at forlænge den typiske kontraktløbetid i Movia fra 6 år til 10 år, hvilket giver busselskabet længere tid til at afskrive investeringer i ladeinfrastruktur og busser. En model som også Midttrafik har benyttet sig af i udbud af gasbusser i Silkeborg og brintbusser i Herning.

Herudover må Umove Øst benytte sig af dieselbusser på nogle af afgangene i tilfælde af nedbrud i løbet af de to første år. Dermed slipper busselskabet for at have ekstra elbusser til rådighed.

Administrationen er blevet bedt vurdere udgiftsstigningen i Roskilde, såfremt Movia havde fastholdt en kontraktperiode på 6 år. Kontraktperioden har betydning for busselskabets afskrivning på indkøbte busser. For eksempel vil afskrivningen for busserne forøges med ca. 65 % ved en reduktion fra 10 til 6 år. Såfremt øvrige betalingssatser (udgifter til chauffør og brændstof) til busselskabet holdes konstante, vil ændringen skønsmæssigt medføre en årlig prisstigning på 13-16 %.

Betydning for økonomi

Ingen.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-25-1-17

19. Sammenligning af pris for at køre med bus hhv. bil

Resumé

Med jævne mellemrum opstår diskussion om, hvad prisforskellen er på at køre bus i forhold til bil.

Et eksempel herpå er et indlæg på Midttrafiks Facebook-side den 31. juli, hvor en kunde beklager prisen på en busrejse fra Aarhus til Hammel.

På baggrund af dette eksempel har administrationen udarbejdet et notat, der beskriver forskellen i bustakster med udgiften ved bilkørsel.

Sagsfremstilling

Til brug for sammenligningen er anvendt opgørelser som FDM har offentliggjort primo 2018. Her er beregnet gennemsnitlige udgifter til bilkørsel i en række tilfælde, afhængig af hvor dyr bilen er, bilens brændstoføkonomi, alder m.m.

Sammenligningen viser, at uanset hvilket bilmodel/alder du vælger så vil en busrejse altid være billigst på pågældende strækning. Gør du brug af Midttrafiks rabatordninger, så vil busrejsen blive relativt billigere sammenlignet med prisen for en bil.

En kunde der f.eks. rejser på Rejsekort – rabattrin 2 betaler godt 35 kr. for at køre fra Aarhus til Hammel. En biltur i en mellemklassebil med et årligt kørselsomfang på 20.000 km. vil for en tilsvarende tur koste omkring 100 kr.

For de fleste kunder er der således stadig en betydelig økonomisk fordel ved at anvende bus. Forskellen er dog blevet mindre efterhånden, som der er kommet flere billige biler på markedet med en fornuftig brændstoføkonomi.

I vedlagte notat er forskellen nærmere beskrevet, og der er flere eksempler til sammenligning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - sammenligning af pris for at køre med bil og bus

1-30-75-4-1-08

20. Tilføjelse af Flextur-knudepunkt i Skive-byzone

Resumé

Skive Kommune har frem til den 31. juli 2018 tilbudt kørsel til/fra 3 Flextur-knudepunkter i Skive-byzone, til 7 kr. pr. km minimum 35 kr. pr. tur ved kørsel til/fra oplandet. Skive Kommune har pr. 1. august 2018, oprettet et 4. Flextur-knudepunkt i Skive-byzone. Dette knudepunkt er oprettet for at imødekomme de kunder, der bruger aktivitetscenteret Møllegården.

Sagsfremstilling

Skive Kommune har ønsket at tilføje et ekstra Flextur-knudepunkt i Skive-byzone. Knudepunktet er beliggende ved aktivitetscenteret Møllegården, Møllegade 5.

Kundemæssige konsekvenser

Ved indførsel af et 4. Flextur-knudepunkt i Skive byzone, vil det give kunderne øget mulighed for, at benytte Flextur til 7 kr. pr. km minimum 35 kr. pr. tur ved kørsel til eller fra oplandet i Skive Kommune.

Økonomi

Skive kommune er bekendt med, at denne ændring kan medføre en mindre merudgift på deres støttet Flextur. Udgifterne til støttet Flextur er afhængigt, af mængden af antal udførte Flexture. Det forventede budget til Flextur i Skive kommune er 259.000 kroner i 2018.

Kommunikation

Midttrafik.dk er opdateret med information og Flexturs prisberegner er opdateret med det nye Flextur-knudepunkt.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-47-1-10

21. Ændring af lov om trafiksselskaber per 1. juli 2018

Resumé

Loven omkring handicapkørsel er ændret, så blinde og svagtsynede også er omfattet af kørselsordningen. Til lovændringen bemærkes, at kunderne kan bruge handicapkørsel til de formål de ønsker. Fremadrettet gælder det også kørsel til behandling og undersøgelse.

Sagsfremstilling

Lovforslaget er vedtaget og betyder, at § 11 er ændret, således at målgruppen for individuel handicapkørsel udvides, således at der efter "svært bevægelseshæmmede personer på 18 år og derover" tilføjes "samt blinde og stærkt svagtsynede på 18 år og derover".

Det fremgår af bemærkningerne i lovforslaget, at individuel handicapkørsel fortsat er tænkt som et supplement til de øvrige kørselsordninger, men at ordningen også kan anvendes til kørsel til behandling, terapi og lignende.

Lovforslaget indeholder yderligere bemærkninger om, at det forventes, at såfremt en bruger af ordningen er visiteret til andre kørselsordninger efter anden lovgivning, forudsættes det, at brugeren som udgangspunkt vil have et klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger.

Kundemæssige konsekvenser

Kunder der benytter den individuelle handicapkørsel kan nu frit bruge kørslen til både fritidsformål, behandling, terapi og lignende.

Tidligere er kunder med ønske om kørsel til eksempelvis behandling og undersøgelse blevet henvist til at kontakte Patientbefordringen, hjemkommunen eller Flextur. Dette vil jævnfør bemærkningerne i lovændringen ikke længere være tilfældet. Midttrafik vil fremover ikke tage stilling til kørselsformålet, og vil lade kunderne køre til det formål, som kunderne ønsker.

Økonomi

Kommunerne kompenseres via bloktilskuddet. Det er forventningen, at udvidelsen af ordningen for individuel handicapkørsel til også at omfatte blinde og stærkt svagtsynede vil medføre en samlet udgift for kommunerne på ca. 33 mio. kr. årligt. Kommunen kompenseres via bloktilskuddet for de udgifter, som er aftalt i satspuljeaftalen.

Kommunerne skal således ikke foretage sig noget aktivt for at modtage kompensation for de ekstra kørsler.

For at imødegå denne ændring omkring kørsel til behandling og undersøgelse, tillægger Midttrafik 2% til kommunernes udgifter til vognmanden samt turantal på handicapkørslen. Dette bliver korrigeret i forbindelse med justeringen af budgettet til 1. behandling, som laves når den administrative høring i september er afsluttet.

Kommunikation

Midttrafik har orienteret visitationen i kommunerne, samt udsendt orientering omkring budget korrektion.

Midttrafiks hjemmeside er opdateret med information omkring de nye kørselsmuligheder, derudover er den elektroniske handicapfolder opdateret.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-18

22. Siden sidst

Sagsfremstilling

Bus-tog afregning 2016 og 2017

Midttrafik har indgået aftale med DSB om endelig afregning for bus-tog samarbejdet i 2016 og 2017. Midttrafik og DSB er blevet enige om, hvordan afregningen for de to år håndteres efter, at Grenaa-banen er overgået fra at være en DSB-strækning til at være en fremtidig del af Letbanen.

Aftalen betyder, at Midttrafik har fået godt 8 mio. kr. retur fra DSB i forbindelse med afregningen for 2016. Det er penge, som i første omgang er udbetalt for meget i aconto-afregning. Indtægten henføres til Region Midtjylland. De samme principper for afregning anvendes også for 2017. Her er den endelige afregning dog endnu ikke beregnet, da alle data endnu ikke er til rådighed. Reguleringen mellem Midttrafik og ARRIVA forventes dog at blive væsentligt mindre, da aconto-afregningen for 2017 var lavere end den var i 2016.

I forhold til afregning med ARRIVA for perioden 2014-2017 er der endnu ikke indgået aftale. ARRIVA har ikke ønsket at afregne efter den model, der i øvrigt har været anvendt i bus-tog samarbejdet, og har fremlagt en alternativ model, som Midttrafik har afvist. Der er aftalt møde med ARRIVA om sagen ultimo august 2018. Midttrafiks advokat deltager i drøftelsen.

Midttrafik klimapartner i Aarhus Kommune

Aarhus Kommune har inviteret Midttrafik med i ny kontrakt for klimapartnerskaber frem til udgangen af 2020. Midttrafik var også med i det gamle samarbejde fra 2008. Samarbejdet skal bidrage til bl.a. at nedbringe CO₂-udledningen gennem mere effektiv drift, udviklingen af nye produkter og ydelser og udvikling af test af teknologi, der fremmer den grønne omstilling. Som ejer af busselskabet Aarhus Sporveje og som udbyder af kollektiv trafik i Midtjylland, er det naturligt for Midttrafik at deltage.

Midttrafik app

Midttrafiks kunder er fortsat glade for Midttrafik app. I hele 2018 har omsætningen på Midttrafik app således været højere end den tilsvarende på rejsekort (inkl. pendlerkort på rejsekort) samt alle øvrige indtægtstyper.

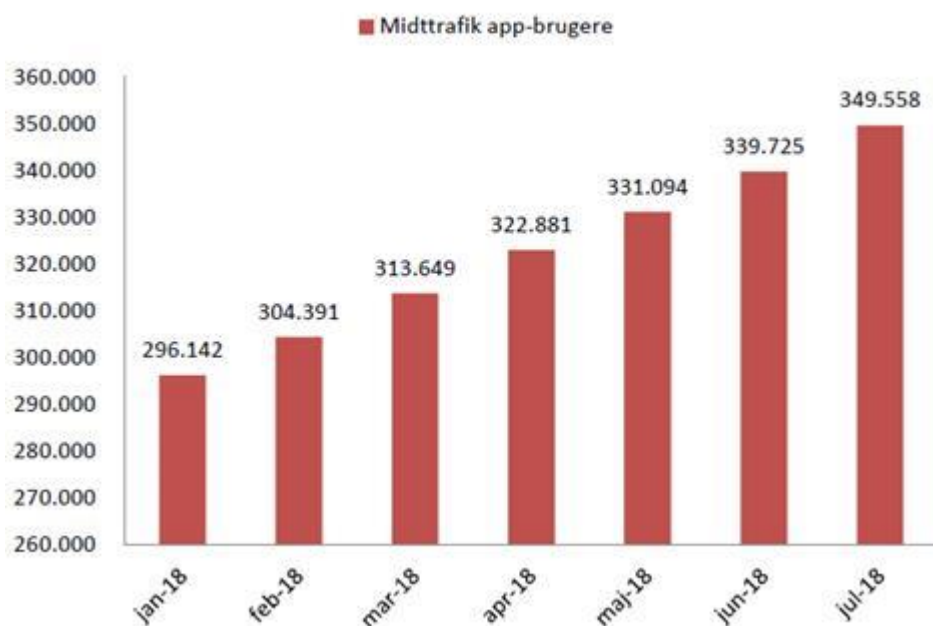
Omsætningen i august måned var 18 mio. kr. i Midttrafik app, det er den højeste omsætning på appen siden lanceringen. Det var godt hjulpet på vej af 10.000 solgte pendlerkort.

Siden Takst Vest (18-3-2018) er der sket en forskydning af indtægter i Midttrafik app. Denne forskydning er primært sket fra klippekort til pendlerkort og enkeltbilletter. Således udgjorde salget af klippekort ca. 42% af salget i Midttrafik app i februar 2018 mens andelen var faldet til ca. 26% i juli 2018. Faldet er forventet, da Midttrafik af transportministeriet i forbindelse med Takst Vest, er blevet pålagt, at prissætte

klippe kort som rejse kort uden rabat. Øvrige produkttyper; enkeltbilletter, pendlerkort og fastprisbilletter oplever stigende salg.



Udvikling i antal app-brugere



Frikort på App

Alle fastansatte medarbejdere i administrationen, og chauffører der kører for Midttrafik, kan få frikort til Midttrafiks busser, tog og Letbane til brug til transport til og fra arbejde. På nuværende tidspunkt bliver kortene udstedt som et fysisk pap-kort via kortudstedelsessystemet TMS. TMS udfases, da det ikke kan leve op til kravene i Takst Vest, og derfor arbejder administrationen på at udvikle en lettilgængelig og fleksibel billetplatform, lig funktioner for billetoprettelse i Midttrafik app. Udover frikort skal det nye system også kunne udstede pensionistkort og eventuelle andre korttyper, skulle der blive behov herfor.

Forventningen er, at fra årsskiftet vil frikort kun blive tilbudt via Midttrafik app. Det vil give kortere administrationstid kun at udstede og sende til app, fremfor at printe og sende med posten. Og samtidig bliver det muligt for administrationen at deaktivere kort med det samme.

Smuk Fest

I forbindelse med Smukfest blev Midttrafik opmærksom på, at busselskabet Herning Turist torsdag aften indsatte kontraktbusser fra Midttrafik til at udføre shuttlebus-kørsel med festivalgæster. Midttrafik pointerede fredag formiddag overfor Herning Turist, at kontraktbusser ikke må benyttes til anden kørsel, og at kontraktbusserne derfor skulle indstille shuttlebus-kørslen omgående. Det blev bekræftet fra Herning Turists ledelse, at busserne ville blive udskiftet. Dette til trods kunne Midttrafik konstatere, at Herning Turist opretholdt kørslen med kontraktbusser både lørdag og søndag, samt at selskabet havde forsøgt at skjule kørslen ved at frakoble forbindelsen til Midttrafiks realtidssystem. På den baggrund er Herning Turist nu pålagt en bod på knap 60.000 kr. Under vejledning fra Midttrafiks advokat har Midttrafik desuden varslet kontraktophævelser med Herning Turist, såfremt det igen konstateres, at selskabet anvender kontraktbusser til andre formål end rutetrafik, uden Midttrafiks forudgående godkendelse.

Lancering af nyhedsbrev til bestillerne

Midttrafik lancerer et nyhedsbrev, der skal informere bestillerne omkring Midttrafiks aktiviteter og resultater. Nyhedsbrevet sendes ud til repræsentantskabet, bestyrelsen, tekniske udvalg, tekniske forvaltninger m.m.

Nyhedsbrevet skal have karakterer af et hurtigt medie som fx BT eller Ekstrabladet. Altid med gode overskrifter og flotte billeder. Nyhedsbrevet vil indeholde 1-2 længere artikler og 3-4 små letlæselige nyheder, som gør det tidsmæssigt overskueligt for læserne. Til gengæld skal nyhedsbrevet udsendes med hyppig frekvens, cirka hver måned, for at indholdet er aktuelt.

Emner til nyhedsbrevets artikler fastlægges på direktionsmøder mellem direktion og kommunikation. Målet er, at nyhedsbrevene varierer i historier og er interessante for læserne hver gang de udkommer.

Åbning af letbanen til Odder

Aarhus Letbane har fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fået godkendelse af tekniske sikkerhedsregler til fase 2 og reviderede tekniske sikkerhedsregler til fase 1 med en række vilkår, hvilket betød, at tidligt lørdag morgen den 25. august afgik det første tog mod Odder for første gang i to år med passagerer fra Aarhus H kl. 06.17. Første tog kørte fra Odder st. mod Aarhus H og Lisberg skole kl. 05.38.

Aarhus Letbane udsendte en pressemeddelelse fredag den 24. august om eftermiddagen efter den formelle godkendelse var modtaget, og Midttrafik sørgede for at opdatere Rejseplanen.

Den formelle markering af åbningen fandt sted i Odder lørdag den 8. september kl. 10.

Ny kampagne for Midttrafik app

Midttrafik har primo september netop startet en ny kampagne for Midttrafik app.

Kampagnen er den første af en række kampagner i efteråret 2018 og foråret 2019, der skal skabe øget kendskab til vores apps (Midttrafik app og Midttrafik live) og få hjulpet de sidste kunder i Aarhus videre fra pap-periodekortet (Digitalisering af Aarhus).

I kampagnen bruger vi humor til at skabe opmærksomhed. Den består af pinlige situationer, som man gerne vil hurtigt videre fra – og det gennemgående budskab er "KOM NEMT VIDERE".

Kampagnen kører via Midttrafiks egne medier: Hængeskilte og plakater i busserne, Midttrafiks Facebookside, midttrafik.dk, infoskærme i busser og på Aarhus H. Der er også lavet en film, som vises på Facebook, YouTube, Snapchat, Instagram og LinkedIn. Midttrafik app kampagne kører i uge 37-40.

Midttrafik live kampagne kører i uge 41-44 uden for Aarhus og i uge 45-48 i Aarhus. Digitalisering af Aarhus kampagnen kører i uge 41-44 i Aarhus og fortsætter i foråret 2019.

Bilag 1, 2 og 3 – plakater

Formanden deltog på borgermøde i Glud

Den 21. august blev der afholdt borgermøde i Glud vedr. en eventuel nedlægning af rute 104 som følge af regionens planer om besparelser i den kollektive trafik. Formand for Midttrafiks bestyrelse deltog i mødet som paneldeltager.

Mødet havde stor tilslutning blandt borgerne med ca. 300 deltagere, som var bekymrede for transportmulighederne i lokalsamfundene, hvis ruten nedlægges. 10 lokalråd fra området havde inviteret politikere fra regionen og de omkringliggende kommuner til at svare på spørgsmål om besparelserne.

Møde mellem formandskabet for Midttrafik og formandskabet for Aarhus Letbane

Fredag den 31. august mødets formandskabet for Midttrafiks bestyrelse med formanden og direktøren for Aarhus Letbane. På mødet blev bl.a. status for etapearbejdet og de hidtidige erfaringer drøftet, passagertællinger, tilgængelighed på stationerne samt markedsføringstiltag.

Forlængelse af kontrakt om bybuskørsel i Horsens

Midttrafik og Arriva Danmark A/S har indgået en fireårig forlængelse af kontrakten om bybuskørslen i Horsens, således Arriva fortsætter som leverandør til medio 2023. Med 52.000 køreplantimer årligt er Horsens bybusser Midttrafiks fjerde største bybuskontrakt. Aftalen indbefatter, at Arriva kan bibeholde den nuværende buspark, og dermed ikke skal investere i nyt busmateriel. I forbindelse med aftalen reduceres betalingen til Arriva med knap 300.000 kr. årligt. Samtidig udskifter Arriva allerede i løbet af 2018 bussernes brændstof fra konventionel diesel til 100 % GTL (Gas To Liquid), der er naturgas omdannet til diesel. GTL har først og fremmest en positiv indvirkning på udledningen af partikler og NOx (lokal forurening), mens påvirkningen af CO2 (global forurening) er mere usikker. Dette afhænger også af den enkelte bustype, samt opgørelsesmetoderne. Midttrafik gennemfører et miljøsyn af bybusserne i Horsens før og efter skiftet til GTL for at få en vurdering af de faktiske miljømæssige konsekvenser ved skiftet til GTL. Denne viden kan efterfølgende benyttes til rådgivning af andre bestillere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik app plakat 001
- Bilag 2 - Midttrafik app plakat 002
- Bilag 3 - Midttrafik app plakat 003

1-00-1-18

23. Eventuelt