



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

7. december 2012 kl. 10.30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Institutionskort og Museumsbillet foreslås erstattet af turkort	1
2	Pristilbud på periodekort mellem Randers og Aarhus	4
3	Status på forsøgsordning med billetsalg på app til smartphones	6
4	Kasse- og regnskabsregulativ	9
5	Udbud og pauser i Flextrafik	10
6	Orientering om status for arbejdet med rejsekort	12
7	Orientering om kontrol af vognene i flexkørsel	14
8	Temadrøftelse om Strategiplan 2013-2016	15
9	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	16
10	Eventuelt	22

1-25-10-1-12

1. Institutionskort og Museumsbillet foreslås erstattet af turkort

Resumé

En række uhensigtsmæssigheder med institutionsperiodekortet har ført til, at administrationen foreslår en revision af tre af Midttrafiks produkter målrettet institutioner – periodekort og klippekort til institutioner samt museumsbilletter. Administrationen foreslår at nedlægge de tre nævnte korttyper og i stedet erstatte dem med ét nyt 10 turs klippekort.

Sagsfremstilling

Nuværende tilbud til skoler og andre institutioner

En produktrevision af institutionskortene og museumsbillet har vist uhensigtsmæssigheder fx:

Institutionsperiodekortet

- Kunderne har svært ved at bruge kortet på grund af manglende mulighed for at bestille grupperejse, og dermed manglende garanti for plads på ud- og hjemrejsen.
- Kortet er ikke i alle tilfælde tilpasset gruppernes størrelser. Kortet er gyldigt til 26 personer, men mange skoler har efterhånden en klassenormering på 32.
- Bestillere og brugere af kortet har alt for mange kontaktpunkter for at bestille rejsen (Midttrafik, busselskabet, Midttrafik kundecenter osv.).
- Nogle institutioner (især lange rejser) har svært ved at nå frem og tilbage uden for myldretiden.

Salget af institutionsperiodekort er relativt lille. Der er solgt 91 kort i 2011 til en samlet pris på ca. 400.000 kr.

Institutionsklippekortet

- En del af kunderne har svært ved at bruge kortet på grund af manglende mulighed for at bestille grupperejse, og dermed manglende garanti for plads på ud- og hjemrejsen.
- Bestillere og brugere af kortet har alt for mange kontaktpunkter for at bestille rejsen (Midttrafik, busselskabet, Midttrafik kundecenter osv.).
- Man skal kende zoneafstanden og regne antal klip ud for at kunne billettere korrekt.
- Administrationsbyrden er ret tung.

Der er solgt ca. 14.000 klippekort til 378 unikke kunder til en samlet pris på ca. 2,2 mio. kr.

Museumsbilletten

- Bestillere og brugere af kortet har alt for mange kontaktpunkter for at bestille rejsen (Midttrafik, busselskabet, Midttrafik kundecenter osv.).
- Nogle institutioner (især lange rejser) har svært ved at nå frem og tilbage uden for myldretiden.

Museumsbilletten kan modsat institutionskortet kombineres med bestilling af en gruppe-rejse, når gruppen er over 15 personer. Administrationsbyrden er ikke så stor som på institutionskortet, men til gengæld giver Midttrafik en lang kredittid på op til et halvt år.

Der er i 2011 solgt ca. 5000 museumsbilletter til en samlet pris på ca. 125.000 kr.

Generelt

Institutionskortene opererer med én myldretid, mens museumsbilletten opererer med en anden myldretid, hvilket gør det sværere for både kunder og chauffører at finde ud af.

Kundernes vurdering

Midttrafik har kontaktet en række kunder af ovennævnte produkter. Der er overordnet set tilfredshed med produkterne, men kunderne fremhæver også de ovenfor konstaterede u hensigtsmæssigheder.

Forslag til ny løsning

Det er administrationens vurdering, at institutionskort og museumsbilletten med fordel kan erstattes af ét nyt produkt – et klippekort. Med det nye klippekort vil kunderne blive tilbudt et mere overskueligt og brugervenligt produkt.

Turkort

Administrationen foreslår at lave et kort med navnet "Turkort", som vil være kendetegnet ved:

- 10 klip, hvert klip gælder for 5 personer.
- Et klip giver op til 5 personer ret til fri kørsel i Midttrafiks busser og Midtjyske Jernbaner.
- Der skelnes ikke mellem voksen eller barn.
- Prisen skal være 50 kr. pr. klip, 500 kr. pr. kort.
- Kortet sælges udelukkende til CVR-registrerede (institutioner) I opstartsperioden placeres salg og administration i Midttrafiks administration
- Kortet skal bestilles via elektronisk formular på Midttrafiks hjemmeside. På sigt kan det overvejes, at Midttrafik Kundecenter skal varetage salg og rådgivning.
- Information om kortet gives i øvrigt på Midttrafiks hjemmeside.
- Kortet gælder uden for myldretiden i det driftsdøgn, der er klippet. Myldretiden er hverdage 7-8.30 og 15-17. Weekender og helligdage er der fri kørsel hele dagen. Kan kombineres med grupperejse for grupper over 15, så der er garanteret plads, dog efter princippet først til mølle, hvilket er aktuelt på store rejsedage til fx Djurs Sommerland.
- Som en service overfor større grupper vil Midttrafik være behjælpelig med pladsbestilling, rejseplan og andet efter behov.
- Kortet kan ikke refunderes i lighed med almindelige klippekort og institutionskort.

Den foreslåede myldretid er identisk med myldretiden på institutionskort og deltidsperiodekort til "almindelige" kunder.

Administrationen forventer, at der efter indkørsel vil være en reduktion i Midttrafik administrative ressourcer til denne opgave på ca. 10-20 timer om måneden.

Økonomi opstart

Der vurderes følgende opstartsomkostninger:

Markedsføring	50.000 kr.
Forsendelse	100.000 kr.
Tryk af klippekort	100.000 kr.
I alt	250.000 kr.

Omkostningerne afholdes inden for eksisterende budget.

Økonomi drift

Prisen på turkortet vil i de fleste tilfælde være væsentligt billigere end institutionsklippe-kort og museumsbillet. I nedenstående tabel er der vist en række eksempler med samlet pris for tur-returrejse samme dag.

	8 personer 4 zoner	10 personer 4 zoner	8 personer 6 zoner	10 personer 6 zoner
Institutionsklippe-kort	108,80 kr.	136,00 kr.	163,20 kr.	204,00 kr.
Museumsbillet	200,00 kr.	250,00 kr.	200,00 kr.	250,00 kr.
Turkort	100,00 kr.	100,00 kr.	100,00 kr.	100,00 kr.

Den lave pris skal sikre, at produktet også er attraktivt til de kortere rejser, som vurderes at udgøre en stor andel af de nuværende rejser på institutionsklippe-kortet. Det betyder, at der er en risiko for en indtægtsnedgang. Men det skønnes, at der vil ske en forøgelse af det samlede forbrug af institutionsrejser, hvilket vil kunne kompensere for indtægtstab på den enkelte rejse.

Udviklingen i form af ekstra dubleringer vil blive fulgt.

Direktøren indstiller,

- at** der indføres Turkort pr. 1. marts 2013.
- at** de foreslåede regler og priser godkendes.
- at** salget af institutionsperiodekort og museumsbillet ophører 28. februar 2013, og at solgte institutionsperiodekort kan bruges til udløbsdato og institutionsklippe-kort kan bruges indtil videre.

1-25-1-11

2. Pristilbud på periodekort mellem Randers og Aarhus

Resumé

Bestyrelsen godkendte på mødet 23. marts 2012 et forsøg med billige periodekort til pendlere i bus mellem Randers og Aarhus. I månederne august, september og oktober 2012 var det muligt at købe et særligt billigt periodekort til 7 eller 8 zoner til 750 kr. Det var en rabat i forhold til ordinær pris på henholdsvis 29 % og 21 %.

Sagsfremstilling

Fra køreplansskiftet i juni 2012 blev buskørslen mellem Aarhus og Randers forbedret med flere afgang og flere busser. Den forbedrede busbetjening blev iværksat efter forudgående aftale med Region Midtjylland.

Det blev besluttet, at den udvidede kørsel mellem byerne blev fulgt op af et kampagne-tilbud med et særligt billigt buskort til 750 kr. i august, september og oktober måned.

Priskampagnen var ikke målrettet mod de mange studerende, der rejser på strækningen, fordi de unge i forvejen anvender et billigt periodekort. Unge på videregående uddannelser og unge på en ungdomsuddannelse kan købe periodekort med rabat. SU-Styrelsen kompenserer Midttrafik for den ydede rabat.

Resultatet fra forsøget er ikke opgjort ved at sammenligne passagertællinger før og efter, da det kræver mange ressourcer.

Erfaringer fra forsøget måles ved en sammenligning af antal udstedte periodekort i 2012, med en tilsvarende opgørelse for samme periode i 2011. Periodekort til kampagnepris blev udelukkende solgt fra Midttrafik Kundecenter i Aarhus og fra Randers rutebilstation. I sammenligningen med 2011 er det nødvendigt at tage højde for, at kunder mellem Randers og Aarhus kunne have købt periodekort i busserne.

I 2011 blev der i perioden 1. august-31. oktober 2012 solgt 918 periodekort til strækningen Randers-Aarhus på rutebilstationerne og i busserne. I samme periode i 2012 blev der solgt 1.250 periodekort med kampagnerabat fra rutebilstationerne i Aarhus og Randers, svarende til en stigning på 36 %.

Det skal bemærkes, at der sandsynligvis også i 2012 er solgt periodekort til ordinær pris fra billetmaskinerne i busserne. Administrationen har på nuværende tidspunkt ikke samtlige salgsdata fra bussernes billetmaskiner. Datatømning foretages af busselskaber, og erfaringsmæssigt går der altid 6-8 uger, inden administrationen har alle data.

Forsøget var målrettet mod pendlere begge veje mellem Aarhus og Randers. Kampagneprisen var ens for rejser på 7 eller 8 takstzoner, netop for at tilgodese rejser til arbejdspladser i det nordlige Aarhus eller sydlige Randers.

Omsætningen på kortene er steget. Der forudsættes en gennemsnitlig pris på 1.000 kr. pr. kort i 2011 for periodekort til 7 og 8 zoner. Omsætningen for de 918 kort var derfor 918.000 kr. i 2011. I 2012 er omsætningen for 1.250 kort til 750 kr. 937.500 kr., hvilket svarer til en omsætningsstigning på 19.500 kr. I en sådan beregning indgår mange forudsætninger, som kan påvirke udregningerne.

I sagsfremstillingen til Bestyrelsen på mødet 23. marts 2012, var der af forsigtighedsgrunde estimeret et indtægtstab på ca. 0,2 mio. kr. ved kampagnetilbuddet. Ovenstående viser, at der har været et positivt provenu i forsøget.

Administrationen vurderer, at det positive resultat i høj grad skyldes udvidelsen af buskørslen mellem Aarhus og Randers med flere afgange og flere busser. Forsøget viser, at en forbedret busbetjening på strækninger med mange kunder kan give en fremgang, når "produktet" er godt.

På den baggrund er det nærliggende at pege på gennemførelse af lignende initiativer med tilbud om kampagnepriser, hvor forudsætningerne er til stede.

Der er i forsøget ikke anvendt mange midler til markedsføring og information for at udbrede kendskabet til kampagnen.

Direktøren indstiller,

- at** resultatet fra priskampagnen tages til efterretning.
- at** lignende priskampagner gentages på andre strækninger, hvor det kunne være relevant.

1-25-02-806-1-12

3. Status på forsøgsordning med billetsalg på app til smartphones

Resumé

Administrationen orienterer om status for forsøget i Randers med at sælge busbilletter via en app til smartphones.

Sagsfremstilling

Siden 1. juni 2012 har buskunder i Randers haft muligheden for at købe kontantbilletter til de 2 bybuszoner 80+81 via en app på deres smartphone. App'en med mobilbilletter er en forsøgsordning, der skal give Midttrafik den nødvendige viden og erfaring om salg af mobilbilletter.

På knap et halvt år er der blevet solgt 3.209 mobilbilletter i Randers og salget ligger rimelig stabilt med ca. 600 billetter om måneden, lidt færre hen over sommeren. På helårsbasis bliver der solgt ca. 300.000 kontantbilletter i Randers, og salget af mobilbilletter tegner sig formodentlig for ca. 2 % af det samlede salg af kontantbilletter.

Målet om, at mobilbilletterne skal udgøre 10 % af kontantbilletterne efter et halvt, er ikke nået. Den langsomme start kan skyldes flere faktorer, som uddybes i en planlagt kundeundersøgelse:

- Markedets parathed. Det tager tid at indarbejde nye tiltag.
- Markedsføringen har været begrænset. App'en blev markedsført i busserne og gennem pr. ved lanceringen i juni og er ikke markedsført sidenhen.
- App'ens produktudvalg er begrænset, og lever formodentlig ikke op til kundernes forventninger og behov.
- Dårlig start med lang upload tid.

Movia har med succes udvidet produktudvalget på deres app med et mobilt klippekort og indfører i januar 2013 et mobilt periodekort. Hos Movia fordeler salget af mobilbilletter solgt som sms-billet og gennem app med 60/40.

Ifølge en Gallup undersøgelse fra maj 2012 ejer ca. 50 % af danskerne en smartphone. Den geografiske inddeling kendes ikke.

Chaufførtilbage meldinger og drift

Ved en rundspørge blandt 50 chauffører i august 2012, var der tilfredshed med app'en som betalingsmiddel. Chaufførerne meldte dog på det tidspunkt om utilfredshed blandt de kunder, hvor billetten er for længe om at uploade. Midttrafik og Randers Rutebilstation har også modtaget henvendelser omkring problemer med upload.

I områder med lav internetdækning kan app'en være så længe om at uploade billetten, at kunden opgiver at købe en mobilbillet og i stedet køber en kontantbillet. Problemet forstærkes af, at mobilbilletten registreres, når der igen er netdækning og beløbet trækkes på kundens kreditkort. Det er dog relativt let at refundere billetterne i app-systemet, og kunderne har generelt været tilfredse med denne service.

Der er i alt til dato blevet refunderet 73 billetter, hvoraf de fleste er refunderet i juli og august måned. Problemet med langsom upload anses for løst med en teknisk forbedring.

Der har ikke været tilfælde af snyd med app'en. Dog har enkelte kunder i Aarhus fejlagtigt købt mobilbilletter i den tro, at de var gyldige i Aarhus.

Kundehenvendelser

Kundehenvendelser vedrørende app'en har hovedsagligt været på baggrund af det langsomme upload. Kunderne fremhæver muligheden for at betale med kreditkort via telefonen og at de slipper for at skulle have kontanter på sig, som væsentlige fordele ved mobilbilletter.

En hel anden type kundehenvendelser er fra nogle kunder fra fx Aarhus og andre bybusbyer, der efterspørger muligheden for at betale med mobilbillet. Kundernes vurdering bliver undersøgt i forbindelse med planlagt undersøgelse.

Økonomi

Udgifterne til app'en beløber sig til:

Udvikling og markedsføring 377.563 kr.
Driftsomkostninger, 6 mdr. 34.262 kr.

Indtægterne udgør 64.500 kr.

Indtægterne i dette forsøg står ikke mål med udgifterne.

Perspektiver

Hvis Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet, vil rejsekortet blive det primære billet- og betalingsmiddel til erstatning af nuværende periodekort og klippekort. Ved siden af rejsekort, vil det fortsat være muligt at købe en almindelig enkeltrejsebillet i bussen eller i en automat. Mobilbilletter på smartphones vil her fungere som supplement til køb af enkeltbilletter, men kan også anvendes som kanal for salg af fx kampagnebilletter, særlige kombi-billetter eller andre ad hoc produkter.

Skal en app med mobilbilletter være rentabel, kræver det, at der er et stort marked med mulighed for at sælge mange billetter, samt at app'en har flere produkter end kontantbilletter. Et system, der fx vil kunne omfatte Aarhus, vil koste ca. 800.000 kr. i indkøb af systemet samt et lige så stort beløb i udvikling og markedsføring. Derudover koster det ca. 400.000 kr. om året i drift samt en transaktionsomkostning på 30-60 øre pr. salg afhængig af antallet af solgte billetter. Det er usikkert, om der kan opnås et tilsvarende større salg ved at indføre mobilbilletter.

Forudsætningen for at gå videre med billetter på app til smartphones er dels, at bestillere vil finansiere ekstraudgifterne, dels at Midttrafik udvikler en klar strategi for området

med præcis viden om, hvad kunderne vil have og hvad det reelt koster. Det kræver en nærmere analyse.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen tages til efterretning.
- at** billetsalg på app til smartphones kræver, at bestillere vil finansiere merudgifterne.
- at** Midttrafik udarbejder en klar strategi for området.

1-20-2-07

4. Kasse- og regnskabsregulativ

Resumé

Med henblik på en opdatering af kasse- og regnskabsregulativet i Midttrafik har administrationen foretaget flere små ændringer siden regulativet blev godkendt af Bestyrelsen i 2007.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden december 2007, hvor kasse- og regnskabsregulativet blev godkendt af Bestyrelsen i sin helhed, foretaget flere små ændringer. Midttrafik mener, at det bør forelægges for Bestyrelsen til samlet godkendelse.

De væsentligste ændringer i kasse og regnskabsregulativet er:

- Afsnit 9 Anvendelse af IT-systemer, hvor Midttrafik har præciseret kontroller mod svig.
- Bilag 1 Anvisning, hvor Midttrafik har præciseret anvisningsområderne.

./. Midttrafiks revisor, KPMG, har gennemlæst administrationens udkast til kasse- og regnskabsregulativ for Midttrafik. Revisors væsentligste kommentarer har været præciseringer, som er indarbejdet i vedlagte forslag til kasse- og regnskabsregulativ for Midttrafik af 20. november 2012.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender forslag til kasse- og regnskabsregulativet.

Bilag

- forslag til kasse- og regnskabsregulativ for Midttrafik af 20. november 2012

1-23-4-810-2-12

5. Udbud og pauser i Flextrafik

Resumé

Administrationen orienterer om, at der gennemføres nyt udbud af flexkørsel.

Administrationen foreslår, at der indføres ny praksis for at sikre, at chauffører kan holde nødvendige pauser under flexkørsel for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik har 23. november 2012 offentliggjort det 2. fællesudbud af flexkørsel. Der er frist for at afgive bud 14. januar 2013. Udbuddet er opdelt i 2 dele:

- Variabel kørsel, hvor der indgås kontrakt med alle vognmænd, der afgiver konditionsmæssige tilbud, og den konkrete kørsel tildeles løbende til den enkelte vognmand i forhold til det konkrete kørselsbehov og den samlede økonomi.
- Der er 48 garantivogne, der er sikret en vis mængde kørsel, hvor der indgås kontrakt med den billigste vognmand. Som noget nyt er 19 af disse garantivogne udbudt som 2-årige kontrakter, hvilket bør give lavere priser i forhold til det normale med 1-årige kontrakter.

Alle kontrakter starter fra 1. marts 2013. Ved seneste udbud kom der tilbud fra ca. 200 vognmænd. Kørslen omfatter ca. 880.000 ture om året i Midtjylland.

Chaufførernes pauser i flexkørsel

Chauffører har rejst en problemstilling om manglende pauser, når de kører flextrafik for Midttrafik og de øvrige trafikkselskaber. De fleste af vognene, der kører flextrafik for Midttrafik, er under 3.500 kg. og derfor ikke omfattet af køre/hviletidsbestemmelser men alene af 11-timers reglen. Det er vognmandens ansvar, at chaufførerne får nødvendige pauser og i øvrigt kan udføre kørslen forsvarligt.

Midttrafik er optaget af chaufførernes trivsel og sikkerheden for både kunder og chauffører. Midttrafik kan derfor altid lægge en pause ind i kørslen meget hurtigt, hvis chaufføren beder om det. Evt. efterfølgende planlagt kørsel for den konkrete chauffør lægges på andre vogne, og chaufføren planlægges til nye ture, når han har sagt, at pausen vil være færdig. Vognmanden får ikke betaling for pausen af Midttrafik.

Siden foråret 2012 har Midttrafik desuden lagt pauser ind i garantivognenes kørsel, således at der er en pause på 30 minutter ca. midt i vognens daglige kørsel – pausens nærmere tidspunkt aftales med vognmanden, fx afhængig af ønsker til stedet for pausen. Der gives desuden 10 minutters pause til chaufførskift.

Midttrafik har i det igangværende udbud varslet yderligere et tiltag for at sikre pauser også på vogne i den variable kørsel. Midttrafik kan fra april 2013 automatisk lægge en pause ind på vognene efter 5 timers kørsel for Midttrafik. Vognen vil blive tildelt ny kørsel

sel, når pausen er overstået. Kravet vil alene være gældende for vognene, når de kører i Midttrafik's område.

Den nye ordning vil gælde for alle garantivogne og enkeltvogne. Ca. 30 % af kørslen udføres af vogne tilknyttet taxacentraler, hvor Midttrafik ikke kan styre pauserne på de enkelte vogne – det forpligter taxacentralen sig til selv at gøre. Midttrafik har bedt leverandøren af it-systemet om en teknisk funktion til styring af pauserne i det fælles planlægningsværktøj til flextrafik, og Midttrafik har forbeholdt sig ret til at bede vognmændene om selv at gøre det manuelt også for enkeltvogne og garantivogne, hvis ikke systemet kan løse opgaven til tiden. Også efter indførelsen af de nye pauseordninger, kan en chauffør til enhver tid kontakte Midttrafik og få indlagt en ekstra pause hurtigst muligt, og Midttrafik vil omplanlægge for at imødekomme ønsket.

Midttrafik fastholder, at det er vognmændenes ansvar at sikre, at hans chauffører får de nødvendige pauser, men Midttrafik hjælper gerne med teknisk at understøtte det.

Midttrafik vurderer ikke, at de nye pauseregler får væsentlig betydning for prisen for kørslen; vognmændene får ganske vist ikke betaling for pauserne og vil få nogle manuelle opgaver for nogle vogne. Til gengæld vil Midttrafik bedre kunne planlægge pauserne, så der ikke så ofte skal laves alternative (og dyrere) løsninger med kort frist, når chauffører ønsker en pause.

Vigtigst er det, at Midttrafik med de nye tiltag kan understøtte bedre vilkår for chaufførerne og dermed større sikkerhed for kunderne.

Direktøren indstiller,

- at** orienteringen om udbuddet tages til efterretning.
- at** det godkendes, at Midttrafik understøtter, at der holdes pause i alle vogne efter 5 timers kørsel for Midttrafik.

1-25-01-1-08

6. Orientering om status for arbejdet med rejsekort

Resumé

Administrationen giver en orientering om status for arbejdet i Midttrafik omkring rejsekortet. En opdateret business case er færdig, når der foreligger et resultat af forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren i løbet af december 2012.

Sagsfremstilling

På mødet 23. marts 2012 besluttede Bestyrelsen at følge en fælles anbefaling fra kommunerne og Region Midtjylland om at belyse yderligere forhold omkring økonomi, teknologi og erfaringer, inden Midttrafik træffer en endelig beslutning om rejsekortet. På møderne 1. juni og 2. november 2012 har Bestyrelsen besluttet besparelser til finansiering af opgaverne i Midttrafik med at indføre rejsekortet.

Der er nedsat en koordineringsgruppe bestående af repræsentanter fra den administrative styregruppe under kommunaldirektørnetværket, Region Midtjylland og Midttrafik. Gruppen følger arbejdet i Midttrafik omkring rejsekortet. Der har været afholdt møder i maj og august, og der er planlagt møde 4. december 2012, hvor der skal gøres status i forhold til de anbefalede initiativer.

Opdatering af business case

Med afsæt i regionens og kommunernes anbefalinger og beslutninger truffet af Bestyrelsen, har administrationen arbejdet med rejsekort på følgende områder:

- Indarbejdelse af Bestyrelsens beslutning om en reduktion af de interne projektudgifter over 4 år til implementering af rejsekortet fra 38 mio. til 19 mio. kr.
- I efteråret har administrationen været i dialog med de bestillere, som er finansieringsmyndighed på ruter og linjer, som forudsættes at være omfattet af rejsekortet. Det har givet anledning til justeringer af udstyrsstrategien. På grund af en mere afklaret strategi blandt parterne i rejsekortprojektet omkring anvendelsen af pendlerkort (nuværende periodekort, hypercard/ungdomskort) som rejsekort, må flere ruter og busser blive omfattet af rejsekort. Til gengæld anbefales Bus Light på en række lokalruter, hvormed den samlede omkostning til udstyr ikke stiger væsentligt. Midttrafik forudsætter fortsat, at rabat/skoleruter ikke skal være omfattet af rejsekort.
- Administrationen arbejder med flere modeller for lånefinansiering af udgifterne til investering og anlæg. Det forventes, at omkostningerne falder til lånefinansieringen, bl.a. på grund af renteniveauet.
- Forskellige strategier for en gradvis indfasning af rejsekortet. Det er vurderingen, at projektudgifterne til implementering af rejsekortet er lavest, hvis rejsekortet leveres til ibrugtagning 18-24 måneder efter tilslutning.
- Løsninger vurderes for bybusserne i Aarhus.
- Løsning vurderes for Letbanens første etape.

- Erfaringer andre steder, hvor rejsekortet er indført.
- Indarbejdelse af resultatet af forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren.

En ny udgave af business casen, som bl.a. indeholder ovenstående punkter, ventes udarbejdet i løbet af december 2012.

Teknologi

Rejsekort A/S har for Midttrafik udarbejdet en redegørelse, som beskriver rejsekortsystemets udviklingsmuligheder i forhold til mobiltelefoner og andre betalingsformer. Midttrafik har ligeledes bestilt en uvildig redegørelse af COWI, som belyser andre mulige betalingsformer relevant for den kollektive trafik, og rejsekortsystemets muligheder for samspil eller integration med andre betalingsformer.

Hovedpointen i COWI's rapport er, at rejsekortet er dyrt i anskaffelse og drift, men at det er det system, som bedst understøtter ønsker og hensyn fra både kunder, busselskaber og administration. Mobilbilletter, apps og andre moderne betalingsformer udgør et godt supplement til det eksisterende billetteringssystem baseret på periodekort og klippekort, eller andet elektronisk system, fx som rejsekortet. Det vurderes at mobilbilletter, apps og andre moderne betalingsformer ikke hver i sær eller kombineret kan udgøre det primære billetsalgssystem i den kollektive trafik. Begge redegørelser vil indgå som bilagsmateriale i den kommende beslutningsproces om tilslutning til rejsekortprojektet.

Forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren

Der pågår drøftelser og forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet med det formål at opnå en reduktion af udgifterne til udstyr, drift mv. En del af drøftelserne har omfattet at se på alle elementer omkring en eventuel indførelse af rejsekortet i Midttrafiks område. Det drejer sig om udstyret i busserne, garageanlæg, lokalbanestationer, salgssteder, kontrolfunktion og administration, men også processer, tidsplan og organisering. Hertil kommer en afdækning af særlige forhold, fx omkring bybusserne i Aarhus og den første etape af den kommende letbane. Sammenholdt med erfaringer gjort andre steder i landet, har dette haft til formål, at afdække, om rejsekortet kan indføres i Midttrafik mere effektivt og med en anden arbejdsdeling end tidligere - og med en mulig økonomisk fordel for Midttrafik.

Tilbage udestår en egentlig forhandling om en generel kommerciel rabat. Det forventes, at der er et resultat af forhandlingerne i løbet af december 2012.

Den videre proces

Status for arbejdet i Midttrafik med rejsekortet behandles i koordineringsgruppen 4. december 2012. Arbejdet fremlægges til politisk behandling i 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-75-810-5-12

7. Orientering om kontrol af vognene i flexkørsel

Resumé

Administrationen orienterer om, hvordan Midttrafik kontrollerer kvaliteten af de vogne, der udfører flexkørsel for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik gennemfører hver måned mindst 25 kontroller af de vogne, der kører flextrafik for Midttrafik. Midttrafik har kontrakt med ca. 1.400 vogne.

Vognkontrollerne gennemføres hovedsageligt som stikprøvekontroller, enten ved at vognene bliver indkaldt til kontrol ved Midttrafik, efter de er kørt hjemmefra om morgenen, eller ved at Midttrafiks kontrollanter står ved Sygehusene, institutioner eller skoler og kontrollerer de vogne, der kommer for at aflevere eller hente elever eller patienter.

Midttrafik foretager den type vognkontroller 3-4 dage om måneden.

Midttrafik indkalder også specifikke vogne til kontrol, hvis administrationen i forbindelse med kontakten til kunder og leverandører får mistanke om, at der er fejl eller mangler på bestemte vogne. Så indkaldes vognene straks til kontrol.

Vognkontrollen gennemføres, så der er dialog med de enkelte chauffører omkring alle forhold. Kontrollen foretages efter et skema, så alle forhold bliver gennemgået – der ses bl.a. på chaufførens uniform, soignering, id-kort og kørekort, ligesom vognen gennemgås i forhold til alder, rygning i vognen, rengøring, sikkerhedsseler, vinterdæk (krav efter 1. november) osv.

Hvis der er mindre forhold, som ikke er i orden, aftales der en ny vognkontrol indenfor 5 dage, hvor forholdene skal være bragt i orden, og vognen kan fortsætte med kørsel for Midttrafik indtil genkontrollen. Hvis der er alvorlige fejl eller mangler, eller der er tale om gentagne fejl, så bliver vognen lukket og kan ikke køre videre for Midttrafik, før forholdene er bragt i orden. Alvorlige fejl kan eksempelvis være kørsel på sommerdæk efter 1. november, rygning i vognen, seler/lift uden godkendelse eller at vognen er mere end 8 år gammel.

Efter vognkontrollen er foretaget skriver chaufføren under på, at vognen er kontrolleret, og hvis der er fundet fejl eller mangler, informeres vognmanden.

I oktober og november 2012 er der kontrolleret 74 vogne fra 49 vognmænd, taxacentraler eller vognmandsforeninger. 3 vogne er blevet midlertidigt lukket og 17 vogne har været indkaldt til genkontrol.

Den skærpede kontrol sikrer et større kvalitetsfokus for alle.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-31-70-1-12

8. Temadrøftelse om Strategiplan 2013-2016

Resumé

Bestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2009 strategiplanen for 2009-2011. Midttrafik har opnået størstedelen af de aftalte mål, og har derfor udarbejdet et oplæg til ny strategiplan for 2013-2016.

Sagsfremstilling

./ Vedlagte oplæg til Midttrafiks Strategiplan 2013-2016 bevæger sig inden for Midttrafiks mission og visioner, som Bestyrelsen tidligere har fastlagt.

Strategiplanen tager afsæt i de vilkår, der gælder for kollektiv trafik i Midtjylland:

- Økonomisk pres hos bestillerne.
- Kundefrafald.
- Svingende produktkvalitet.
- Et dårligt omdømme generelt for branchen.
- For lidt kundefokus i organisation og processer.

Midttrafik lægger op til, at fokus især skal være på initiativer, der fastholder kunder og forbedrer kvaliteten inden for den økonomiske ramme. Når letbanen er i drift i 2016, vil der være mulighed for passagervækst.

Strategiplanen peger på indsatser inden for tre overordnede mål:

- Mere tilfredse kunder.
- Dygtige leverandører.
- Tilfredse bestillere.

Direktionen vil senere præcisere og gennemføre en række interne organisatoriske forudsætninger for, at Midttrafik kan leve op til sine mål. Det er fx lederudvikling, øget kvalitetssikring, kompetenceudvikling, ændret organisationsdesign osv.

Midttrafik arbejder fortsat under en kvalitetsmodel, der sikrer fastsættelse af mål på de forskellige organisatoriske niveauer samt systematisk opfølgning på om målene nås. Alle funktioner rapporterer hver måned om status for målopfyldelse til Direktionen, ligesom der er fastsat mål på både afdelings- og medarbejderniveau.

Direktøren indstiller,

at de overordnede mål i oplægget til ny strategiplan drøftes.

Bilag

- oplæg til Midttrafiks Strategiplan 2013-2016

1-00-1-12

9. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 2. november 2012.

Sagsfremstilling

"Bussen" fortsætter

Midttrafiks imagefilm "Bussen" er 16. november 2012 blevet tildelt juryens pris ved Viral Video Award 2012. Det tyske award show hylder hvert år de bedste virale film fra hele verden. "Bussen" fik den såkaldte Jury Award med denne begrundelse: »Aldrig før er det lykkedes et offentligt transportselskab at fremstå så sympatisk. Filmen appellerer både visuelt, sjovt og forfriskende til modtageren«. Pristildelingen har endnu en gang givet positiv omtale i danske og udenlandske medier.

"Bussen" vandt 23. november 2012 den fornemste pris ved Epica Awards, der er reklamernes europamesterskaber. "Bussen" vandt titlen "Grand Prix" (også kaldet "Epica d'Or") i konkurrence med reklamer fra BBC, Cartier og Canal+. Epica Awards fremhæver, at reklamen på en humoristisk måde formår at sætte fokus på noget, man som barn blev begejstret over, men voksne betragter som banalt; og så bemærker de, at det er en flot lavet film, der henvender sig til 99 % af befolkningen.

Midttrafik laver igen i 2012 en særlig markedsføring af natbusser i ugerne op mod jul. I den forbindelse er der lavet en særlig udgave af "Bussen"-reklamefilmen, hvor der er fokus på natbuskørsel efter en festlig aften.

Nyt for bustrafikken i Aarhus – vejarbejder afsluttes

To ud af tre store vejarbejder, som i efteråret 2012 har påvirket bustrafikken i Aarhus, afsluttes delvist i slutningen af november. Derfor genindfører Midttrafik rejsegarantien på ruter, hvor den har været suspenderet i en periode.

I efteråret har tre store hovedfærdselsårer i Aarhus været hårdt ramt af vejarbejde. Det drejer sig om Randersvej, Ringvejen og Kystvejen.

Vejarbejdet på Randersvej mellem Universitetet og Vejlbj Ringvej foregår efter 23. november 2012 kun uden for myldretiden. Vejarbejdet på Ringvejen (ved krydset Åhavevej/motorvejen) afsluttes med asfaltlægning er afsluttet. Vejarbejdet på Kystvejen fortsætter dog de næste par år med en del trafikale omlægninger til følge.

Midttrafik følger nøje forsinkelser og kapacitetsproblemer i Aarhus og prøver at imødegå de største udfordringer i samarbejde med kommunen.

Flexur med kommunalt tilskud mellem Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner

Flere kommuner i Midtjylland yder tilskud til Flexur, så taksten er på enten 7 eller 3 kr. pr. km inden for kommunegrænsen (fra januar 2013 7 eller 4 kr. pr. km). Enkelte kommuner har lavet aftaler med en nabokommune om, at kunderne kan køre over kommu-

negrænsen med kommunalt tilskud og dermed til samme takst som inden for kommune-grænsen. Det gælder fx mellem Syddjurs og Norddjurs kommuner samt Skive og Viborg kommuner.

Ringkøbing-Skjern Kommune giver tilskud til Flextur, så det koster 3 kr. pr. km. Kommunen har ønsket, at kunderne også kan køre til Varde Kommune til samme takst. Det er første gang, Midttrafik har haft behov for at lave en sådan løsning på tværs af regionsgrænserne. Sydtrafik har andre takster og rejseregler end Midttrafik.

Midttrafik har med Sydtrafik og de to kommuner aftalt, at kunderne fra 1. december 2012 kan køre over kommunegrænsen med Flextur. Taksten følger Midttrafiks takst, og det vil også være Midttrafiks rejseregler vedr. hjælpemidler (fx at få en kørestol med). Sydtrafiks Flextur-ordning har åbent for kørsel kl. 7.00-20.00, mens Midttrafiks ordning har kl. 6.00-24.00. Varde Kommune har ønsket, at man anvender Sydtrafiks åbningstid for de rejser, der går til eller fra Varde Kommune, så kørslen over kommunegrænsen bliver kun kl. 7.00-20.00 alle ugens dage.

Ordnningen evalueres efter tre måneder. Lignende ordninger kan etableres med kort varsel for andre kommuner, hvis bestillerne kan blive enige om vilkårene.

Nyt teletaxaordning i Horsens

Fra 1. november 2012 kan alle, der bor i landområderne omkring Horsens med mindst 1 km til de større busruter køre med teletaxa, som et supplement til skolebusser og lokalruter. Prisen for teletaxa er den samme som for en busbillet.

Ordnningen er den første af sin slags i Midttrafik, idet teletaxaen er begrænset til 7 zoner i kommunen. Det er kun de dele af kommunen, der ikke har anden kollektiv trafik, der er omfattet af en af de 7 zoner. Kunden kan bruge teletaxa til at køre mellem to adresser i en zone eller til/fra de stoppesteder, der er angivet i en zone og i køreplanen. Fra stoppestederne er der forbindelse til andre busser, som gør det muligt at køre videre til/fra Horsens. Kunden bestiller teletaxakørslen i Midttrafiks callcenter. Hvis kunden oplyser, at man kommer med en bus eller skal nå en, så kan Midttrafik sikre, at bus og teletaxa passer sammen. Midttrafiks rejsegaranti gælder også for teletaxa.

Gratis weekendkørsel på Odderbanen tre weekender i december

I forbindelse med indvielsen af samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen 9. december 2012 tilbydes kunderne gratis kørsel på hele strækningen Grenaa-Odder i weekenderne 8.-9. december, 15.-16. december og 22.-23. december 2012.

Reflekskampagne

Midttrafik gennemfører en reflekskampagne, hvor der er fordelt 200.000 hjerte-reflekser til alle regionale og lokale busser i Midttrafiks område. Baggrunden er, at næsten halvdelen af alle trafikulykker, hvor gående er indblandet, sker, når der er mørkt, og chaufførerne fortæller, at det kan være meget svært at se kunderne, når de venter ved stoppestedet på en mørk vej.

Så kunderne opfordres til at bruge sit buskort med reflekskant, sætte en ny hjerterefleks på buskortet eller klippekortet - eller at vinke med lyset fra din mobiltelefon, så chaufføren kan se kunderne i tide, når de skal med bussen.

Fortsat samarbejde med Arriva Tog i Midtjylland

Midttrafik og Arriva Tog har med støtte fra statslige puljer gennemført samarbejdsprojektet Mixtur, som nu er afsluttet. Midttrafik og Arriva Danmark har underskrevet en ny samarbejdsaftale og vil fortsat skabe sammenhængende rejser mellem Herning og Aarhus, så kunderne kan komme hurtigst muligt frem, når de benytter den kollektive trafik.

Mixtur-projektet har sat kunden i centrum, og det har resulteret i flere nye tiltag, der ikke tidligere har været set i den kollektive trafik. Midttrafik og Arriva har skabt en fælles rejsegaranti, et fælles kundeinformationscenter og samarbejdet om at få bus- og togkøreplaner til at passe sammen er intensiveret, så ventetiden på stationerne bliver så kort som muligt.

En spørgeskemaundersøgelse blandt næsten 2.500 kunder på strækningen mellem Herning og Aarhus viser, at 54 % af kunderne i marts 2012 var tilfredse eller meget tilfredse med at rejse med den kollektive trafik, når de skal skifte mellem to transportmidler, mod 50 % i 2011. Opgørelsen over passagertal viser, at Midttrafik har fået 6 % flere kunder i busserne i området, mens Arriva fra 1. kvartal 2010 til 1. kvartal 2012 har fået 12 % flere kunder i togene mellem Herning og Aarhus.

Erfaringer fra studietur til Karlsruhe

Parterne i det østjyske letbanesamarbejde hentede inspiration til udbygning af letbanen, da 23 politikere og embedsmænd fra kommunerne i det østjyske letbanesamarbejde besøgte Karlsruhe i Tyskland 28.-30. oktober 2012. Karlsruhe har et udbygget letbanenet på ca. 600 km. Byen er befolkningsmæssigt sammenlignelig med Aarhus. Besøget omfattede både trafikskabet i Karlsruhe, der har stået for udviklingen af letbanerne, og tre oplandskommuner til Karlsruhe, hvor borgmestre og viceborgmestre fortalte om letbanens betydning for udviklingen af byerne.

Udbygningen af letbanenettet i Karlsruhe har medført vækst i antallet af rejsende i kollektiv trafik. Væksten er ulige fordelt på de enkelte strækninger, og det er tydeligt, at væksten er størst, hvor der ikke er gode parallelle muligheder med bil. Trafikken er blevet mindre på de stærkt trafikerede veje til/fra Karlsruhe.

Etableringen af letbanen har også givet anledning til at omlægge infrastrukturen i nogle omegnsbyer og justere byplanlægningen fx i forhold til nye placeringer af stationer og parkeringsarealer. Det har været vigtigt at sikre god kommunikation og politisk fokus, og kommunerne har måttet se på nye driftsopgaver fx i forhold til vedligeholdelse og rengøring af perroner. Udviklingen i huspriser har været positiv langs letbanen, og de nye rejsemuligheder har flyttet salget fra omegnsbyerne ind til Karlsruhe, mens flere dagsbesøgende tager til oplandsbyerne.

Letbanen bruges både til korte, lokale rejser og længere rejser. Der kan opstå kapacitetsproblemer, når udbygningsetaper knyttes til de centrale ruter. Letbanenettet i det centrale Karlsruhe er overbelastet, og da den centrale gågade har letbane i midten, er gågaden i praksis nærmest blevet opdelt, da det kan være svært få gående at krydse letbanesporet.

Tilgængelighed er en udfordring i letbanerne, da letbanerne både skal kunne klare indstigning i niveau med almindelig trafik og på banegårdsperroner – det vil kræve enorme investeringer at ensarte perronhøjderne i hele letbanenettet.

Erfaringerne fra studieturen er samlet i en rapport, der er sendt til den politiske følge-gruppe og den administrative styregruppe for letbanesamarbejdet.

Minibussen klarede kørslen i Viborg

I tre måneder kørte en lavgulvs-minibus på de to servicelinjer i Viborg for at undersøge, om mindre bybusser er egnede til bybuskørsel i Viborg. Anvendelse af mindre og mere energieffektive busser er et af indsatsområderne i Midttrafiks miljøstrategi. Forsøget har bidraget med konkrete driftserfaringer samt kendskab til de økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved anvendelse af mini-bybus i bybuskørsel.

Samlet set har der været positive erfaringer med bussen, hvor både kunderne, chaufførerne og entreprenøren har været tilfreds med bussen. Bussen har kapacitetsmæssigt klaret kørslen uden behov for dublering. Da bussen er udstyret som en rigtig bybus med bl.a. elektroniske skilte, gul bemaling og perronplads har der ikke været problemer med hensyn til genkendelse eller medtagning af kørestolsbrugere.

Bussen kørte mere end dobbelt så langt på literen i forhold til en almindelig bus, hvilket svarer til en reduktion af CO₂ udslippet med 52 %. Ifølge busselskabet er timeprisen med den pågældende bus ca. 6 % lavere end med en almindelig bus. Der findes dog andre, billigere modeller end den i forsøget anvendte bus, som kan medføre timepris besparelser på op til 10-15 %. Viborg Kommune skal nu beslutte, hvorvidt den nuværende kontrakt for bybuskørsel skal udvides med en ekstra bus, samt hvorvidt den pågældende bus skal være en minibus.

Der spares stadig mere CO₂ gennem bonusordningerne for brændstofforbrug

De særlige bonusordninger for reduktion af brændstofforbruget er en del af kontrakterne for bybuskørsel i Randers, Herning, Skive, Horsens og Skanderborg. Bonusordningerne har skabt stor fokus på brændstofbesparelser blandt busselskaberne i Midttrafik.

I det seneste køreplanår er der blevet sparet endnu mere brændstof end i det første år efter implementering af ordningerne. Busselskaberne har nu sparet 20-30 % af brændstofforbruget i forhold til det forudsatte forbrug i kontrakterne, og 4-11 % i forhold til året før. I køreplanåret 2011-2012 er der blevet sparet mellem 40 og 520 tons CO₂ i de forskellige kontrakter, og der er blevet udbetalt bonus for mellem 70.000 kr. og 1.715.000 kr. I alt er der i de fem byer i køreplanåret sparet 22 % diesel og CO₂, svarende til ca. 350.000 liter diesel og 920 tons CO₂. I alt er der udbetalt næste 2,9 mio. kr. i bonus.

Biobus projektet er nu afsluttet og klar til brug ved kommende udbud

Biodieselprojektet Biobus, som var et samarbejde mellem Agro Business Park, Midttrafik og Region Midtjylland, er nu afsluttet og de ønskede informationsmaterialer og beregningsværktøj, til kvantificering af de økonomiske- og miljøkonsekvenser ved anvendelse af biodiesel i konkrete udbud, er nu færdiggjort. Materialerne er nu frit tilgængelige for alle interessenter (bl.a. busselskaber, kommuner og trafikelskaber) på midttrafik.dk/biobus.

Værktøjet og informationsmaterialerne kan dermed bruges ved kommende relevante udbud, både til at rådgive bestillerne, men også til busselskaber, der ønsker hjælp til beregning af tilbudspriser ved udbud, hvor biodiesel ønskes. Beregningsværktøjet bliver

benyttet til at vurdere konsekvenserne ved udbud med højere biodieseliblanding i en af pakkerne i 34. udbud.

Barnevogne i teletaxa

Teletaxa er en erstatning for buskørsel. I buskørsel kan man få en barnevogn med, hvis der er plads i bussen, og barnet rejser gratis ifølge med en voksen. Midttrafiks administration har ved en fejl ikke sikret, at det rejsevilkår også har været gældende i teletaxa. En kundeforhenvendelse vedr. teletaxaen på Samsø gjorde administrationen opmærksom på den fejlagtige praksis.

Fra 15. november 2012 er det således, at kunderne kan få en barnevogn med i taxaen, og barnet rejser gratis ifølge med voksne. Den voksne betaler almindelig takst. Kunden skal gøre opmærksom på, at man har en barnevogn med ved bestillingen, og det kan betyde, at ens kørselstidspunkt må rykkes, hvis ikke der er plads i vognen til barnevognen.

Der er en særlig problemstilling i forhold til mindre børn i teletaxa. Ifølge færdselsloven skal alle være spændt fast i vognen. Midttrafik har derfor hidtil krævet, at kunden medbringer en barnestol til børn under tre år. Taxa har dog en undtagelse i forhold til færdselsloven, så man ikke behøver at spænde børn fast, hvis de er under tre år. Midttrafik har forespurgt Trafikstyrelsen, om denne undtagelse også gælder ved kørsel for Midttrafik, samt om undtagelsen også gælder for vogne, der kører for Midttrafik med en anden tilladelse (typisk tilladelse til Offentlig Service Trafik). Trafikstyrelsen kunne ikke besvare spørgsmålet, og det er sendt videre til Justitsministeriet. Indtil dette er afklaret, vil Midttrafik fortsat stille krav om, at kunden medbringer en stol til fastspænding af barnet.

Lægekørsel i Syddjurs Kommune

Midttrafiks udbud af flexkørsel, der havde kontraktstart i maj 2012, omfattede en option om lægekørsel i Syddjurs Kommune efter aftale med kommunen. Kommunen besluttede at gøre brug af optionen, så kørslen startede 1. september 2012.

Kørslen foregår ved, at borgeren kontakter kommunen, som visiterer til ordningen og lægger bestillingen på den konkrete tur ind i Midttrafiks system. Midttrafik overvåger kørslen og følger op på evt. problemer, ligesom Midttrafik håndterer kundeforhenvendelser.

De lokale vognmænd har været kritiske i forhold til kørselsordningen, som de tidligere har haft uden konkurrenceudsættelse. Vognmændene har lavet underskriftsindsamling blandt borgerne. Der har været rejst en del spørgsmål af både vognmænd og politikere, som er besvaret af Syddjurs Kommune og Midttrafik i samarbejde.

Syddjurs Kommune og Midttrafik indbød til et dialogmøde mellem vognmændene og direktørerne fra kommunen og Midttrafik 7. november 2012. En vognmand mødte op; 11 vognmænd meldte kollektiv afbud.

Kørslen har nu fungeret i tre måneder. Der har været nogle indkøringsvanskeligheder, og både Midttrafik og kommunen har skullet sikre nogle praktiske forhold omkring fx kørsel tilpasset åbningstider i lægehuse. Midttrafik har modtaget to kundeklager over kørslen. Rettidigheden er nu på 95 % i forhold til såvel afhentning som ankomst, hvilket er servicemålet.

Midttrafik holdt evalueringsmøde med kommunen 23. november 2012, hvor driften og de løbende sager blev drøftet. Økonomisk får kommunen den ønskede besparelse.

Møde i bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark 16. november 2012

Bestyrelsen i Trafikselskaberne i Danmark holdt møde 16. november 2012, hvor der bl.a. blev drøftet et kommende møde med Transportministeren, Transportministerens nedsatte udvalg om erhvervsmæssig personbefordring som ser på bl.a. vilkår for vognmænd i flexkørsel, priser for handicapkørsel, ny pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområderne samt sikkerhedsseler for børn i busser.

Møde mellem Midttrafik og DSB 4. december 2012

Formandskabet for Midttrafik afholder 4. december 2012 møde med DSB's bestyrelsesformand Peter Schütze og administrerende direktør Jesper Lok. På mødet vil samarbejdet i forbindelse med den kommende samdrift på Grenaabane og Odderbanen blive drøftet, ligesom øvrige samarbejdsforhold om koordinering mellem bus og tog vil blive drøftet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-12

10. Eventuelt