



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**25. januar 2013 kl. 09.00**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Revideret budget 2013	1
2	Orientering om evaluering af HyperCard kompensation	3
3	Orientering om begrænsning af egenkapitalen i Busselskabet Aarhus Sporveje	5
4	Orientering om status for Midttrafiks anvendelse af sociale medier	6
5	Orientering om høring af nye køreplaner 2013	8
6	Orientering om status for arbejdet med rejsekortet i Midttrafik	11
7	Orientering om ledelsesrapport på extranettet	15
8	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	17
9	Eventuelt	20

1-21-1-11

## 1. Revideret budget 2013

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til revideret budget for 2013 samt budgetoverslagsårene 2014 til 2016.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der er behov for revision af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommunerne og regionen.

- ./.
- I det vedlagte forslag til revideret budget 2013 er der indarbejdet konkrete ændringer som har betydning for busdriften, flextrafik, togdrift, letbanen samt Trafikselskabet. Samlet set er nettoudgifterne faldet fra 1.397,6 mio. kr. i det oprindelige budget til 1.337,7 mio. kr. i det reviderede budget, hvilket er et fald på 59,9 mio. kr.

Alle ændringer i det reviderede budget er nærmere beskrevet i bilaget.

Det oprindelige udgiftsbudget for busudgifter på 1.441,4 mio. kr. er reduceret med 21,1 mio. kr. Der er ændringer i indeksskønnene, som samlet udgør en besparelse på 1,5 mio. kr. og som vedrører alle bestillerne. Skønnene for det gamle reguleringsindeks er steget, mens skønnene for det nye omkostningsindeks er faldet. Så det er forskelligt, om den enkelte bestiller oplever stigninger eller fald som følge af de ændrede indeksskøn. Øvrige ændringer udgør 19,6 mio. kr. og vedrører 9 bestillere. Ændringerne er beskrevet i bilaget.

Det oprindelige indtægtsbudget på 677,7 mio. kr. er øget med 11,1 mio. kr. Der er sket flere ændringer på indtægtssiden med indførelse af off peak klippekort, stigende omsætning af HyperCard og nedsættelse af HyperCard kompensationen, mindre salg af skolekort og indtægterne fra ny regional rute til Billund Lufthavn.

Det oprindelige nettobudget for handicapkørsel på 36,8 mio. kr. er reduceret med 4,8 mio. kr. Hovedparten af reduktionen ligger i Aarhus Kommune, hvor antallet af ture forventes at falde.

Det oprindelige udgiftsbudget for KAN-kørsel på 419,0 mio. kr. er reduceret med 37,1 mio. kr. Hovedårsagen hertil er en reduktion i antallet af ture i aftalen med Sydtrafik.

Det oprindelige budget for togdrift på 46,1 mio. kr. stiger med 12,9 mio. kr., hvilket primært skyldes at udgiften til samdriften mellem Odderbanen og Grenåbanen - den nye Aarhus Nærbane - er indregnet.

Det oprindelige budget for Trafikselskabet på 120,6 mio. kr. er reduceret med 0,7 mio. kr. til administration af handicapkørsel, grundet et fald i antallet af ture.

---

Udover udgifterne til letbanesekretariatet på 0,9 mio. kr. er der indregnet 1,5 mio. kr. til afholdelse af operatørbuddet på Letbanen.

Der er ingen ændringer vedr. udgifterne til billetkontrol i Aarhus Kommune og rejsekor-tet.

Det skal bemærkes, at der er en generel usikkerhed knyttet til omfanget af stigningen i lønsumsafgiften, både hvad angår den samlede effekt heraf, og i hvilket grad – om overhovedet – kommunerne og regionen bliver kompenseret herfor.

Der er i forslaget til revideret budget for 2013 ikke indregnet en effekt af stigningen, og administrationen vil, når sagen er endelig afklaret, forelægge denne for Bestyrelsen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** det reviderede budgetforslag for 2013 godkendes.

### **Bilag**

- forslag til revideret budget 2013

1-25-10-802-1-11

## 2. Orientering om evaluering af HyperCard kompensation

### Resumé

*Trafikstyrelsen har lavet en midtvejsevaluering af HyperCard ordningen. Formålet med undersøgelsen er at klarlægge, om kompensationen til trafikskaberne for mistede billetindtægter er dækkende.*

*Kompensationen gives for de fritidsrejser, de uddannelsessøgende foretager i bus eller tog, når de rejser i andre zoner end de zoner, der dækker bolig-uddannelse rejsen.*

*Midtvejsevalueringen viser, at den nuværende kompensation til trafikskaberne på 140 kr. pr. kortmåned, skal nedsættes fra og med 4. kvartal 2012 til 83 kr. pr. kortmåned.*

### Sagsfremstilling

HyperCard blev indført i august 2011 som erstatning for det tidligere eksisterende uddannelseskort. HyperCard ordningen blev indført som et forsøg og udløber 31. juli 2013. Målet med HyperCard'et var at gøre det mere attraktivt for de uddannelsessøgende at benytte kollektiv trafik. Derfor er rejsereglerne for HyperCard-kunder udvidet i forhold til det tidligere uddannelseskort. Med et HyperCard kan der rejses frit i hele det takstområde, den uddannelsessøgende er bosiddende i.

Kompensationen for mistede billetindtægter skal dække indtægtstab fra de fritidsrejser, de uddannelsessøgende foretager ud over kortets bolig-uddannelses gyldighedsområde. Det var ikke hensigten med kompensationen, at den skulle resultere i merindtægter hos trafikskaberne. Kompensation blev ved ordningens indførelse skønnet til 140 kr. pr. kortmåned, idet der ikke forud for ordningen var undersøgt de uddannelsessøgendes rejsemønstre.

- ./.
- Til orientering vedlægges Trafikstyrelsens brev af 19. december 2012 om regulering af kompensation for indtægtstab vedr. HyperCard. Som det fremgår af brevet nedsættes kompensationen til 83 kr. pr. kortmåned med virkning fra 4. kvartal 2012. Trafikskaberne i Danmark retter en fælles henvendelse til Trafikstyrelsen om at frafalde den bagudrettede regulering for 2012.

I Trafikstyrelsens henvendelse er en oversigt over gennemsnitspris pr. fritidsrejser fordelt på takstområder. Heraf ses, at gennemsnitsprisen for Midttrafik Syd er beregnet til 5,15 kr. Det er markant lavere end øvrige takstområder i Midttrafik og andre trafikskaber. Forklaringen på den lave gennemsnitspris er, at Midttrafik Syd dækker et lille geografisk område, og de uddannelsessøgendes fritidsrejser sandsynligvis kun omfatter én takstzone, ud over de zoner, der dækker bolig-uddannelse rejsen. Midttrafik har ikke modtaget de bagvedliggende data for udregningen. Måtte de give anledning til spørgsmål, vil Midttrafik drøfte det med Trafikstyrelsen. Ellers har Midttrafik desværre ikke andre muligheder end at acceptere Trafikstyrelsens beregninger.

---

Administrationen har beregnet, at Midttrafiks kompensation for 4. kvartal 2012 reduceres med 2,4 mio. kr., og i 2013 vil kompensation blive nedsat med ca. 9,0 mio. kr. Den økonomiske virkning er indregnet i forslaget til revideret indtægtsbudget 2013 for busdrift, som administrationen ligeledes fremlægger på Bestyrelsens møde 25. januar 2013.

Det skal bemærkes, at Midttrafik skal afregne en andel af kompensationen med henholdsvis DSB og Arriva Tog, når de uddannelsessøgende foretager togrejser. Opgørelsesmetoden aftales i takstsamarbejdet med DSB og Arriva. Metoden er ikke endelig afklaret, og administrationen har således indregnet et foreløbigt skøn for afregningen med togoperatørerne.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Trafikstyrelsens brev af 19. december 2012 om regulering af kompensation for indtægtstab vedr. HyperCard

1-00-4-12

### 3. Orientering om begrænsning af egenkapitalen i Busselskabet Aarhus Sporveje

#### Resumé

*På mødet 5. oktober 2012 fik Bestyrelsen forelagt et notat om udviklingen i Busselskabet Aarhus Sporvejes økonomi - især i selskabets egenkapital. Bestyrelsen besluttede sig for en vurdering om, at selv en halvering af den forventede vækst i egenkapitalen frem til 2016 både ville kunne sikre Busselskabet et værn mod mulige afviklingsomkostninger og give Busselskabet økonomisk mulighed for at afgive tilbud på nye opgaver. Det blev besluttet, at denne vurdering skulle lægges frem i driftsrådet for Busselskabet.*

*Driftsrådet besluttede 10. december 2012 at yde en rabat på 11 mio. kr. i fem år i den kontrakt, der gælder for den del af Busselskabets kørsel, som endnu ikke har været i udbud. Aarhus Kommunes betaling for kørslen reduceres med samme beløb. Busselskabets egenkapital ultimo 2016 forventes herved alt andet lige at blive reduceret fra tidligere forventet 160,9 mio. kr. til nu 105,9 mio. kr.*

#### Sagsfremstilling

På basis af en særdeles positiv udvikling i Busselskabets økonomi er det i efteråret 2012 blevet vurderet, om der kunne være mulighed for at reducere betalingen for kørslen og samtidig sikre Busselskabet et værn mod mulige afviklingsomkostninger ved reduktioner i buskørslen og give Busselskabet økonomisk mulighed for at afgive tilbud på nye opgaver, såfremt Indenrigsministeriet, Aarhus Kommune og Midttrafik giver tilladelse til det.

Sagen blev behandlet i Bestyrelsen 5. oktober 2012 - og derefter i driftsrådet 14. november og 10. december 2012.

- ./. Driftsrådet, der fungerer som administrativ "bestyrelse" for Busselskabet, fik 10. december 2012 forelagt vedlagte notat af 3. december 2012 om Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital. Notatet var udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter for Aarhus Kommune, Busselskabet og Midttrafik.

På basis af arbejdsgruppens notat traf driftsrådet beslutning om, at Midttrafiks kontrakter med Busselskabet ændres således, at der ydes en rabat på 11 mio. kr. i fem år i den kontrakt, der gælder for den del af Busselskabets kørsel, som endnu ikke har været i udbud. Herved reduceres Aarhus Kommunes betaling for kørslen med samme beløb. Samtidig forventes Busselskabets egenkapital ultimo 2016 alt andet lige at blive reduceret fra tidligere forventet 160,9 mio. kr. til 105,9 mio. kr.

Aarhus Kommune blev orienteret om beslutningen ved brev af 10. december 2012.

#### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

#### Bilag

- notat af 3. december 2012 om Busselskabet Aarhus Sporvejes egenkapital

1-16-4-802-1-13

## 4. Orientering om status for Midttrafiks anvendelse af sociale medier

### Resumé

*Administrationen orienterer om status for Midttrafiks anvendelse af Facebook og sociale medier.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik fik en Facebook-side i begyndelsen af september 2012. Siden har pt. 6.899 likers.

Facebook giver en unik mulighed for at konvertere traditionel massekommunikation til en mere personlig og direkte kommunikation - til især Midttrafiks unge kunder. Facebook rummer endvidere gode muligheder for at poste meddelelser, information og markedsføring langt hurtigere, billigere og mere direkte, end det er muligt i dag via de traditionelle informationskanaler.

#### Midttrafiks ydelser på Facebook

Midttrafiks Facebook-side har pt. tre primære funktioner:

- Kundeservice: I tidsrummet kl. 9-15 kan alle Facebook brugere få hjælp til alt vedrørende kundeservice. Kunderne stiller spørgsmål om priser, afgangstider etc., og aktiviteten er stor.
- Markedsføring: Midttrafik bruger Facebook-siden til at markedsføre forskellige produkter, det er fx natbussen, det nye off-peak klippekort etc.
- Information: Facebook brugerne modtager jævnligt, via Facebook-siden, information om høringer, prisændringer osv.

#### Overordnede mål for Midttrafiks Facebook-side

Midttrafik har defineret følgende overordnede mål for brug af sociale medier som kommunikationskanal:

- At gøre kunderne mere tilfredse med Midttrafik, ved at give nem adgang til god service og information i en 24-7 kontaktform.
- At forbedre Midttrafiks omdømme ved at gå i direkte dialog med brugere og ikke-brugere af Midttrafiks ydelser.
- At give Midttrafik-brandet personlighed.
- At få 2.000 likers inden for de første 6 måneder efter lancering.



---

Midttrafiks deltagelse på de sociale medier skal ydermere bidrage til:

- En konstruktiv og levende debat og dialog blandt brugere af Midttrafiks produkter.
- Skabe innovation i samspil med brugere og ikke-brugere af Midttrafiks produkter. Give Midttrafik relevante input til produktudvikling, brugssituationer og innovation af produkt og brand.
- Øge brugen af digital selvbetjening og fremme forståelsen for dette – Midttrafik vil løbende informere om mulighederne bl.a. ved at give god vejledning.
- At Midttrafik fremstår som en attraktiv, moderne og dynamisk arbejdsplads.

### **Perspektiver for brugen af sociale medier**

Målet om antal likers på Facebook er nået, næste skridt er at forbedre en række funktioner og servicemuligheder, for dermed at opnå øget aktivitet på siden og flere likers. Det er fx:

- Målrettede meddelelser om vejarbejder og andet der kan forstyrre driften.
- Online brugerundersøgelser og anden aktivitet der skaber involvering.
- Udvidet åbningstid for kundeservicen på Facebook.
- Rekruttering.

Midttrafik overvåger nøje, hvor i den digitale verden, at Midttrafik skal være repræsenteret for at være i dialog med brugerne. Pt. overvejes Twitter som yderligere informationskanal og LinkedIn som rekrutteringskanal.

### **Fakta**

Ifølge Facebook var der i 2012 registreret 2.811.280 danske brugere på Facebook. Lidt over 1/3 del af de danske brugere er unge mellem 13 og 24 år.

Midttrafiks facebook-side findes på: [www.facebook.com/midttrafik.dk](http://www.facebook.com/midttrafik.dk)

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

---

1-30-75-1-12

## 5. Orientering om høring af nye køreplaner 2013

### Resumé

*Midttrafik udsender hvert år udkast til nye køreplaner i offentlig høring, så kunder, busselskaber og chauffører har mulighed for at komme med bemærkninger og ønsker til ændringer i forslagene til nye køreplaner. Administrationen arbejder med indførelsen af en mere åben og gennemsigtig høringsproces, som indeholder større grad af inddragelse af kunder, busselskaber og chauffører og større synlighed af Midttrafiks sagsbehandling og resultat af høringen.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik udsender hvert år udkast til nye køreplaner i offentlig høring på Midttrafiks hjemmeside. Formålet med den offentlige høring er at give kunder, busselskaber og chauffører mulighed for at blive inddraget, inden Midttrafiks bestillere træffer den endelige beslutning i forhold til køreplaner for det kommende køreplanår.

For hovedparten af Midttrafiks ruter foregår den offentlige høring 2013 på Midttrafiks hjemmeside i perioden fra 7. januar til og med 20. januar 2013.

Enkelte ruter og bybuslinjer bliver først sendt i høring i løbet af februar og marts 2013. I bybusserne i Horsens har køretidsmålinger i december 2012 vist forsinkelser, så der laves justeret køreplan allerede fra marts 2013; derefter laves forslag til endelig ny køreplan fra sommer 2013. Tilsvarende har der i bybusserne i Silkeborg været problemer med kapacitet til gymnasiet, hvorfor der er lavet en umiddelbar løsning, der skal evalueres og indarbejdes i den endelige køreplan. Der har vist sig nogle budgetmæssige udfordringer for bybusserne i Viborg, som skal analyseres nærmere, inden der fremlægges forslag til køreplan.

På hjemmesiden har alle kunder mulighed for at indsende deres bemærkninger og ønsker til ændringer i forhold til udkastet til nye køreplaner via en webformular. Som et nyt tiltag i høringen 2013 vil kunder kunne indsende deres bemærkning til alle busruter, uanset om der er indarbejdet ændringer eller ej. Tidligere har Midttrafik kun udsendt busruter med væsentlige ændringer i høring, hvor ruter uden eller med mindre justeringer ikke indgik i høringsmaterialet, og kunder kunne ikke indsende bemærkninger til dem.

Det er Midttrafiks ønske at inddrage så mange kunder som muligt i høringsfasen, så eventuelle justeringer i forhold til ønsker og bemærkninger kan indarbejdes, inden bestillere træffer den endelige afgørelse om de kommende køreplaner. Sædvanligvis informerer Midttrafik om høringen via pressen og hjemmesiden og en direkte information i bussen via hængeskilte. For at sikre en endnu større borgerinddragelse har Midttrafik oprettet på en mailliste over interesseorganisationer (uddannelsesinstitutioner, ældre-råd, landsbyråd m.m.) i de enkelte kommuner, så informationen om høringen kan udsendes mere bredt og direkte til relevante interessenter via mail. Maillisten omfatter i alt 539 kontakter i kommunerne i Midtjylland.

Midttrafik ønsker ligeledes en bedre og mere direkte inddragelse af busselskaber og chauffører i høringen af nye køreplaner. Busselskaber og chauffører har i et vist omfang allerede spillet en rolle i udarbejdelsen af nye køreplaner, da de sædvanligvis bliver inddraget i selve planlægningen, men Midttrafik ønsker at sikre, at de bliver inddraget i de færdige udkast. Derfor vil Midttrafik, sideløbende med den offentlige høring på Midttrafiks hjemmeside, udsende alle køreplaner til busselskaberne med opfordring til at chauffører kommer med sidste bemærkninger og ønsker, så de ligeledes kan indgå i Midttrafiks sagsbehandling til bestillerne.

Når høringsperioden er overstået, vil Midttrafik sagsbehandle alle høringssvar til bestillerne, så de kan træffe den endelige afgørelse om de kommende køreplaner.

Sagsbehandlingen vil sammenfattes i høringsblade for de enkelte ruter. Her vil angives:

- En beskrivelse af ændringer i køreplaner.
- En opgørelse af antallet af høringssvar (der opdeles i antal fra kunder og i antal fra busselskaber/chauffører).
- En vurdering af høringssvar (bemærkningerne grupperes efter emner, og der skelnes ikke i emner fra kunder og chauffører).
- En opstilling af løsningsforslag i forhold til høringssvar, som bestillere kan vælge at gennemføre, hvis de ønsker at i mødekomme bemærkningerne.
- En økonomisk vurdering.

Sagsbehandlingen danner grundlag for Region Midtjyllands og kommunernes endelige behandling og beslutning om de endelige ændringer til kommende køreplaner. I tidligere praksis har høringsbladene fungeret som interne arbejdsdokumenter mellem Midttrafik og bestillere i forhold til bestillerens endelige politiske behandling. Der er ikke tidligere blevet offentliggjort nogen sagsbehandling eller svar på høringen – andet end at kunder kunne se de endelige køreplaner på Midttrafiks hjemmeside efter endt høringsperiode.

Midttrafik ønsker at indføre større åbenhed og gennemsigtighed i sagsbehandling og beslutningen af de endelige ændringer. Derfor vil Midttrafik offentliggøre høringsbladene for de enkelte ruter, hvor de endelige beslutninger fra bestillerne er angivet. Offentliggørelsen vil ske på Midttrafiks hjemmeside og extranet primo maj 2013.

Administrationen orienterer Bestyrelsen om status af den nye form for høring senere på foråret 2013.

Administrationen vil arbejde videre med en model, som:

- Sikrer hurtigere opfølgning på eventuelle "skævheder" i en køreplan, fx vedr. køretider. Kunder og chauffører skal ikke vente et år på indlysende forbedringer i forhold til rettidighed. Modellen har været anvendt som opfølgning på store ændringer i bybusplanen i Herning, Silkeborg, Viborg, Horsens m.v.
- Tydeligere kommunikation af det valgte serviceniveau; at bestillerne har lagt en økonomisk ramme for køreplanen; hvorfor nogle transportbehov prioriteres frem for andre osv.

- En mere effektiv arbejdsdeling mellem Midttrafik og bestillerne, hvorefter bestillerne angiver den økonomiske ramme og overordnede prioriteringer og herefter overlader til Midttrafik at gennemføre det.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-25-01-1-08

## 6. Orientering om status for arbejdet med rejsekortet i Midttrafik

### Resumé

*De anbefalede opgaver, som regionen og kommunerne i marts 2012 stillede Midttrafik, er løst. Business casen er opdateret og vil blive behandlet af kommunerne og regionen i starten af 2013, med henblik på efterfølgende stillingtagen i Bestyrelsen om indførelse af rejsekortet i Midttrafik.*

### Sagsfremstilling

Ud fra anbefalingerne fra foråret 2012 fra kommunerne og Region Midtjylland om at belyse yderligere forhold omkring økonomi, teknologi og erfaringer omkring rejsekortet, blev der nedsat en koordineringsgruppe med repræsentanter fra den administrative styregruppe under kommunaldirektørnetværket, Region Midtjylland og Midttrafik.

- ./.
- Koordinationsgruppen har ved udgangen af 2012 gjort status og konstateret, at de anbefalede opgaver er blevet behandlet, hvorefter business casen er blevet opdateret. "Business case, Rejsekortet som reinvesteringsprojekt, januar 2013" er vedlagt.

### Forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren

For Midttrafik, Fynbus og trafikoperatører, som endnu ikke er tilsluttet rejsekortet, er priserne på udstyr, installation og drift- og vedligeholdelse højere, sammenlignet med prisniveauet for de selskaber, som skrev kontrakt i 2005. I 2009 tilsluttede Sydtrafik sig rejsekortsamarbejdet på baggrund af et særligt tilbud om rabat på udstyr. Midttrafik fik samme tilbud, men valgte ikke at tilslutte sig på det tidspunkt.

I efteråret 2012 blev der indledt forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet med det mål at opnå en reduktion af udgifterne til udstyr, drift mv. for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet. Status for de aktuelle forhandlinger mellem Midttrafik, Rejsekort A/S og leverandøren pr. 20. december 2012:

- Leverandøren har afgivet et tilbud på fire del-leverancer for henholdsvis: busserne, Odderbanen, Letbanen og en option for etablering af stationsløsninger på centrale pladser i Aarhus.
- Ved tilslutning primo 2013 er der tilbudt et samlet nedslag på 7,9 mio. kr. i forhold til udstyr til busserne. Ligeledes vil udgifterne i hele projektperioden frem til 2028 blive reduceret på ca. 9 mio. kr. for drift og vedligeholdelse af det decentrale udstyr i busserne.
- Der gives ingen nedslag i prisen for etablering af rejsekort på Odderbanen og Letbanen, da de faktiske udgifter ved stationer andre steder i landet har været dyrere end antaget.

- Tilbuddet forudsætter en tidsplan, hvor Odderbanen etableres indenfor 14 måneder og hvor busserne bliver klar med rejsekortudstyr 16-24 måneder efter underskrift. Letbanen etableres efter egen plan.

Det aktuelle tilbud giver et nedslag i prisen på ca. 17 mio. kr. for udstyr og drift for hele projektperioden frem til 2028. Nedslaget betyder, at prisniveauet for indførelse af rejsekort i busserne stort set svarer til det prisniveau, som har været gældende for Movia, NT og det tidligere VAT. Det aktuelle tilbud er indarbejdet i business casen.

### **Business case - januar 2013**

Hovedresultater i business casen sammenlignet med den tidligere business case fra december 2011:

- Udgifterne til løsning af opgaverne i Midttrafik over en 4-årig periode ved indførelse af rejsekortet er reduceret fra tidligere 38 mio. kr. til 19 mio. kr. Bestyrelsen har godkendt denne reduktion på 19 mio. kr. over 4 år, som skal opnås bl.a. gennem besparelser og nedlæggelse af stillinger i relation til indførelse af rejsekortet.
- Investeringsudgifterne, i form af indskud af aktie- og lånekapital og udstyr, er reduceret med ca. 31 mio. kr. fra 224 mio. til 193 mio. kr. Udgifter til udstyr og installation er reduceret med 11 mio. kr. Et tidligere indregnet kapitalindskud på 26 mio. kr. til Rejsekort A/S og som bliver betalt tilbage, vil blive finansieret via overskydende likviditet i Midttrafik til tjenestemandspensioner. Der er også merudgifter på ca. 6 mio. kr., hvoraf ca. 3 mio. kr. går til at dække tilbageføring af hidtil indbetalt kapitalindskud vedrørende forpligtelser fra det tidligere Vejle Amts Trafikskab.
- De samlede udgifter til drift, vedligeholdelse og øvrige udgifter udgør 33 mio. kr. om året, og er stort set uændret i forhold til tidligere. Den største udgiftspost er transaktionsafgifter for brug af rejsekortsystemet, og hvor de forventede fremtidige trafiktal, som er udgangspunkt for beregningerne, ikke er ændret.
- De generelle besparelser i Midttrafiks driftsbudget udgør 12 mio. kr. årligt, som følge af opgaver der bortfalder ved indførelse af rejsekortet. Tidligere var det 10 mio. kr. Besparelserne kommer fra bortfald af udgifter til det nuværende billetteringssystem, reduktioner og sparet provision i salgsapparatet, og fra bortfald af trykning af klippekort, og fra færre udgifter til tællinger.
- Det forventes, at lånemuligheder til delvis finansiering af investeringsudgifter vil blive udnyttet fuldt ud. Ved sammenligning af en beregning af de samlede udgifter til indførelse af rejsekortet ved delvis lånefinansiering, er der i forhold til business case 2011 opnået en gennemsnitlig samlet besparelse pr. år på ca. 10 mio. kr., idet udgifterne er faldet fra 42 mio. kr. om året til 32 mio. kr. om året i gennemsnit i projektperioden. Foruden besparelserne i forbindelse med investering og i Midttrafiks driftsbudget, er en stor del af reduktionen opnået gennem gunstige lånevilkår. Den samlede udgift for hele projektperioden er ved delvis lånefinansiering reduceret med 156 mio. kr. fra 674 til 518 mio. kr.

## Teknologi

./ På mødet 7. december 2012 blev Bestyrelsen orienteret om to redegørelser, fra henholdsvis Rejsekort A/S og COWI, som belyser spørgsmål omkring rejsekortet og teknologi. "Redegørelse fra Rejsekort A/S om rejsekortsystemets fremtidssikring" og "COWI, Redegørelse om rejsekortet og alternative betalingsystemer" er vedlagt. Hovedkonklusionerne er:

- Rejsekortsystemet er et underliggende salgs- og administrationssystem til håndtering af elektronisk billettering i den kollektive trafik i hele landet. Det understøtter udpræget selvbetjening for kunderne. Selve rejsekortet, som chipkort, er bare et medie. Rejsekortsystemet har en velbeskrevet snitflade til mulig integration af fremtidige moderne betalings- og billetteringsformer, herunder via mobiltelefoner eller smartphones.
- Rejsekortsystemet er relativt 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 vurderes som et godt supplement til eksisterende billetteringssystemer baseret på periodekort og klippekort, eller andet elektronisk system, fx som rejsekortet. Det vurderes at mobilbilletter, apps og andre moderne betalingsformer - hver i sær eller kombineret – ikke kan udgøre det primære billetsalgssystem i den kollektive trafik.

## Øvrige opgaver

Kommuner og regionen ønskede supplerende spørgsmål behandlet, og som også er adresseret i business casen.

- For at rejsekortet kan blive udgiftsneutralt for bestillerne, skal der opnås en stigning i antal rejser på ca. 5 %, svarende til 3,6 mio. rejser om året. På et år foretager kunderne ca. 70 mio. rejser i busser og lokalbaner i Midttrafiks område. Dette opnås ikke ved alene at indføre rejsekortet.
- Midttrafik har i efteråret været i dialog med de bestillere, som er økonomisk ansvarlig for ruter og lokalbaner, som forventes omfattet af rejsekortet. Konkrete ruter, linjer, busser og udstyr har været vurderet. Det har resulteret i, at der i business casen nu er forudsat 629 busser med fuldt rejsekortudstyr. Der er her taget højde for, at 42 busser, heraf 30 i Aarhus, som ikke skal have installeret rejsekortudstyr på grund af den kommende Letbane. Ca. 50 busser på overvejende lokalruter forudsættes udstyret med en "Bus Light" terminal.
- Der er efterlyst forskellige strategier for en gradvis indfasning af rejsekortet og konsekvenser heraf. Det er vurderet, at udgifterne til implementering af rejsekortet er lavest, hvis rejsekortet leveres i 4-6 trin til ibrugtagning 16-24 måneder efter tilslutning. Der er ikke krav om en bestemt geografisk udrulning. En konkret strategi for udrulning skal udarbejdes i dialog med bestillerne.

## Status for rejsekortprojektet

Rejsekortet er nu fuldt implementeret i den kollektive trafik på Sjælland og i Hovedstaden, i Nordjylland og på togrejser med Arriva og med DSB i hele landet. Der er indledt prøvedrift i Sydtrafik, hvorefter rejsekortet ventes udrullet i løbet af 2013/14.

Ved udgangen af 2012 er der i alt udstedt 200.000 rejsekort, og hvor ca. 70.000 kunder benytter kortet mindst én gang om ugen. Der er indtil videre foretaget over 10 mio. rejser med rejsekort. På en normaluge i slutningen af 2012, er der med rejsekort fortaget ca. 3.000 rejser med tog indenfor eller til/fra Midttrafiks område.

I de tilsluttede områder er fokus flyttet fra udrulning af rejsekortet til udfasning af nuværende rabatprodukter. I Sydsjælland kan kunderne nu udelukkende benytte rejsekort eller købe kontantbillet. I Vestsjælland kan de kendte 10 turs-klippekort ikke længere benyttes. I Nordjylland stopper salget af klippekort pr. 15. februar 2013, med mulighed for at benytte dem endnu 4 måneder efter. I Hovedstadsområdet, Nordsjælland og Roskildeområdet, stopper salg af klippekort efter sommeren 2013, men klippekortene kan benyttes til sommeren 2014. I Nordjylland og på Sjælland, kan kunder fortsat købe og forny periodekort, indtil rejsekortets tilsvarende fastprisprodukt er klar, hvilket forventes i løbet af 2014. I hele landet kan kunderne fortsat købe kontantbilletter.

Fra en række kundeundersøgelser er tendensen, at 70-85 % af kunderne er tilfredse eller meget tilfredse med rejsekortet. De siger det er nemt og bekvemt. Ca. 5-10 % er ikke tilfredse eller meget utilfredse. De peger på fx uigennemskuelige priser og at de finder det bøvl med hensyn til bestilling, tank op og check ud.

Fra 20. januar 2013 giver staten et tilskud til køb af et personligt rejsekort, hvormed kortet bliver gratis for kunden. Ligeledes kan off-peak rabatten, med ca. 20 % billigere rejser uden for myldretiden, kun udnyttes på rejsekort i de områder, rejsekortet er indført. Det forventes, at salget af rejsekort vil stige på grund af de to tiltag.

### **Den videre proces**

Den opdaterede business case behandles på møde i Kommunaldirektørnetværket 18. januar 2013, hvor repræsentanter fra Region Midtjylland ligeledes deltager. Efterfølgende vil business casen blive forelagt Kommunekontaktrådet på møde 18. februar 2013, hvor Region Midtjylland også er inviteret til drøftelse af rejsekortet. Det vil her blive vurderet i hvilket omfang, der er opnået tilstrækkelige resultater i forhold til de fælles anbefalinger fra marts 2012 vedrørende Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet.

Fra kommunerne og regionen ventes en ny fælles henvendelse om rejsekortet i Midttrafik, som efterfølgende vil blive behandlet i Bestyrelsen.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

### **Bilag**

- Business case, Rejsekortet som reinvesteringsprojekt, januar 2013
- Redegørelse fra Rejsekort A/S om rejsekortsystemets fremtidssikring
- COWI, Redegørelse om rejsekortet og alternative betalingssystemer



1-15-0-77-2-12

## 7. Orientering om ledelsesrapport på extranettet

### Resumé

*Administrationen orienterer om, at en række nøgletal fremover offentliggøres hver måned på Midttrafiks extranet.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har de seneste år indført systematisk aktivitets- og målstyring for at sikre gennemførelse af strategiplanen. En række nøgleaktiviteter er blevet udpeget som centrale, og der er lavet konkrete mål for disse aktiviteter.

For at kunne følge op disse mål indsamles og bearbejdes der hver måned data, så ledelsen i fællesskab kan vurdere målopfyldelsen og drøfte evt. ændrede prioriteringer.

I løbet af 2012 er arbejdet med nøgletal blevet så systematisk, at de er blevet samlet og udgivet i en ledelsesrapport til internt brug i Midttrafik. Ledelsesrapporten bruges af Direktionen og ledelsen som et værktøj til at følge udviklingen, når ledelsen drøfter aktiviteter og mål. Rapporten bruges desuden også til at give medarbejderne indblik i aktiviteterne på tværs af organisationen.

Ledelsesrapporten indeholder bl.a. nøgletal om:

- Driftsindtægter og udgifter.
- Besøg på internet og extranet.
- Antal og omsætning på kortsalg.
- Besvarelse af telefonopkald.
- Kunde henvendelser.
- Udgåede ture.
- Antal ture i flextrafik.
- Antal kontrolafgifter.
- Arbejdsskader og 0-tolerance.

Ledelsesrapporten har i slutningen af 2012 vist sig som så informativt et værktøj, at Direktionen har valgt at offentliggøre den, så bestillere og andre interessenter også kan se den.

Ledelsesrapporten udarbejdes hver måned baseret på nøgletal fra den foregående måned.

./ Midttrafiks ledelsesrapport med nøgletal fra november 2012 vedlægges.

---

Ledelsesrapporten bliver færdig ca. den 20. i hver måned, og vil fremover kunne findes på [www.midttrafik.dk/extranet](http://www.midttrafik.dk/extranet) (findes under området "Kommuner & Region"; under menupunktet "Produktkatalog" og "Månedens tal").

Når den nye strategiplan er besluttet, vil det blive revurderet, hvilke nøgletal der indgår i ledelsesrapporten.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Midttrafiks ledelsesrapport med nøgletal fra november 2012

1-00-1-13

## 8. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

### Resumé

*Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 7. december 2012.*

### Sagsfremstilling

#### Internet på flere busser

Fra 6. januar 2013 er der gratis internet på busserne på rute 15 Herning-Ringkøbing, rute 77 Herning-Silkeborg og på rute 952X Ringkøbing-Herning-Silkeborg-Aarhus.

#### Nye køreplaner på nogle ruter i Vestjylland

På en række ruter kom der nye køreplaner 6. januar 2013. Det betyder bl.a., at rute 23 Holstebro-Struer-Lemvig deles op i to ruter: 23 Holstebro-Struer og 33 Struer-Lemvig. Især kørslen mellem Holstebro og Struer er ændret. Da strækningen også betjenes af tog, er der fremover færre afgang på rute 23. Rute 33 kører fremover imellem Struer og Lemvig. Der er lidt færre ture.

På hverdage er der generelle udvidelser på hele strækningen Ringkøbing - Aarhus. På nogle afgang skal rute 913X benyttes mellem Aarhus og Silkeborg. Det vil sige, at der i Silkeborg er busskift for gennemrejsende kunder. Enkelte ture kører kun mellem Herning og Aarhus. Der kan på nogle af disse afgang opnås forbindelse til/fra Ringkøbing ved at benytte rute 15.

Ny rute 958X Ringkøbing-Hvide Sande erstatter den kørsel, som rute 952X tidligere har kørt mellem Ringkøbing og Hvide Sande.

En række andre ruter i området er justeret i mindre grad.

#### Aarhus Nærbane

8. december 2012 blev opstarten på Aarhus Nærbane markeret ved et arrangement på Odder Station. Det var et vellykket arrangement med et stort fremmøde. Der blev serveret gratis pandekager og kaffe til borgere, kunder og til indbudte gæster. Bestyrelsesformand Arne Lægaard bød velkommen. Der var taler ved Transportminister Henrik Dam Kristensen, Regionsrådsformand Bent Hansen, Odders borgmester Elvin Hansen samt Bjarne Schmidt Nielsen, Bestyrelsesformand i Midtjyske Jernbaner.

I 3 weekender i december var der gratis kørsel for alle kunder på Grenaabanen og Odderbanen. Det blev en stor succes. Mange kunder benyttede tilbuddet om at køre gratis med banerne. På nogle af afgangene var fremmødet så stort, at togene kørte med forsinkelser og i enkelte tilfælde var det nødvendigt at forbikøre kunder, fordi der ikke kunne presses flere ind i togene.

Desværre har der i opstartsfasen været driftsmæssige problemer på Aarhus Nærbane. I perioder har der været forsinkelser og aflysninger. Driftsproblemerne kan henføres til flere forhold. DSB har haft unødigt mange materielle fejl på togene. Betjeningen hos Bannedanmark og Fjernstyring i Aarhus har givet anledning til forsinkelser. Der har været

fejl i infrastrukturen dvs. signalfejl, overkørsler eller lignende. Snevejr og snefygning har generet driften 2 dage. Desuden skyldes en del forsinkelser personaleforhold i DSB.

I januar 2013 har der i langt mindre grad været driftsmæssige problemer på Aarhus Nærbane. Rettidighed og pålidelighed er forbedret væsentligt. Dog har der fortsat været enkeltstående tilfælde, hvor DSB har aflyst togafgange og hvor kapaciteten har været for lille. Administrationen følger situationen nøje og er i tæt dialog med DSB og Midtjyske Jernbaner om opfølgning for at nå bedre kvalitet.

### **Ny trafikterminal blev indviet i Silkeborg 14. december 2012**

Den nye trafikterminal på Drewsensvej ved banegården i Silkeborg blev indviet 14. december 2012. Midttrafiks bestyrelsesmedlem og formand for Silkeborg Kommunes Vej- og Trafikudvalg, Frank Borch-Olsen forestod åbningen.

Den ny trafikterminal skaber sammenhæng mellem de forskellige former for kollektiv transport - bybusser, regionalbusser og tog. Blandt andet er der også lavet cykelparkering i to etager for pendlere - med plads til 348 cykler - ligesom der er kommet bedre faciliteter for chauffører og passagerer.

Projektet er gennemført i samarbejde mellem Silkeborg Kommune, Midttrafik og Arriva Tog med støtte fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje.

### **Handicapkørsel og øvrig flextrafik i julen 2012**

Julen er den travleste tid på året for Midttrafiks handicapkørsel. 24. december 2012 afviklede Midttrafik ca. 2.500 ture, hvoraf de ca. 2.200 ture var fordelt på 1.100 kunders frem- og tilbagerejse. De resterende var ture for kunder, der kun skulle den ene vej 24. december. Til sammenligning har Midttrafik ca. 220.000 ture i handicapkørsel om året, svarende til ca. 600 ture i døgnet.

Handicapkørslen i julen var særligt tilrettelagt, idet kunderne skulle bestille kørslen i bedre tid end for årets øvrige dage, så kapaciteten blev udnyttet bedst muligt.

Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Movia trafikstyrede i fællesskab driften fra FlexDanmark i Aalborg hele 24. december.

Driften fungerede tilfredsstillende i Midtjylland. Der var et enkelt nedbrud på en bil, som fik nogle konsekvenser i Silkeborg-området – i den forbindelse er der udbetalt rejsegaranti. I Midttrafiks område var der ca. 350 vogne til kørslen. Der var 4 reservebiler i drift.

Vejret gav ikke nogle trafikmæssige udfordringer. Lillejuleaftensdag måtte nogle vogne indstilles pga. snestorm.

Kunderne kunne kun ringe ind 24. december, hvis der var problemer med driften. Der var i perioder en del ventetid på telefoner hele juleaften. Der har været 3 kundehenvendelser om kørsel 24. december.

Der har i P4 Østjylland været et kort indslag med positiv omtale af handicapkørsel.

Ud over handicapkørsel var der stort set ikke flextrafik 24. december; Flextrafik blev afviklet normalt mellem jul og nytår – dette gælder også for 1. og 2. juledag. Der blev dog

gennemført et mindre antal patientkørsler 24. december (bl.a. dialyse og nogle hjemtransporter i forbindelse med julen).

### **Takster i handicapkørsel**

Det Centrale Handicapråd har 28. november 2012 henvendt sig til Statsforvaltningen for Midtjylland, hvor Handicaprådet anfører, at Midttrafiks takster for individuel handicapkørsel er noget højere end taksten for ordinær rutekørsel, selvom der i Lov om Trafikskaber står, at "Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikskabet." Handicaprådet har derfor bedt Statsforvaltningen vurdere Midttrafiks takster for handicapkørsel.

Statsforvaltningen finder i sit svar af 3. december 2012 ikke, at Handicaprådets henvendelser indeholder materiale, der giver grundlag for at antage, at Midttrafik ved sin takstfastsættelse har overtrådt reglerne. Handicaprådet henvises derfor til at kontakte Midttrafik for at løse problemstillingen.

### **Særlige tiltag i Randers efter budgetforlig**

I forbindelse med budgetforhandlingerne i Randers Kommune i efteråret 2012 har byrådet besluttet, at man ønsker at styrke Randers som uddannelsesby. Et vigtigt element i dette er at styrke de unges lyst til at anvende den kollektive trafik. Randers Kommune har derfor bedt Midttrafik komme med forslag til hvordan man kan gøre det mere attraktivt for de unge i Randers at benytte den kollektive trafik og fremme deres mobilitet. Randers Kommune har med virkning fra 2014 afsat 1 mio. kr. årligt til formålet.

Midttrafik er på baggrund af henvendelsen gået i dialog med Randers Kommune med det formål at rådgive kommunen, så der sikres et beslutningsgrundlag, så de afsatte midler kan anvendes mest hensigtsmæssigt.

Midttrafik har foreslået Randers Kommune, at der gennemføres en undersøgelse blandt de unge uddannelsessøgende i Randers for at afdække, hvad de synes, der skal gøres, for at gøre busserne mere attraktive for dem. Dette skal give mulighed for at vurdere, hvordan de afsatte midler kan få størst effekt. Midttrafik har sammen med et analysebureau udarbejdet en skabelon for en undersøgelse, hvor de unge gennem spørgeskemaer eller interviews bliver bedt om at prioritere, hvad der har størst betydning for dem i forhold til deres brug af busserne. Er det billigere eller gratis buskort der er vigtigt; er det flere busafgange eller bedre afgang- og ankomsttider; er det "lektiebusser" med mulighed for internet og arbejdsplads i bussen; er det bedre ventefaciliteter; eller er det noget helt andet?

Randers Kommune har i forbindelse med beslutningen også bedt om oplysninger om, hvad det vil koste at udstede gratis HyperCard til alle uddannelsessteder i Randers. Midttrafik har vurderet udgiften hertil til ca. 4,6 mio. kr. årligt. Desuden har Midttrafik forsøgt – med en betydelig usikkerhed – at beregne udgiften, hvis man ønsker at udvide tilbuddet om Hypercard til også at omfatte unge mellem 15 og 19 år, der ikke går på en ungdomsuddannelse. Dette er vurderet til at medføre en årlig udgift på 300.000–400.000 kr., men beregningen er forbundet med stor usikkerhed.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

## 9. Eventuelt