



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
11. oktober 2013 kl. 09.00
Busselskabet Aarhus Sporveje,
Jegstrupvej 5, 8361 Hasselager**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Godkendelse af Trafikplan for Midttrafik 2013-2017	1
2	Takster ved indførelse af rejsekort	3
3	Billetautomater i Aarhus	7
4	E-cigaretter i vogne, der udfører flextrafik for Midttrafik	11
5	Repræsentantskabsmødet og bestyrelsesmødet 15. november 2013	13
6	Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen 2010-2013	15
7	Orientering om digitale tiltag	18
8	Orientering om Randers Kommunes beslutning om at lukke billetsalget på Randers Busterminal	21
9	Orientering om arbejde med stationsforbedringer på Grenaa-banen og Odderbanen	22
10	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	24
11	Eventuelt	29

1-30-75-1-9-09

1. Godkendelse af Trafikplan for Midttrafik 2013-2017

Resumé

Bestyrelsen vedtog på mødet 16. august 2013 at udsende udkast til Trafikplan 2013-2017 i høring hos kommuner og region. Denne høring er nu gennemført med høringsfrist 23. september.

Langt hovedparten af bestillerne har svaret på høringen, og de støtter generelt op om Trafikplanens mål og indsatsområder.

På den baggrund indstilles det til Bestyrelsen, at Trafikplanen godkendes uden ændringer.

Sagsfremstilling

Midttrafik har gennemført en høring af udkast til Trafikplan, som blev godkendt af Bestyrelsen 16. august 2013.

./ Endeligt forslag til Trafikplan 2013-2017 vedlægges.

./ De fleste bestillere har svaret på høringen, og helt generelt er der stor opbakning til trafikplanens mål og indsatsområder. Kommuner, der ikke har afgivet høringssvar, er blevet rykket for det 25. september. Bestillernes høringssvar vedrørende Trafikplan 2013-2017 og notat med resumé af høringssvar vedrørende Trafikplan 2013-2017 er vedlagt.

Af bemærkningerne i høringen skal særligt fremhæves:

- Flere bestillere efterspørger mere konkrete initiativer til udmøntning af planen. Administrationen er enig i, at der er behov for at konkretisere planen i planperioden, så der gennemføres konkrete initiativer, der kan understøtte planens mål. Trafikplanen er tænkt som et inspirationsværktøj i forhold til gennemførelse af konkrete initiativer. Konkrete initiativer vil i planperioden blive udarbejdet i samarbejde med interesserede bestillere og busselskaber.
- Enkelte bestillere nævner problemstillingen omkring kommuners ønsker om særordninger – fx på takstområdet – i forhold til ønsket om et samlet og ensartet kollektivt trafiksystem i Midtjylland. Problemstillingen er relevant, og det er ikke Trafikplanens formål at ensrette, hvor der ikke er behov for det. Evt. tilfælde hvor kommuner ønsker særordninger vil løbende blive behandlet i Bestyrelsen for Midttrafik med henblik på vurdering af, om det er muligt at indpasse kommuners ønsker, samtidig med at det sikres et sammenhængende og letforståeligt kollektivt trafiksystem i Midttrafiks område.
- Region Midtjylland opfordrer i sit høringssvar til fortsat at arbejde videre med de anbefalinger, den såkaldte "Trafikstyregruppe" gav i 2010 på baggrund af processen om effektivisering af det regionale rutenet. Det handler bl.a. om tydeligere beskrivelse af rollefordelingen mellem bestillerne, arbejde for at bestillerne afgi-

ver ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav, samt en økonomisk ramme. I Trafikplanen er der ikke gjort overvejelser om organisatorisk placering af forskellige typer af kørsel, men der er dog lagt op til at arbejde for at det overordnede net af busser – som typisk er regionalruter – fortsat opstrammes til ruter med direkte og hyppig betjening med konsekvente og letforståelige køreplaner. Administrationen er enig i regionens betragtninger og vil også fremover arbejde videre med rollefordeling og bestillingsform for at sikre en effektiv udnyttelse af ressourcerne.

Derudover indeholder høringssvarene mere konkrete anbefalinger og ønsker, som vil blive drøftet mellem Midttrafik og de relevante bestillere.

Enkelte kommuner har ikke afgivet høringssvar, eller har oplyst at de ikke har kunnet nå at behandle sagen inden 23. september. Når disse høringssvar modtages, vil de ligeledes indgå i arbejdet med at implementere Trafikplanen.

Som det fremgår af trafikplanen, vil Midttrafik en gang hvert år i planperioden følge op på, om udviklingen går i den ønskede retning – og konkret vurdere om der er:

- Flere tilfredse kunder
- Bedre sammenhæng
- Fokus på Public Service
- Bæredygtig kollektiv trafik

Efter endelig behandling af Trafikplanen i Bestyrelsen, vil den designmæssigt blive sat op i en mere læsevenlig form, som vil blive distribueret til kommuner, region og andre interessenter.

Direktøren indstiller,

at Trafikplan 2013-2017 godkendes.

Bilag

- Endeligt forslag til Trafikplan 2013-2017
- Bestillernes høringssvar vedrørende Trafikplan 2013-2017
- notat med resumé af høringssvar vedrørende Trafikplan 2013-2017

1-25-1-13

2. Takster ved indførelse af rejsekort

Resumé

Der skal træffes beslutning om takster for rejsekortbetalte rejser i Midttrafik.

Bestyrelsen besluttede på mødet 12. april 2013, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortet. Rejsekortet udrulles trinvis i Midttrafiks område ud fra den tidsplan, der er fremlagt i business casen og efter drøftelser med den enkelte bestiller.

Det forventes, at rejsekortet i første step indføres på Odderbanen, så passagerer på Aarhus Nærbane kan rejse fra Grenaa til Odder med rejsekortet. Næste step er installation af rejsekortudstyr i X-busser og bybusser i Horsens.

Sagsfremstilling

Administrationen skal indmelde takster for rejsekortbetalte rejser fra januar 2014 til rejsekortsystemet. Det er muligt efterfølgende at ændre i beslutningerne om priser for rejsekortrejser i Midttrafik.

Indførelse af rejsekortet medfører en grundlæggende ændring i beregningsmetoden af kundernes priser i forhold til nuværende billetprodukter.

Prisen for en rejsekortbetalt rejse udregnes således:

Pris = (Normalpris række - Kundetyperabat - Mængderabat - Tidsbestemt rabat.)

./.. Prisen fastsættes med udgangspunkt i en prisrække baseret på zoneafstande. Herefter fratrækkes en evt. kundetyperabat og en mængderabat for et antal tidligere foretagne rejser. Desuden er prisen afhængig af en tidsbestemt rabat i off peak perioden. I vedlagte "Notat om prisberegning på rejsekortrejser og anbefaling af valg" er nærmere beskrevet, hvorledes priser for rejsekortrejser udregnes.

Bestyrelsen skal træffe beslutninger om:

1. Valg af takstrække, med eller uden mængderabatter
2. Anvendelse af kundetyperabat til pensionister.

Overvejelser om priser for rejsekortbetalte rejser i Midttrafik skal ses i sammenhæng med:

- Mulighed for at opretholde provenu og dermed økonomi for bestillerne.
- Udrulningsplan for rejsekortet i Midttrafik.
- Plan for forventet udfasning af nuværende klippekort.
- Periode for opretholdelse af periodekort.
- Valg af fremtidig produktstrategi i Midttrafik.
- Konsekvenserne for kunderne.

Indførelse af rejsekortet får stor betydning for Midttrafiks indtægtsprovenu. I hvilket omfang er på forhånd vanskeligt at sige. Det afhænger dels af niveauet for kommende priser for rejsekortbetalte rejser og dels af kundernes prioriteringer ved køb/valg af billettyper. Hvis mange kunder eksempelvis fravælger kontantbilletter til fordel for rejsekortet, betyder det alt andet lige et fald i indtægtsprovenu.

Rejsekortet vil på sigt erstatte både klippekortet og periodekortet. Alle trafikkselskaber, der har indført rejsekortet, har indtil videre fastholdt de nuværende periodekort. Rejsekortet indføres i starten som et supplement til eksisterende billettyper i Midttrafik. Det betyder, at prissætningen skal ses i sammenhæng med nuværende priser for klippekortrejser og periodekortrejser.

Valg af takstrække og rabatform

Administrationen vurderer, at prissætningen af rejsekortrejser bør ligge på et niveau, der imødekommer mellem- og højfrekvente kunder i kollektiv trafik. Rejsekortet bør være attraktivt for denne kundegruppe. Kunder, der kun rejser lejlighedsvist, eller kun få gange i løbet af en måned, bør ikke opnå samme rabatter som højfrekvente kunder.

Ved valg af takstrække for rejsekortpriser er der principielt 2 muligheder:

- *Model 1, takstrække med anvendelse af mængderabatter*
Prisen fastsættes med udgangspunkt i en prisrække, og der gives rabatter for hidtil foretagne rejser. Jo flere rejser kunden har foretaget, jo højere rabat og dermed lavere pris for kunden. Prisrækken er højere end de nuværende klippekorttakster. Hvis kunden rejser ofte og optjener rabatter, vil rejsekortet være fordelagtigst i forhold til nuværende klippekorttakster. Foretages kun få rejser, vil klippekortet (så længe det eksisterer) fortsat være billigst for kunden. Denne model er benyttet af DSB, Arriva Tog og NT, og modellen følger rejsekortets idegrundlag. Det bliver billigere for kunden, jo flere rejser kunden foretager.
- *Model 2, takstrække svarende til klippekortpriser uden mængderabatter*
Priser på rejsekortrejser fastsættes med udgangspunkt i de nuværende klippekorttakster og uden anvendelse af mængderabatter. Denne model er benyttet i Hovedstadsområdet, Vestsjælland og i Sydtrafik. Efter denne model er rejsekortet et supplement til eksisterende klippekort.

Model 1 indebærer større risiko for indtægtsprovenuet. Udfordringen er at fastlægge en prisrække inklusiv mængderabatter, som vil opretholde nuværende provenu. På grund af kundernes individuelle adfærd med hensyn til valg af rejsehyppighed og billettyper, og set i lyset af rejsekortets udviklede prisberegningsmetode, er dette en umulig opgave.

Administrationen har udarbejdet et forslag til takstrække for rejsekortrejser, hvor break even pointet er 16 klippekortrejser (Voksen) pr. 30 dage. Hvis kunder rejser færre end 16 ture pr. 30 dage, så er klippekortet billigere end rejsekortet. Det svarer til 2 dobbeltture på et klippekort pr. uge. Kunder, der foretager flere end 16 rejser, vil få det billigere ved at benytte rejsekortet. Hvis break even pointet sættes lavere, vil det påvirke provenuet nedadgående. Det skal bemærkes, når Midttrafik på et tidspunkt udfaser klippekortet, vil det få den konsekvens, at lavfrekvente kunder, dvs. færre end 16 rejser, får pristigninger ved overgang til rejsekort eller kontantbillet.

./ Der vedlægges "Notat om prissammenligninger for rejsekort takster".

Ved tilrettelæggelsen af rejsekort takstrækken, er der primært sammenlignet med nuværende klippekort. Midttrafiks periodekort forventes ikke udfaset inden for de kommende 2-3 år. Periodekortet vil derfor være billigst for de højfrekvente kunder, der rejser mellem 25-40 rejser pr. 30 dage.

DSB og Arriva har valgt rejsekortpriser for togrejser i Midttrafik

Fra 1. juli 2012 indførte DSB rejsekortet i Midttrafiks område, fordi DSB har forpligtiget sig til at være landsdækkende med rejsekortet i 2012. Arriva Tog indførte rejsekortet 1. september 2012. Togoperatørerne har i over ét år givet kunderne mulighed for rejsekortet. I perioden januar-august 2013 har der været ca. 140.000 rejsekort rejser hos DSB og Arriva. Allerede nu er der mange rejsekortkunder i Midttrafiks område. DSB og Arriva Tog har været af den opfattelse, at så længe der var usikkerhed om Midttrafiks tilslutning, har togoperatørerne i fælleskab kunnet fastlægge taksterne i Midttrafik. DSB/Arriva har valgt rejsekorttakster med mængderabatter til kunderne.

Hvis der træffes beslutning om rejsekortpriser efter model 2, vil mange nuværende kunder hos DSB og Arriva opleve prisstigninger. Administrationen og DSB/Arriva har drøftet dette forhold indgående, og DSB har flere gange påpeget denne uheldige virkning for kunderne.

Rabatoptjening

Mængderabat tildeles ved optjening af rabatpoint og indplacering på rabattrin. Der er 7 rabattrin i rejsekortsystemet. Højeste rabattrin giver højeste rabatsats. Ved valg af model 1 (med mængderabatter) bør rabatsatserne primært tilgodeses mellem- og højfrekvente kunder. Administrationen foreslår at anvende samme rabatprocenter på de 7 rabattrin, som DSB/Arriva.

Pensionistrabat – anvendelse af kundetyperabat

Kundetyperabat er en rabat til en bestemt passagertype, og rabatten beregnes som en procentdel af normalprisen. I rejsekortsystemet er der eksempelvis aftalt fælles kundetyperabatter for Barn og Hund. Disse skal ikke besluttes i Midttrafik.

Derimod skal der træffes beslutning, om Midttrafik skal anvende kundetyperabat til pensionister i rejsekortsystemet. I Hovedstadsområdet og i Sydtrafik er der valgt ikke at give denne rabat. NT har valgt en pensionistrabat på 50 %. DSB og Arriva Tog giver 20 % rabat til pensionister, fordi de er forpligtiget hertil efter lovgivning.

Rejsekortet har blandt andet været kritiseret for at indeholde mange og uigennemskuelige rabatter, som vanskeliggør kundernes muligheder at overskue prisen for rejsen. Det har bl.a. givet anledning til overvejelser om at harmonisere takstsystemet for hele Sjælland.

I Midttrafik gives der høje pensionistrabatter på et periodekort. På den baggrund er det nærliggende, at der også i rejsekortsystemet gives pensionistrabatter i Midttrafik. Administrationen har efter drøftelser med DSB foreslået, at Midttrafik anvender samme rabatsats som DSB, dvs. 20 % kundetyperabat til pensionister. Når rabatsatsen er sammenfaldende med DSB's, vil Midttrafiks valg medvirke til at harmonisere rabatstrukturen i rejsekortsystemet og gøre det mere forståeligt for kunderne.

Midttrafik er bekendt med, at Transportministeren under besvarelse af spørgsmål nr. 541 3. oktober 2013 bl.a. har svaret "De 20 pct. der ydes til pensionister med rejsekort er ikke i overensstemmelse med kontraktkravet om 25 pct. rabat til pensionister. Derfor har Transportministeriet bedt DSB om at rette op på sagen og yde mindst 25 pct. til pensionister med rejsekort." Administrationen følger op på sagen, og administrationen vil anbefale, at Midttrafik indfører samme rabatsats til pensionister, som DSB måtte følge.

Administrationens forslag til rejsekort takster i Midttrafik er i høj grad tilpasset de rejsekortpriser, togkunderne allerede i dag oplever hos DSB og Arriva. Kunderne vil ikke få yderligere prisstigninger, og Midttrafik medvirker til at skabe bedre grundlag for yderligere harmonisering af takster og rabatter.

./. Der vedlægges "Forslag til Midttrafik rejsekorttakster 2014".

Direktøren indstiller,

- at** takstrækken for rejsekort fra januar 2014 anvender mængderabatter og fastsættes, som det fremgår af forslaget til Midttrafiks rejsekorttakster 2014.
- at** der anvendes rabatoptjening på de 7 rabattrin, som det fremgår af forslaget til Midttrafiks rejsekorttakster 2014.
- at** der gives 20 % kundetyperabat til pensionister, dog således at måtte DSB hæve sin pensionistrabat, hæver Midttrafik også sin pensionistrabat tilsvarende.
- at** der forhandles med DSB og Arriva om yderligere harmonisering af takster og forenkling af takstområder.

Bilag

- Notat om prisberegning på rejsekortrejser og anbefaling af valg
- Notat om prissammenligninger for rejsekort takster
- Forslag til Midttrafik rejsekorttakster 2014

1-25-11-1-13

3. Billetautomater i Aarhus

Resumé

Midttrafik købte i 2008 220 billetautomater hos tyske Höft & Wessel til bybusserne i Aarhus efter udbud, fordi det daværende billetudstyr var nedslidt og ikke fungerede. Der blev indkøbt 210 mobile og 10 stationære automater.

De mobile billetautomater er i drift, men uden mulighed for Dankortbetaling, som blev deaktiveret i 2012. De stationære billetautomater er fortsat ikke i drift. På trods af et massivt pres på leverandøren af udstyret, har leverandøren ikke kunnet fremkomme med en fungerende løsning, som har kunnet idriftsættes.

Sagsfremstilling

I 2008 gennemførte Midttrafik under rådgivning fra et eksternt konsulentfirma, og på vegne af Aarhus Kommune, et udbud på udskiftning af billetautomaterne i bybusserne i Aarhus, fordi det daværende udstyr ikke virkede.

Midttrafik har gennem forløbet benyttet eksterne konsulenter til rådgivning og projektledelse samt tilpasset de nødvendige interne ressourcer og kompetencer i forhold til projektets behov.

Udbuddet bestod af 210 mobile billetautomater til montering i bybusserne i Aarhus, hvor der er selvbillettering. I udbuddet var der ligeledes, efter ønske fra Aarhus Kommune, en option på en række stationære billetautomater, som skulle servicere kunderne på centrale placeringer i Aarhus by.

Udbuddet blev efter forhandling vundet af Höft & Wessel, som blandt 4 leverandører kvalificerede sig på samtlige parametre. I forhandlingerne blev givet et afslag på kontraktsummen svarende til værdien af de 10 stationære maskiner.

Den samlede omkostning på automaterne andrager i indkøb 24,2 mio. kr. (ekskl. moms), hvoraf de stationære automater i tilbuddet er værdisat til 1,3 mio. kr. plus en omkostning på ca. 350.000 kr. til tilretninger.

Alle automater blev leveret og idriftsat fra november 2008, og i april 2009 var alle mobile billetautomater installeret. Leveringen fra Höft & Wessel blev så forsinket, at Midttrafik krævede og fik tildelt en bod på 3,6 mio. kr.

Leverandøren har gennem hele forløbet haft store problemer med at få såvel mobile som stationære automater til at fungere tilfredsstillende.

Massive problemer med Dankortbetaling og høje fejlratere resulterede i, at Bestyrelsen for Midttrafik 22. juni 2012 besluttede at fjerne Dankortfunktionen på de mobile automater. Fejlstatistikker og test i lukket miljø viste, at denne funktion var årsag til størstedelen af de konstaterede fejl.

Efter beslutningen om at fjerne Dankortbetalingen, har Midttrafik rejst en syn- & skøn sag mod Höft & Wessel med henblik på en erstatningssag for den manglede funktionalitet.

Der er mellem parterne opnået enighed om skønstema, men pt. afventes, at Voldgiftsnævnet bringer en skønsmand i forslag. Sagens parter kunne ikke i enighed godkende den først udmeldte skønsmand.

Sædvanligvis plejer Voldgiftsnævnet hurtigt at kunne bringe en egnet skønsmand i forslag, men da denne sag er speciel, kan det være vanskeligt at finde en skønsmand, som har de relevante kompetencer, og som ikke er inhabil. Når der først er opnået enighed om en skønsmand, er det Midttrafiks advokats forventning, at der relativt hurtigt vil blive indkaldt til syn- og skønsforretning.

Status på mobile automater

./ De mobile automater fungerer væsentlig mere stabilt, efter at Dankortfunktionen er fjernet, og med en markant reduktion i antallet af fejl. I juli 2013 blev registreret den laveste fejlrate i den tid, som automaterne har været i drift. Udvikling i antal fejlmeldte automater siden afskaffelse af Dankort funktionen fremgår af figur 1 i vedlagte "Notat med nøgletal for billetautomater i Aarhus".

Midttrafik arbejder forsat med initiativer til yderligere reduktion af fejlraterne, og vil i løbet af den nærmeste tid tilpasse serviceprocessen, således at antallet af fejl reduceres yderligere, og at de fejl, som opstår, fejlrettes hurtigere. Midttrafik vil indgå en ny serviceaftale med leverandøren Tokheim og samtidig lade Busselskabet Aarhus Sporveje indgå i dele af servicen på udstyret.

Salg og indtægter

Der har i bybusserne i Aarhus været en samlet indtægtsfremgang på 4,4 % i de første 8 måneder af 2013. Udviklingen på kontantomsætningen er knækket fra august med en fremgang på 9,9 % ift. august 2012. Den sidste del skyldes, at G4S har overtaget billetkontrollen.

Klager

Midttrafik har i 2013 modtaget i alt 40 klager, som vedrører billetautomaterne. 20 klager handlede om manglende billettering på grund af manglende Dankortfunktion, 20 klager handlede om rejsereglen som siger, at kunden skal kontakte chaufføren, hvis billetautomaten er ude af drift.

Af de 20 klager, som omhandler den pågældende rejseregel, har Midttrafik efter endt klagebehandling, annulleret 4 afgifter og fastholdt 16 afgifter. Af de 16 fastholdte afgifter omhandler 6 afgifter kundens manglende henvendelse til chaufføren.

Ingen af klagerne i 2013 er efterfølgende indbragt for Ankenævnet for Bus & Tog. Midttrafik havde i 2012 en klage i Ankenævnet, som omhandlede den pågældende rejseregel. Denne klage blev afgjort i Ankenævnet for Bus & Tog til Midttrafiks fordel.

Midttrafik har i september 2013 besluttet at ændre rejsereglen hvor kunden skal kontakte chaufføren, hvis automaten er ude af drift. Iht. den nye rejseregel skal kunden ikke længere kontakte chaufføren hvis billetautomat er ude af drift.

Hvis billetkontrollør ved kontrolstart konstaterer, at billetmaskine er ude af drift, fejlmeldes denne og kun kort og klippekort kontrolleres. Fungerer automaten ved kontrolstart, kontrolleres bussen som normalt, dvs. manglende korrekt billettering udløser en afgift. Mener kunden ikke at automaten har fungeret ved påstigning, opfordres kunden til at kontakte billetkontroladministrationen hos Midttrafik. Kundens klage vurderes herefter individuelt med udgangspunkt i indberettede fejlmeldinger, fejlliste, logs og salgsdata.

Af figur 2 i bilaget fremgår oversigt af klager over kontrolafgift i forbindelse med billetautomaterne for 2013.

Stationære billetautomater

I september 2009 blev der opstillet en stationær billetautomat på Viby Torv. I forbindelse med etableringen af denne besluttede Aarhus Kommune, at der skulle tilkøbes en funktion med en talesyntese, så automaterne kunne bruges af synshandicappede kunder. Løsningen blev specificeret og bestilt hos Höft & Wessel med aftalt leverance til ultimo januar 2010. Seneste udgave af funktionen blev installeret på maskinen i maj 2013. Når der er en fungerende softwareversion, skal funktionen brugertestes før endelig godkendelse i samarbejde med tilgængelighedskontoret.

Kortbetaling har på intet tidspunkt virket på den stationære automat. Leverandøren har i perioden leveret en række softwareopdateringer samt flere gange forsøgt fejludbedring onsite ved egen tekniker, senest i august 2013. Da leverandøren endnu ikke har kunnet levere en software som opfylder specifikationerne, er automaterne ikke sat i drift.

Midttrafik har løbende gennem processen rykket Höft & Wessel for levering af en fungerende løsning, således at automaterne kan idriftsættes.

Höft & Wessel har senest meddelt et forventet leverancetidspunkt for en revideret softwareversion, herunder en mulig løsning af problem med kortbetaling, i 4. kvartal 2013. I forlængelse heraf har Midttrafiks direktør i brev til Höft & Wessels direktion krævet, at der leveres en fungerende løsning senest 1. december 2013.

Midttrafik har parallelt med processen med Höft & Wessel, løbende drøftet situationen og alternative løsninger med Aarhus Kommunes administration, heriblandt muligheden for at implementere en mobil app som supplement til håndtering af kontantsalget. Kommunens administration vurderer, at de stationære automater ikke giver mersalg og at en mobil app rummer særlige udfordringer i et selvbilletteringssystem. Rejsekortet implementeres i 2015 og vil kunne erstatte de stationære automater.

Midttrafik forbereder i samarbejde med selskabets advokat kommende juridiske tiltag overfor leverandøren.

På mødet vil direktøren mundligt orientere nærmere om leverandørens performance, økonomi og de mulige udfald af de juridiske tiltag.

Direktøren indstiller,

- at** de nævnte initiativer vedrørende udvidet service på de mobile automater og ny rejseregulering tages til efterretning.
- at** der lægges maksimalt pres på leverandøren og at der sættes en frist 1. december 2013 til leverandøren til at få de stationære automater i drift.
- at** hvis ovennævnte frist ikke overholdes af leverandøren, iværksættes yderligere juridiske tiltag mod leverandøren, alt imens projektet vedrørende de stationære automater lukkes ned.

Bilag

- Notat med nøgletal for billetautomater i Aarhus

1-23-4-3-13

4. E-cigaretter i vogne, der udfører flextrafik for Midttrafik

Resumé

Midttrafik har ikke forbudt brugen af e-cigaretter, da disse ikke er omfattet af de generelle rygeregler i Danmark. Administrationen har en særlig udfordring med vogne i flextrafik, der udbydes og koordineres sammen med vogne i Sydtrafik og Fynbus, hvor man ikke ønsker e-cigaretter i vognene. Administrationen indstiller, at der træffes beslutning om forbud mod brug af e-cigaretter i vognene i flextrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafiks rejseregler i forhold til rygning er, at Midttrafik følger den officielle rygelovgivning. Således er tobaksrygning ikke tilladt i busser, vogne i flextrafik osv. Myndighederne har ikke besluttet, at e-cigaretter er omfattet af forbuddet, hvorfor Midttrafik ikke har forbudt kunderne eller chaufførerne at bruge e-cigaretter i de vogne, der kører for Midttrafik.

Vognene i flextrafik udbydes i samarbejde med Fynbus og Sydtrafik. Fynbus og Sydtrafik har stillet et krav om, at e-cigaretter ikke skal være tilladt i vognene. Begrundelsen er, at der køres med svage kundegrupper, og at kørslen ofte er koordineret, så man sidder sammen med andre kunder i vognen. I Midttrafik er det ca. 87 % af kørslen, der er koordineret med samkørsel eller kædekørsel (kørsel i umiddelbar forlængelse) på tværs af forskellige kørselsordninger som fx patientkørsel, handicapkørsel og flextur.

En af fordelene ved at udbyde flextrafik sammen med Fynbus og Sydtrafik er, at trafik-selskaberne kan bruge hinandens vogne på tværs af regionsgrænserne, så fx en vogn fra Sydtrafik med en kunde til Skejby, kan køre videre med en af Midttrafiks kunder til Randers. Denne fleksibilitet giver lavere driftsomkostninger for alle tre trafik-selskaber. En sådan fordel vil ikke kunne opretholdes, hvis Midttrafik ikke stiller samme krav til vognene, som de to andre selskaber.

Midttrafik har imødekommet ønsket fra de to andre trafik-selskaber i det udbud, der trådte i kraft 1. marts 2013. Der har således været forbud mod kunders og chaufførers brug af e-cigaretter i alle vogne i Midttrafiks flextrafik i ca. 7 måneder. Ved en beklagelig fejl, har denne ændring i rejsereglerne ikke været forelagt Bestyrelsen for Midttrafik.

De tre trafik-selskaber er i øjeblikket ved at forberede næste fælles udbud med kontraktstart 1. marts 2014. Sydtrafik og Fynbus ønsker fortsat et forbud mod e-cigaretter. Administrationen anbefaler, at Bestyrelsen godkender, at der i det kommende udbud vil være et forbud mod, at kunder og chauffører bruger e-cigaretter i vogne, der kører flextrafik for Midttrafik.

Administrationen vil på et senere tidspunkt forelægge Bestyrelsen beslutningsgrundlag vedrørende e-cigaretter i Midttrafiks busser og tog.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen tager til efterretning, at e-cigaretter er forbudt i vogne i flextrafiks nuværende kontrakter.
- at** der i fremtidige kontrakter ikke må benyttes e-cigaretter i vogne, der kører flextrafik for Midttrafik.

1-00-2-13

5. Repræsentantskabsmødet og bestyrelsesmødet 15. november 2013

Resumé

Midttrafik har planlagt repræsentantskabsmøde og bestyrelsesmøde 15. november 2013. På repræsentantskabsmødet er der kun et punkt, og på bestyrelsesmødet er der ingen punkter, der kræver mødeafholdelse. Administrationen foreslår, at begge møder aflyses.

Sagsfremstilling

Midttrafik har hidtil afholdt 2 repræsentantskabsmøder om året. På forårsmødet aflægges der beretning for det forgangne år samt drøftes temaer for det kommende år. På mødet i efteråret skal byrdefordelingen for det kommende budgetår godkendes og desuden drøftes konkrete tiltag i det kommende år.

Repræsentantskabet har ifølge vedtægterne tre opgaver: udpegning af ny bestyrelse efter nyvalg, godkendelse af byrdefordelingen samt godkendelse af evt. vedtægtsændringer.

Der er planlagt repræsentantskabsmøde og bestyrelsesmøde 15. november 2013.

Da der er kommunal- og regionsrådsvalg 19. november 2013, kan det blive en udfordring at sikre, at halvdelen af repræsentantskabsmedlemmerne møder op og dermed gør Repræsentantskabet beslutningsdygtigt jf. vedtægterne.

Repræsentantskabet skal iflg. vedtægternes § 9 godkende Bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering. Dette er det eneste nødvendige punkt på mødet i Repræsentantskabet 15. november 2013. Principperne for fordelingen er de samme som de hidtidige år.

Ifølge forretningsordenen for Repræsentantskabet for Midttrafik, skal formanden for Bestyrelsen sørge for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Indkaldelse til mødet 15. november 2013 skal derfor foretages senest 18. oktober 2013.

Ifølge Repræsentantskabets forretningsorden § 6, stk. 4, kan en tredjedel af Repræsentantskabet kræve, at der indkaldes til et møde i Repræsentantskabet.

Vedtægterne og forretningsordenen for Repræsentantskabet har ingen bestemmelser om muligheden for skriftlig votering.

Administrationen foreslår, at der på vegne af bestyrelsesformanden senest 18. oktober 2013 sendes en foreløbig dagsorden til alle medlemmer af Repræsentantskabet, hvor det konstateres, at eneste emne til det planlagte møde er godkendelse af byrdefordelingen, og at Bestyrelsen på den baggrund ønsker mødet afholdt med skriftlig votering. Med-

mindre en tredjedel af medlemmerne senest 14 dage før mødet (1. november 2013) har tilkendegivet, at de ønsker mødet afholdt, vil der 8. november 2013 blive udsendt det fornødne materiale til, at hvert enkelt medlem af Repræsentantskabet senest 15. november 2013 tilkendegiver over for administrationen, om de kan godkende den foreslåede byrdefordeling.

Den godkendte byrdefordeling kan desuden forelægges Repræsentantskabet på det konstituerende møde 17. januar 2014, således det nye Repræsentantskab også godkender byrdefordelingen for det budget, som den nye Bestyrelse og Repræsentantskab skal tilse bliver overholdt.

15. november 2013 er der tillige planlagt møde i Bestyrelsen. Der er ikke punkter planlagt til mødet, som ikke kan vente til det planlagte møde 13. december 2013. Vigtigste punkt for nuværende på mødet 15. november 2013 vil være forventet regnskab 2013 efter 3. kvartal. Administrationen foreslår derfor, at bestyrelsesmødet 15. november 2013 aflyses.

Direktøren indstiller,

- at** administrationen på vegne af bestyrelsesformanden senest 18. oktober 2013 udsender foreløbig dagsorden til mødet i Repræsentantskabet, hvor det tilkendegives, at mødet 15. november 2013 ikke afholdes, medmindre en tredjedel af repræsentantskabsmedlemmerne ønsker det afholdt.
- at** administrationen 8. november 2013 udsender forslag til byrdefordelingsprincipper for 2014 med henblik på skriftlig tilbagemelding fra hvert medlem af Repræsentantskabet senest 15. november 2013.
- at** byrdefordelingsprincipperne forelægges det nyvalgte Repræsentantskab på det konstituerende møde 17. januar 2014.
- at** bestyrelsesmødet 15. november 2013 aflyses.

1-00-1-13

6. Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen 2010-2013

Resumé

Bestyrelsen har aftalt en evaluering af arbejdet i indeværende bestyrelsesperiode. På baggrund af resultaterne af evalueringen samt et overblik over væsentlige aktiviteter og resultater i bestyrelsesperioden drøftes en samlet evaluering af Bestyrelsens arbejde i perioden 2010-2013.

Sagsfremstilling

- ./ Den nuværende bestyrelse tiltrådte i januar 2010. Siden da har der været afholdt 34 bestyrelsesmøder. Administrationen har i vedlagte notat "Aktiviteter og resultater i bestyrelsesperioden 2010-2013" samlet et overblik over de væsentligste forhold i indeværende bestyrelsesperiode.

Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen

- ./ Alle bestyrelsesmedlemmer er blevet bedt om at evaluere arbejdet i Bestyrelsen i denne periode 2010-2013. Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen for Midttrafik i perioden 2010-2013 vedlægges, hvori der er et resumé af de svar, administrationen har modtaget.

Tilbagemeldingerne fra bestyrelsesmedlemmerne viser, at der generelt er tilfredshed med det arbejde, der er foregået i Bestyrelsen de seneste 3½ år. Nogle af de bemærkninger, der går igen fra flere bestyrelsesmedlemmer er:

- Færre bestyrelsesmøder.
- Et årligt bestyrelsesseminar eller studietur.
- En årlig workshop eller konference med interessenter (øvrige politikere, vognmænd osv.)
- Bedre belysning af konsekvenser ved valg af fx takster eller alderskrav og miljøkrav ved udbud.
- Elektronisk udsendelse af dagsorden til IPAD.

Tidsforbrug på arbejdet som bestyrelsesmedlem

To menige bestyrelsesmedlemmer er desuden blevet bedt om at estimere tidsforbruget på bestyrelsesarbejdet. Medlemmerne forbereder sig i gennemsnit 1,5-2 timer pr. møde. Møderne har i gennemsnit varet ca. 2 timer, dog har der 2 gange om året også været møder i Repræsentantskabet, hvor der typisk er yderligere ca. 2,5 timers møde. Transporttiden afhænger af mødets placering og medlemmets bopæl. Derudover er det vurderet, at der er brugt ca. 8-9 dage i bestyrelsesperioden til øvrige opgaver relevante for Midttrafik, som fx studietur, konferencer osv.

Administrationen vurderer på denne baggrund, at et menigt medlem bruger ca. 65 timer om året på hvervet som bestyrelsesmedlem. Dertil kommer transporttid.

Ud over denne tid, bruger medlemmerne også tid på at orientere sig generelt om kollektiv trafik osv., men denne tid vedrører i lige så høj grad det forhold, at de er medlemmer af byråd/regionsråd og typisk også af et teknisk udvalg.

Forslag til ændringer for den nye bestyrelse

På baggrund af evalueringen og de to bestyrelsesmedlemmers tidsopgørelse foreslår administrationen, at antallet af møder og metoden til udsendelse af dagsorden ændres.

Antallet af møder

Hidtil har der været planlagt ca. 10 bestyrelsesmøder om året. Administrationen foreslår, at antallet af planlagte bestyrelsesmøder reduceres til ca. 6 møder om året.

Måtte der opstå uopsættelige sager mellem to planlagte møder, kan der indkaldes ekstraordinært til et bestyrelsesmøde, eller emnet kan afgøres efter skriftlig votering. Den nuværende forretningsorden for Bestyrelsen omtaler ikke muligheden for skriftlig votering i Bestyrelsen. Administrationen foreslår, at der til den nye bestyrelses konstitueringsmøde i januar 2014 udarbejdes en revideret forretningsorden, hvor muligheden for skriftlig votering mellem planlagte møder indarbejdes.

Bestyrelsen har tidligere godkendt nedenstående foreløbige mødeplan for 2014. Det foreslås, at kun de møder, der er markeret med * fortsat indgår i den foreløbige mødeplan, der forelægges den nyvalgte Bestyrelse til godkendelse i januar 2014:

- *17. januar 2014, kl. 10.00, konstituerende møde i Repræsentantskabet og umiddelbart derefter i Bestyrelsen.
- *31. januar 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 28. februar 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- *4. april 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 9. maj 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- *9. maj 2014, kl. 10.00 møde i Repræsentantskabet
- *20. juni 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 22. august 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- *12. september 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- *10. oktober 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- 14. november 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen
- *14. november 2014, kl. 10.00 møde i Repræsentantskabet
- *12. december 2014, kl. 9.00, møde i Bestyrelsen.

Det foreslås således, at der som udgangspunkt ikke afholdes bestyrelsesmøder i forbindelse med repræsentantskabsmøder.

Udsendelse af bestyrelsesmateriale

Midttrafik har hidtil udsendt alt materiale til bestyrelsesmøder med papirpost. De fleste kommuner og regionen har indført elektroniske løsninger, hvor byråds- og regionsrådsmedlemmer kan læse materialerne fx på en IPAD.

Regionen og de fleste kommuner bruger løsningen eDagsorden. Det er således en løsning, som de fleste politikere i Midtjylland kender, og de fleste politikere har en IPAD stillet til rådighed af kommunen/regionen. Administrationen har undersøgt løsningen, og den vil forholdsvis nemt kunne implementeres i Midttrafik. Investeringen og driftsomkostningerne svarer stort set til det, Midttrafik kan spare på udsendelse af papirpost. Udgiften kan således afholdes inden for nuværende budget.

Administrationen foreslår, at Midttrafik fra og med det første ordinære bestyrelsesmøde i 2014 indfører eDagsorden for bestyrelsesmedlemmer, og at bestyrelsesmedlemmerne således som udgangspunkt får materialet tilsendt elektronisk. Den kommende bestyrelse kan evt. beslutte, at enkelte medlemmer kan vælge at få materialet tilsendt med papirpost fortsat.

Løsningens største udgift er antallet af licenser. Det foreslås derfor, at suppleanter til bestyrelsesmøder fortsat får materialet med papirpost, ligesom der udsendes dagsorden og bilag med papirpost til møder i Repræsentantskabet.

Dagsorden og bilagssamling vil fortsat blive offentliggjort på nettet og sendt til kommuners og regions hovedpostkasser.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen evaluerer arbejdet i Bestyrelsen 2010-2013.
- at** den foreløbige mødekalender for 2014 ændres, så der afholdes 6 ordinære møder i januar, april og juni samt september, oktober og december 2014.
- at** den nyvalgte bestyrelse på det konstituerende møde 17. januar 2014 forelægges en forretningsorden, hvor der gives mulighed for skriftlig votering mellem planlagte møder ved uopsættelige emner.
- at** Midttrafik fra bestyrelsesmødet 31. januar 2014 anvender eDagsorden til udsendelse af materialer til bestyrelsesmedlemmer.

Bilag

- Aktiviteter og resultater i bestyrelsesperioden 2010-2013
- Evaluering af arbejdet i Bestyrelsen for Midttrafik i perioden 2010-2013

1-16-4-802-4-13

7. Orientering om digitale tiltag

Resumé

Administrationen orienterer om status for indførelsen af øget digitalisering.

Sagsfremstilling

Regeringen, KL og Danske regioner vedtog i august 2011 en digitaliseringsstrategi, der har til formål at digitalisere den offentlige sektor på en række områder som borgerbetjening, velfærdsteknologi, selvbetjening m.m. I digitaliseringsstrategien arbejdes der med løsninger, som i højere grad imødekommer digitale løsninger for borgerne. Det er for eksempel et offentligt digitalt samarbejde, hvor der arbejdes ud fra et fælles datagrundlag og genbrug af "grunddata" om borgerne. Alt sammen noget, der vil få konsekvenser for den måde, Midttrafik arbejder med oplysninger om kunder; og arbejdet med digitale løsninger i det hele taget. Endvidere bliver der i lovgivningen fremadrettet indtænkt digitalisering, herunder bl.a. i forhold til udbud og indkøb af digitale løsninger.

Midttrafik oplever, at en stor del af kunderne har en forventning om at kunne orientere og betjene sig digitalt. Udover målet om bedre service og højere kundetilfredshed vil en øget selvbetjening på sigt kunne frigøre ressourcer, der i stedet kan bruges på udviklingsopgaver. I forhold til leverandører og deres chauffører forventes det, at den øgede digitalisering vil resultere i, at leverandørerne i højere grad kan betjene sig selv med brugervejledninger, information etc., ligesom kunderne får en både hurtigere og mere opdateret service.

Midttrafiks kunder og digital adgang

87 % af de danske husstande havde i 2012 adgang til internet. Stadig flere borgere anvender internettet mobilt; i 2011 anvendte 55 % af danskerne mellem 16 og 74 år deres mobiltelefon eller tablet til internet.

Stort set alle borgere har en mobiltelefon, men der er meget stor forskel på, hvad den anvendes til. Flere og flere får smartphones og dermed adgang til net på mobilen. "At gå på nettet" via mobilen er i hastig udvikling; i 2009 var andelen af mobilbrugere, der brugte mobilen til internet 9 %, i 2012 var andelen 54 %. Internetbrug fra mobilen er mest udbredt blandt de 16-34 årige (ca. 80 %), hvorefter det aftager jo ældre aldersgrupper, der er tale om.

I 2011 havde 37 % af befolkningen en smartphone, i 2012 var tallet 50 %. I dag er det 63 %. Midttrafiks kundeundersøgelse fra 2011 viser, at aldersfordelingen hos kunderne i Midttrafik stort set er uændret fra 2008 til 2011. Andelen af 15-24 årige ligger på 46 %, de 25-44 årige udgør 28 %, de 45-64 årige 18 % og de sidste 8 % er kunder der er +65 år.

Overfører man de generelle tendenser til Midttrafiks kundegruppe, kan man antage, at hen ved 60 % af Midttrafiks kunder har adgang til en smartphone, og at ca. 80 % af kunderne har adgang til internet. Det stiller krav om, at Midttrafik fastholder en vis grad

analog service parallelt med den øgede digitalisering. Denne erfaring har andre trafiksselskaber også gjort, hvor det for eksempel har været nødvendigt at fastholde de trykte køreplaner som et supplement til rejseplanen.dk og de digitale køreplaner.

Øget digitalisering inden for Bustrafik

Inden for bustrafikken har Midttrafik identificeret en række indsatsområder, hvor det er oplagt med en højere digitalisering begrundet i bedre IT-værktøjer og ændrede kundebehov:

Planlægning af rejsen

Midttrafik har netop lanceret en ny hjemmeside, som i sin opbygning afspejler kundernes prioritering af informationer. Hjemmesiden er under konstant udvikling, så den på sigt i højere grad fremstår som en personlig indgang, hvor kunden kun præsenteres for de oplysninger, som han eller hun ønsker.

Derudover har kunderne mulighed for at bruge Rejseplanen.dk, Facebook og online chat til at indhente oplysninger om rejsen. Alle muligheder kan tilgås både via stationære og mobile applikationer. Set i lyset af Midttrafiks mange unge kunder er det oplagt, at der udvikles videre på de sociale medier, og de muligheder de giver for hurtig information, hurtig kundeservice og inddragelse af kunderne.

Midttrafik samarbejder med bestillerne om bedre information ved stoppestederne, herunder realtidsinformation i de større byer, hvor det giver god mening.

Kunderne kan i dag købe periodekort og ungdomskort gennem henholdsvis Midttrafiks og Trafikstyrelsens netbutik. Det forventes, at Rejsekort afløser netbutikkerne i løbet af de kommende år. Flere kunder efterlyser betalingsapp i storbyerne, men forudsætningen for indførelsen af app'en er, at alle større bybuskommuner er interesserede for at kunne dække de relativt store etableringsomkostninger. Indtil videre har Aarhus Kommune ikke ønsket at deltage i en betalingsapp med henvisning til rejsekortets komme, og fordi der er for stor risiko for snyd i et selvbilletteringsystem.

Information på rejsen

Mobiltelefoner og mobile applikationer er et effektivt kommunikationsmiddel i forhold til kunder på farten.

Midttrafiks nye hjemmeside er målrettet smartphones. Derudover er også Facebook egnet til mobil adgang, når Midttrafik ønsker at formidle nyheder og information til kunder på rejsen.

Midttrafik arbejder endvidere på at sikre, at kunderne får adgang til mobile apps, hvor de let kan få information om driftsforstyrrelser og personlige køreplaner.

Midttrafik har ca. 30 % busser med internet, målet er, at 100 % af de regionale busser og bybusser har internet. Dette kræver dog særskilt finansiering af bestillerne.

Midttrafik har ca. 50 busser med informationsskærm; primært i X busser. Midttrafik forventer, at internet og kundernes egne smartphones på sigt erstatter skærme i busserne.

Herudover er der indgået kontrakt om installation af skærme og internet i alle bybusser i Herning.

Har kunderne kommentarer til rejsen, kan de gennem Midttrafiks hjemmeside sende elektronisk ris og ros, ligesom de kan bruge Facebook eller chat hvor der er online forbindelse til Midttrafiks kundeservice.

Går rejsen ikke som planlagt, kan kunderne ansøge elektronisk om rejsegaranti.

Andet

Midttrafik arbejder også på, at aktivere kunderne endnu mere gennem elektroniske tilfredshedsmålinger, ved at inddrage dem aktivt i produktudviklingen osv.

I samarbejdet med bestillerne, leverandører busselskaber og chauffører

Der arbejdes på at opbygge forskellige digitale værktøjer for at skabe et mere effektivt samarbejde med Midttrafiks interessenter. Som eksempel kan nævnes et intranet-lignende fællesskab for chauffører, hvor de kan få hurtig information og vejledning, komme med input til forbedringer osv., digital udbudsportal så det bliver let at byde på kørslen for leverandørerne, extranet til bestillerne så de har adgang til samme værktøjer og ajourført data, som Midttrafik har.

Flextrafik

I dag bygger en rejsebestilling i langt overvejende grad på en personlig kontakt mellem borgeren og kommunen og Midttrafik, når der henholdsvis visiteres og bestilles kørsel i Flextrafik. Den fælles offentlige digitaliseringsstrategi betyder, at kontakten mellem borgeren og myndigheden går fra personlig kontakt til kontakt via digitale selvbetjeningsløsninger, hvor borgeren selv indberetter sit kørselsbehov, og myndighederne efterfølgende behandler indberetningen.

Flextrafik består af mange forskellige målgrupper, hvor nogle er meget it-mindede, mens andre fortsat kan have brug for en mere manual betjening. Midttrafik vil derfor snarest iværksætte en analyse af, hvilke ændringer den offentlige digitaliseringslov medfører, og herunder en konkretisering af hvordan der udarbejdes digitale selvbetjeningsløsninger til Flextrafiks kunder og leverandører. Midttrafik fremlægger på et kommende bestyrelsesmøde en plan for, hvordan der kan sikres en øget digitalisering i flextrafik.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-60-1-07

8. Orientering om Randers Kommunes beslutning om at lukke billetsalget på Randers Busterminal

Resumé

Randers Kommune har indgået budgetforlig for 2014-2017. Som en del af finansieringen af Rejsekortet aftaltes bl.a., at billetsalget på Randers Busterminal skal lukkes. Det skal udløse en besparelse på 450.000 kr. i 2014 og 900.000 kr. årligt i resten af budgetperioden.

Sagsfremstilling

17. september 2013 indgik Randers Kommune budgetforlig for 2014-2017.

Et af punkterne i budgetforliget er, at billetsalget på Randers Busterminal skal reduceres eller ophøre helt. Det skal udløse en besparelse på 450.000 kr. i 2014 og 900.000 kr. årligt i resten af budgetperioden.

I budgettets bemærkninger står der:

”Reduktion af billetsalget på Randers Busterminal, som drives af Midttrafik og hvor udgifterne deles mellem Regionen og Randers Kommune. Der skal i givet fald etableres et alternativt salgssted for mindre servicering af kunder herunder administration af pensionistkort, ligesom der stadig vil være omkostninger til drift af busterminalen. Det vurderes, at der maksimalt kan spares ca. 900.000 kr./år på nedlæggelse eller reduktion af billetsalget på Randers Busterminal.”

Budgetforliget skal godkendes i Randers Kommunes Økonomiudvalg 3. oktober 2013 og endeligt i Byrådet 10. oktober 2013.

Midttrafik er i forhandling med Randers Kommune omkring gennemførelsen af beslutningen. Midttrafiks fokus vil være at sikre den bedst mulige overgang for kunder, busselskaber og personale.

Der er ingen umiddelbare planer om at ændre på vente- eller chaufførfaciliteter.

Midttrafik har 3 fastansatte medarbejdere, hvis stillinger vil blive nedlagt ved lukning af Busterminalen. Direktionen undersøger mulighederne for at afbøde virkningen af stillingsnedlæggelserne, herunder fx mulighed for omplacering samt skabe færrest mulige gener for kunder og busselskaber.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-70-1-1-13

9. Orientering om arbejde med stationsforbedringer på Grenaa-banen og Odderbanen

Resumé

Administrationen orienterer om arbejdet med at forbedre Parker&Rejs-forholdene langs letbanens etape 1.

Sagsfremstilling

Letbanesamarbejdets styregruppe besluttede i december 2011, at Letbanesekretariatet skulle arbejde videre med forbedring af Parker&Rejs-forhold ved etape 1-standsningstederne med henblik på at gøre det attraktivt for borgere at anvende letbanen som en del af en kombinationsrejse.

Dette arbejde mandede ud i to rapporter om:

- Generelle principper for letbanestandsningssteder (herunder mulighed for byfortætning, adgangsveje, parkering, omstigningsforhold, faciliteter og udstyr, designlinje mv.), som kan bruges for både etape 1 og kommende etaper.
- Vurdering og evt. anbefalinger for hver af de eksisterende etape 1-standsningsteder på baggrund af de generelle principper.

I 2013 besluttede styregruppen, at Letbanesekretariatet skulle arbejde videre med følgende:

- Et konkret oplæg og handlingsplan for bil- og cykelparkering på Odderbanen.
- At komme i dialog med DSB om investeringer i bil- og cykelparkering på Grenaa-banen med DSB's udmøntningspulje for parkering for øje.

Odderbanen

Letbanesekretariatet har udarbejdet et oplæg til en handlingsplan for bil- og cykelparkering på Odderbanen på baggrund af rapporten 'Vurdering af eksisterende station på etape 1', hvori det blev vurderet, at der særligt er behov for at fokusere mere på cykelparkering, som i flere tilfælde ikke kan udfylde det nuværende behov. Det er blandt andet de stationer, som ifølge passagertal for Odderbanen er de mest benyttede på strækningen, eksempelvis Viby, Mårslet, Malling og Odder.

Den samlede rapport med vurderinger af stationer langs etape 1, de generelle principper for letbanens standsningssteder samt handlingsplanen for parkering på Odderbanen ligger på www.midttrafik.dk/bestyrelsesmoeder som baggrundsbilag.

For at konkretisere og realisere handlingsplanen vil Letbanesekretariatet nu gå i gang med:

1. At udpege mulige gode arealer til cykelparkering på et antal stationer samt evt. andre indsatser, der er identificeret på disse stationer (eksempelvis service skiltning til stationen, som er kommunernes opgave).
2. At undersøge om selve cykelparkeringsanlægget kan indgå i den pakke for reklamefinansieret inventar, som forventes at gennemført efter ombygningen af peronerne på Odderbanen.

Punkt 1 kræver en gennemgang af i første omgang mindst 6 stationer sammen med Midtjyske Jernbaner og kommunerne og en skitsering af placering og pladsbehov mv. Der er behov for at hente ekstern hjælp til denne opgave, som Region Midtjylland er indstillet på at finansiere.

En del af denne opgave er ligeledes at undersøge ejerforhold omkring stationerne, ligesom anlægsoverslag, finansiering, konkret tidsplan og projektledelse og -deltagere for det enkelte stationsprojekt skal afklares. Der er behov for, at de berørte kommuner indgår i arbejdet omkring parkeringsforbedringerne for at sikre sammenhæng med de omkringliggende arealer og adgangsveje.

Grenaabanen

I modsætning til Odderbanen ejes og forvaltes Grenaabanen af staten, hvorfor inddragelse af statslige myndigheder er en forudsætning for at kunne arbejde videre med stationsforbedringer på Grenaabanen. Letbanesekretariatet har således været i dialog med DSB Ejendomme, som er ansvarlig for at forvalte og udmønte puljen 'Bedre adgang til den kollektive transport', som har til formål at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, og som blev indgået i forbindelse med Aftalen om en Grøn Transportpolitik fra januar 2009.

På baggrund af drøftelser med DSB Ejendomme, rapporten 'Vurdering af de eksisterende stationer på etape 1' og DSB's udmøntningsplan for perioden 2012-2014 er det bl.a. aftalt, at parterne i fællesskab arbejder på at forbedre cykelparkeringen på en række stationer, ligesom Letbanesekretariatet tager initiativ til at drøfte igangsættelse af en helhedsplan for udvalgte stationsområder med de respektive kommuner, hvorefter DSB Ejendomme inddrages. Letbanesekretariatet afventer nu tilbagemeldinger fra de kontaktede kommuner.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

10. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 13. september 2013.

Sagsfremstilling

Randers BUS-UGE

Randers Kommune, busselskabet Nobina og Midttrafik afholdt 14.-20. september 2013 BUS-UGE i Randers. Formål var at skabe opmærksomhed omkring den kollektive trafik i Randers og få flere randrusianere til at bruge bussen.

Der var officiel åbning af Randers BUS-UGE 14. september med taler af borgmester Henning Nyhuus Jensen, Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard og Nobinas forretningsudviklingschef Nikolaj Kyhn. Det anslås, at der var mødt omkring 250 mennesker op.

BUS-UGEN havde en række aktiviteter:

- Bybusserne var gratis hele weekenden, hvilket mange borgere benyttede sig af.
- Mandag var der temabusser, hvor især Elvis som buschauffør tiltrak mediernes opmærksomhed. Randers Regnskov, Museum Østjylland og elever fra C. la Cours skolen var også med til at give kunderne en anderledes busoplevelse.
- Tirsdag var Børnenes Dag med aktiviteter for børnehavebørn på Østervold, bamser i busserne og kridt ved mange stoppesteder. Randers Storcenter havde pyntet en festlig fødselsdagsbus.
- Onsdag var Kundernes Dag med uddeling af morgenbrød og chokolade i busserne. På busterminalen var læskærmene indrettet lidt hjemligt til stor fornøjelse for kunderne.
- Torsdag var Bussens Dag. En række chauffører var ude i busserne og uddele goodiebags med bl.a. et diplom til gode buskunder. På busterminalen kunne de gode kunder fotografere dem selv foran store plakater med vinger. Senere på dagen fik biler, der parkerede rigtigt i Dytmærskens et takkekort og en p-tærte, hvorimod der blev uddelt "p-bøder" til de biler, der holdt i vejen for bussen.
- Fredag var Quiz-dag. Seks chauffører var klædt ud i glimmertøj og agerede quizværter foran et veloplagt publikum i busserne. De kunder, der svarede hurtigst og rigtigt på chaufførens spørgsmål fik et klippekort eller en Randers BUS-UGE t-shirt.

Midttrafik har en del billeder fra aktiviteterne på sin hjemmeside:

www.midttrafik.dk/presse/specielle-arrangementer/randers-bus-uge.aspx

Aktiviteterne var en succes hos både kunder og chauffører, som kunne mødes og komme i dialog på en helt ny måde. De lokale samarbejdspartnere, der bidrog til aktiviteterne, var også tilfredse og har alle givet tilsagn om at ville deltage i lignende arrangementer fremover.

Pressen fulgte BUS-UGEN tæt, hvor især TV2 Østjylland, Randers Amtsavis, P4 Østjylland og Radio ABC var udvalgt som hovedmedier. Arrangementerne blev omtalt/vist 8 gange på TV og 6 gange i radioen. Der var 23 artikler online eller i trykte medier. 80 kunder uploadede et billede i forbindelse med konkurrencen.

Folketingets Transportudvalg besøger Letbanen

Det Østjyske Letbanesamarbejde havde 18. september 2013 besøg af Folketingets Transportudvalg, hvor Letbanesamarbejdet præsenterede sit udspil til en fornyet vision, Samspil 2025 - et oplæg til at udbygge et effektivt, kollektiv transportsystem, som understøtter byudviklingen og sikrer sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet. Oplægget understøtter samtidig statens planer for baneudbygning i Østjylland og Timemodellen, der skal sikre rejsetider på max én time mellem de største danske byer. Med Samspil 2025 integreres de statslige planer for baneudbygningen i Østjylland, planerne for nye etaper, busbetjeningen og mulige Parkér&Rejs-anlæg i et sammenhængende net, som styrker mobiliteten og reducerer den samlede rejsetid for et stort antal rejser mellem landsdelene, i det østjyske bybånd og internt i Aarhusområdet.

Fra Transportudvalget deltog Kristian Pihl Lorentzen (V), Rasmus Prehn (S), Villum Christensen (LA), Karin Gaardsted (S) og Michael Aastrup Jensen (V). Fra lokal side deltog de fleste af medlemmerne fra Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe samt borgmester Jacob Bundsgaard (S), Aarhus Kommune og næstformand Bente Nielsen (SF), Region Midtjylland.

Under besøget blev Transportudvalget taget med på en bustur med besigtigelse af letbanens etape 1 og udbygningsetaper. Turen gik bl.a. forbi de mange store byggeprojekter langs etape 1, forbi Egådalen ved Skejby, hvor anlægget af letbanen er startet op, videre til Søften/E45, hvor en letbanestrækning mod Hinnerup kan betjene et muligt Parkér&Rejs-anlæg, og videre til Brabrand og området for en mulig letbanestrækning, som kan støtte op om helhedsplanen for Gellerup. Undervejs fik flere lokalpolitikere mulighed for at udtrykke, hvad letbaneprojektet betyder for Østjylland og den kollektive trafik i den østjyske region.

Besøget sluttede af med, at Transportudvalget fik mulighed for at kommentere på det besigtigede og på Letbanesamarbejdets udspil til en fornyet vision. Her var der flere positive tilkendegivelser om besøget og perspektiverne i Samspil 2025.

Mere miljøvenlige busser i Østjylland

Fra 30. september blev 14 nye busser indsat på ruterne 111 (Aarhus-Tilst-Sabro-Hinnerup), 115 (Hinnerup-Hadsten-Randers) og 200 (Skanderborg-Hørning-Aarhus-Hinnerup/Grundfør). Busserne lever alle op til Euro 6 normen, som må udlede 80 % færre partikler og 70 % færre kulbrinter end Euro 5 busser. Derudover kører de længere på literen og sparer således også CO₂. Bussen har været prøvet af, og erfaringen er, at busserne er mere støjsvage og komfortable.

Busserne er også længere end de tidligere busser, uden at det er ledbusser. 2 af de 14 busser er 15 meter lange, og i begyndelsen af næste år kommer endnu en 15 meter bus.

En 15 meter bus har samme passagerkapacitet som en ledbus, men en anderledes behagelig kørselskomfort. Dertil kommer et markant lavere brændstofforbrug.

Gratis kørsel på Lemvigbanen 18. oktober 2013.

Midtjyske Jernbaner ønsker gratis kørsel på Lemvigbanen fredag 18. oktober 2013. Y-togene på Lemvigbanen fylder 30 år, og det vil Midtjyske Jernbaner markere med gratis kørsel og et særligt arrangement på stationen i Lemvig.

Region Midtjylland, som finansierer Lemvigbanen, har ingen indvendinger mod, at der laves gratis kørsel på banen den dag.

Bestyrelsen har 7. oktober 2011 besluttet, at Direktionen bemyndiges til at godkende gratis kørsel inden for visse rammer. Midtjyske Jernbaners ønske ligger inden for de rammer, Bestyrelsen har besluttet, og Direktionen har derfor godkendt ønsket.

Ny skolereform 2014 og planlægningen af den kollektive trafik

Med den nye skolereform, der træder i kraft i august 2014, vil alle folkeskoleelever fremover have en længere skoledag. Det vil betyde ændringer af skolernes ringetider samt elevernes rejsemønstre til og fra skole. En sådan væsentlig ændring i skolestrukturens opbygning vil have væsentlig betydning for den kollektive trafik, som udgør betjningsgrundlaget for de enkelte skoler og skoleelever.

Når eleverne fremover vil få længere skoledage, vil deres rejsemønstre i højere grad komme til at ligne pendlernes og de uddannelsessøgendes. Sammenfald i rejsestrømme kan medføre kapacitetsproblemer på de enkelte ruter, som nødvendiggør behov for indsættelse af flere busser.

Særligt de lokale ruter er i stor grad tilpasset skolernes ringetider, men de er også tilpasset andre faktorer. Det drejer sig om bl.a. arbejdstider på virksomheder, ungdomsuddannelsers ringetider og korrespondancer til andre busruter og tog.

Der vil således være en række særlige forhold, der skal tages højde for ved køreplanændringerne i 2014. Midttrafik har derfor kontaktet alle kommuner for tidligst muligt at komme i dialog om, hvordan de lokale forhold tilgodeses i de nye køreplaner, der skal gælde fra sommeren 2014.

Direktørsamarbejde mellem Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik, Fynbus og Midttrafik

Direktørerne for de fire jysk-fynske trafikselskaber har aftalt at styrke samarbejdet mellem selskaberne. Samarbejdet skal ses som et supplement til det landsdækkende samarbejde, der allerede eksisterer i Bus & Tog, hvor trafikselskaberne, DSB, Metroen, Arriva og Trafikstyrelsen varetager koordination og opgaveløsning på tværs af selskaberne. Blandt disse samarbejder tæller Rejseplanen, Rejsekortet, Ungdomskortet, den landsdækkende enkeltbillet og IT-samarbejdet TITSAM. Samarbejdet mellem trafikselskaberne på bestyrelsesniveau sker fortsat i foreningen Trafikselskaberne i Danmark.

De fire jysk-fynske trafikselskaber samarbejder i øjeblikket om X-busser i Jylland, udbud og drift af flextrafik, takstharmonisering gennem forhandlinger med DSB og Arriva samt trafik- og køreplanlægning på tværs af regionsgrænserne. Inden for flere af disse områder ses et øget behov for fælles planlægning, koordinering og interessevaretagelse mellem de fire selskaber.

På flere andre områder vil de fire selskaber have fordel af øget samarbejde og koordinering, fx etablering af letbaner i større provinsbyer. Trafikselskaberne kan også med fordel samarbejde om forberedelse af udmøntningen af jernbanepakken, som vil skabe mulighed for at styrke de lokale og regionale jernbanenet og stille krav om nye trafikknudepunkter og sammenhæng med lokale- og regionale busruter samt betjening af stationer med flexitur og teletaxa.

Formålet med samarbejdet er, at det skal bidrage til mere effektive løsninger for kunder og samarbejdspartnere. Direktørerne i samarbejdet mødes hvert kvartal.

Ændring af lov om trafikselskaber på lovprogrammet

Regeringen har ved Folketingets åbning 1. oktober 2013 offentliggjort lovprogrammet for det kommende år. Ændring af lov om trafikselskaber er programsat til anden halvdel af februar 2014. I lovprogrammet er ændringen omtalt på følgende måde: "Forventes at indeholde justeringer af organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet og finansieringsmodellen øst for Storebælt mv. Som følge af buspassagerrettighedsforordningen indeholder forslaget også regler om udpegning af et klageorgan og sanktioner i forhold til overholdelse af forordningen. Endelig vil lovforslaget skabe mulighed for, at trafikselskabet i region Nordjylland kan overtage statens hidtidige trafikkerberansvar for lokaltrafik mellem Hobro og Frederikshavn. Lovforslaget følger op på regeringsgrundlaget 'Et Danmark, der står sammen' fra oktober 2011."

Informationsmøde om kommunal kørsel

I økonomaftalen mellem KL og Regeringen for 2014 og de kommende år blev det aftalt, at kommunerne i 2014 skal spare 100 mio. kr. på kommunal kørsel (fx lægekørsel og institutionskørsel) stigende til 430 mio. kr. i 2017. KL og trafikselskaberne arrangerer i fællesskab informationsmøder for kommunerne om indholdet af den rapport, der lægger bag økonomaftalen, erfaringer fra kommuner med kommunal kørsel i trafikselskaberne samt indlæg fra trafikselskaberne om de mulige løsninger. Der holdes informationsmøder i alle trafikselskaber. Informationsmødet i Midttrafik afholdes 8. november 2013. KL har sendt invitationer til alle kommunaldirektører og kommunale økonomichefer.

Kunde for en dag – lederudvikling

Lederne i Midttrafik har som et led i nødvendig kompetenceudvikling haft til opgave i september at være kunder for (mindst) 1 dag i Midttrafiks produkter. Kompetenceudviklingen tager udgangspunkt i Midttrafiks strategiplan, hvor mere tilfredse kunder er det vigtigste mål. Det er derfor vigtigt, at alle ledere har et godt indblik i, hvordan det opleves at være kunde i busserne, togene, flexitur osv.

Alle ledere har derfor skulle rejse rundt i Midtjylland og bruge Midttrafiks produkter på samme vilkår som kunderne, dvs. søge oplysninger på nettet, ved stoppesteder, i køreplaner og på rutebilstationer; købe billet af chaufføren; bestille flexitur osv.

Lederne har gjort sig mange erfaringer med, hvor produktet kan gøres bedre set med kundernes øjne. På et lederseminar har lederne præsenteret sine erfaringer, og der er blevet fastlagt rammer for den videre udvikling af ledergruppen i Midttrafik, så kundernes behov i højere grad kan have fokus i den daglige ledelse i Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

11. Eventuelt