



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
20. marts 2015 kl. 09.30
MCH - Messecenter
Herning Kongrescenter
Vardevej 1,
7400 Herning**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Regnskab til byrdefordeling 2014	1
2	Mindreforbrug i Trafikselskabet samt renteindtægter i regnskab 2014	3
3	Beslutning om midlertidig dispensation fra Midttrafiks nuværende finansieringspolitik, med henblik på positiv forrentning af likvid beholdning.	5
4	Rejsekort kundeservice hos Midttrafik	7
5	Rejsekorttakster	11
6	Udfasning af off-peak klippekort	15
7	Indstilling om overtagelse af køreplanlægning for skolebusruter i Ringkøbing-Skjern Kommune	17
8	Busstoppesteder på statsveje	22
9	24 timers billet	24
10	Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 8. maj 2015	26
11	Svar fra Transportministeren vedr. ungdomskort	27
12	Vurdering af indtægtsmæssige konsekvenser ved indførelse af Rejsekort	29

Indholdsfortegnelse

13	Særlige forhold i Aarhus vedr. rejsekort	32
14	Siden sidst	34
15	Eventuelt	

1-22-1-14

1. Regnskab til byrdefordeling 2014

Resumé

Vedlagt regnskab til byrdefordeling for 2014 udarbejdet på baggrund af de aktivitets-og regnskabsmæssige registreringer, der er foretaget i 2014.

Sagsfremstilling

I det følgende sammenlignes de væsentligste områder i regnskabet for Midttrafik med det af bestyrelsen vedtagne budget for 2014.

Budgetafvigelse for de enkelte forretningsområder er gennemgået i notat om regnskab til byrdefordeling 2014, mens budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af de vedlagte oversigter til notatet.

I hovedtræk er der følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

På busområdet er der en netto mindreudgift på 83,3 mio. kr. Mindreudgifterne er sammensat af mindreudgifter på 83,1 mio. kr., og merindtægter på 0,2 mio. kr.

De samlede udgifter er på 1.374,3 mio. kr. Mindreudgiften vedrører hovedsagligt Aarhus Kommune og er affødt af rabataftalen Bestyrelsen vedtog på sit møde i juni måned, hvorefter BAAS skal tilbagebetale det oparbejdede overskud fra restkørslen på 72,2 mio. kr. til Aarhus Kommune i 2014. Herudover har faldende dieselpriiser ført til mindreudgifter på 13,3 mio. kr. fordelt på alle bestillere.

Indtægterne er på 711,2 mio. kr. Merindtægterne dækker over store forskydninger. Der har været en generel stagnation af passagerindtægter udenfor Aarhus-området. I Aarhus-området er der en indtægtsfremgang også på de regionale ruter. Der er mindreindtægter i forbindelse med Bus-Tog samarbejdet – et område, der udelukkende vedrører Region Midtjylland. Ud over mindreindtægterne fra DSB/ARRIVA i 2014 udestod en hensat forpligtigelse i forhold til den endelige afregning med DSB vedr. Bus-tog samarbejdet i 2012 på 9,2 mio. kr. og vedr. 2013 på 9,6 mio. kr. ved regnskabets afslutning. Efter regnskabets afslutning er der indgået aftale med DSB om afregning af beløbene, der således vil blive overført til DSB og afregnet med Region Midtjylland i foråret 2015.

Samlet set er der mindreindtægter til Region Midtjylland på 15,1 mio. kr., mens der er merindtægter til Aarhus Kommune på 11,4 mio. kr. blandt andet på grund af effektiv billetkontrol.

På handicapområdet er der samlet set netto merudgifter på 0,3 mio. kr.

"Kan-kørsel" udviser merudgifter i forhold til det budgetterede på 43,4 mio. kr.

Størsteparten af merudgifterne vedrører regionen samt kørslen for Fynbus, som tegner sig for merudgifter på 47,2 mio. kr., mens Sydtrafik har mindreudgifter for 2,0 mio. kr. Baggrunden herfor er ændret kørselsomfang end forudsat i budgettet

På togdriften er der færre nettoudgifter end budgetteret. Regnskabet er 0,5 mio. kr. lavere end budgettet.

Der er et akkumuleret mindreforbrug i Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – i 2014 på 14,5 mio. kr. Mindreforbruget søges overført til 2015 i et selvstændigt dagsordenspunkt "Anvendelse af mindre forbruget i Trafikselskabet". Udgifterne til Letbanesekretariat balancerer i forhold til budgettet. Det reviderede budget for Letbanesekretariatet, der blev vedtaget af Midttrafiks bestyrelse er i april 2014 ændret af Letbanerådet, sådan at fordelingen mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland er ændret og Midttrafik bidrager med 0,1 mio. kr.

En del af Anlægs- og Driftsselskabet for Letbanens (ALD) udgifter afholdes i første omgang af Midttrafik, der ligeledes håndterer rejsekortadministrationen. ALD faktureres løbende for afholdte udgifter. Samlet set var der udgifter på 5,6 mio. kr. i 2014. Udgifterne til Rejsekort blev 1,1 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket blandt andet skyldes bestillernes ændrede ønsker til udstyr. Det er udelukkende driftsudgifterne, som er 0,6 mio. kr. lavere end budgetteret, der efterreguleres for nu, mens øvrige udgifter først omgøres senere jævnfør bestyrelsens tidligere beslutning.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning

Bilag

- Notat regnskab 2014

1-22-1-14

2. Mindreforbrug i Trafikselskabet samt renteindtægter i regnskab 2014

Resumé

Der er et akkumuleret mindreforbrug på 14,5 mio. kr. i Trafikselskabet samt renteindtægter på 0,5 mio. kr. som begge søges overført til 2015 til en række formål.

Sagsfremstilling

Trafikselskabet

Administrationen har afsluttet regnskabsåret 2014 med et mindreforbrug i Trafikselskabet på 14,5 mio. kr. ud af et samlet budget på 132,4 mio. kr.

Fra tidligere år var der overført 10,1 mio. kr., hvorfor det reelle mindreforbrug i 2014 er på 4,4 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget skal primært findes i overførslen fra 2013, som indgår i regnskabet som en indtægt og som det oprindelige budget blev forhøjet med.

Overførslen fra 2013 var hovedsageligt reserveret til realtidsprojektet. På bestyrelsesmødet 4. april 2014 blev det besluttet at finansiere realtidsprojektet med Midttrafiks mindreforbrug fra 2013. Der blev efterfølgende indgået kontrakter med leverandørerne og grundet udbudsbestemmelserne falder størstedelen af betalingen først i 2015. Samlet set forventes der udgifter på 10,9 mio. kr. til realtidsprojektet og de afledte projekter omkring passagertællinger og internet.

Midttrafik gennemførte i 2013/2014 ligeledes et udbud på et nyt køreplanssystem (TITSAM/INIT). Processen vedrørende det nye køreplanssystem har resulteret i en forskydning af Midttrafiks omkostninger fra 2014 til 2015. Dette har medført et underforbrug på 1,2 mio. kr. i 2014 som ønskes overført til 2015.

Derudover er der en væsentlig besparelse på 3 mio. kr. vedrørende vedligeholdelse af billetteringsudstyr.

Renteindtægter

Der har i 2014 været samlede renteindtægter på 0,57 mio. kr. hvoraf 0,06 mio. kr. vedrører regionens aftalekonti som regionen har fået tilbageført. Renteindtægterne er en konsekvens af stram likviditetsstyring samt det forhold, at indestående likviditet har været placeret på gunstige aftalekonti.

Anvendelse

Nedenstående oversigt viser hvorledes mindreforbrug samt renteindtægter fra 2014 ønskes forbrugt i 2015:

Formål	Beløb i mio. kr.
Realtidsprojekt / Tællinger	1,8
Realtidsprojekt / Realtidsinformation	7,6
Realtidsprojekt / Internet	1,5
TITSAM / INIT	1,2
Installation af videoudstyr m.v.	2,8
Samlet til overførsel	14,9

Direktøren indstiller,

- at mindre forbruget overføres til 2015 til de angivne formål.

1-2-2-07

3. Beslutning om midlertidig dispensation fra Midttrafiks nuværende finansieringspolitik, med henblik på positiv forrentning af likvid beholdning.

Resumé

Den seneste udvikling i renteniveauet i Danmark betyder, at Midttrafik fra 1. marts har renteudgifter i forbindelse med positive indlån på bankkonti. Som et alternativ hertil, og for at sikre Midttrafik en positiv forrentning af likviditet, har Midttrafik fået mulighed for etablering af et likviditetsdepot med løbende salg og køb af obligationer.

Sagsfremstilling

Forrentning af likvide beholdninger eller træk på kassekreditten beror på CIBOR3 renten i Midttrafiks bankaftale med Jyske Bank. CIBOR3 renten har gennem en periode været negativ og Midttrafik er blevet varslet om negativ forrentning på likvide beholdninger i banken fra 1. marts 2015. Midttrafik har som udgangspunkt altid en positiv bankbeholdning.

Det er i øjeblikket ikke muligt at opnå positiv forrentning af overskudslikviditet ved placering på aftalekonti eller i obligationer, medmindre der laves aftaler af meget lang varighed, dvs. over 1 år.

Midttrafik har et forudsigeligt forløb af den likvide beholdning set henover en måned, idet der i forbindelse med vognmandsbetalinger er et stort likviditetsbehov, der efterfølgende bygges op med indbetalinger fra løbende indtægter og bestillerbidrag.

For at opnå maksimal forrentning af den til enhver tid likvide beholdning har Midttrafik fået mulighed for at oprette et likviditetsdepot, der af banken omsættes i korte obligationer, primært realkreditobligationer samt danske statsobligationer. Midttrafiks løbende likviditetsbehov sikres af banken via en repo-forretning, der indebærer, at obligationsbeholdningen sælges og købes tilbage samtidigt, men med en fremtidig terminsdato. Det er tidsforskydningen i salget og det tilhørende køb der sikrer likviditeten. På grund af rentesituationen vil Midttrafik få en positiv forrentning af det beløb der skyldes banken frem til terminsdato på obligationskøbet. Formålet med at oprette likviditetsdepotet er at sikre Midttrafik en forrentning, der er højere end CIBOR3-renten, og samlet set forventes et renteniveau på 0,12% for en tidshorisont på et halvt år ved uændret renteniveau.

Midttrafiks nuværende finansieringspolitik indebærer, at maksimalt 50% af den likvide beholdning placeres i obligationer - denne begrænsning er dog ikke relateret til et givet likviditets niveau.

For at kunne etablere et likviditetsdepot og gennemføre repo-forretning kræves der volumen, og det vil derfor være nødvendigt at der i en midlertidig periode dispenseres fra den nuværende finansieringspolitik.

Direktøren indstiller,

- at der gives dispensation fra den nuværende finansieringspolitik.
- at Midttrafik etablerer et likviditetsdepot med repo-faciliteter.

Bilag

- Bilag 1 - midttrafiks finansielle politik 2 2013

1-00-1-15

4. Rejsekort kundeservice hos Midttrafik

Resumé

Midttrafiks salgs- og informationsstrategi bygger på enkle kontaktkanaler, hvor kunden hurtigt kan komme i kontakt med Midttrafik i en stor del af døgnet. Som led i indførelsen af rejsekort i Midttrafiks område opstår der nye kundeserviceopgaver. Midttrafik køber i øjeblikket denne ydelse hos de øvrige trafikskaber, som løser opgaven gennem et fælles Rejsekort Kundecenter. Rejsekort Kundecenter svarer på kundehenvendelser om rejsekort fra hele landet.

Sagsfremstilling

Midttrafiks skal levere et stabilt højt serviceniveau, og kunderne skal have muligheden for at komme hurtigt i kontakt med Midttrafik Kundecenter i en stor del af døgnet, hvis de har spørgsmål til rejsen, priser og lignende.

I 2014 og 2015 implementerer Midttrafik rejsekort i hele Midttrafiks område. Indførelsen af rejsekort forløber efter den vedtagne plan. Kundeservice vedrørende rejsekort håndteres i dag af trafikskaberne gennem et fælles virtuelt Rejsekort Kundecenter. Det betyder, at de af Midttrafiks kunder, som vælger at bruge rejsekort, skal kontakte det fælles kundecenter, hvis de har spørgsmål til eller oplever problemer med deres rejsekort. Spørgsmål til rejser, tider mv. skal forsat håndteres af Midttrafiks eget kundecenter.

Serviceniveauet hos det fælles Rejsekort Kundecenter adskiller sig fra serviceniveauet hos Midttrafiks eget kundecenter bl.a. ved andre svartider og kortere åbningstider. Især rejsekort kunder vil opleve, at de skal ringe to steder for at få service, ligesom de vil opleve, at de to steder har forskellige åbningstider mv. Det betyder, at Midttrafiks kunder i den fremtidige kundeservicestruktur vil opleve større kompleksitet og forskelligartet service. De tiltag, som Bus&Tog har vedtaget til forbedring af kundeservicen, vurderer Midttrafik ikke vil have tilstrækkelig effekt på de ønskede parametre.

Midttrafik ønsker, at

- Midttrafiks Kundecenter kommer til at betjene Midttrafiks egne rejsekortkunder
- Midttrafik sikrer et serviceniveau overfor rejsekortkunder, der er på linje med Midttrafiks nuværende servicemål
- Kunderne kun skal ringe til ét og samme telefonnummer, uanset om de har flere typer spørgsmål, og henvendelsen skal kunne klares i én ekspedition
- Kunderne skal kunne betjenes fra tidlig morgen til sen aften alle dage

Midttrafik ønsker med andre ord en løsning, som sikrer rejsekortkunder det samme serviceniveau som alle andre kunder. Midttrafik kan ikke gennem det fælles Rejsekort Kundecenter opnå, at Midttrafik besvarer kundehenvendelser fra egne kunder, og at kunderne kun skal henvende sig ét sted med deres spørgsmål. Derfor ønsker Midttrafik at integrere kundeservicen overfor egne rejsekortkunder i eget Kundecenter.

Forskelle i serviceniveau

Et af Midttrafiks strategiske mål er tilfredse kunder. Målet for kundetilfredsheden i Rejsekort Kundecenter er 70 %, mens den opnåede kundetilfredshed er 64 %. Det skal sammenholdes med Midttrafiks mål, som er 90 %. (Opnået 84 %)

Forskelle i serviceniveau og servicemål:

Servicemål	Rejsekort Kundecenter	Midttrafik Kundecenter
Telefonbetjening	80 % betjenes inden for 120 sek.	80 % betjenes inden for 60 sek.
Besvarelse i % af kundeopkald	85 %	92 %
Kundetilfredshed	70 %	90 %
Køb af kort	5 arb. dage, hvis betalt med kort, ellers 2 uger	6 arb. dage (Faktisk ca. 2 arb. dage)
Behandling skriftlige henvendelser	10 arb. dage	5 arb. Dage
Sager vedr. udstyr	15 arb. dage	-
Lukning af rejsekort	15 arb. dage	-
Behandling af tlf. henvendelser, der bliver til sager	10 arb. dage	-
Åbningstider	8-18 (7-21.30)	7-23 alle dage

Den service, der ydes af det enkelte trafikselvskab i det fælles Rejsekort Kundecenter, varierer, og der er i samarbejdet ikke vedtaget konsekvenser ved manglende målopfyldelse. Vælger et selskab et lavere serviceniveau, påvirker det de øvrige trafikselvskabers kunder.

Den forskelligartede service har stor betydning for Midttrafik, idet Rejsekort Kundecenter er indrettet på den måde, at det enkelte trafikselvskabs kunder ikke bliver stillet om til deres "eget" kundecenter, når de ringer, bortset fra de kunder, der ringer vedrørende en tank-op-aftale. Fordelingen af telefonopkald sker efter en fordelingsnøgle, der ikke tager hensyn til kundeservice, men er indrettet således, at fordelingen sker efter at hvert trafikselvskabs kundecenter skal tildeles det antal kald, som de er budgetteret til. En kunde, der både har spørgsmål om rejsekort og fx rejsemuligheder, skal henvende sig på to forskellige telefonnumre.

Organisering og beslutningsgange

Organiseringen af Rejsekort Kundecenter er baseret på et konsensusarbejde, der bevirker, at det er meget vanskeligt at få vedtaget beslutninger. Der er ikke nogen entydig ledelsesstruktur. Sekretariatet, der overvåger Rejsekort Kundecenter, har en koordinerende funktion, og ledelsesbeføjelserne ligger i en fælles Kundecentergruppe, som skal være enige, før der kan tages beslutninger. I tilfælde af uenighed sendes beslutningen til en Kundestyregruppe eller videre op til Bus&Tog direktørgruppen. Et sådant samarbejde kræver et stort antal møder i de forskellige grupper. På det seneste Kundestyregruppemøde indstillede Bus&Tog, at: *Rejsekort Kundecenter forsætter i den nuværende udformning baseret på gældende principper indtil andet besluttet.*

Skriftlige henvendelser

Der var pr. december 2014 i alt 95.000 skriftlige henvendelser vedrørende rejsekort for året til dato. Målet for Rejsekort Kundecenter for besvarelse af skriftlige henvendelser er inden for 10 arbejdsdage. Det skal sammenholdes med Midttrafiks eget mål på 5 arbejdsdage. Rejsekort Kundecenter opfyldte i december 2014 (år til dato) dette mål i 61 % af tilfældene.

Det enkelte trafikselskab får kun tildelt klager fra egne kunder i tilfælde af, at klagen vedrører en specifik strækning, der kan henføres til et bestemt trafikselskab. Det betyder, at Midttrafik ikke kan sikre en service over for egne kunder, der holder sig inden for Midttrafiks egne mål.

Eget Kundecenter

Det vurderes vanskeligt at opnå de ønskede resultater inden for de nuværende rammer af Rejsekort Kundecenter. Midttrafik ønsker på denne baggrund, at rejsekort kunder betjenes af Midttrafiks eget Kundecenter. Ved oprettelse af en rejsekortaftale, der relaterer sig til Midttrafik, bliver kunden orienteret om, at telefoniske henvendelser vedr. rejsekort fremover skal ske direkte til Midttrafik Kundecenter på telefon 70 210 230, og at skriftlige henvendelser ligeledes skal ske til Midttrafik. Midttrafik vil fortsat være en del af det fælles samarbejde omkring sagsunderstøttelse, IT, forretningsregler og erfaringsudveksling.

Selve omfanget af antal henvendelser til Midttrafik Kundecenter forventes ikke at ændre sig i forhold til deltagelse i det fælles Rejsekort Kundecenter. Ændringen er, at man betjener egne kunder i stedet for at betjene en andel af alle trafikselskabers kunder.

De øvrige parter bag Rejsekort Kundecenter ønsker fortsat at fastholde dette.

Sagen drøftes den 26. marts på et direktørmøde i Bus&Tog.

Økonomi

Midttrafik har i 2015 og 2016 budgetteret med omkostninger på 3 mio. kr. til kundeserviceopgaver i forbindelse med rejsekort. Beslutter bestyrelsen, at Midttrafik selv varetager servicen over for rejsekortkunderne, vil opgaven kunne varetages inden for samme budgetramme, og de økonomiske konsekvenser for rejsekort fællesskabet vil være begrænsede. Budgettet for 2017 og frem falder, da der forventes effektivisering på opgaven.

Ekstra markedsføringsomkostninger til eksisterende og nye kunder er ikke medtaget i beregningen. Det vurderes at den største enkeltomkostning i den forbindelse vil være udsendelse af nye kontaktoplysninger til eksisterende kunder, hvilket vurderes at beløbe sig til ca. 500.000 - 700.000 kr. Disse midler findes inden for eksisterende budget.

Kundemæssige konsekvenser

Kunden skal telefonisk og skriftligt kun henvende sig ét sted. Kundeservicen vil være i overensstemmelse med Midttrafiks standarder for såvel rejsekortkunder som alle andre kunder.

Kommunikation

Rejsekortkunderne informeres om fremtidige henvendelser til Midttrafik Kundecenter gennem sædvanlige informations- og marketingkanaler, og kunder, der bestiller rejsekort, informeres direkte via mail eller brev.

Direktøren indstiller,

- at servicen på kundehenvendelser overfor rejsekortkunderne opretholdes på samme niveau som for Midttrafiks øvrige kunder og at en kundehenvendelse skal kunne klares i én ekspedition
- at Midttrafik rejsekortkunder betjenes af Midttrafik medarbejdere og telefoniske henvendelser vedrørende rejsekort integreres i Midttrafiks Kundecenter

1-25-1-14

5. Rejsekorttakster

Resumé

De nuværende regler for fastsættelse af Rejsekorttakster, giver anledning til problemer, da taksterne indenfor takstområder fastlægges af Midttrafik mens rejsekorttakster på tværs af takstområder fastlægges af togoperatørerne.

Dette udløser en række takstmæssige konsekvenser, der er vanskelige at forstå for kunderne.

Administrationen gennemgår i det følgende udfordringerne, og indstiller at Midttrafik arbejder videre med en model, hvor alle rejsekorttakster med bus fastlægges af Midttrafik.

Sagsfremstilling

Den nuværende situation vedrørende rejsekorttakster er uhensigtsmæssig. DSB/ARRIVA fastlægger rejsekorttakster for både bus og tog på tværs af takstområder – Midttrafik indenfor takstområder. På øvrige billettyper (periodekort, klippekort og kontantbilletter) fastlægger Midttrafik selv takster for alle busrejser på tværs af takstområder. Et forsøg på fælles takster på kontantbilletter i form af den såkaldt Landsdækkende Enkeltbillet kunne ikke gennemføres, da DSB var imod.

Midttrafiks og togoperatørernes rejsekorttakster er meget forskellige her illustreret af normalpris (ingen mængderabat) for rejsekortrejser, voksen, personligt:

Zoner	Midttrafik	DSB
1	18,00	22,00
2	18,00	22,00
3	25,00	30,00
4	32,00	44,00
5	40,00	52,00
6	50,00	63,00
7	58,00	73,00
8	65,00	84,00
9	72,00	99,00
10	80,00	111,00
11	89,00	122,00
12	97,00	143,00

En kunde der rejser 2 zoner indenfor et takstområde betaler således 18 kr. på Rejsekort normalpris – og 22 kr., hvis kunden rejser på tværs af et takstområde. Sidstnævnte takst er højere end Midttrafiks kontanttakst på samme rejse. Tilsvarende vil det gøre sig gældende for andre zoneantal.

Midttrafik har allerede modtaget kundeforhøring, der med rimelighed stiller spørgsmål ved det fornuftige i at bus-rejser med Rejsekort på tværs af takstområder er så dyre.

Der er altså et problem i den nuværende takstfastsættelse. Dette vil kunne håndteres på en af følgende måder:

1. Parterne aftaler et fælles takstsæt, som er gældende for både bus og tog.
2. Der anvendes et takstsæt for busser og et andet for tog.

Fælles takstsæt

Med et fælles takstsæt bestemmes taksten af den part, som har størst interesse i den givne rejse. Midttrafik har relativt flest korte rejser, togoperatørerne har relativt flest lange rejser. Man kunne således aftale, at Midttrafik fastlægger alle takster fra 1-6 zoner – togoperatørerne fra 7 zoner og op efter. Anvendes den model ser takstrækken for rejsekort – normalpris se sådan her ud:

Zoner	Midttrafik	DSB	Fælles
1	18,00	22,00	18,00
2	18,00	22,00	18,00
3	25,00	30,00	25,00
4	32,00	44,00	32,00
5	40,00	52,00	40,00
6	50,00	63,00	50,00
7	58,00	73,00	73,00
8	65,00	84,00	84,00
9	72,00	99,00	99,00
10	80,00	111,00	111,00
11	89,00	122,00	122,00
12	97,00	143,00	143,00

Med en sådan model løses problemstillingen med forskellige takster afhængig af, om man rejser over et takstområde eller ej.

Desværre opstår der andre problemer.

1. Der opstår risiko for "delt billetkøb". En 3 zoners rejse koster 25 kr., og en 4 zoners rejse koster 32 kr. Lægges de samme bliver det 57 kr., mens en 7 zoners rejse koster 73 kr.
2. Kunder der rejser langt indenfor et takstområde vil opleve store takststigninger. Normalprisen på Rejsekort for en rejse fra Grenå til Aarhus (10 zoner) vil stige fra 80 kr. til 111 kr. Ebeltoft – Aarhus og Randers – Aarhus (8 zoner) vil stige fra 65 kr. til 84 kr.
3. For togoperatørerne kan modellen være problematisk fordi de mister provenu på korte rejser over takstområder.
4. For togoperatører kan det ligeledes være et problem, at de kun opererer med et takstsæt vest for Storebælt. Derfor kan det være vanskeligt, måske umuligt, at indgå aftale om fælles takstsæt med Midttrafik, uden at der indgås tilsvarende aftaler med NT, Sydtrafik og Fynbus.

Det er administrationens vurdering, at de problemstillinger modellen medfører for lange busrejser indenfor et takstområde og den manglende sammenhæng mellem rejse længde og pris, kan medføre utilfredshed med taksterne fra kundernes side. Modellen er som udgangspunkt heller ikke væsentligt mere forståelig for kunderne, idet de uforklarlige takstspring blot flyttes fra nuværende takstzonegrænser til en grænse fastlagt af et antal (f.eks. 6) zoner. Det er derfor vurderingen, at modellen ikke løser de nuværende problemer.

Forskellige takstsæt for bus og tog.

En anden mulighed kan være, at takster for busrejser på tværs af takstområder takstfastsættes anderledes end takster for togrejser. Dvs. busrejser efter Midttrafik takster og togrejser efter togoperatørens. Det er på mange måder en naturlig takstfastsættelse, da der jo også er forskel på produkternes service i form af hastighed, komfort m.m.

Modellen har følgende problemer:

1. Modellen vil medføre en risiko for, at der opstår priskonkurrence om markedet mellem trafikskab og togoperatører på udvalgte strækninger hvor der både kører bus og tog. Der kan derfor være behov for aftaler med togoperatører, så en sådan situation undgås.
2. Der kan være en problemstilling i forhold til takstfastsættelsen på kombinationsrejser. F.eks. foregår en rejse med tog fra Herning til Aarhus og så videre med bus til Rønde på et tog-takstsæt eller et bus-takstsæt eller måske en kombinationsmulighed ?. Det skal nærmere undersøges hvordan sådanne rejser kan takstfastsættes.

Det er administrationens vurdering, at kunderne vil finde det rimeligt og logisk, at der er forskel på taksten på en busrejse og en togrejse. Komfort og hastighed er forskellig derfor er en forskellig takst ikke urimelig. På kortere strækninger, hvor der er gode bus og togforbindelser, bør der sikres ens takster. Muligheden for gratis omstigning mellem

tog og bus bør under ingen omstændigheder sættes over styr. Takstfastsættelsen på kombinationsrejser skal løses.

Økonomiske konsekvenser

Valget af model vurderes ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser. De primære overvejelser handler derfor om, hvorvidt takstsystemet samlet er udformet på en måde som er forståelig og gennemskuelig for kunderne.

Kundemæssige konsekvenser

Det vurderes, at man fra såvel togoperatørers som fra statslig side umiddelbart vil foretrække en model hvor man har fælles takster mellem for busser og tog også på tværs af takstområder. Det er dog Midttrafiks administrative holdning, at det set fra et kundesynspunkt er mest hensigtsmæssigt med en model med forskellige takster for busser og tog.

Kommunikationsmæssige konsekvenser

De nuværende regler er særdeles vanskelige at kommunikere til kunder og chauffører. En opdeling hvor Midttrafik fastlægger alle takster for busrejser, vil gøre kommunikation betydeligt mere enkel.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik arbejder videre med en model, hvor alle Rejsekorttakster med bus fastlægges af Midttrafik. Løsningen kræver drøftelse med togoperatørerne, godkendelse i Trafikstyrelsen og en teknisk vurdering i Rejsekort.

1-25-03-1-13

6. Udfasning af off-peak klippekort

Resumé

Salget af off-peak klippekort foreslås stoppet pr. 1. juli 2015. Så er rejsekortet fuldt udrullet og forudsætningen for aftale med Trafikstyrelsen om takstnedsættelse via off-peak klippekort bortfalder. Det foreslås, at allerede indkøbte off-peak klippekort må bruges indtil klippekort generelt udfases.

Sagsfremstilling

I forbindelse med trafikforliget i 2012 indførte Folketinget en off-peak rabat på 20 % på rejser uden for peak-perioden (myldretid). Rabatten skulle ydes via rejsekortet. I oktober 2012 indgik Midttrafik "Aftale om takstnedsættelse" med Trafikstyrelsen. Aftalen gav Midttrafik dispensation til at yde rabatten på klippekort, da Midttrafik ikke var tilsluttet rejsekort på daværende tidspunkt.

Aftalen var etårig, og den blev forlænget i henholdsvis 2013 og 2014.

I 2014 blev følgende indskrevet i aftalen:

"Nærværende aftale mellem Midttrafik og Trafikstyrelsen gælder til 2. halvår 2015, hvor salget af rabatklippekort i Midttrafik ophører, som følge af at rejsekortet i Midttrafik udrulles fuldt ud 2. kvartal 2015 (Jævnfør Midttrafiks udrulningsplan for rejsekortet)."

Det betyder, at Midttrafik skal have stoppet salget af off-peak klippekort, da det fremadrettet ikke længere vil være muligt at få refunderet den ydede rabat af Trafikstyrelsen.

Der er ikke specifikke regler for varsling af ophør af salg, det handler først og fremmest om god markedsføringsskik. Varslingen vil kunne ske i løbet af april. Det foreslås, at salget ophører pr. 1. juli 2015, med sidste salgsdag 30. juni, så der er over 2 måneders varsel.

Der er derimod frist for, hvor længe der skal refunderes klippekort, når det ikke længere kan bruges. Fristen er 3 år i henhold til Forældelsesloven. Når Midttrafik varsler ophør af salg og brug af klippekort generelt, skal det offentliggøres i Statstidende. Her kan Midttrafik sætte en frist på 3 år fra offentliggørelsesdatoen.

Det foreslås, at det kun er salget, der ophører i første omgang, mens brug af allerede indkøbte off-peak klippekort tillades, indtil klippekortet udfases generelt. Der foretages i den forbindelse en samlet varsling via Statstidende, Midttrafiks hjemmeside og øvrige relevante kanaler.

Udfasning af klippekort generelt behandles på et senere bestyrelsesmøde.

I 2014 fik Midttrafik refunderet ca. 3 mio. kr. fra Trafikstyrelsen for salg af ca. 120.000 off-peak klippekort. Opgørelsen til Trafikstyrelsen laves ud fra salget. Hvornår kunden klipper har ingen indflydelse på refusionsopgørelsen. Så måtte nogle kunder bruge off-peak klippekort efter 30.6.2015, vil det ikke påvirke Midttrafiks indtægter.

Det vurderes, at salgsophøret vil give en del negative reaktioner fra kunder, der vil opleve salgsophøret som en forringelse. Nogle kunder vil opleve prisforhøjelser, afhængig af zoneafstande, rejsemønstre og kundetype. Nogle kunder vil opleve det som et forsøg på at tvinge dem til at bruge rejsekort, idet det fremover kun er muligt at få off-peak rabatten den vej. Sådan er vilkårene i resten af landet. Midttrafik vil i informationen derfor fokusere på baggrunden for ophør af salget, samt at indkøbte kort fortsat kan bruges.

Direktøren indstiller,

- at salg af off-peak klippekort ophører pr. 1. juli 2015
- at brug af off-peak klippekort følger den kommende udfasningsplan for klippekort.

1-30-75-1-213-1-12

7. Indstilling om overtagelse af køreplanlægning for skolebusruter i Ringkøbing-Skjern Kommune

Resumé

Midttrafik har modtaget henvendelse fra Ringkøbing-Skjern Kommune med ønsket om, at Midttrafik overtager planlægningen af deres åbne skolebusruter (rabatruter). Administrationen indstiller til bestyrelsen en model til håndtering af opgaven indeholdende hovedopgaver, roller og ansvar samt model til finansiering af ydelsen.

Sagsfremstilling

Midttrafik har modtaget henvendelse fra Ringkøbing-Skjern Kommune (RKSK) med ønsket om, at Midttrafik varetager planlægningen af deres åbne skolebusruter (rabatruter) i kommunen med finansiering fra RKSK.

Baggrund

Baggrunden for kommunens ønske bunder i ressourcer. RKSK har én medarbejder ansat til varetagelsen af opgaverne forbundet med planlægningen af rabatruter. Det betyder, at kommunen er sårbar i forbindelse med denne medarbejders fravær (ferie og sygdom). Samtidig er det en udfordring, at de ikke har flere ansatte i kommunen, som kan sparre om opgaverne forbundet med planlægning, optimering og udvikling af trafiknettet.

Med baggrund i dette har kommunen rettet henvendelse til Midttrafik, hvor de anmoder om, at Midttrafik varetager alle opgaver forbundet med planlægningen af rabatruter. RKSK ønsker at købe ydelserne i Midttrafik.

Opgavens omfang

Hovedopgaver, som RKSK ønsker varetaget af Midttrafik omhandler:

- Tæt dialog med kommunen om planlægning og optimering af ruterne
- Tæt dialog med de enkelte skoler og busselskaber
- Detailplanlægning af rabatruter - udarbejdelse af køreplaner ud fra elevernes bopæl og skolers ringetider
- Løbende sagsbehandling af henvendelser om ruterne fra skoler, vognmænd og borgere, samt indarbejdelse af eventuelle justeringer
- Bidrage i forbindelse med udviklingsprojekter som vedrører skoleruterne

Herudover vil der være tale om følgende afledte opgaver:

- Sikre afregningsgrundlag
- Sikre drifts- og dubleringsopfølgning

Overblik over nuværende rabatruter, kørselsomfang og antal driftsbusser:

Rute nr.	Strækning	Køreplantimer	Antal busser
517	Tim-Stadil-Tim	998	1
518	Tim-Thorsted-Kronheden-Tim	1157	1
551	Skjern-Faster-Astrup-Ejstrup	901	1
562	Højmark-Ølstrup-Højmark	816	1
564	Række Mølle-Finderup-Hanning-Række Mølle	633	1
566	Skjern-Stauning-Mejlby	641	1
572	Spjald-Opsund-Vesterbæk	790	1
573	Videbæk-Spjald	905	1
574	Vorgod-Friskolen	910	1
575	Herborg-Videbæk-Nr.Virum-Herborg	614	1
577	Videbæk-Herborg-Mejericentret-Troldhed	923	1
591	Tarm-Lønborg-Vostrup-Tarm	1037	1
593	Skrumsager-Hemmet-Bork Havn-Nr.Bork	523	1
594	Tarm-Ådum-Gundesbøl	1200	1
Total		12.048	14

Midttrafiks nuværende rammer og muligheder

Midttrafik har planlægningsansvaret for alle åbne lokale og regionale ruter. Hovedopgaven er at sikre en optimal sammenhæng i planlægning af det samlede rutenet, så der gives optimale lokale- og regionale transportmuligheder. Det er kommune og region, som fastsætter serviceniveauet, som Midttrafik omsætter til de mest optimale køreplaner. I dette samarbejde er det kommunerne, som er ansvarlige for dialog og opsamling hos skoler, mens Midttrafik har ansvaret for øvrige kundegrupper/interessenter.

Midttrafik arbejder efter et fast årshjul, hvor der er fastlagte perioder med høring af busselskaber, kunder, skoler, institutioner, nabotrafixelskaber og bestillere. Midttrafik er herudover bundet af kontraktlige bindinger i samarbejdet med busselskaber, som betyder, at endelige køreplaner og vognløb skal afleveres 3 måneder før de nye køreplaner træder i kraft.

Midttrafiks køreplanproces er således relativt fast bundet op på et årshjul. Af hensyn til muligheden for at sikre en optimal sammenhæng i hele rutenettet og af hensyn til kunders behov (særligt de faste pendlers), så tilstræbes ét koordineret køreplanskifte årligt (juni).

Det er anderledes kendetegnet for arbejdet med rabatruter. Disse ruter er karakteriseret ved at være mere entydigt planlagt ud fra skoler og skoleelevers behov, og hvor der ikke er en tilsigtet, systematisk sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. For rabatruter er der behov for en kort planlægningshorisont, da de skal kunne tilpasse sig ændringer i fx skoleelevers bopæl og skolernes behov for ændringer i ringetider. Der er altså tale om et anderledes og mere fleksibelt system, som har behov for langt kortere frist i forbindelse med ændringer.

I Midttrafiks samarbejdsaftale er der indgået aftale om, at planlægningskompetencen for rabatruter er hos kommunen. Kommunen har mulighed for at lave en planlægning, så der er optimal sammenhæng mellem skoleelever og skolernes behov. Beslutningen om arbejdsdelingen mellem kommuner og Midttrafik blev taget af Midttrafiks repræsentantskab i 2007 i forbindelse med dannelsen af Midttrafik. Baggrunden for beslutningen var dels begrundet i kompetencer og dels begrundet i ressourcer. Kommunen har de bedste forudsætninger for dialog, koordinering og samarbejde mellem forvaltninger, skoler og skoleledelse. En centralisering af opgaven hos kommunen vurderes at give de bedste muligheder for optimeret planlægning. Ressourcemæssigt vurderes det, som en forholdsvis stor opgave, da detaljegraden, tæt dialog med myndigheder, busselskaber og skoler er nødvendig og tidskrævende. Det kræver tæthed til lokalområdet og et stort lokalt kendskab. Forhold som i høj grad er til stede i kommunen, og i mindre grad i Midttrafik.

Indstilling til håndtering af opgaven

Midttrafik har i forvejen planlægningskompetencen i forhold til de øvrige lokale- og regionale ruter som betjener kommunen. Samles planlægningen af alle ruter under Midttrafik giver det mulighed for en bedre koordinering af trafiktilbuddet (så dobbeltkørsel undgås) og det giver bedre mulighed for udnyttelse af de samlede ressourcer (bedre busudnyttelse). Herudover er der større faglig ekspertise i forhold til optimering og udvikling af trafiknettet.

Kommunen skal fortsat varetage den overordnede bestillerfunktion og fastsætte det ønskede serviceniveau. Det vurderes, at kommunen fortsat skal have en overordnet koordinerende rolle, som sikrer at eventuelle kommunale beslutninger kommunikeres og implementeres lokalt ved skolerne. Det er fortsat kommunen, som har beslutningskompetencen og skal støtte op om ændringsforslag foreslået af Midttrafik. Et eksempel kunne være ved et behov for koordinering af ringetider på flere skoler.

Administrationen har været i dialog med RSK, og der er opnået enighed om hovedopgaver, roller og ansvar samt finansieringsmodel:

- Ruterne udbydes som B-kontrakter og planlægges fortsat som rabatruter
- RSK varetager fortsat den overordnede bestillerfunktion, herunder fastsættelse af serviceniveau og øvrige overordnede rammer for planlægningen af rabatruter.
- Midttrafik varetager den konkrete planlægning af rabatruter, herunder den løbende opfølgning og dialog med skoler, vognmænd og borgere. Midttrafik sikrer

en optimeret struktur af rabatruiter, som er tilpasset elever og skolers ringetider. Midttrafik er i den forbindelse i tæt dialog med skoler, busselskab og kommune.

- Der etableres et fast samarbejdsforum mellem RSKK og Midttrafik.
- Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelsen af en overordnet tidsplan for planlægningsprocessen. RSKK er ansvarlig for at fremskaffe relevante data til brug for planlægning i henhold til tidsplanen. Det drejer sig om elevers bopæl, alder, skole tilhørsforhold. Data leveres i GIS.
- Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse af køreplaner og vognløb. Køreplanerne offentliggøres på Midttrafiks hjemmeside. Midttrafik anvender planlægningssystemet i Midttrafik, så der er mulighed for levering af oplysninger til rejseplanen.
- Midttrafik sikrer korrekt afregningsgrundlag og den konkrete afregning af kørslen på rabatruiter.
- RSKK varetager fortsat opgaver i forbindelse med vejarbejde, stoppesteder mm. Ved vejarbejde sikrer RSKK orientering til Midttrafik, som er ansvarlig for udarbejdelsen af alternative ruter og sikre dialog med busselskaber og skoler. RSKK sikrer i den forbindelse alle forhold omkring stoppesteder.
- Ved normalt køreplanskifte/nye køreplaner udskriver Midttrafik nye tavler, mens RSKK sikrer opsætning på stoppesteder.
- Midttrafik varetager driftsforstyrrelser (f.eks. udgået kørsel, forsinkelse, overfyldte busser/dublering) i tæt samarbejde med RSKK med henblik på at sikre kørsel af elever til skolerne samt korrekt afregning til busselskaber.
- Midttrafik deltager aktivt i samarbejdet med RSKK om udvikling af den kollektive trafik, herunder udarbejdelse af eventuelle ansøgninger om puljeprojekter til Trafikstyrelsen.
- Aftalen indebærer at RSKK fortsat betaler et administrationsbidrag for de nævnte ruter svarende til rabatruiter. Varetagelsen af planlægningsopgaven finansieres igennem en timebetaling.
- Varetagelsen af planlægningsopgaven timeregistreres og faktureres med en timepris på 540 kr. inkl. moms (Middtrafiks timepris 2014).

Økonomi

Den foreslåede finansieringsmodel bygger på princippet om indtægtsdækket virksomhed, hvor ydelsen finansieres time for time. Opgaven er normeret til ½ stilling hos RSKK og dette grundlag er anvendt for at give et økonomisk overslag for opgaven. Omregnet til produktivt timeforbrug er det anslået til et **forbrug på ca.: 800 timer**

Det økonomiske overslag vil således lyde på: **432.000 kr. inkl. moms i årlig betaling.**

Middtrafik timeregistrerer opgaven og RSKK faktureres for det faktiske timeforbrug, hvor Middtrafik vurderer, at opgaven skal løses indfor det anslåede årlige timeforbrug.

Kundemæssige konsekvenser

En centralisering af planlægningsopgaven for alle lokale ruter i RSKK vil give Middtrafik mulighed for at udarbejde et effektivt og samlet trafiktilbud til borgere i RSKK. Det er målet at give et bedre samlet tilbud til RSKK indenfor den eksisterende økonomiske ramme.

Kommunikation

RKSK orienteres om Bestyrelsens beslutning og administrationen påbegynder udarbejdelsen af en egentlig aftale mellem RKSK og Midttrafik om varetagelsen af planlægningen for de åbne skolebusruter.

Erfaringer fra andre trafikskaber

Midttrafiks administration har været i dialog med Nordjyllands Trafikskab (NT), som tilbyder bestillere i Nordjylland konsulentytelser under indtægtsdækket virksomhed.

Til orientering kan det oplyses, at NT pt. har 4 projektansatte medarbejdere, som udfører konsulentytelser i trafikskaber for bestillere i Nordjylland. Eksempler på de opgaver, som NT typisk udfører for bestillere, er større projektgennemgange (analyser) af kommuners samlede kørselstilbud, forslag til ny rutestruktur ifm. ændret skolestruktur og udarbejdelsen kommunale trafikplaner (strategiplaner).

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik overtager planlægningen af de åbne skolebusruter (rabatruter) i RKSK
- at RKSK finansierer ydelsen under indtægtsdækket virksomhed til Midttrafik

1-34-75-2-805-1-15

8. Busstoppesteder på statsveje

Resumé

Siden strukturreformen har spørgsmålet omkring standsning og etablering af busstoppesteder på statsvejene været en udfordring. På baggrund af en redegørelse og beskrivelse af to cases, foreslås en række initiativer, som skal forbedre vilkårene for kunder og buschauffører omkring rutekørslen på statens veje.

Sagsfremstilling

Statsvejene forbinder alle større byer i regionen, og er derfor centrale for busruterne i Midttrafik. Der er mange kunder, som ønsker at benytte busserne, - enten ved anlagte stoppesteder eller ved at vinke bussen ind til siden, hvor trafikforholdene tillader det. På grund af bl.a. ny bosætning eller erhvervsudvikling, opstår der løbende behov for nye standsningssteder, som kan sikre kunderne adgang til den offentlige servicetrafik. På mange strækninger, er det ikke muligt for busserne at holde indtil siden, hvor standsning forudsætter et stoppested med buslomme eller vigeplads. Sådanne projekter bliver sjældent til noget på statsvejene.

Problemstilling

Der har siden strukturreformen været uenighed mellem trafikselskaberne og Vejdirektoratet om, hvis ansvar det er, at vedligeholde og forbedre stoppesteder, buslommer mv. på statens veje. Midttrafik og de øvrige trafikselskaberne mener, at det er Vejdirektoratet som vejmyndighed, der skal anlægge og vedligeholde anlæg for den offentlige servicetrafik. Vejdirektoratet anerkender at have ansvaret for den løbende vedligeholdelse, men ikke for ny-anlæg. I de sager, hvor Midttrafik har anmodet om etablering af et standsnings- eller stoppested for busruterne på statsvejene, har Vejdirektoratet konsekvent forudsat, at Midttrafik eller anden part skal dække alle omkostningerne.

Midttrafik eller Region Midt har ikke midler til vedligeholdelse eller anlæg af stoppesteder. Kommunerne ser det ikke som deres opgave, at betale for stoppesteder på regionale ruter, som kører på statens veje. Resultatet er, at der er områder, hvor berørte kunder har en ringere adgang til bustrafikken, og det forekommer dagligt, at chauffører presses til at standse, hvor det ikke er tilladt efter færdselsloven. (I vedlagte notat, gives der er redegørelse af udfordringerne omkring stoppestederne på statsvejene, understøttet af to cases)

Lov om Trafikselskaber

Som bestyrelsen blev orienteret om på mødet 12. dec. 2014, er der, i Lov om Trafikselskaber, indført nye muligheder på stoppestedsområdet. Ændringerne giver regionen mulighed for at finansiere faste anlæg og stoppesteder. Midttrafik får mulighed for, efter aftale med regionen eller vejmyndigheden, at varetage opgaver omkring stoppesteder og anlæg. Midttrafik kan også, under visset betingelser, medfinansiere faste anlæg og stoppesteder.

Det er administrationens vurdering, at ændringerne i Lov om Trafikselskaber på stoppestedsområdet, understøtter Vejdirektoratets hidtidige handlemåde, om en medfølgende finansiering fra regionen eller trafikelskaberne side, ved etablering af nye stoppesteder.

På trods af nye muligheder i lovgivningen, ændrer det ikke på, at der aktuelt i Midttrafik er dårlige vilkår for kunder og udfordringer for buschauffører i forbindelse med rutekørslen på statsvejene.

Direktøren indstiller,

- *at bestyrelsen drøfter hvilke initiativer, der skal tages for at finde en løsning på disse problemer.*

Bilag

- Bilag 1 - Notat om udfordringer med stoppesteder på statsvejene

1-00-1-15

9. 24 timers billet

Resumé

24 timers billetten kan ikke sælges i bussen efter der er kommet nyt billetteringsudstyr i. Billetten foreslås udstedt som en 20 zoners billet, så det igen bliver muligt at købe den i bussen. Det betyder en billigere billet for børn og en dyrere billet for pensionister.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 21. november 2014 blev bestyrelsen orienteret om, at det ikke er muligt at sælge specialbilletter på det nye billetteringsudstyr, der installeres i forbindelse med indførelsen af rejsekort.

I det følgende foreslås alternativ løsning til salg af 24 timers billetten.

24 timers billetten er en billet, der giver ret til at rejse frit med bus i hele Midttrafiks område i 24 timer. Den bruges primært til lange rejser, hvor kunden skal retur samme dag.

24 timers billetten efterspørges af mange kunder, antallet af solgte billetter i 2014 var ca. 21.000 stk.

Det foreslås, at 24 timers billetten udstedes som en 20 zoners billet, således at en 20 zoners billet bliver en "alle-zoners-billet" med gyldighed i 24 timer fra udstedelsestidspunktet.

Det vil betyde følgende prisændringer:

	Pris i dag	20 zoners pris	Difference i kr.	Difference i %
Voksen	155	154	• 1	1 %
Barn	110	77	• 33	30 %
Pensionist	125	154	+ 29	+ 23 %

Kundemæssige konsekvenser

Fordelene for kunderne er:

- De vil igen kunne købe billetten i bussen.
- Det bliver et lille prisfald for voksne og et større prisfald for børn.
- Det bliver mere overskueligt for kunder og chauffører, hvornår det er billigst med 24 timers billet, nemlig ved returrejser på minimum 9 zoner hver vej. I dag er det ved henholdsvis 9, 13 og 7 zoner afhængig af om man er voksen, barn eller pensionist.

Ulempen for kunderne er:

- Det bliver en større prisstigning for pensionister.

I dag er 24 timers billetten den eneste kontantbillet, hvor pensionisttaksten er lavere end voksentaksten. De øvrige blev harmoniseret i januar 2015, som en konsekvens af, at det nye billetteringsudstyr kun kan håndtere 2 taksttyper fuld takst (voksen) og halv takst (barn). Hvis pensionister skal betale halv takst, vil det alt andet lige betyde et indtægtstab på ca. 280.000 kr.

24 timers billetten vil ikke kunne købes i bybusserne i Aarhus, hvilket den aldrig har kunnet. Men den vil blive udbudt til salg via webshop inden udgangen af maj, og der arbejdes på, at den kan købes via Mobilepay.

Økonomi

Med udgangspunkt i salgsfordelingen for 2014, vil ændringen alt andet lige betyde, en merindtægt på ca. 120.000 kr.

Tidsplan

Det foreslås, at ændringen effektueres pr. 27. april 2015.

Direktøren indstiller,

- at 24 timers billetten sælges som en 20 zoners billet.
- at ændringen effektueres pr. 27. april 2015.

1-00-1-15

10. Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 8. maj 2015

Resumé

Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 8. maj 2015 fremlægges til drøftelse i Bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Beretning og regnskab for 2014 v. Bestyrelsesformand og direktør
3. Den regionale timemodel og hvordan kan Midttrafik rådgive kommuner og region om bedre samspil mellem bus- og togtrafik
4. Orientering om udfordringer med rejsekort, takstområder mv.
5. Eventuelt

Direktøren indstiller,

- at Bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i Repræsentantskabet.

1-00-1-15

11. Svar fra Transportministeren vedr. ungdomskort

Resumé

Den 16. december 2014 rettede Bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen henvendelse til Transportministeren vedr. ungdomskort og takstområder i Midttrafik. Transportministeren har svaret på henvendelsen.

Sagsfremstilling

Bestyrelsesformanden henvendte sig til Transportministeren, da Midttrafik har en udfordring med ungdomskort, især i takstområde Syd, da ungdomskort har kun "fri" gyldighed indenfor hvert enkelt takstområde.

Brev til Transportministeren

Transportministeren blev orienteret om, at takstområdet Midttrafik Syd består af Horsens og Hedensted Kommuner. Med så lille et takstområde er det meget begrænset, hvilke muligheder Ungdomskortet giver. Mange brugere og mulige brugere har efterspurgt muligheden for at kunne rejse til Aarhus – og Midttrafik Øst – som en naturlig del af deres rejsebehov.

Midttrafik har et stort ønske om at åbne op for den mulighed, men DSB ønsker ikke en sammenlægning af Midttrafik Øst og Syd af hensyn til DSB's provenu og af hensyn til fastlæggelsen af takster på togrejser mellem de to områder.

Midttrafik har derfor også skrevet til Trafikstyrelsen, for at bede om lov til at Ungdomskort kan anvendes på tværs af de to takstområder. Trafikstyrelsen har i brev af 20. oktober oplyst, at man ikke har mulighed for at imødekomme dette, da de nuværende begrænsninger er en del af en politisk aftale.

Svar fra Transportministeren

Transportministeren svarer, at takstkompetencen ligger hos de lokale trafikselskaber og jernbaneoperatører, men ministeren ser gerne, at der arbejdes med at harmonisere taksterne. En ændring af Ungdomskortordningen, hvor takstgrænseoverskridende rejser omfattes, vil betyde en meromkostning, som der i givet fald skal findes finansiering til. Derfor ville en ændring af Ungdomskortordningen skulle træffes som led i en større politisk aftale som fx i Bedre og billigere forligskredsen, skriver ministeren.

Formanden har kontaktet borgmesteren i Horsens Kommune. Herudover vil det være naturligt, at sagen tages op med trafikordførerne, når de har møde med formanden/formandsskabet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Brev til Transportministeren vedr ungdomskort i Midttrafik
- Bilag 2 - Trafikstyrelsens svar på Midttrafiks anmodning
- Bilag 3 - Svar til bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen om Ungdomskortordningen

1-25-1-14

12. Vurdering af indtægtsmæssige konsekvenser ved indførelse af Rejsekort

Resumé

Midttrafik har i andet halvår af 2014 løbende implementeret Rejsekort i flere byer.

På baggrund af det fremlagte forslag til regnskab for 2014 har administrationen analyseret de indtægtsmæssige konsekvenser af Rejsekortets indførelse hos de relevante bestillere.

Sagsfremstilling

Ved indførelse af Rejsekort sker der en række ændringer i den måde kunden betaler for busrejsen. Ved indførelse af Rejsekort fjernes f.eks. salg af klippekort i de berørte busser, ligesom de indtægter der kommer ind fra kontantbilletsalg og for anvendelse af Rejsekort kommer til Midttrafik ad anderledes veje end tidligere. De væsentlige ændringer er:

- Kontantsalg i bussen registreres via Rejsekortsystemet. Midttrafik modtager månedsvis oplysning om solgte kontantbilletter hos det enkelte busselskab, som herefter modregnes i busselskabets afregning. Dette er i modsætning til tidligere, hvor indmelding om salg blev modtaget direkte fra det enkelte busselskab og herefter modregnet.
- Brugen af Rejsekort – kaldet CiCu-rejser (Check-ind check-ud rejser) registreres også af Rejsekortsystemet. Indtægterne registreres i Midttrafiks bogføring via opgørelser fra Rejsekort og går ikke via busselskabet. Det er en ny indtægtskilde i Midttrafik.
- Kunderne kan ikke længere købe klippekort i busserne. Da mange kunder fortsat foretrækker at anvende klippekort fremfor Rejsekort, så kan salget af klippekort på kortsalgssteder stige. I forbindelse med implementering af Rejsekort i Horsens steg salget af klippekort solgt på Horsens station f.eks. fra godt 3.000 i første halvår til godt 12.000 i andet halvår. Kortsalgsstedernes omsætning kan derfor stige i forbindelse med indførelse af Rejsekort.
- Nogle kunder anvender også web-salg i højere grad til at købe klippekort. Som et supplement til at købe klippekort på kortsalgssteder, har Midttrafik udvidet muligheden for at købe via Midttrafiks hjemmeside. Dermed stiger omsætninger på web-salget.
- I andre trafikelskaber har man som en umiddelbar konsekvens af indførelse af Rejsekort oplevet, at salget af kontantbillet øges. Det antages at hænge sammen

med, at flere kunder der ikke umiddelbart ønsker et Rejsekort og finder det besværligt at købe klippekort. I stedet anvendes kontantbilletter, selv om det er en dyrere løsning for kunden.

- Ved rejsekortets indførelse flytter der indtægter fra de såkaldte omstigningsrejser i bus-tog samarbejdet over på Rejsekort. Omstigningsrejser er hidtil afregnet fra togoperatørerne til Midttrafik. Indtægter fra rejser på rejsekort, der indebærer en bus og en togrejse, fordeles imidlertid direkte af Rejsekort til hhv. togoperatør og trafikselkab. Omsætning fra omstigningsrejser i bus-tog samarbejdet kan derfor falde, hvilket bør modsvares af direkte indtægter fra Rejsekort.

Som det fremgår, er de indtægtsmæssige ændringer ved indførelse af Rejsekort ret komplekse.

Man kan ikke blot sammenligne den enkelte vognmands afregning før og efter rejsekortets indførelse, og så se om den forventede nedgang er kommet ind i form af rejsekortindtægter. Salget på salgssteder, web-salg og bus-tog afregning vil også være påvirket.

Derfor har Midttrafik i stedet analyseret indtægterne for de bestillere, hvor Rejsekortet helt eller i altovervejende grad er indført i 2014. Dette sker på baggrund af indtægter i busserne, indtægter fra lokale kortsalgssteder, indtægter fra rejsekort samt indtægter via web-salg. Den opgørelse er vedlagt som bilag.

Opgørelsen viser et broget billede i de berørte kommuner. I Holstebro og Silkeborg er indtægterne faldet. I Horsens, Hedensted og Viborg er indtægterne steget – men dog i begrænset omfang. I Herning er det næsten status quo.

Det er således på nuværende tidspunkt ikke muligt at konkludere, om indførelse af Rejsekort har positiv eller negativ virkning for indtægterne. Dette skal selvfølgelig også ses i lyset af andre forhold, der kan påvirke indtægterne. I Holstebro har man f.eks. også indført et nyt bybussystem. Her ses ofte nedgang i indtægterne i startfasen. Silkeborg har været præget af driftsmæssige udfordringer på grund af omfattende vejarbejde i byen, hvilket også kan have påvirket indtægtsudviklingen fra 2013 til 2014.

Økonomi

Midttrafik følger udviklingen i Rejsekortindtægter tæt, og arbejder bl.a. sammen med Rejsedata – som leverer salgsoplysninger til Midttrafik – også på at udarbejde statistikker og opgørelser, som løbende kan stilles til rådighed for bestillerne via Midttrafiks hjemmeside.

Kundemæssige konsekvenser

Opfølgningen på Rejsekortindtægter giver mulighed for løbende at holde øje med udviklingen i kundernes accept af den nye betalingsmulighed, ligesom det bliver muligt at styrke Midttrafiks viden om kundernes rejseadfærd, når Rejsekortet er udbredt mere end tilfældet er i dag.

Kommunikation

De forbedrede muligheder for at følge indtægtsudviklingen kommunikeres løbende til bestillerne.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Passagerindtægter i kommuner med Rejsekort

1-00-1-15

13. Særlige forhold i Aarhus vedr. rejsekort

Resumé

Rejsekort indføres i Aarhus pr. 22. april 2015. Der orienteres om 3 særlige forhold, der gør sig gældende.

Sagsfremstilling

Rejsekort indføres i Aarhus pr. 22. april 2015.

Som konsekvens af selvbillettering i bybusserne i Aarhus vil rejsekortkunder opleve 2 forskelle på mulighederne med rejsekort i forhold til resten af landet.

1. Check ind af flere personer på samme rejsekort. Normalt kan man checke flere ind på samme rejsekort. I bussen beder man chaufføren indtaste det før check ind, og på togstationer, kan man selv gøre det på særlige standere. Det er ikke muligt i bybusserne i Aarhus, da chaufføren ikke billetterer. Det er dog muligt at færdiggøre en rejse, hvis man har checket flere ind i anden bus eller tog.
2. Ændring af kundetype. Rejsekort Flex kan bruges af andre end korthaveren, og der kan ændres kundetype fx fra Voksen til Barn. I bussen beder man chaufføren indtaste det før check ind, og på togstationer, kan man selv gøre det på særlige standere. Det er ikke muligt i bybusserne i Aarhus, da chaufføren ikke billetterer.

Det er ikke muligt at ændre på ovenstående, idet rejsekortudstyr til busser kun er udviklet til, at ændringer kan foretages af chaufføren.

Tidsgyldigheden for rejsekort, klippekort og kontantbilletter bestemmes af antallet af zoner. Midttrafiks tidsgyldigheder er:

Antal zoner	Gyldighed
2 - 3	1 time
4 - 6	1½ time
7 - 9	2 timer
10 - 12	2½ time

Udover 12 zoner øges tidsgyldigheden med ½ time for hver 3 zone.

Inden for Aarhus Kommune er tidsgyldigheden 2 timer uanset zoneantal, som kan variere fra 2-6 zoner. På rejsekortet følger tidsgyldigheden den generelle for Midttrafik. Det betyder, at rejsekortkunder, der rejser inden for Aarhus Kommune, vil få kortere tidsgyldighed, end de er vant til på klippekort og kontantbilletter. Det vil blive sværere at nå at rejse ud og hjem på ét klip eller én billet. Kunder, der er vant til det, vil opleve det som en fordyrelse. Så længe klippekort ikke er udfaset henvises kunder med ovenstående rejsemønstre til dette. Problemstillingen tages op i forbindelse med udfasningen af klippekort.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-15

14. Siden sidst

Sagsfremstilling

Ophævelse af Flextrafik-kontrakter med Carigo

Midttrafik har 25. februar 2015 ophævet begge sine Flextrafik-kontrakter med Carigo. Kontrakterne havde ordinært udløb henholdsvis ved udgangen af februar 2015 (Flex-Variabel 3) og ved udgangen af februar 2016 (Flex-Garanti 3). Således har ophævelsen reelt kun betydning for 8 garantivogne i Flex-Garanti 3 udbuddet.

Carigo modtog i januar 2015 en skriftlig advarsel på baggrund af en række kvalitetsbrister. Da driften fortsat var ustabil, og idet Midttrafik ikke længere kunne komme i kontakt med selskabets ledelse, ophævede Midttrafik begge kontrakter. Driften sikres fremadrettet af andre selskaber, og får således ingen betydning for kunderne.

Fynbus ophævede sine kontrakter med Carigo den 23. oktober 2014 på grund af væsentlig misligholdelse, eftersom Carigo ikke tilstrækkeligt kunne dokumentere, at selskabet levede op til blandt andet en række krav til chaufførers uddannelse. Sydtrafik har efter gensidig aftale med Carigo ophævet sine kontrakter i januar 2015.

Pressesag vedr. ungdomskort

Århus Stiftstidende bragte den 5. marts 2015 en række artikler på baggrund af en pressemeddelelse skrevet af en studerende, der havde fået tre kontrolafgifter, selvom hun havde betalt sit buskort. Kortet var betalt via netbank, og var derfor ikke kvitteret og hermed heller ikke gyldigt.

I artiklerne fokuseres der på en række forskellige ting:

Beskrivelse:

Hun havde jo betalt og derfor var kortet gyldigt.

Fakta:

Det fremgår fire steder på girokortet, at det er ugyldigt uden kvittering. Det fremgår samtidig af Midttrafiks rejsebestemmelser, at det er kundens ansvar at være korrekt billetteret, og at man får en kontrolafgift, hvis man ikke er korrekt billetteret.

Beskrivelse:

Politiet kom i skudsikre veste og med tjenestepistoler.

Fakta:

Pga. forhøjet terrorberedskab var politiet bevæbnet og iført skudsikre veste. Politiet tilkaldes normalt i de kontrolsituationer, hvor en kunde ikke vil samarbejde.

Beskrivelse:

Betalingen første gang tog en halv dag og kostede 118 kr.

Fakta:

Det er muligt at betale gratis via Midttrafiks hjemmeside, og det tager få minutter.

Beskrivelse:

Kunden kunne have valgt Midttrafiks betalingsløsning på nettet. Men det ville have betydet syv dages ventetid. "Jeg har slet ikke tålmodighed til så snørklet og besværlig en sagsgang."

Fakta:

Kunderne får normalt kortet 2-3 uger før første gyldighedsdag. Selv med syv dages ventetid, som er det maksimale, vil en kunde kunne have kvitteringen en uge før, den træder i kraft. Det er i øvrigt ikke mere besværligt end at betale via netbank, og har man gjort det én gang, får man fremadrettet tilsendt en mail med betalingslink. Her skal man blot klikke på linket, indtaste sine betalingskortoplysninger og godkende.

Beskrivelse:

Det virker idiotisk, at hver eneste trafikselvskab øser penge i at udvikle hver sin unikke løsning.

Fakta:

De jyske trafikselvskaber og Fyn har fællesudviklet store dele af løsningerne. NT og Midttrafik er fælles om kommende app-løsning.

App-løsningen skulle have været klar i januar 2015, men er desværre forsinket pga. udfordringer med leverandøren. Der arbejdes på, at få løsningen klar til det nye skoleår.

Trafikplan Midt- og Vestjylland

Midttrafik er orienteret om, at Trafikstyrelsen vil analysere forskellige muligheder for udvikling/omlægning af togtrafikken i Midtjylland. Der er fra Trafikstyrelsen pt. ikke lagt op til at Midttrafik inddrages i arbejdet.

Fremtidens jernbane

Brancheforeningen Dansk Tog, som repræsenterer Arriva Danmark og SJ (Svensk Järnväg), har udarbejdet et udspil, som skal understøtte de politiske mål om at opgradere den danske jernbane med Togfondens midler. I "Fremtidens jernbane" præsenterer Dansk Tog en række elementer, som et indspark til debatten om fremtidens jernbanepolitik.

Udspillet byder bl.a. ind med forslag om:

- Materielplan – sikre krav og betingelser for materiel i udbuddene
- Udbudsplan – langsigtede udbudsplaner og –pakker
- Trafikkøber- og kontraktstyringsorganisation – formål: et klart politisk mandat til at forestå udbudsprocesser, indkøbs- og materielplanlægning, jura, kontraktstyring og kvalitetssikring
- Reorganisering af jernbanens serviceområder – infrastruktur, informations- og billetsystemer, stationer og værksteder mv. Skal bl.a. sikre, at arbejdet med infrastruktur og elektrificering indarbejdes i såvel materielplan som udbudsplan. Desuden foreslås, at driften og udviklingen af alle stationer varetages i et nyt statsligt ejendomsudviklingsselskab, og at man revurderer den nuværende bodeling vedr. baneinfrastruktur ml. DSB og Banedanmark. Sidst, men ikke mindst, foreslås, at Billet- og informationssystem og dertilhørende funktioner placeres i en ny serviceorganisationsstruktur for at sikre, at alle operatører benytter samme fælles billetsystem.

Udspillet foreslår også en ny organisering af jernbanen i tre niveauer:

- Udbudsmyndigheder – Etablering af Dansk Trafik, som skal stå den for praktiske del af udbuddene, forankret i hhv. trafikskaberne og Transportministeriet
- Serviceområder – som nye serviceområder oprettes Dansk Information & Billet og Danske Stationer foruden det allerede eksisterende Banedanmark. Den regionale infrastruktur overføres til Banedanmark. DSB A/S dannes som ny statslig operatør, som byder på udbud på lige fod med andre operatører. DSB SOV (Selvstændig Offentlig Virksomhed) fortsætter med den trafik, som ikke er udbudt.
- Togoperatører

Dansk Tog vurderer, at konkurrenceudsættelse kan ske gennem 8-10-årig udbudsplan, mens forslagene til reorganisering kan være gennemført inden for 1-2 år.

Midttrafik deltager i byrådsmøde i Syddjurs Kommune

Onsdag den 25. februar deltog direktør Jens Erik Sørensen i et byrådsmøde i Syddjurs Kommune til et temamøde om kollektiv trafik. Han holdt et oplæg om Midttrafiks ydelser inden for buskørsel og flextrafik, og byrådspolitikere havde mulighed for en mere dybdegående drøftelse af Midttrafiks ydelser i kommunen.

Midttrafik besøger altid gerne politikere i kommuner og region for at styrke og udvikle dialogen om kollektiv trafik i Region Midtjylland. Midttrafik byder også gerne politiske bestillere og udvalg velkomne til at holde møder hos Midttrafik for at drøfte trafikskabets ydelser. Udvalg for Regional Udvikling var på besøg i Midttrafik den 11. marts.

Rejsekorts håndtering af personoplysninger

./ Foranlediget af Transportministeriet har Rejsekort A/S udarbejdet et notat ("Bilag 1 - Notat om Personoplysninger 20 02 2015"), der belyser, hvordan Rejsekort i dag beskytter personfølsomme oplysninger, og hvilke muligheder der er for at øge beskyttelsen. Transportministeriet ønsker, at kundernes rejser ikke sammenholdes med kundens navn uden kundens samtykke. Nedenfor følger et kort resumé af notatet.

Rejsekort A/S skelner mellem *personfølsomme* oplysninger (handicap, pensionsforhold, hjemløststatus) og *personhenførbare* oplysninger (navn, cpr.nr., kontaktoplysninger og oplysninger om de foretagne rejser og optankninger af rejsekort). Rejsekort A/S anfører, at man har fået lov til behandle personfølsomme oplysninger af Datatilsynet, og at man ydermere har tilladelse til at føre en spærreliste over spærrede rejsekort. Rejsekort A/S beskriver, at man er lovmæssigt forpligtet til at opbevare forskellige data om kunderne:

- Kundernes rejsehistorik (i relation til spørgsmål eller indsigelser til rejser og transaktioner)
- Alle oplysninger relevante for Finanstilsynets vurdering af betalingsinstituttets forhold
- Regnskabsmateriale i fem år
- Kunders rejsehistorik i fem år (Rejsekortets opfattelse)
- Kunders navn, cpr.nr. og adresse i fem år efter kundeforhold ophører

For at sikre at personoplysninger i rejsekortsystemer ikke kan misbruges har Rejsekort A/S i samarbejde med trafikelskaberne udarbejdet (og vil løbende vedligeholde) en compliancemanual, som danner grundlag for uddannelse og instruktion af medarbejdere i trafikelskaberne og Rejsekort Kundecenter, bl.a. i relation til behandling af personoplysninger.

Medarbejderne skal overholde instrukser og:

- må kun søge de oplysninger, som er nødvendige for at udføre en konkret opgave
- underskriver en tavshedserklæring på tro og love
- får tildelt brugerrettigheder jf. de arbejdsopgaver de varetager (fx er adgang til cpr.nr. begrænset)

Overtrædelse kan medføre ansættelsesretlige konsekvenser.

Compliancemanualen fastsætter bestemmelser om omsletning af data, og rejsekortsystemet vurderes af en uafhængig systemrevisor.

Rejsekort A/S anfører, at man ikke for nuværende har ideer til yderligere tiltag for at øge sikkerheden vedr. behandling af personfølsomme personoplysninger, og de ansvarlige

myndigheder har ikke haft bemærkninger til den nuværende praksis. Man vil dog gerne i dialog med de relevante myndigheder om, og under hvilke eventuelle betingelser, det vil være lovligt at fjerne eller yderligere reducere adgangen til rejsehistorik, der er ældre end 13 måneder. Rejsekort vurderer dog, at det ikke vil kunne være afhængigt af den enkelte kundes samtykke i forhold til kravene til regnskab og tilsyn.

Pulje til energirigtig kollektiv transport

Regeringen, SF og Enhedslisten har vedtaget en klimapulje på 151,9 mio. kr. En del af midlerne er øremærket til den kollektive trafik i trafikselskaberne.

Der afsættes 3 mio. kr. i 2015 til at analysere mulige potentialer for at reducere energiforbruget i den kollektive busstrafik, således at den kollektive trafik bliver grønnere uden, at det går udover servicen over for passagerne. Det kan f.eks. være forslag til effektiviseringskrav, der indbygges i udbudsbetingelserne, når trafikselskaberne indkøber busstrafik hos busentreprenørerne. Når forarbejdet er afsluttet, vil der skulle tages stilling til, om det grønne effektiviseringskrav skal implementeres i fremtidige udbud.

Arbejdet gennemføres i et samarbejde mellem kommunerne, regionerne, trafikselskaberne og Trafikstyrelsen.

Der afsættes 14 mio. kr. i perioden 2015-2017 til at fremme anvendelsen af elbusser i lokale trafikselskaber. Formålet med ordningen er at bidrage til at afklare den reelle meromkostning ved elbusser og udfordringer ved organisering af el-busdrift, og hermed reducere risikoen for busoperatører ved at indsætte elbusser i rutedrift.

Støtten ydes til trafikselskaber, som ønsker at indfase elbusser i rutedrift enten i form af elektrificering af hele busruter, indsættelse af en eller flere elbusser i rutedrift eller løbende udskiftning af dieselbusser med elbusser i eksisterende koncessioner.

Elbusser har en væsentlig højere anskaffelsespris end dieselbusser. En el-bus, der svarer til de almindelige busser (12 m), koster ca. 3-3,2 mio. kr., hvor en dieselbus koster 1,6-1,8 mio. kr. Herudover er der usikkerhed om elbussers brugtværdi, hvilket medfører en væsentlig investeringsrisiko for busoperatører. For at gøre anvendelsen af elbusser til et reelt alternativ til dieselbusser, er der derfor behov for at yde tilskud til busoperatørernes omkostninger til anskaffelse af elbusser. Ordningen forventes at resultere i op imod 25 elbusser i alt.

Direktøren indstiller,

- at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Notat om Personoplysninger 20 02 2015

1-00-1-15

15. Eventuelt