



Dato: 17. februar 2017

Initialer: ug

Bestyrelsesmøde i Sydtrafik

Dagsorden

Tid: Fredag, den 24. februar 2017 kl. 09:00-12:00

Sted: Hotel Skibelund Krat, Skibelund Krat 4, 6600 Vejen

Medlemmer: Jesper Frost Rasmussen
Jørgen Bruun
Peder Hummelmoose (afbud)
Jan Riber Jakobsen
Knud Erik Langhoff
Allan Skjøth
Poul Rosendahl
Karsten Uno Petersen
Preben Friis-Hauge

Øvrige: Lars B. Thomsen
Turan Savas
Kristine Kaas Krog
Søren Rishøj Jakobsen
Frode Sørensen
Direktør Lars Berg
Afdelingschef Kirsten Therkildsen (ref.)
Afdelingschef Britta Søndergaard
Afdelingschef Lotte Stensberg
Afdelingschef Jette Lauridsen
Afdelingschef Michael Aagaard

Afbud sker til Ulla (ug@sydtrafik.dk) eller på tlf: 76 60 86 98

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
Åbne dagsordenspunkter		
1	Godkendelse af dagsordenen	3
2	Sager til orientering	4
3	Ikrafttræden af vedtægtsændring for Sydtrafik	5
4	Ændret salgsstrategi i forbindelse med implementering af periodekort på rejsekort	6
5	Drøftelse af proces hen mod ny trafikplan	9
6	Samarbejde om landsdækkende handicapbefordring	11
7	Ny optimeringsplatform til flextrafikken	12
8	Mulighed for ophør af salg af tillægsbilletter til én zone	15
9	Godkendelse af proces for udbud af drift på Vestbanen	17
10	Lancering af ny Mobilbillet app og lukning af SMS billet	18
11	Eventuelt	20
Lukkede dagsordenspunkter		

00-01-06-1-17

1. Godkendelse af dagsordenen

Indstilling

at dagsordenen godkendes.

00-01-06-1-17

2. Sager til orientering

Sagsfremstilling

- Revisionens besøgsrapport af oktober 2016
- Status 67+ kort i Kolding
- Passagertælling efterår 2016
- Projekt uddannelsesruter

00-03-02-1-07

3. Ikrafttræden af vedtægtsændring for Sydtrafik

Sagsfremstilling

Trafik og Byggestyrelsen har, ved skrivelse af 9. februar 2017, på vegne af økonomi- og indenrigsministeren, samt transport-, bygnings- og boligministeren, meddelt Sydtrafik, at de nye vedtægter, vedtaget den 26. februar 2016, med justering af § 10, jfr. nedenfor, vedtaget den 9. september 2016, er godkendt.

Region Syddanmark har tidligere godkendt vedtægtsændringerne, hvorfor de nu kan sættes i kraft.

De nye vedtægter vedlægges som bilag 1.

Den seneste justering, vedtaget af bestyrelsen den 9. september 2016, ser ud som følger (ændring fremhævet):

” § 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafikselskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2 og 3. **Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.**

Stk. 2. Den kommunalbestyrelse, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. stk. 3, har ret til en plads i selskabets bestyrelse.

Stk. 3. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.”

Indstilling

at vedtægterne sættes i kraft 24. februar 2017.

4. Ændret salgsstrategi i forbindelse med implementering af periodekort på rejsekort

Sagsfremstilling

I forbindelse med implementering af periodekort på rejsekort ændres Sydtrafiks fremtidige salgsstrategi, da det ikke længere vil være muligt at opretholde det nuværende set-up.

Baggrund

Sydtrafik har i dag 5 egne salgssteder i Esbjerg, Haderslev, Sønderborg, Aabenraa og Vejen og 14 agenter (Super Brugsen, 7/Eleven, Føtex m.fl) , som varetager salg af Sydtrafiks produkter, herunder salg og optankning af periodekort som papprodukt. Salgsstederne har eksisteret siden fusionen mellem de tidligere trafikelskaber. Udviklingen for salg af Sydtrafiks produkter har ændret sig væsentlig gennem de sidste 10 år, hvorfor salget for nuværende udelukkende består af salg af periodekort. Da Sydtrafik pr. 1. maj ønsker at implementere periodekort på rejsekort, ændres fremtidig salgsstrategi.

Den overordnede strategi for rejsekortet er "mest mulig selvbetjening".

I bilag 1 ses fordelingen af omsætningen på salgssteder og hos de 14 agenter.

Periodekort på rejsekort

Periodekort på rejsekort betyder, at der fremover vil være to købsmuligheder/tank-op muligheder. Kunden kan erhverve et rent pendlerkort eller et pendler-kombikort. Begge kort forudsætter at kunden køber digitalt på rejsekorts hjemmeside eller fysisk hos ét af Sydtrafiks nuværende egne salgssteder Esbjerg, Aabenraa, Sønderborg, Vejen eller Haderslev.

Periodekort på rejsekort vil ikke kunne købes hos de 14 salgsagenter, da udstedelsen af et rejsekort kræver specielt rejsekortudstyr. En sådan pakke vil pr. salgssted koste ca. 35.000 kr., hvilket ikke anses som en løsning. Samtidig skal det holdes for øje, at hos salgsagenterne er medarbejderne af meget forskellig niveau, lige fra ungarbejdere til ældre medarbejdere, samtidig med at der normalt er en forholdsvis stor medarbejderudskiftning. Studerende som bliver færdige mv. Derfor vil det betyde rigtig meget uddannelse og opfølgning, hvilket heller ikke anses som en mulig løsning.

Tendensen generelt er øget digitalisering. For trafikelskaberne betyder øget digitalisering mere online betjening, og derved færre salgssteder. NT vil fremover kun bibeholde ét salgssted i Aalborg og lukker derfor de omkring 50 salgsagenter, der er i region Nordjylland. Både DSB og Arriva har gennem de senere år reduceret væsentlig i deres betjente salgssteder og fortsætter denne udvikling/afvikling. Fynbus er i en implementeringsfase til rejsekort, hvor der i en periode udvides med et antal agenter. Agenterne hos Fynbus kan, som hos Sydtrafik, heller ikke sælge periodekort.

Seneste tal fra FDIH (Foreningen for dansk internethandel) viser at danskerne generelt er parate til online selvbetjening og e-handel:

- Konstant 2-cifrede væksttal for e-handelen i Danmark de seneste 10 år.

-
- Den samlede e-handel i Danmark for 1. halvår 2016 er på 50.4 mia.kr. svarende til en stigning på 15% i fht. 2015.
 - I både Dansk Erhvervs og FDIHs analyser er tendensen, at forbrugerne opfatter gode e-handelsbutikker og gode muligheder for selvbetjening, som mere attraktive ift. fysisk handel.

Som Bilag 1 viser, så er der en ikke ubetydelig omsætning af periodekort i trekantsområdet, Kolding, Vejle og Fredericia.

Som en overgangsløsning, i forbindelse med at periodekort skal på rejsekort, vil der blive lavet midlertidige salgssteder i Vejle, Kolding og Fredericia. I Vejle påtænkes genetableret tidligere salgssted på trafikcentret for en periode, da Sydtrafik fortsat betaler husleje for lokalerne, grundet kontraktslige vilkår. Det midlertidige salgssted i Kolding ville kunne etableres på biblioteket som mobilt salgssted. I Fredericia arbejdes der på at leje DSB's tidligere servicebutik/billetsalg på banegården. De 3 midlertidige salgssteder bemannes af medarbejdere fra Sydtrafik. Kundeambassadørerne indtænkes som de primære kræfter. Bemandingen vil for de midlertidige salgssteder være i et givent tidsrum enkelte dage om ugen. Altså ikke åben hverdag hele dagen. Salgsstederne etableres med det nødvendige udstyr.

Kommunikation

Der bliver udarbejdet tidsplan og kampagne materiale for ovennævnte tiltag. Målgruppen er de af Sydtrafiks brugere, der i dag benytter periodekort (pap-kortet) og potentielle nye brugere. Kommunikationsopgaven omfatter derudover Sydtrafiks samarbejdspartnere, herunder vognmænd og kommuner. Kommunikation vedr. fremtidig salgsstrategi vil i pendant til kampagner for periodekort på rejsekort foregå i forskellige tempi (før, op til og under) og via forskellige medier bl.a. bannerannoncer på JV.dk, facebook, flyers til udlevering ved alle nuværende salgssteder, opslag, hængeskilte, pressemeddelelser m.m. Udover at Sydtrafiks kundeambassadører naturligvis vil indtage en væsentlig rolle i formidling af fremtidig salgsstrategi.

Målopfyldelse i forhold til visionen

Implementering af periodekort på rejsekort indebærer øget digitalisering i Sydtrafiks område, som bidrager med data til en endnu bedre styring af Sydtrafik. Beslutning om den foreslåede salgsstrategi bidrager til innovation og udvikling samt til Sydtrafiks vision, om at være omkostningseffektiv.

Lovgivning

Kontrakterne med agenterne kan opsiges med 6 måneders varsel.

Reducering af agentsalg kolliderer ikke med "lov om trafikselskaber".

Økonomi

Omkostningen for overgangsløsningen vil være:

Rejsekort udstyr (Vejle, Fredericia og Kolding)	3 x 35.000,-kr.
---	-----------------

TDC MPLS linje Oprettelse i Vejle og Fredericia.	10.-15.000,-kr.
Mulig midlertidig ansættelse af 1 FTE i den periode som salgsstederne er oprettet.	150.000 kr.
Husleje Vejle. En omkostning som alligevel vil være der i 2017	214.000,-kr./pr.år
"Husleje Bibliotek"	Aftales
Leje af lokale i Fredericia (DSB)	?

Der betales i dag provision til agentsalgsstederne for det slag de varetager for Sydtrafik. Der vil blive en årlig omkostningsbesparelse baseret på bortfald af provision i omegnen af 1.400.000 kr. På den korte bane (2017) vil det være nødvendigt, at en del af disse besparelser indgår, som dækning af omkostningerne for en midlertidig løsning, for at sikre hele overdragelsen fra pap til rejsekort, så smidigt som muligt.

Kommunikation og kampagne finansieres i øvrigt af markedsføringsbudget og afsatte projektmidler.

Indstilling

- at Sydtrafik bibeholder salgssteder i Esbjerg, Aabenraa, Sønderborg, Vejen og Haderslev samt etablere midlertidige salgssteder i Vejle, Fredericia og Kolding.
- at øvrige agenter (Super Brugsen, Føtex, 7/Eleven) opsiges med 6 måneders varsel og efterfølgende nedlægges.
- at øgede omkostninger i forbindelse med de midlertidige salgssteder dækkes af besparelser på provision til agenterne.

5. Drøftelse af proces hen mod ny trafikplan

Sagsfremstilling

Sydtrafik skal jfr. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens Trafikplan og den skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik i det relevante område. Sydtrafiks nuværende Trafikplan 2014-18 blev godkendt i Sydtrafiks bestyrelse den 12. september 2014 og dækker perioden 2014-2018.

Det foreslås, at den politiske proces omkring trafikplan gennemføres efter valget, når den ny bestyrelse er trådt til primo 2018 m.h.p. at en ny trafikplan kan vedtages i foråret 2018.

Sydtrafik vil i løbet af 2017 forberede datagrundlag, så drøftelserne omkring trafikplan kan tage udgangspunkt i solid viden om den eksisterende drift samt konkrete forslag til mulige forbedringer og innovative tiltag.

Sydtrafik har indledt dialog med Fynbus om muligheder for at samarbejde om at skabe fælles datamateriale som grundlag for hvert trafikselskabs kommende trafikplan. Samarbejdet vil ske i tæt samarbejde med Region Syddanmark.

Et centralt emne i trafikplanarbejdet vil være drøftelse af samspillet mellem regionale og kommunale ruter – hvordan får vi samlet set den bedste busbetjening til glæde for borgerne. Med revisionen af lov om trafikselskaber er der krav om, at trafikplanen indeholder en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik og som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet med et flerårigt budgetoverslag.

Dermed vil det være relevant at genbesøge de gældende principper for kollektiv bustrafik af regional betydning og fortsætte drøftelsen af mål for ruter af regional betydning (se bilag revideret 3/8 2012). Bilaget er mærket "Udkast" men er det vedtagne og gældende. Dette vil bl.a. kunne ske med udgangspunkt i det igangsatte arbejde med Uddannelsesruter (se anden sag på dagsordenen).

Det foreslås, at Region Syddanmarks Udvalg for Regional Udvikling den 3. april orienteres om Sydtrafiks forventede proces hen mod en ny trafikplan, og at udvalget opfordres til sideløbende at drøfte mål for ruter af regional betydning.

I løbet af 2017 vil Sydtrafik desuden indlede drøftelser med kommuner og region på embedsmandsniveau m.h.p. at identificere mulige emner til den kommende trafikplan.

Proces for ny trafikplan



Indstilling

Bestyrelsen drøfter om ovennævnte proces hen mod ny trafikplan, herunder samarbejdet med regionens udvalg for regional udvikling, er udgangspunktet for arbejdet.

10-02-6-16

6. Samarbejde om landsdækkende handicapbefordring

Sagsfremstilling

I Sydtrafiks handicapkørsel til fritidsformål kan man køre fra adresse til adresse i en Flextrafik-bil, dvs. uden skift i hele region Syddanmark og region Midtjylland. Det er muligt at rejse til Nordjylland og Sjælland i kombination med handicapegnet tog, en såkaldt landsdækkende rejse, hvor trafikskabet sørger for tilslutningsrejse i begge ender mellem station og afgangs-/ankomstadresse.

Pr. 1. januar 2016 blev der etableret en forsøgsordning, som gør det muligt for trafikskaberne at indkøbe tilslutningstrafik hos hinanden. Det er både en økonomisk og administrativ lettelse, at lokale taxaer nu ikke længere manuelt skal bestilles og afregnes for denne kørsel, da det ofte er både dyrt og besværligt at booke en liftvogn hos taxa, hvor det er en begrænset ressource, der kan kræve lang fremkørsel. Samtidig blev der åbnet for at handicapkunder kan køre 'internt' i fremmed trafikskab til samme takst som i eget trafikskab. Dette er ikke et krav ifølge lovgivningen, men har altså været muligt siden 1. januar 2016.

En evaluering af ordningen viser, at den omfattede kørsel økonomisk set er yderst marginal men at det forventede potentiale er mere end indfriet. I både 2015 (før den nye ordning) og 2016 er der således for Sydtrafik udført ca. 100 tilslutningsrejser i fremmed trafikskab, langt overvejende på Sjælland, men hvor nettoomkostningen i 2015 var 35.000 kr., er den i 2016 reduceret til 14.000 kr. Der er desuden udført 30 af de nye 'interne' rejser med en nettoomkostning på 5.000 kr.

Målopfyldelse i forhold til visionen

Understøtter målene om bedre kundeservice og omkostningseffektiv drift.

Lovgivning

Lov om Trafikskaber

Økonomi

Ordningen har betydet en reduktion af omkostningerne til landsdækkende handicapbefordring.

Indstilling

at forsøgsordningen vedr. samarbejde om landsdækkende handicapbefordring gøres permanent

10-02-6-16

7. Ny optimeringsplatform til flextrafikken

Sagsfremstilling

Baggrund

Trafikselskaberne driver, supporterer og udvikler via den fælles forening FlexDanmark et IT-system til drift og håndtering af flextrafikken, herunder Flextur, handicapkørsel, patientbefordring og lukkede kommunale befordringsordninger. IT-systemet håndterer på landsplan flextrafikkørsel for over 1,15 mia. kr. og 5,8 mio. enkeltture i 2016 og giver regioner og kommuner en betydelig nettobesparelse i forhold til omkostningsniveauet før overgangen til flextrafik.

Den anslåede årlige nettobesparelse for kommunerne i Sydtrafiks område på handicapkørsel og lukkede kommunale befordringsordninger ligger på 21 mio. kr. sammenlignet med omkostningsniveauet før overgangen til flextrafik. For Region Syddanmark er den årlige besparelse på siddende patientbefordring 30 mio. kr. Flextrafik-modellen er samtidig forudsætningen for Flextur, som i alle kommuner, bortset fra Fanø, tilbyder fleksibel og behovsstyret kollektiv trafik som supplement til den ordinære rutedrift.

Systemet er i dag velfungerende og understøtter, at trafikselskaberne kan løfte forpligtelserne over for regioner, kommuner og borgere med mere driftssikker flextrafik end nogensinde. Sådan er det i dag, og sådan ønsker Trafikselskaberne det også fremadrettet. Det forudsætter dog at en række udfordringer omkring FlexDanmarks IT-system bliver håndteret i de kommende år.

FlexDanmarks fremtidige drift er udfordret!

Flextrafikken er i dag understøttet af et fuld integreret IT-system, som gør det muligt at afvikle flextrafikken omkostningseffektivt og med anvendelse af begrænset personale til planlægning og styring af trafikken. Planetsystemet, som FlexDanmark driver, supporterer og udvikler, består af den centrale planlægningsmotor, P5, som er livsnerven og den største enkeltstående komponent i systemet, samt en række tilhørende moduler til håndtering af kundedata, geodata, afregning, vognkommunikation osv.

Til trods for at FlexDanmark i dag har et velfungerende IT-system til håndtering af Flextrafikken, er den fremtidige drift udfordret, hvilket skyldes:

IT-systemet er baseret på forældet teknologi med begrænset restlevetid. Dette gælder særligt planlægningsmotoren, P5. Situationen med den forældede teknologi er kendt af både FlexDanmark og leverandøren af systemet, Trapeze, som har varslet udfasning af P5 ultimo 2019.

- Den forældede teknologi er allerede begyndt at give FlexDanmark udfordringer på leverandørsupporten i forhold til at sikre driftsstabilitet og servicekvalitet, da leverandøren kun har få nøgleressourcer til rådighed, der kan vedligeholde systemet. Samtidig er disse nøgleressourcer også oppe i årene, og der er en væsentlig risiko for, at de på længere sigt ikke er til rådighed for support.

-
- Systemet kan ikke håndtere yderligere udvikling/optimering på grund af den forældede teknologi. Det betyder at flextrafikens udviklingsmuligheder allerede nu er ved at blive indskrænket i forhold til videreudvikling af systemet bag Flextrafikken.

Leverandøren, Trapeze, opkøbte i 2015 det nuværende system af den svenske leverandør, PLANit. Med opkøbet af PLANit har Trapeze opnået en de-facto monopolstatus på det relevante IT-marked. Trapeze har initieret planer om at udskifte P5, men på nuværende tidspunkt mangler FlexDanmark afklaring fra Trapeze på en række punkter i forhold til udskiftningen. Det er vurderingen, at der er en risiko for, at Trapeze ikke kan levere en brugbar erstatning af planlægningsmotoren indenfor en kortere årrække. Sammenholdt med Trapezes monopolstatus er der risiko for, at leverandøren vil øge prisen, og FlexDanmark og trafikselskaberne på kort og mellemlangt sigt ikke vil kunne gøre andet end at betale den øgede pris.

Der findes ikke et "out of the box" standardsystem, som relativt enkelt kan anvendes til at understøtte Flextrafikken i dets nuværende form.

Trafikselskaberne og FlexDanmark har i 2016, med bistand fra de eksterne rådgivere Bird & Bird og Gartner Consulting, foretaget en omfattende analyse af centrale forhold omkring Planet. Gartner Consulting har anbefalet, at trafikselskaberne påbegynder arbejdet med udviklingen af et moderniseret flextrafiksystem i form af opbygning af en ny planlægningsmotor (afløser for P5) og efterfølgende justeringer af de tilhørende moduler i forhold til en ny planlægningsmotor. På baggrund af anbefalingerne fra analysearbejdet foreslås det at iværksætte projekt "Ny Optimeringsplatform", som over de næste 3-5 år skal sikre flextrafikken et fremtidssikret teknologisk fundament samtidig viser gennemgangen, at FlexDanmark er på kanten til ikke at opfylde den udbudspligt, der påhviler selskabet. Det er derfor i FlexDanmarks bestyrelse, at der skal foretages en kombination af udbud og modernisering af IT kernen.

Pga. de interne afhængigheder og projektets store kompleksitet, hvor der i processen skal 'vindes nyt land', fokuseres i første omgang på igangsætning af de aktiviteter, som i løbet af 2017-2018 skal levere en grundig beskrivelse af målarkitektur og kravspecifikation til optimeringsplatformen og afsluttes med et udbud af kernesystemet.

Målopfylde i forhold til visionen

Understøtter visionens målsætninger om udvikling af flextrafikken, omkostningseffektiv sikker drift og innovation og udvikling.

Økonomi

Projektet kræver at der tilføres ekstra projektressourcer til FlexDanmark, og at en række medarbejdere i trafikselskaberne bidrager med timer til projektet. Der vil skulle oprettes en forventet projektorganisation på 6-7 personer samt tilknyttes ekstern konsulentbistand. På FlexDanmarks 2017- og 2018-budgetter tilføres i alt henholdsvis 6,14 mio. kr. og 8,52 mio. kr. til fordeling mellem medlemmerne efter antallet af vægtede rejser.

Sydtrafik og Region Syddanmarks andel fremgår af nedenstående tabel. Region Syddanmark afregnes via Sydtrafik, men betaler selvstændigt bidrag til FlexDanmark. Sydtrafiks andel fordeles mellem kommunerne efter antallet af vægtede rejser i handicapordning, Flextur og kommunal flextrafik.

Timeforbruget hos Sydtrafik forventes som udgangspunkt afholdt inden for det vedtagne personalebudget.

	Sydtrafik (kr.)	RSD (kr.)
B2017	4.288.208	5.501.440
Nyt B2017	4.616.637	6.116.034
Budgetudvidelse 2017	328.430	614.595
B2018	4.449.024	5.737.179
Nyt B2018	4.908.038	6.589.529
Budgetudvidelse 2018	459.014	852.349

Budgettet vil være mindst på samme niveau i de efterfølgende år. Et mere præcist estimat kan forventeligt udarbejdes i takt med at projektet skrider frem og når sine første delmål.

Indstilling

at Sydtrafik støtter op om og godkender det foreslåede projekt "Ny optimeringsplatform"

8. Mulighed for ophør af salg af tillægsbilletter til én zone

Sagsfremstilling

I arbejdet med at forberede implementering af periodekort på rejsekort har det vist sig, at der i visse situationer kan opstå situationer, hvor rejsekortrejser prissættes dyrere end tilsvarende rejser med kontantbillet. Situationen kan opstå, hvor kunden ønsker, at forlænge en rejse ud af det geografiske område som periodekortet dækker. Det vil sige i situationer, hvor kunden har behov for at gøre et tilkøb.

Udfordringen er ikke et isoleret til Sydtrafik, men aktuel på tværs af trafikselskaberne. Der arbejdes for at finde en fælles løsning.

1. Kundens mulighed for tilkøb i dag

En kunde har i dag mulighed for at forlænge rejsen ved et tilkøb af flere zoner til den ordinære rejsehjemmel, fx periodekort. Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. Tilkøbet sælges som en kontantbillet, og prisen pr. zone er den samme som ved køb af traditionel kontantbillet. Disse tilkøb foregår kun i begrænset omfang.

Forskellen på en kontantbillet og en tilkøbsbillet er, at kontantbilletter udstedes til minimum to zoner, mens en tilkøbsbillet kan udstedes til kun én zone til 50 % af prisen for en to-zoners kontantbillet. Dermed kan kunden gøre tilkøb uden at skulle betale for flere zoner end nødvendigt for at forlænge rejsen.

2. Kundens mulighed for tilkøb ved periodekort på rejsekort

Ved implementering af periodekort på rejsekort ønsker Sydtrafik at tilbyde kunderne to forskellige typer periodekort på rejsekort.

1. Rejsekort pendlerkort
2. Rejsekort kombikort

Det der grundlæggende adskiller de to typer periodekort er kundens mulighed for at rejse uden for periodekortets gyldighedsområde.

Rejsekort pendlerkort

Med et rejsekort pendlerkort har kunden ikke mulighed for at rejse uden for periodekortets gyldighedsområde, medmindre kunden foretager et tilkøb, inden periodekortets gyldighedsområde forlades. Det er tilsvarende Sydtrafiks nuværende periodekort, hvor kunden skal købe en tilkøbsbillet, hvis rejsen skal forlænges til at strække sig uden for periodekorts gyldighedsområde.

Rejsekort kombikort

Med et rejsekort kombikort er kunden sikret gyldighed rejsehjemmel til alle rejser, uanset om rejser ligger inden for periodekortets gyldighedsområde eller ej. Rejser uden for periodekortets gyldighedsområde eller dele af rejser, der ligger uden for periodekortets gyldighedsområde afregnes, som var det et almindeligt rejsekort kunden havde benyttet. Det vil sige disse rejser/dele af rejser prissættes som rejser på et almindeligt rejsekort.

Dette giver en udfordring i situationer, hvor kunder ønsker at forlænge rejser til én zone uden for periodekortets gyldighedsområde. Med de nuværende regler for tilkøb vil kunder, der benytter et rejsekort pendlerkort kunne købe en tilkøbsbillet på én zone til 11,00 kr. (50 % af kontantbillet til

2 zoner), mens kunder der benytter et rejsekort kombi vil blive afregnet 12,50 kr. for zonen, der ligger uden for periodekortets gyldighedsområde. Dette opstår, da prisen for rejse i én og to zoner på rejsekortrejser er identisk.

Det er uhensigtsmæssigt at det er billigere at købe en tilkøbsbillet på papir fremfor at benytte funktionaliteten i rejsekort kombikortet, da det er ulogisk og i strid mod, at en rejsekortrejse skal være billigere eller lig en tilsvarende rejse med en kontantbillet. Dermed ødelægges incitamentet for, at kunder skal vælge et rejsekort kombikort frem for et rejsekort pendlerkort.

3. Ønsket ændring i regler for tilkøb

Der foregår på nuværende tidspunkt et arbejde med at afdække om problematikken kan løses i rejsekortsystemet. Såfremt udfordringen ikke kan løses systemmæssigt, ønskes reglerne for køb af tilkøbsbillet på én zone ændret.

Det foreslås, at tilkøb fremover skal gøres til minimum to zoner, hvilket svarer til reglerne for køb af kontantbilletter, hvor mindste køb er to zoner, uagtet at kunden kun skal rejse i én zone. Hermed sikres, at det altid vil være billigere for kunden at benytte et rejsekort kombikort fremfor at købe tilkøbsbilletter ved rejser ud af periodekortets gyldighedsområde.

Alternativet til ændrede tilkøbsregler er at ændre rejsekorttakstrækken, så én og to zoner ikke prissættes ens. Det vil dog have store provenukonsekvenser, da alle rejser, der kun foregår inden for én zone (typisk bybusrejser) dermed vil blive billigere end i dag. Dette anses ikke for et realistisk scenarie.

Indstilling

at salg af tilkøbsbilletter på én zone kan stoppes og afløses af en tillægsbillet på 2 zoner, når periodekort overgår til rejsekort den 1. maj 2017 således, at Sydtrafik lever op til, at en rejsekort rejse altid er billigere end en kontantbilet

9. Godkendelse af proces for udbud af drift på Vestbanen

Sagsfremstilling

Sydtrafik og Vestbanen er i løbende dialog med embedsmænd i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om, muligheder for at udbud af driften på Vestbanen vil kunne indgå i det statsligeudbud på togdriften i Midt & Vestjylland i perioden 2020-2030.

Tanken er, at der udarbejdes ét samlet udbudsmateriale, hvor driften på Vestbanen indgår som option til hovedkontrakten. For ikke at komplicere det statslige udbud unødigt vil det være hensigtsmæssigt at tilrette udbuddet af driften på Vestbanen mest muligt, så en kommende operatør vil skulle operere under lignende vilkår på Vestbanen som på de øvrige MVJ-strækninger.

Sammen med ministeriets embedsmænd arbejdes der på at afdække mulige vilkår for udbuddet, som vil kunne fremlægges til godkendelse i Vestbanens bestyrelse, i Sydtrafiks bestyrelse, i Varde Kommune samt i Region Syddanmark (Udvalg for Regional Udvikling samt efterfølgende i Regionsrådet, når endelig beslutning om fremtidig drift kan tages). Blandt de emner, der arbejdes på at få afdækket, er:

- Håndtering af Vestbanens 2 eksisterende togsæt.
- Muligheder for fremadrettet udlejning af Vestbanens værksted i Varde.
- Muligheder for at håndtere infrastrukturforvaltningen (som i dag indgår i driftsaftalen med operatøren)
- Konsekvenser af en eventuel overgang fra bruttokontrakt til nettokontrakt
- Principper for erstatningstransport
- Hensigtsmæssigheden af at kræve, at en fremtidig operatør indgår agentaftaler på billetsalg med lokale handlende

Aktuelt pågår nationale politiske drøftelser af ønsker til det statsligeudbud, herunder om driften på Vestbanen kan indgå i det statslige udbud. Tidsplanen for udbuddet afhænger af udfaldet af de politiske drøftelser, men forhåbentlig vil vilkår for udbuddet kunne præsenteres og godkendes af Vestbanens interessenter (Sydtrafik, Vestbanen, Varde Kommune og Region Syddanmark) i marts/april 2017, hvorefter udbuddet kan gennemføres (se vedhæftede udkast til tidsplan).

Efter gennemførelsen af udbuddet forventes staten at indgå hovedkontrakten, og Sydtrafik og regionen kan vælge at benytte sig af optionen på Vestbanen. Det foreslås, at beslutningen om, hvorvidt optionen skal tilvælges, godkendes af Syddanmarks Regionsråd. Samtidig foreslås det, at Regionsrådet drøfter investeringsbehov i kontraktperioden.

Det bemærkes, at ministeriet har understreget, at en indarbejdelse af Vestbanen som option i ministeriets udbudsmateriale forudsætter, at dette tiltrædes politisk i forbindelse med de nationale politiske forhandlinger.

Indstilling

at bestyrelsen godkender den beskrevne procesplan for udbud af driften på Vestbanen.

30-90-01-1-17

10. Lancering af ny Mobilbillet app og lukning af SMS billet

Sagsfremstilling

Nu er den nye Sydtrafik Mobilbillet app klar til lancering. Den kom ud til kunderne søndag den 12. februar.

Det bliver en stille kampagne, hvor vi fokuserer på eksisterende kunder for at sikre en nem og hurtig overgang. Rejsekortet vil stadig være det produkt, vi ønsker passagererne bruger.

Den nye mobilbillet byder på flere fordele, både for kunderne og Sydtrafik, blandt andet:

- **Flere betalingsmuligheder** med MobilePay som alternativ til betalingskort
- **Bedre data til indtægtsfordeling** med rejseoplysninger fra Rejseplanen
- **En ny platform til udvikling af nye funktioner** og fremtidig integration af andre services, såsom trafikinformation samt information omkring Sydtrafik og vores produkter

Som aftalt, er der nu mulighed for at udfase SMS billetten, som sikkerhedsmæssigt har en lav standard. Der kan snydes med den. Vi har en ny mobilbilletløsning, der passer bedre til nutidens telefoner med større sikkerhed og flere muligheder for billetkøb.

Vi ønsker derfor at lukke SMS billetten i forhold til kontrakten med Kofoed & Co. Der er en forventelig opsigelse af kontrakten på seks måneder.

Der skal nu laves en strategi for flytning af kunder fra SMS billetten til øvrige billetprodukter, hovedsageligt Rejsekort og den nye Mobilbillet app.

Målopfyldelse i forhold til visionen

Den nye Sydtrafik Mobilbillet app er med til at realisere visionen om flere tilfredse passagerer gennem udvikling af kundetilpassede billet- og betalingsløsninger. Med den nye mobilbilletløsning får vi en platform for dem, der ikke har taget springet over til Rejsekortet men også til de områder, som Rejsekortet ikke dækker, eksempelvis billetter til turister og arrangementer.

Lovgivning

Intet at bemærke.

Økonomi

SMS billetten er base for funktioner som deles med andre systemer fra Kofoed & Co. Disse funktioner skal flyttes når SMS billetten lukker. Det gælder for:

1. Brugeradgang til Sydtrafik Kontrollør- og Kundeambassadør app
2. Dagskoder via e-mail til driftsledere

Udgifterne til dette er på nuværende tidspunkt ikke afklaret.

Indstilling

at bestyrelsen godkender, at SMS billetten kan lukkes i forhold til kontrakten

00-01-06-1-17

11. Eventuelt