



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
1. marts 2013 kl. 09.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Strategiplan 2013-2016	1
2	Rejsekortet	2
3	Flextur til lavere pris i Lemvig Kommune	5
4	Orientering om Fly High 2 - fortsættelse af efteruddannelsesprojekt for chauffører	6
5	Orientering om ansøgninger til "Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder"	7
6	Orientering om genforhandling af kontrakter om almindelig busrutekørsel som følge af forhøjede lønsumsafgifter fra 1. januar 2013	9
7	Orientering om analyse af de regionale trafikskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger	11
8	Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen	13
9	Eventuelt	16

1-31-70-1-12

1. Strategiplan 2013-2016

Resumé

Bestyrelsen behandlede 7. december 2012 et oplæg til Midttrafiks strategiplan 2013-2016. Direktionen har indarbejdet Bestyrelsens bemærkninger og fremlægger revideret oplæg til godkendelse.

Sagsfremstilling

Midttrafiks strategiplan 2013-2016 udgør de rammer, hvorefter Direktionen driver Midttrafik i de kommende år. Strategiplanen bevæger sig inden for Midttrafiks mission og visioner, som Bestyrelsen tidligere har fastlagt. Strategiplanen tager afsæt i de vilkår, der gælder for kollektiv trafik i Midtjylland:

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

./. Bestyrelsen behandlede på sit møde 7. december 2012 et oplæg til strategiplanen 2013-2016. Bestyrelsen havde nogle bemærkninger til oplægget, som administrationen har indarbejdet i vedlagte revideret oplæg til strategiplan 2013-2016:

- Målsætninger for kundernes tilfredshed med rejsen og med produktet er fortsat større end i dag, men knap så ambitiøse som i det første udkast.
- Der er foreslået mål for rettidighed og miljø.
- Køb af billetter og kort med rejsekort og mobilapps indgår i Midttrafiks IT-strategi.
- Endelig har direktionen beskrevet de forudsætninger, der skal til i Midttrafik for at nå strategiplanens mål.

Direktøren indstiller,

at strategiplanen 2013-2016 godkendes.

Bilag

- revideret oplæg til strategiplan 2013-2016

1-25-01-1-08

2. Rejsekortet

Resumé

Midttrafiks business case om rejsekortet bliver i øjeblikket evalueret af kommunerne og regionen. Administrationen giver en status for arbejdet med rejsekortet.

Sagsfremstilling

På mødet 25. januar 2013 blev Bestyrelsen præsenteret for "Business case – rejsekort som reinvesteringsprojekt i Midttrafik, januar 2013". Her indgik resultatet af forhandlinger med Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet, to teknologiredegørelser og svar på en række øvrige opgaver omkring rejsekortet.

Efterfølgende har Midttrafik gennemført mindre ændringer i business casen, idet antallet af lokalruter, hvor kunderne kan benytte rejsekort, er foreslået udvidet for at beskytte nogle kommuneres indtægter. Det har økonomisk betydning for Favrskov, Hedensted, Norddjurs, Odder, Ringkøbing-Skjern, Samsø og Struer kommuner.

Baggrund for ændringer i business casen

Hidtil har afdækningen af behovet for rejsekortudstyr på ruter og i busser taget udgangspunkt i, at rejsekortet indføres som erstatning for klippekort og almindelige pendlerperiodekort. Det har derfor ikke været nødvendigt med udstyr på ruter, hvor de fleste rejsende er skolelever og uddannelsesøgende.

I rejsekortsamarbejdet har man nu fremlagt en plan for overførsel af andre kortprodukter til rejsekort, hvilket også vil få betydning for Midttrafik. Det er særligt overførslen af hypercard/ungdomskort til rejsekort fra 2014, som kan få betydning for omfanget af ruter og busser med rejsekortudstyr i Midttrafiks område.

Ved at overføre hypercard og andre lignende kort til rejsekort, vil det blive nemmere for de uddannelsesøgende og andre at få adgang til de rabatter og særlige vilkår, som de er berettiget til. Gennem alle former for rejsekort vil det også være muligt at foretage en indtægtsdeling mellem trafikskaberne og mellem de enkelte kommuner og regionen, baseret på konkrete rejser, og ikke som nu, hvor en del af indtægterne fordeles efter skøn. Det er ligeledes et ønske at anvende data om kundernes rejsemønstre til brug for planlægningen.

Overførslen af en række kortprodukter til rejsekort betyder, at Midttrafik fremadrettet anbefaler, at ruter og linjer, hvor kommunerne ønsker billetindtægter efter Midttrafiks takster og fra fx hypercard, skal have billetteringsudstyr, som understøtter brugen af rejsekort. Det består af rejsekortets standardløsning med kortlæsere ved bussens døre. Midttrafik forventer, at det også vil blive muligt at benytte en "Bus Light" løsning, som kan anvendes på lokalruter, hvor omfanget af kunder med rejsekort er mere begrænset. Mulighed for kontantbilletsalg er integreret i begge løsninger.

På rabat/skolebusruter og lokalruter uden rejsekortudstyr forudsættes gratis kørsel (0-takst). I Midttrafiks område forventes skolekort ikke at blive udstedt som rejsekort.

De senere års ændringer i rutestrukturen har betydet, at mange lokalruter har fået et større kundeunderlag og flere indtægter. Flere busser med rejsekortudstyr skal derfor beskytte kommunens indtægter. Ved eventuelt at indføre gratis kørsel på ruter, hvor der i dag er billettering, vil kommunen ikke alene miste billetindtægter fra salg i bussen, men også miste en andel af indtægterne fra hypercard og kompensation for medrejsende børn.

Oplæg til yderligere ruter med rejsekortudstyr.

Kommune	Ruter	Antal busser med fuld løsning	Antal busser med "Bus Light"
Favrskov	314 , 851	2	1
Hedensted	106, 114, 209, 696	3	2
Norrdjurs	Bybus 1, 2 og 3	1	
Odder	Bybus 1, 2 og 3	1	
Ringkøbing-Skjern	515, 560, 561, 567, 568, 570, 578, 580, 590, 592, 596	4	15
Samsø	131	2	
Struer	1, 2, 3, 335, 342, 346, 349	1	4

I Midttrafiks business case, har det hidtil ikke været forudsat, at Favrskov, Hedensted, Norrdjurs, Odder, Ringkøbing-Skjern, Samsø og Struer kommuner har udgifter til rejsekortudstyr og drift. Midttrafik vil drøfte oplægget med de berørte kommuner, som ved eventuel tilslutning til rejsekortprojektet selv træffer afgørelse, om de vil have rejsekortudstyr eller ej.

Øvrige ændringer

- ./.
- Udgifterne i business casen er ligeledes ændret en smule for flere øvrige kommuner, selvom der ikke er ændret på antallet af busser med rejsekortudstyr. Det skyldes, at de anvendte byrdefordelingsnøgler – køreplantimer og indtægter er opdateret ud fra det reviderede budget 2013. Et nyt lånetilbud har påvirket business casen i positiv retning.

For Aarhus kommune har opdateringen haft den effekt, at udgifterne til rejsekort for i hele projektperioden 2013 – 2028 er reduceret med ca. 14 mio. kr. i forhold til den første BC 2013 og ca. 20 mio. kr. i forhold til BC 2011. Det skyldes, at der med oplægget om udstyr i flere ruter og busser bliver flere parter til at dække de samlede årlige driftsudgifter. Driftsudgifterne består af beregnede transaktionsafgifter, som Midttrafik skal betale for brug af rejsekortsystemet. Disse afgifter er beregnet ud fra en samlet prognose for rejser og omsætning i projektperioden 2013-2028.

Der er udarbejdet et nyt Bilag A til business casen, som viser de samlede udgifter for hver kommune og regionen ved Midttrafik tilslutning til rejsekortet. Nyt bilag A med bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved delvis lånefinansiering vedlægges.

Den videre proces

- ./.
- Som led i kommunernes og Region Midtjyllands evaluering af arbejdet i Midttrafik omkring rejsekortet er business casen og supplerende ændringer, blevet behandlet på møde i Kontaktudvalget 18. februar 2013.

På mødet blev det aftalt, at kommunerne og Region Midtjylland inden 5. april 2013 meddeler Midttrafik deres eventuelle kommentarer og indstilling til indførelsen af Rejsekortet i den midtjyske region. Aarhus Kommune tog forbehold for tidsfristen. Region Midtjylland behandler sagen i marts 2013 og forventer at kunne meddele sin stillingtagen inden 5. april 2013.

Midttrafik blev samtidig anmodet om, at belyse forholdene for Horsens og Hedensted kommuner samt Region Midtjylland i relation til de indbetalinger, der er foretaget til Rejsekortet i det tidligere Vejle Amt før kommunalreformen. Midttrafik har haft en advokat til at belyse forholdene. Responsum fra Holst Advokater om refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekort A S vedlægges.

Bemærkningerne fra kommunerne og Region Midtjylland vil blive fremlagt på mødet i Bestyrelsen 12. april 2013, hvor spørgsmålet om rejsekortet vil blive forelagt til beslutning.

Nyt fakta blad og fakta ark

Midttrafik har udarbejdet supplerende materiale til business casen i form af faktablade og faktaark for hver kommune og Region Midtjylland.

- ./.
- Faktablade viser generelle nøgletal pr. kommune og for regionen fordelt på; Kollektiv trafik, Budget 2013, Rejsekort - resultat, og om Takster og Billettering. Faktablade med generelle nøgletal pr. kommune og for regionen vedlægges.
- ./.
- Faktaarkene viser en række baggrundoplysninger fordelt på ruter for hver bestiller til brug for vurdering af behovet for rejsekortudstyr. Faktaark med baggrundoplysninger fordelt på ruter vedlægges.

Direktøren indstiller,

- at** spørgsmålet om rejsekortet vil blive forelagt Bestyrelsen til beslutning på mødet 12. april 2013.
- at** orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Nyt bilag A med bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved delvis lånefinansiering
- Responsum fra Holst Advokater om refusion for udgifter afholdt i tilknytning til deltagelse i Rejsekort A S
- Faktablade med generelle nøgletal pr. kommune og for regionen
- Faktaark med baggrundoplysninger fordelt på ruter

1-30-75-7-810-1-12

3. Flextur til lavere pris i Lemvig Kommune

Resumé

Lemvig Kommune ønsker pr. 1. april 2013 at indføre støttet Flextur til 4 kr. pr. km i oplandet. Kørsel internt i Lemvig by skal koste 14 kr. pr. km for de kunder, der bruger det.

Sagsfremstilling

Lemvig Kommune har ønsket at gøre det billigere for kunderne at bruge Flextur. Der ønskes derfor indført en ordning, der ligger inden for de rammer, som Bestyrelsen tidligere har fastlagt for mulige priser i Flextur.

Kommunen ønsker indført Flextur på en måde, så kunderne kan køre for 4 kr. pr. km. fra Lemvig by til oplandet, fra oplandet til Lemvig by samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Lemvig by skal koste 14 kr. pr. km.

Lemvig Kommune har i 2012 tilbudt borgerne støttet Flextur til 7 kr. pr. km. Lemvig Kommune har ikke på nuværende tidspunkt fastlagt et budget for Flextur efter takstændringen pr. 1. april 2013.

Midttrafik vurderer, at Lemvig Kommune med indførelsen af de lavere takster kan skele til udviklingen i Ringkøbing-Skjern Kommune, der har omtrent samme befolkningstæthed. Ringkøbing-Skjern Kommune er ca. 3 gange så stor som Lemvig Kommune og har ca. 3 gange så mange indbyggere.

Ringkøbing-Skjern Kommune indførte pr. 1. august 2012 støttet Flextur til 3 kr. pr. km. I perioden fra 1. august 2012 til 31. december 2012, er der blevet udført 1.062 støttede Flexture, svarende til 2.548 på årsplan. Hver tur har i gennemsnit kostet kommunen 89 kr. Overføres disse tal til Lemvig Kommune, må der forventes ca. 850 ture om året og en udgift på ca. 75.000 kr. – i 2012 havde Lemvig Kommune 392 Flexture med en nettoudgift på ca. 17.000 kr.

Midttrafik følger løbende udviklingen, og evaluerer ordningen med Lemvig Kommune efter 3 måneder.

Lemvig Kommune har bedt Midttrafik udarbejde lokal markedsføring af ordningen.

Direktøren indstiller,

at ændret takst for Flextur i Lemvig Kommune pr. 1. april 2013 godkendes.

1-15-0-75-8-12

4. Orientering om Fly High 2 - fortsættelse af efteruddannelsesprojekt for chauffører

Resumé

Bestyrelsen er løbende blevet orienteret om Midttrafiks Fly High-projekt, der består af efteruddannelse og bonusrunder for busselskaberne og deres personale. Administrationen orienterer om, at der nu laves et nyt kursusforløb.

Sagsfremstilling

1.714 chauffører har indtil videre deltaget i Fly High 1. Tilfredsheden med det første kursus er helt i top, når chaufførerne vurderer instruktørernes performance og kursets indhold og relevans.

Det nye Fly High 2 kursus

Fly High 2 er udviklet ud fra input fra chauffører og busselskaber. Kurset er en opfølgning på første kursus, ligesom indholdet også tager højde for de serviceområder, chaufførerne skal forbedre på baggrund af kundernes vurderinger i tilfredshedsundersøgelser, skriftlige klager etc.

Målet med Fly High 2 er, at chaufførerne bliver bedre til at skabe en god stemning i bussen, blandt andet ved at få viden om og værktøjer til at håndtere de mange forskellige kundetyper, der rejser med bussen.

Efter hvert kursus skal alle deltagere udarbejde en evaluering, så Midttrafik konstant kan følge tilfredsheden med kurserne, og rette det som eventuelt ikke virker.

Det første prøvekursus for chaufførrepræsentanter er afholdt 6. og 7. februar 2013 med 21 chauffører fra 4 forskellige busselskaber. Evalueringen af dette kursus viser, at 100 % er tilfredse med kursets indhold, og 100 % er tilfredse med instruktørernes viden og performance.

Midttrafik har i første omgang valgt at udbyde 18 Fly High 2 kurser. Der er pt. tilmeldt 210 chauffører til disse kurser.

Også lederudvikling i forbindelse med Fly High 2

Ligesom i forbindelse med Fly High 1 er der også afholdt lederkursus på Fly High 2. Lederkurset klæder lederne af busselskaberne på til at følge op på chaufførernes nye viden.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-34-75-3-1-12

5. Orientering om ansøgninger til "Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder"

Resumé

Trafikstyrelsen havde 1. februar 2013 ansøgningsfrist for ansøgninger til pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder.

Der orienteres her om de ansøgninger der er sendt fra Midttrafiks område og som Midttrafik i øvrigt er part i.

I alt har Trafikstyrelsen modtaget 24 ansøgninger med en samlet ansøgt sum på ca. 66 mio. kr. Der er afsat en pulje på 57 mio. kr. i hvert af årene 2013-2017 til området.

Sagsfremstilling

Som led i trafikaftalen "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012 er der etableret en pulje til at forbedre den kollektive trafik i yderområder: "Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder".

Trafikstyrelsen administrerer puljen med midler til at støtte projekter, som styrker bus-trafikken mv. inden for de nærmere fastsatte formål for puljerne. Der er afsat 57 mio. kr. pr. år i perioden 2013-2017.

Ansøgninger ved 1. ansøgningsrunde

Første ansøgningsrunde havde tidsfrist 1. februar 2013. I alt har Trafikstyrelsen modtaget 24 ansøgninger med en samlet ansøgt sum på ca. 66 mio. kr. 6 af disse projekter har relevans for Midttrafiks område.

Midttrafik har sammen med Viborg, Holstebro og Struer kommuner sendt en ansøgning vedrørende bedre kollektiv trafikbetjening af Karup Lufthavn. Idéen bag ansøgningen er at sikre fast betjening af alle flyafgange fra og til Karup Lufthavn fra de involverede byer.

Sammen med Norddjurs og Ringkøbing-Skjern kommuner er der sendt en ansøgning til etablering af flere "lektiebusser" – altså busser i de 2 kommuner som udstyres med internet, så de uddannelsessøgende – og andre – kan gå på nettet undervejs på rejsen og lave lektier, forberede sig til arbejdet og lignende.

Sammen med Syddjurs og Norddjurs kommuner er sendt en ansøgning om etablering af 2 flexstop i henholdsvis Ryomgaard og Trustrup. Flexstop skal styrke sammenhængen mellem den flextrafik, der i forvejen er indført i de 2 kommuner og den kommende letbane, ved at sikre gode ventefacilitet ved de 2 stationer. Projektet kan efterfølgende udvides til flere stationer.

Midttrafik har været Ringkøbing-Skjern Kommune behjælpelig med en ansøgning om at forbedre stoppestedsfaciliteterne i kommunen. Projektet har til formål generelt at opgradere stoppesteder og etablere bedre ventefaciliteter ved en række stoppesteder i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Midttrafik er ligeledes part i en fælles ansøgning fra FlexDanmark – kaldet "Den Samlede Rejse" – der har til formål at gøre det lettere at få overblik over og bestille flexkørsel i landområder. Tanken er bl.a. at man via Rejseplanen kan bestille "Den Samlede Rejse" – herunder bestille evt. flextur til den første/sidste del af en bus- eller togrejse.

Endelig er der sendt en ansøgning fra Hedensted Kommune gående på etablering af en Borgerbil. Idéen i ansøgningen er at udleje kommunale biler – fx fra hjemmeplejen – på de tidspunkter hvor de ikke anvendes til deres egentlige formål.

Alle ansøgninger behandles nu i Trafikstyrelsen, og det forventes at der gives tilsagn/afslag på ansøgningerne omkring 1. juni 2013.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-28-807-2-10

6. Orientering om genforhandling af kontrakter om almindelig busrutekørsel som følge af forhøjede lønsumsafgifter fra 1. januar 2013

Resumé

Folketinget har vedtaget en forhøjelse af lønsumsafgifterne fra 1. januar 2013. Loven har udløst krav om en forhøjelse af den betaling, der ydes efter kørselskontrakter med en såkaldt løfteparagraf. Kravet fra busselskaberne og deres organisationer er blevet forhandlet på landsplan. Parterne er nået til enighed om en administrativ nem løsning. Efter ønske fra Midttrafik er der samtidig fundet en løsning på et problem vedrørende olieprisreguleringen i ældre kontrakter med halvårsregulering.

Sagsfremstilling

Forhøjede lønsumsafgifter

En forhøjelse af lønsumsafgiften fra 1. januar 2013 var en del af finansloven. Afgiften omfatter virksomheder, der leverer momsfrige varer eller ydelser. Det gælder bl.a. busvirksomheder, der kører på kontrakt for trafikselskaberne. For dem blev afgiften forhøjet fra 3,08 til 4,12 % af lønsummen, korrigeret for over-/underskud.

Kompensation for meromkostninger

Alle kontrakter om almindelig busrutekørsel har en såkaldt løfteparagraf. Efter denne kan busselskaberne eller deres organisationer kræve at få kontraktbetalingerne forhøjet, såfremt omkostningsudviklingen på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra den regulering, der sker automatisk for den almindelige pris- og lønudvikling.

Kommunerne og regionerne kan regne med, at dækningen af deres meromkostninger tages op i de årlige DUT-forhandlinger.

Genforhandling på landsplan

Danske Busvognmænd, DI Transport og Trafikselskaberne i Danmark har 25. januar 2013 indgået en aftale om, hvorledes en forhøjelse af betalingerne i kontrakter med løfteparagraf mest hensigtsmæssigt kan gennemføres for at give dækning for de forhøjede lønsumsafgifter.

Aftalen er tiltrådt af alle trafikselskaber, idet Movia dog har taget forbehold for godkendelse i deres bestyrelse 28. februar 2013.

Parterne er enige om, at det lønindeks, der indgår i reguleringerne, forhøjes med $104,12/103,08 = 1,01$ %. Ændringen gennemføres med virkning fra 1. januar 2013 i såvel nyere kontrakter med månedlig regulering som ældre kontrakter med halvårsregulering.

Supplerende aftale vedrørende kontrakter med halvårsregulering

Efter ønske fra Midttrafik er parterne endvidere blevet enige om, at der i de ældre kontrakter med halvårsregulering gennemføres en ændring af reguleringen for udviklingen i oliepriser. Problemet har været, at halvårsreguleringen har bygget på et olieprisindeks uden afgifter, hvorimod månedsreguleringen af de nyere kontrakter reguleres efter et olieprisindeks med afgifter. Det har betydet, at reguleringen af de ældre kontrakter har været mere svingende og i den seneste periode større end månedsreguleringen i de nyere kontrakter.

Parterne er enige om, at olieprisindekset med afgifter fremover også anvendes i de ældre kontrakter med halvårsregulering.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-4-1-07

7. Orientering om analyse af de regionale trafikskabers varetagelse af offentlige befordringsordninger

Resumé

Finansministeriet offentliggjorde i 2012 en rapport, der viser, at kommuner og regioner årligt kan spare 500 mio. kr. på at lade trafikskaberne stå for at udbyde og koordinere kommunernes og regionernes opgaver med fx sygetransport eller transport til og fra skole, i stedet for at kommunerne og regionerne selv gør det. Rapporten pegede også på mulige besparelser i måden, hvorpå trafikskaberne administrativt løser opgaven.

Administrationen orienterer om, at Finansministeriet nu har iværksat et projekt, hvor de mulige effektiviseringer i trafikskabernes varetagelse af offentlige befordringsordninger analyseres.

Sagsfremstilling

Finansministeriet offentliggjorde 16. april 2012 rapporten "Kortlægning og analyse af befordringsordninger". I rapporten estimeres det, at kommuner og regioner årligt kan spare ca. 500 mio. kr. på at overlade en række personbefordringsopgaver til trafikskaberne, så det kan indgå i den samlede koordinerede kørsel.

Besparelsen kan opnås, fordi trafikskaberne kan udbyde og koordinere behovet for en række kørselstyper i en sammenhæng, så der opnås besparelser ved bedre koordinering og lavere priser. Rapporten viste samtidig, at der også er potentiale for besparelser ved at optimere arbejdsgange, it-løsninger m.m. i trafikskaberne.

Finansministeriet har derfor indgået aftale med konsulentfirmaet Deloitte (der også lavede ovennævnte rapport) om at gennemføre en analyse af konkrete muligheder for at indhøste de skønnede effektiviseringsgevinster fra 2014.

Analysen vil bygge på fire spor:

1. En analyse af trafikskabernes nuværende administrationsomkostninger forbundet med koordineret kørsel med henblik på at fastlægge et "rimeligt" niveau for det administrative omkostningsniveau. Det er forventningen, at trafikskabernes enhedsomkostninger kan nedbringes ved at øge kørselsvolumen og ved at effektivisere arbejdsgange og it-understøttelse.
2. En analyse af mulige forbedringer i de eksisterende it-løsninger, herunder mulighed for reduktion af it-udgifter, bedre it-understøttelse af løsningerne samt konkurrenceudsættelse af it-løsningerne.
3. Den tidligere analyse viste, at kommunerne og regionerne har begrænset adgang til relevant styringsinformation om den koordinerede kørsel i trafikskaberne. Analysen skal derfor ende ud i et forslag til en rapportpakke, der dækker kommunernes og regionernes behov for styringsinformation.

-
4. Trafikselskabernes forretningsmodel for koordineret kørsel har hidtil primært været fokuseret på variabel kørsel, fx patientkørsel. Trafikselskabernes forretningsmodel for faste kørselsformer som fx til skole- og specialundervisning er mindre veludbyggede. Analysen skal derfor belyse muligheder for at etablere en bedre forretningsmodel for denne type kørsel, så fordelene ved bedre udbud og koordinering også kan komme disse kørselstyper til gode.

Konsulentfirmaet vil i sit arbejde se på nationale og internationale erfaringer.

Trafikselskaberne, herunder samarbejdet mellem trafikselskaber i foreningen Flexdanmark, bidrager til arbejdet med denne analyse.

Analysen og afrapporteringen forventes gennemført i foråret 2013.

Administrationen vil herefter fremlægge rapporten for Bestyrelsen med anbefalinger af, hvad Midttrafik agter at gøre for at effektivisere sin administration på området og for at modtage eventuelle flere kørselsopgaver for kommunerne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

8. Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen

Resumé

Direktionen orienterer om væsentlige forhold siden mødet i Bestyrelsen 25. januar 2013.

Sagsfremstilling

Natteravnene kører gratis med Midttrafiks busser

Natteravnene har siden 2010 kunnet køre gratis med Midttrafiks busser, når de er på ture for at skabe større lokal tryghed. Det er en betingelse, at de bærer deres karakteristiske gule jakker med Natteravnenes logo på ryggen. Gratis transport i Midttrafiks busser gælder således kun i forbindelse med udøvelse af Natteravnenes tryghedsskabende arbejde, hvilket oftest er sent om aftenen eller i nattetimerne.

Den hidtidige aftale var tidsbegrænset. Bestyrelsen har tidligere bemyndiget Direktionen til at godkende gratiskørsel inden for visse rammer. Aftalen med natteravnene ligger inden for disse rammer, og Direktionen har derfor godkendt at forlænge aftalen med Natteravnenes Landssekretariat om gratis transport i Midttrafiks busser. Den nye aftale kan opsiges med 3 måneders varsel.

Internethøring og debatmøder om trafikplan 2013-2016

Alle trafikselskaber skal hvert fjerde år lave en trafikplan, og Midttrafik arbejder nu på en trafikplan for 2013 til 2017 ifølge den fremgangsmåde, Bestyrelsen godkendte 27. april 2012.

Midttrafik ønsker at høre kundernes mening om, hvordan den kollektive trafik kan blive bedre. Derfor var der i perioden 31. januar til 17. februar 2013 en internethøring, hvor kunderne kunne fortælle om deres forventninger til den kollektive trafik. 843 kunder gav sin mening til kende.

På baggrund af kundernes input bliver der afholdt tre debatmøder for bl.a. politikere, busselskaber og embedsmænd. Møderne holdes 22. april (Silkeborg), 24. april (Aarhus) og 30. april (Holstebro). Bestyrelsesformand Arne Lægaard byder velkommen på alle møder, hvor der gives et kort fagligt oplæg, og Poul Guldborg styrer debatten.

Fokus på møderne vil være, hvordan alle parter – kommuner, region, Midttrafik, busselskaber osv. – kan gøre den kollektive trafik bedre inden for de givne rammer. Alle idéer fra møderne samles op og indgår i det videre arbejde med Midttrafiks trafikplan 2013-2017, der forelægges Bestyrelsen inden årets udgang.

7. februar 2013 sendte Midttrafik en foreløbig invitation til Bestyrelsen, Repræsentantskabet, formænd for tekniske udvalg o.l., Rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus, alle busselskaber i kontrakt med Midttrafik, taxaselskaber i Midttrafiks kontaktudvalg, Midttrafiks administrative samarbejdspartnere ved kommuner og region samt til alle kommuners og regionens hovedpostkasser. Endelig invitation sendes i marts.

Udbud af flexkørsel

Bestyrelsen blev 7. december 2012 orienteret om, at Midttrafik sammen med Fynbus og Sydtrafik 23. november 2012 offentliggjorde det 2. fællesudbud af flexkørsel med frist for at afgive bud 14. januar 2013.

Udbuddet er opdelt i 2 dele:

- FlexVariabel: Variabel kørsel, hvor der indgås kontrakt med alle vognmænd, der afgiver konditionsmæssige tilbud, og den konkrete kørsel tildeles løbende til den enkelte vognmand i forhold det konkrete kørselsbehov og den samlede økonomi.
- FlexGaranti: 144 garantivogne, der er sikret en vis mængde kørsel, hvor der indgås kontrakt med den billigste vognmand. Som noget nyt er ca. 40 % af disse garantivogne udbudt som 2-årige kontrakter – af 46 garantivogne i Midttrafiks område er 19 udbudt i 2-årige kontrakter. Også som noget nyt var nogle af vognene lagt i pakker, der kunne bydes samlet på - der kunne også bydes på enkeltvogne på pakkerne. 4 garantivogne ved Midttrafik blev vundet som en samlet pakke.

I FlexVariabel-udbuddet kom der i Midttrafiks område tilbud fra 15 selskaber og vogngrupper med samlet 632 vogne. Fra øvrige vognmænd kom der 675 tilbud på enkeltvogne. Samlet er der modtaget tilbud på i alt 1.307 vogne i Midttrafiks område på Flex variabel

I FlexGaranti-udbuddet kom der 343 tilbud på de 46 garantivogne i Midttrafiks område.

Alle kontrakter skulle planlagt starte fra 1. marts 2013.

Der er dog indkommet to klager vedrørende udbuddet af FlexVariabel.

Konsekvensen ved klager er, at der ikke kan indgås nye kontrakter før Klagenævnet for udbud, indenfor 30 dage, har afgivet en kendelse om at afvise klagen eller krav om opsættende virkning for kontraktindgåelse.

Klagerne vedrørende FlexVariabel blev modtaget 8. februar 2013. Som konsekvens har Midttrafik besluttet at søge at forlænge de nuværende rammeaftaler om flexkørsel fra 1. marts 2013 til 20. marts 2013. Forlængelsen er frivillig, men det er forventningen, at langt de fleste kontraktholdere vil forlænge kontrakten. Såfremt Klagenævnet afviser klagerne kan der indgås kontrakter, så snart kendelsen foreligger.

Klagerne drejer sig bl.a. om en ændring af tilbudsblanketten og krav om tilbudspriser i hele kroner, der har medført afvisning af tilbud efter råd fra advokat. Midttrafik har advokat, som ser på sagen.

I FlexGaranti er der foretaget en ny tildeling af tre garantivogne ud af 144 vogne. Den ene vogn er i Midttrafiks område. Der kan klages over dette til og med 22. februar 2013. Det er vurderingen, at en eventuel klage kun vil have betydning for de tre vogne, hvor der er foretaget en ny tildeling. De øvrige vogne kan der indgås kontrakt med fra 1. marts 2013.

Det er ikke muligt at beregne den økonomiske konsekvens af tilbuddene, da det afhænger af det kørselsmønster, der viser sig i kontraktperioden. En sammenligning af de vindende garantivogne i forhold til 2012 i Midttrafiks område viser en stigning på ca. 2 %, hvilket dækker over en stigning på ca. 8 % på små vogne og et fald på godt 1 % på liftvogne. Stigningen skyldes nok, at chaufførerne fra dette udbud pålægges at holde pauser for at højne sikkerheden – vognmanden får ikke betaling for disse pauser.

Afgørelse på klage over udbud af flexkørsel 2012

Bestyrelsen er tidligere blevet orienteret om, at Odense Taxa har indklaget Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus til Klagenævnet for Udbud i forbindelse med det fælles udbud af flexkørsel, der blev afsluttet i starten af 2012. Odense Taxa havde klaget over 6 forskellige forhold i udbuddet.

Klagenævnet har 6. februar 2013 afsagt kendelse i sagen. Klagenævnet frifinder trafik-selskaberne for alle påstande, undtagen en kritik af, at det ikke fremgik klart af udbudsmaterialet, hvem der er ordregiver. Midttrafik er enig i det ene kritikpunkt, og forholdet er blevet præciseret, allerede da klagen kom. Kendelsen betyder, at Midttrafiks fælles udbud med de øvrige trafik-selskaber ikke annulleres og Odense Taxa har ikke krav på erstatning.

Kendelsen kan ankes indtil 4. april 2013.

Arbejdstilsynet har besøgt Midttrafik

Arbejdstilsynet aflagde 19. december 2012 Midttrafik besøg. Anledningen var en stigning i registrerede arbejdsskader og nærvedhændelser for billetkontrollørerne i 2012. Arbejdstilsynets udkast til afgørelse blev sendt til Midttrafik 29. januar 2013 med mulighed for bemærkninger senest 12. februar 2013. Midttrafik har ikke væsentlige bemærkninger til Arbejdstilsynets forslag til afgørelse, som derfor forventes fastholdt.

Arbejdstilsynet påbyder Midttrafik at undersøge arbejdsulykker og tilløb hertil i billetkontrollen. Midttrafik skal sikre bedre systematisk analyse af ulykkerne for at forstå de bagvedliggende årsager, så det kan indgå i det forebyggende arbejde. Påbuddet skal være efterkommet senest 15. april 2013.

Arbejdstilsynet har desuden truffet den afgørelse, at Midttrafik skal forebygge psykiske belastninger som følge af vold ved billetkontrolarbejde. Midttrafik skal senest 9. april 2013 indsende en tids- og handleplan.

Direktionen har straks - bl.a. gennem sikkerhedsorganisationen - iværksat de fornødne tiltag for at imødekomme Arbejdstilsynets påbud og afgørelse. Direktionen er optaget af, at billetkontrollørerne kan udføre deres opgave på en måde, så de løber mindst mulig risiko for fysiske eller psykiske skader.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-13

9. Eventuelt