



midttrafik

**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
12. december 2014 kl. 09.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Tidsplan for Midttrafiks budget 2016	1
2	Busselskabets egenkapital og kassekreditaftale og forventet resultat 2014	3
3	Lempelse af reklamebestemmelser	5
4	Vederlag i Bestyrelsen	9
5	Tilgængelighedspolitik for Midttrafik	13
6	Forslag om ændring af mødedato for Bestyrelsesmødet den 6. februar	17
7	Takstssamarbejde i Vestdanmark	18
8	Nye muligheder på stoppestedsområdet	20
9	Rettidighedsmålsætning	24
10	Forslag om indførelse af minimumskrav til økonomisk egnethed i buskontrakter	26
11	Forslag om indførelse af tidsubegrænsede kontrakter med opsigelsesadgang	28
12	Natbustakster	31
13	Indstilling om sikkerhedsudstyr med videoovervågning	33

Indholdsfortegnelse

14	Opgradering af rabatruter til lokalruter i Odder Kommune	35
15	Harmonisering af rejseregulering vedr. mad og drikke i busserne	37
16	Indgåelse af venneaftale mellem Favrskov og Syddjurs kommune	38
17	Indstilling vedr. endelig opgørelse og afregning af investerings- og driftsdelen af Midttrafiks rejsekortprojekt	40
18	Orientering om leverandørundersøgelsen 2014	42
19	Devaluering af I Like-kampagnen	45
20	Forhold omkring OST-tilladelser	49
21	Orientering om takster på rejser mellem Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik	51
22	Orientering om ændret praksis ved tilladelse til rutekørsel	53
23	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel	55
24	Orientering om ny selvbetjeningsløsning samt brug af betalingskort i forbindelse med Flexture	57
25	Orientering om landsdækkende handicapbefordring	59
26	Siden sidst	62
27	Eventuelt	65

1-21-1-14

1. Tidsplan for Midttrafiks budget 2016

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2016.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2016.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2016 følger overordnet samme procedure som tidsplanen for budget 2015, dog er den administrative høring taget ud af tidsplanen, da Midttrafiks administration løbende er i kontakt med bestillerne, hvorfor det er vurderet at den er unødvendig. Budgettet sendes fortsat i politisk høring mellem 1. og 2. behandlingen i bestyrelsen.

Det bemærkes, at det budgetmaterialet, der fremlægges for bestyrelsen består af en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde samt oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle driftsområder, med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer – dvs. kommentarer, som ligger ud over det der allerede er beskrevet under de generelle forudsætninger.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2016 er vist nedenfor.

29.-30. juni 2015

1. behandling af budget 2016. Det foreløbige budgetforslag for 2016 drøftes på bestyrelsesmødet.

1. juli 2015

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 21. august 2015.

11. september 2015

2. behandling af budget 2016. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Primo 2016

På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og Regionen, foretages eventuelle justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer.

Baggrunden for en eventuel justering af budgettet primo 2016 er, at deadline for endelig godkendelse af budgettet for kommuner og regioner er 15. oktober mens deadline for trafikelskaberne er 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere det allerede vedtagne budget for Midttrafik, i det omfang der politisk vedtages ændringer i de enkelte kommuner og regionen vedrørende køb af kørsel.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2016 godkendes.

1-00-3-14

2. Busselskabets egenkapital og kassekreditaftale og forventet resultat 2014

Resumé

På bestyrelsesmøde den 27. juni 2014 blevet det besluttet, at den driftsgenerede egenkapital skal føres tilbage til Aarhus Kommune. Det effektueres ved, at der ydes en samlet rabat på 72,2 mio. kr. i kontrakten for den ikke udbudte kørsel, restproduktionen, i de sidste 4 mdr. af 2014.

Denne rabat påvirker Busselskabet på især to områder. Det første er årets resultat 2014, og dernæst skal rabatten finansieres, hvilket umiddelbart kan gøres på to måder, enten gennem formuefinansiering eller gennem en kombination af kassekredit og formuefinansiering.

Sagsfremstilling

Forventet resultat 2014

Resultatet for 2014 forventes at blive et underskud på ca. 61. mio. kr., efter der er justeret for rabatten på 72,2 mio. kr. og efter at der er justeret således, at restproduktionen får et nul resultat i 2014. Der laves en hensættelse til rabat til effektivering i 2015 svarende til det resultat restproduktionen vil have givet, såfremt der ikke var ydet rabat på 72,2 mio. kr. Der bliver således ikke fremadrettet akkumuleret driftsgenereret egenkapital i restproduktionen.

	2014		
	Forbrug + budget nov-dec	Rev. budget 2014	Budget 2014
- i 1.000 kr.			
Indtægter i alt	386.318	396.624	468.849
Variable produktionsomkostninger i alt	312.290	317.276	317.276
Dækningsbidrag	74.028	79.348	151.573
Faste omkostninger i alt	103.171	105.506	105.506
Resultat før renter og afskrivninger	-29.143	-26.157	46.067
Renter og afskrivninger	31.443	34.312	34.312
Periodens resultat	-60.586	-60.469	11.755

Finansiering

1. Formuefinansiering

Samtlige 72,2 mio. kr. tages af de midler, der er placeret i formueplejeaftalen med Jyske Bank. Hvorved denne pulje reduceres til ca. 26,4 mio. kr. (afhænger af kurs mv.)
Dermed kan renteindtægterne af de 26,4 mio. kr. forventes at blive ca. 0,5 mio. kr. ved en p.a. rente på ca. 2 %

2. Kassekredit og formuefinansiering

Busselskabet vil kunne få en kassekredit på 25 mio. kr. fra Jyske Bank til en årlig udgift på ca. 100.000 kr., 50.000 kr. i provision for at have kassekreditten (0,2% p.a. af trækingsmaksimum på 25 mio. kr.) og ca. 50.000 kr. i renteudgifter af trækket (CIBOR 3 uden tillæg, svarende til 0,35 %). De resterende 47,2 mio. kr. dækkes hhv. af overskudende driftslikviditet med 13,2 mio. kr. og af formuen med 34 mio. kr.

Efter reduktionen er formuen ca. 64,6 mio. kr., heraf er 42,1 mio. kr. egenkapital fra driften i de 2 udbudte kontrakter.

Denne løsning giver en forventet nettoforrentning på ca. 1,2 mio. kr. Der forventes ca. 0,1 mio. kr. i renteudgift på kassekreditten og ca. 1,3 mio. kr. i renteindtægt fra formuen ved en p.a. rente på ca. 2 %.

Anbefaling

Busselskabet anbefaler, at rabatten på 72,2 mio. kr. finansieres af en kassekredit på 25 mio. kr. og resten af en kombination af formue og overskydende driftslikviditet.

Model 2 anbefales, da Busselskabet stort set risikofrit vil kunne opnå en større årlig nettorentegevinst end ved model 1.

Der er en løbende dialog med Busselskabet og Jyske Bank, om hvor den mest fordelagtige balance er mellem kassekredit- og/eller formuefinansiering af den løbende drift.

Direktøren indstiller,

at rabatten på 72,2 mio. kr. til Aarhus Kommune finansieres af en kassekredit på 25 mio. kr. og resten af en kombination af formue og overskydende driftslikviditet.

1-00-1-14

3. Lempelse af reklamebestemmelser

Resumé

Bestyrelsesformanden har ønsket et oplæg om fordele og ulemper ved at lempe de nuværende reklameregler.

Sagsfremstilling

De nuværende regler for reklamer

Bestemmelserne blev vedtaget af bestyrelsen 5. november 2010, hvor det også blev besluttet at "reklameformater ud over de almindelige standardformater ikke tillades uden på busserne". Dermed må busselskaberne ikke benytte helfoliering eller reklame, der helt eller delvist dækker ruderne.

Det er væsentligt at bemærke, at det er de enkelte busselskaber, som modtager indtægterne fra salg af reklame, ikke Midttrafik.

- ./.
- Midttrafik ligger på linje med de øvrige trafikselskabers kontraktbestemmelser vedr. busselskabers mulighed for at reklamere på busserne. En undtagelse er helfoliering, hvor Midttrafik ikke tillader det, mens de øvrige trafikselskaber i enkelte tilfælde dispenserer herfor, beroende på en forudgående vurdering foretaget af trafikselskabet. Movia har ikke defineret en bestemmelse herom. Se oversigt "Bilag 1 - Oversigt over reklamebestemmelser i trafikselskaber" og eksempel på helfoliering af bagende på bybus i "Bilag 2 - Eksempel på helfoliering af bagende på bybus".

Reklamebestemmelsernes formål er at sikre en letgenkendelig og ensartet buspark, uanset i hvilken by kunden befinder sig, jf. bestyrelsespunkt vedr. beslutning om *Busfarver*, behandlet 23. marts 2007, og bestyrelsespunkt vedr. *Reklamer på og i busserne*, behandlet 5. november 2010.

Busselskabernes vurdering

Midttrafik har spurgt forskellige busselskaber om deres vurdering af potentialet for en lempelse af reklamebestemmelserne. Konkret er der blevet spurgt til muligheden for at anvende helfoliering på bagenden af busserne. Samtidig er der blevet bedt om forslag til andre muligheder for reklameplads, der har økonomisk værdi for busselskabet.

Busselskabernes generelle tilbagemelding er, at en lempelse er interessant, men at indtægter fra salg af reklamer har været faldende over en længere periode.

Busselskaberne har ikke oplyst konkrete nøgletal for salg af reklame, ligesom ingen er kommet med forslag til andre muligheder for reklameplads på busser.

To busselskaber pointerer, at bybusser – specielt i større byer - er mere interessante end regionale og lokale busser. Værdien af reklame på bybusser er over dobbelt så stor, som på regionale og lokale busser, oplyser ét busselskab.

Potentialet ved mere reklame

Midttrafik har samtidig bedt to udbydere af outdoor-reklamer, Out of Home Media Danmark og AFA JCDecaux, om at vurdere det økonomiske potentiale. Da det fulde indtægtsgrundlag for busreklamer som nævnt ikke kendes, beror udbydernes vurderinger i høj grad på et skøn. Vurderingerne er desuden blevet angivet til administrationen som hhv. brutto- og nettoindtægter samt dækningsbidrag, og det skal derfor nævnes, at omregningerne til indtægtpotentiale pr. bus er cirka-tal. Vurderingen er møntet på busser på A-kontrakter.

Out of Home Media Danmark, der bl.a. har rettigheden til alle Arrivas busser, vurderer, at en lempelse af Midttrafiks krav på samtlige busser højt sat har en årlig værdi på mellem 8-9 mio.kr., som i gennemsnit vil udgøre 10.000 kr. pr. bus (de 8-9 mio. kr. er dækningsbidraget fra reklameindtægten. Det skal nævnes, at Out of Home Media over for Nobina har nævnt et mere forsigtigt skøn, lavere end det nævnte).

Vurderingen tager udgangspunkt i, at Midttrafik som minimum tillader reklamer på langsiden af regionale og lokale (blå) busser, samt helfoliering på bagenden af både by, lokal og regionale busser. Herudover foreslår Out of Home Media, at Midttrafik er åben for muligheden for transparent helfoliering på langsider og ruder.

Indtægtpotentialet er naturligvis afhængigt af annoncørernes interesse for at benytte busreklamer. Desuden oplyser Out of Home Media ligesom busselskaberne, at der er større interesse i at annoncere på bybusser pga. den større eksponering end på regionale og lokale busser.

AFA JCDecaux, der bl.a. sælger reklamer for Tide Bus Danmark i Odense, Nobina i Randers og BAAS i Aarhus, erfarer, at annoncørerne stiller større og større krav til mediernes formåen, og for bussernes vedkommende betyder det bl.a. større og mere kreative formater.

Efterkommes ønskerne ikke, sker det ofte, at annoncørerne finder andre medier, f.eks. billboards, taxaer, stilladsreklamer, elektroniske storskærme osv.

Indtægtpotentialet, med de ovenfor nævnte forbehold, ser således ud:

- Ca. 30.000-35.000 kr. pr. bus pr. år i Aarhus
- Ca. 20.000-25.000 kr. pr bus pr. år i andre byer
- Ca. 10-15.000 kr. pr. bus pr. år på regionale og lokale ruter

Fordele og ulemper

Som udgangspunkt vurderes det ikke at være realistisk, at busselskaberne i de nuværende kontrakter frivilligt vil acceptere en ændring af reklamebestemmelsen uden en forudgående forhandling, med mindre busselskaberne fortsat selv modtager indtægterne fra reklamesalget.

Fordele ved at lempe reklamebestemmelserne vurderes alene til at være økonomiske. Set i forhold til det samlede driftsbudget, er en mindre udgift ved et kommende udbud dog begrænset. Desuden forudsætter den forventede mindreudgift, at busselskaberne nedsætter prisen svarende til den formodede øgede indtægt. Det kan ikke forventes at være en automatisk mekanisme, da det afhænger af det enkelte busselskabs vurdering af udbyttet af flere reklamer.

Sidst, men ikke mindst, kan det være svært at påvise besparelserne, da de potentielt vil være fordelt over alle leverandørtilbud.

Ulempen ved at lempe bestemmelserne er, at bybusserne bliver mere varierede og uklare i deres design og udtryk. Samtidig kan det medføre, at Midttrafiks egne reklamer bliver mindre gennemtrængende overfor kunderne.

Samlet vurdering

I en overvejelse om en eventuel lempelse af Midttrafiks reklamebestemmelser indgår således følgende parametre:

Økonomisk potentiale

Trods faldende omsætning, vurderer Outdoor-udbydere, at der er et indtægtpotentiale at hente for Midttrafik, dog betinget af lempelser af nuværende bestemmelser. Samtidig er beløbsstørrelserne et skøn. Busselskaberne oplever, at der er faldende interesse for busreklamer. Dette kan dog hænge sammen med, at annoncørerne ikke mener, de får nok annonceringsplads på bussen, og at der ikke er udviklet nye formater til busser. Desuden må det antages, at det primære indtægtsgrundlag er i de større byer, hvor BAAS har oplevet et betragteligt fald i indtægterne siden 2007.

Æstetik, genkendelighed og egenreklame

Busfladerne er en unik platform for Midttrafik til egenreklame gennem omdømmekampagner, vis hensyn-kampagner og generel markedsføring af den kollektive trafikks fordele.

Midttrafik ønsker at tiltrække flere forskellige kundegrupper for at sikre et bredt og velfunderet indtægtsgrundlag. En øget reklamer på busserne kan risikere at få nogle kundegrupper til at fravælge busproduktet pga. signalværdien. Samtidig er kommunikationsopgaven på stoppesteder, i trafikken og via mobile medier i forvejen en kompleks opgave, hvor kundernes oplevelse af genkendelighed og identifikation af den enkelte bus er et meget væsentligt kriterie for en tilfreds kundeoplevelse med Midttrafik.

Forslag til mulige lempelser af reklamebestemmelserne

Ændringer i reklamebestemmelserne skal godkendes af bestyrelsen. Hvis bestyrelsen måtte beslutte at lempe reklamebestemmelserne, bør det overvejes i kommende udbud for bybusser (Horsens, Silkeborg, Skive, Viborg, Herning, Randers og Holstebro) at bede de bydende busselskaber om to priser – én med nuværende reklamebestemmelser og én med lempelser. Lempelsen give mulighed for at anvende reklamer som i Aarhus – dvs. bl.a. helfoliering af bagenden samt opsætning af reklame over vinduerne på bussens langside.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen beslutter at lempe reglerne for bybuskørsel, så det er muligt at have helfoliering af bagenden samt opsætning af reklame over vinduerne på bussens langside.
- at** Bestyrelsen beslutter, at man i kommende udbud af bybuskørsel beder om to priser – én med nuværende regler og én med lempelser.

Bilag

- Bilag 1 - Oversigt over reklamebestemmelser i trafikselskaber
- Bilag 2 - Eksempel på helfoliering af bagende på bybus

1-00-1-14

4. Vederlag i Bestyrelsen

Resumé

Den 26. februar 2014 sendte Midttrafik et brev til Statsforvaltningen vedr. Bestyrelsens beslutning om, at bestyrelsesformandens honorar skulle nedsættes begrundet i, at formandens arbejdsopgaver ikke længere har det omfang, som det var tilfældet i de første år efter etableringen af Midttrafik.

Statsforvaltningen har i et brev af 23. september 2014 skrevet, at det giver Statsforvaltningen anledning til at undersøge, om arbejdsbyrden for de to næstformænd og de menige bestyrelsesmedlemmer i lighed med formandens er blevet mindre. Nærværende indstilling lægger derfor op til en drøftelse i Bestyrelsen af Bestyrelsens opgaver og disses omfang.

Sagsfremstilling

- ./.
- Tilsynet i Statsforvaltningen skriver i brev af 23. september 2014 (se "Bilag 2 Svar fra Statsforvaltningen"), at man ikke på det foreliggende grundlag kan godkende ændringen af den relative forskel i vederlag mellem formand og næstformænd samt de menige bestyrelsesmedlemmer (se Midttrafiks henvendelse herom i "Bilag 1 Midttrafiks henvendelse til Statsforvaltningen"). Statsforvaltningen ønsker oplyst, hvilke ændringer der måtte være i henholdsvis arbejdsopgaverne for næstformændene og for de menige bestyrelsesmedlemmer, herunder det forventede timeforbrug.

Tilsynet i Statsforvaltningen er blevet centraliseret pr. 1. juli 2013. I den forbindelse pågår der et arbejde med at harmonisere en række retningslinjer for de 250 kommunale fællesskaber, som Statsforvaltningen skal føre tilsyn med, og som Midttrafik hører under.

Det nuværende vederlag i Bestyrelsen for Midttrafik baserer sig på følgende timeforbrug:

- Bestyrelsesformanden – 660 timer årligt
- Hver af to næstformænd – 165 timer årligt, svarende til 25% af bestyrelsesformanden
- Hvert menigt medlem – 82,50 timer årligt, svarende til 12½ % af bestyrelsesformanden

Indstillingen lægger op til en drøftelse af omfanget og typen af bestyrelsens arbejdsopgaver samt en drøftelse af bestyrelsesarbejdet fremadrettet.

- ./.
- Se advokatfirmaet Bech-Bruuns vurdering i "Bilag 3 Vurdering fra BechBruun vedr. svar fra Statsforvaltningen" og en oversigt over vederlag i de øvrige trafikkselskaber i "Bilag 4 Oversigt over vederlag i de øvrige trafikkselskaber".

Nedenfor præsenteres en oversigt over typer af opgaver for Bestyrelsen for drøftelsen, som kan suppleres med yderligere opgavetyper. Oversigten er fremkommet ved

gennemgang af dagsordenspunkter på møder i Bestyrelsen i 2014 og 2013 samt forvaltningens kendskab til Bestyrelsens og formandskabets arbejde.

Opgavetyper i arbejdet i Bestyrelsen

Opgavetyper	Formand	Næstformænd	Øvrige bestyrelsesmedlemmer
Møder			
Møder i Bestyrelsen	x	x	x
Møder i Repræsentantskabet	x	x	x
Møder i formandskabet	x	x	
Mødeforberedelse	x	x	x
Transport til møderne	x	x	x
Øvrige bestyrelsesopgaver			
Øvrige møder - møder med kommuner (ikke egen-kommune), - Trafikselskaberne i Danmark	x 2 x årligt	x Hvert 2. år	 Hvert 2. år
Indvielser og events: Rejsekort, Kundernes dag	x	x	x
Håndtering af medier	x	x	x
Deltagelse i trafikkonferencer	x	x	x
Deltagelse i møder med brancheorganisationer (f.eks. taxabrancheorganisation, Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen mv.)	x	x	
Eget busselskab: Busselskabet Aarhus Sporveje • Møder, ekstra bestyrelsesarbejde • Kontraktstyring (1 x årligt)	x x	 x	 x
Politisk repræsentation i Letbanerådet			x
Borgerhenvendelser og – politisk dialog	x	x	x
Møder i medarbejderfora	x	x	
Møder med leverandører	x		
Møder med transportministeren	x		

Aktiviteter planlagt i 2015			
Kunde for en dag (1 dag)	x	x	x
Studietur (2 dage)	x	x	x

Tidsforbrug på arbejdet som bestyrelsesmedlem

Ultimo 2013 blev to menige bestyrelsesmedlemmer bedt om at estimere tidsforbruget på bestyrelsesarbejdet i forbindelse med en evaluering af bestyrelsesarbejdet. Vurderingen var, at timeforbruget fordeler sig som følger:

Mødeforberedelse – 1,5-2 timer pr. møde (også Repræsentantskabsmøder)

Mødernes varighed – 2 timer pr. møde, derudover to årlige Repræsentantskabsmøder a 2-3 timers varighed

Transporttid – alle bestyrelsesmedlemmer har transporttid, og hvert år lægges ét eller flere møder andre steder end hos Midttrafiks administration i Højbjerg ved Aarhus.

Øvrige bestyrelsesopgaver – som listen i tabellen ovenfor, er der en række andre opgaver, som bestyrelsesmedlemmerne også varetager, herunder deltagelse i andre mødefora og borgerhenvendelser vedr. Midttrafiks område.

Administrationen vurderede på denne baggrund, at et menigt medlem bruger ca. 65 timer om året på hvervet som bestyrelsesmedlem. Dertil kommer transporttid. Ud over denne tid, bruger medlemmerne også tid på at orientere sig generelt om kollektiv trafik osv. Denne tid vedrører i lige så høj grad det forhold, at de er medlemmer af byråd/regionsråd og typisk også af et teknisk udvalg.

Bestyrelsens forventninger til Bestyrelsesarbejdet fremadrettet

I forbindelse med opgørelsen til Statsforvaltningen, ønsker formanden i forlængelse heraf at have en intern drøftelse i Bestyrelsen vedr. bestyrelsesopgaverne fremadrettet. Bestyrelsen blev konstitueret i januar 2014, og det er naturligt ved årets udgang at drøfte forventningerne til arbejdet i de kommende år, hvad angår såvel opgaver som omfang.

Bestyrelsensformanden lægger derfor op til denne drøftelse på mødet med udgangspunkt i følgende spørgsmål. Hvordan vurderer bestyrelsesmedlemmerne:

- Egen mødeforberedelse
- Kvaliteten af løsningen af de opgaver, som bestyrelsen løfter
- Det af administrationen udarbejdede materiale
- Formandskabets forberedelse af bestyrelsesmøderne
- Den nuværende forretningsorden

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsens drøfter de listede opgaver og eventuelt tilføjer flere.

at Bestyrelsen drøfter det tidligere estimerede timeforbrug på bestyrelsens opgaver.

at Bestyrelsen drøfter governance og gensidige forventninger til Bestyrelsens arbejde.

Bilag

- Bilag 1 Midttrafiks henvendelse til Statsforvaltningen
- Bilag 2 Svar fra Statsforvaltningen
- Bilag 3 Vurdering fra BechBruun vedr. svar fra Statsforvaltningen
- Bilag 4 Oversigt over vederlag i de øvrige trafikskaber

1-00-1-14

5. Tilgængelighedspolitik for Midttrafik

Resumé

Den 4. november holdte Midttrafik møde med Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen. Repræsentanterne fra organisationerne deltog i forvejen i Midttrafiks følgegruppe for handicapkørsel. Næstformand Jan Ravn Christensen deltog ligeledes i mødet, og formålet var at have en mere overordnet drøftelse om tilgængelighed i den kollektive trafik i Midttrafik, og give repræsentanterne fra organisationer mulighed for en direkte drøftelse med en repræsentant fra Bestyrelsen for Midttrafik. På mødet blev det drøftet, hvordan den videre dialog kan tilrettelægges, herunder udarbejdelsen af en tilgængelighedspolitik for Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik ønsker at fortsætte den konstruktive dialog med Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen vedr. tilgængelighed i den kollektive trafik. En løbende drøftelse om tilgængelighed med interesseorganisationerne vil:

- Imødekomme ønskerne fra handicaporganisationerne om øget fokus på tilgængelighed i den kollektive trafik i Midttrafik
- Være med til at sikre, at tilgængelighed løbende er på dagsordenen i Midttrafiks organisation og hos leverandørerne
- Være med til at gøre det lettere for alle kundegrupper at benytte den kollektive trafik

Det foreslås derfor, at der nedsættes et tilgængelighedsforum, hvor Midttrafik drøfter initiativer og indsatser inden for tilgængelighed med interesseorganisationerne.

Forslag til tilgængelighedspolitik for Midttrafik

Arbejdet med tilgængelighed i Midttrafik bør have en strategisk ramme, som formulerer et langsigtet mål for arbejdet med tilgængelighed såvel som de vilkår, som arbejdet skal foregå indenfor. Nedenfor er formuleret et forslag til en tilgængelighedspolitik, som skal ligge til grund for arbejdet i det foreslåede tilgængelighedsforum såvel som det videre arbejde med tilgængelighed i Midttrafik.

Midttrafik skal bidrage til at øge mobiliteten i samfundet og til at få flere til at benytte den kollektive trafik, så trængsel og miljøbelastning kan reduceres.

Det er derfor Midttrafiks mål, at så mange som muligt, som ved egen eller andres hjælp kan komme frem til stationen eller stoppestedet, også skal kunne komme med bussen.

Hvor dette ikke er muligt, tilbyder Midttrafik alternative individuelle muligheder for transport i form af handicapkørsel og Flextur

Midttrafik ønsker et bredt fokus på tilgængelighed for at sikre adgang til den kollektive trafik på tværs af handicapgrupper. Når flere kan og vil bruge den kollektive trafik øges kundetilfredsheden og et tilgængeligt transportsystem vil være hurtigere og opleves mere fleksibelt for kunderne.

Status for tilgængelighed i Midttrafik i dag

OMRÅDE	HANDICAPGRUPPER OG TILGÆNGELIGHEDSTILTAG
Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Busser med lavperron, sænkning af bussen, ramper eller lifter, reserverede pladser • Automatisk stoppestedsannoncering med tale og visning af næste stop (i Aarhus og andre større byer) • Døralarm i nogle busser og adgang for førerhunde • Automatiske lifte på en række regionale ruter
Flextrafik	Service og indretning er tilpasset de målgrupper, der visiteres til ordningen, jf. Lov om Trafikselskaber
Lokalbaner	På Odderbanen er der samme perronhøjde, som der bruges på standsningssteder.
Billetsystem	Rejsekortsystemet er udviklet i samarbejde med handicaporganisationerne. Stationære billetautomater i Aarhus har talevejledning.

Forslag til indsatsområder

Med udgangspunktet i ønsket om en øget dialog med handicaporganisationerne og forslaget om nedsættelse af et tilgængelighedsforum foreslås følgende indsatsområder.

1. Etablering af tilgængelighedsforum

Det foreslås, som nævnt, at etablere et tilgængelighedsforum for dialog med handicaporganisationerne og udvikling af indsatser og tiltag inden for rammen af den fremtidige tilgængelighedspolitik.

2. Tilgængelighed i udbud og i dialog med kommuner

Et øget fokus på tilgængelighed bør også afspejles i de krav, som leverandørerne møder i udbudsmaterialet og i de endelige kontrakter. Der stilles allerede i dag krav til laventreområde på busserne ved udbud af busdriften på bybuslinjer .

Det foreslås, at arbejdet med tilgængelighed fremadrettet bør tænkes ind i udviklingsprojekter og udbudsrunder, hvor det afdækkes, hvilke krav det er muligt at stille inden for de udbuddets rammer og hvor det er praktisk muligt, hvad angår afviklingen af bustrafikken.

Desuden bør Midttrafik være en aktiv part, når kommuner tager initiativ til ombygning af busterminaler, ændring af øvrige anlæg og stoppesteder og rådgive om tilgængelighed.

3. Udrulning af eksisterende tilgængelighedsløsninger

Vurdering af hvorvidt der skal stoppestedsannoncering i kommende udbud.

4. Udviklingsaktiviteter

Det er en målsætning for Midttrafik, at have løbende fokus på udviklingen af nye måder at øge tilgængeligheden på eller at afprøve løsninger, der kan give øget tilgængelighed i den kollektive trafik. Behovet for afprøvning af tiltag eller nuværende løsninger vil være en del af drøftelserne i tilgængelighedsforummet.

Det foreslås i første omgang, at der etableres et forsøg med automatiske ramper på busserne, som alternativ til de nuværende manuelle ramper. Forsøget skal afdække behovet for automatiske ramper samt undersøge, hvordan ramperne fungerer i bytrafikken, f.eks. på cykelstier. Midttrafik vil i den forbindelse iværksætte dialog med bestillerkommuner vedr. deltagelse i et sådan forsøg, som kun kan gennemføres efter accept fra den givne kommune.

Tidsplan

Januar-april 2015

Udarbejdelse af kommissorium

- Tilgængelighedspolitikken sendes i høring blandt handicaporganisationerne og ældreorganisationer.

Maj-november 2015

- Tilgængelighedsforummet etableres
- Strategiske indsatsområder foreslås i forummet
- Kommuner og region inddrages i en afklaring af, hvordan de foreslåede indsatsområder har indvirkning på deres økonomi

Årsskiftet 2015/2016

- Bestyrelsen præsenteres for resultatet af arbejdet i tilgængelighedsforummet, og den afklarende høring i kommunerne vedr. forslagene til de strategiske indsatsområder.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter udkast til tilgængelighedspolitik

at Bestyrelsen drøfter forslag til indsatsområder, herunder

- Etablering af tilgængelighedsforum
- Tilgængelighed i udbud og i dialog med kommuner
- Udrulning af eksisterende tilgængelighedsløsninger
- Udviklingsaktiviteter

1-00-1-14

6. Forslag om ændring af mødedato for Bestyrelsesmødet den 6. februar

Resumé

Formandskabet foreslår, at mødet i Bestyrelsen den 6. februar 2015 flyttes til den 20. februar 2015.

Sagsfremstilling

Formandskabet foreslår, at mødet i Bestyrelsen den 6. februar 2015 flyttes til den 20. februar 2015 for at undgå Bestyrelsesmøde for tæt på vinterferien i uge 7.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter forslaget.

1-25-1-14

7. Takstssamarbejde i Vestdanmark

Resumé

Med den kommende etablering af en paraply i Østdanmark bestående af Movia, DSB og Metroen vil der fra Folketingets side formentlig være øget fokus på, om der er behov for et lignende samarbejde i Vestdanmark.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen har, sammen med Movia, DSB og Metroen gennemført en analyse af taksterne i Østdanmark, og på den baggrund er der opstillet forskellige modeller. Det overvejes i øjeblikket om de skal gennemføres en takstharmonisering gældende for hele Sjælland, inkl. Hovedstaden.

Med indførelsen af rejsekortet i hele Vestdanmark, hvilket efter planen vil være gennemført inden udgangen af 2016, er der behov for at se på taksterne i Vestdanmark i samarbejde med DSB og Arriva-tog. I dag er der eksempelvis store prisforskelle mellem bus og togrejser, især på de længere strækninger.

Trafikselskaberne i Danmark arbejder sammen om kundevenlte løsninger i BUS&TOG, Rejsekort A/S, Rejseplanen A/S, FlexDanmark og TITSAM.

De Vestdanske selskaber arbejder desuden sammen om fx X-busserne (i Jylland) og fælles udbud af flexkørsel (i Region Midt og Region Syddanmark).

Direktørerne for Nordjyllands Trafikselskab (NT), Midttrafik, Sydtrafik og FynBus indledte i foråret 2014 et samarbejde, med det formål at sikre koordinering på tværs af trafikelskaberne, når det har betydning for kunderne, og hvis der kan opnås en mere effektiv løsning af opgaverne.

Blandt andet har der været nedsat en arbejdsgruppe, der har analyseret den nuværende takststruktur, og identificeret områder hvor der kan være behov for en harmonisering, ikke mindst i forhold til togoperatørerne.

Direktørerne i de Vestdanske trafikelskaber er enige om at foreslå selskabernes bestyrelse, at der igangsættes en analyse af takster og rejseregler i Vestdanmark. Analysen skal danne baggrund for en stillingtagen til, om der skal ske en harmonisering af takster og rejseregler på tværs af trafikelskaberne.

Analysen skal ske i samarbejde med Trafikstyrelsen, som har tilkendegivet en interesse i at bidrage til analysens gennemførelse.

Analysearbejdet tænkes påbegyndt primo 2015, og forventes afsluttet således at resultatet kan indgå i trafikselskabernes fastlæggelse af taksterne for 2016.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender at der igangsættes en analyse af takster og rejseregler i Vestdanmark.

1-34-75-2-805-2-14

8. Nye muligheder på stoppestedsområdet

Resumé

Administrationen orienterer om mulighederne for ændret ansvars- og opgavefordeling på stoppestedsområdet, og om samarbejdet mellem Skanderborg Kommune og Midttrafik omkring opgradering af kommunens busstoppesteder.

Sagsfremstilling

På mødet 27. juni 2014 blev Bestyrelsen orienteret om trafikselskabernes mulighed for at spille en mere aktiv rolle på stoppestedsområdet, som følge af ændringer i Lov om Trafikselskaber.

Forholdene omkring busstoppestederne har stor betydning for kundernes rejseoplevelse og for det generelle indtryk af den kollektive trafik. Velholdte stoppesteder med gode faciliteter efterlader et positivt indtryk, mens nedslidte stoppesteder gør kunderne utrygge, og giver den kollektive trafik et dårligt omdømme. I Midttrafik er forholdene omkring stoppestederne meget forskellige fra kommune til kommune og mellem by og land.

På baggrund af Strategiplan 2013-2016 skal Midttrafik komme med en plan for bedre og mere ensartede forhold omkring stoppestederne i samarbejde med kommunerne. Formålet er at fastholde og tiltrække nye kunder.

Stoppestederne i Midttrafik

Der er ca. 9.000 registrerede busstoppesteder i Midttrafiks område, og de bærer præg af en meget forskellig standard. I Aarhus og i andre større byer er der reklamefinansierede stoppesteder. Ved de store stoppesteder er der en høj standard og med gode faciliteter, fx overdække, bænk, belysning, fast underlag, stativer til affald og cykler mv. Ligeledes fremstår de mindre stoppesteder pæne og velholdte.

Uden for de større byer er hovedparten af stoppestederne fra tiden før Midttrafiks etablering. Der er anlæg, som er 20-30 år gamle, og som mange steder fremtræder nedslidt og med tilfældige faciliteter. Det gælder særligt for stoppesteder for lokal- og regionale ruter. For kunder, som benytter disse stoppesteder, kan det være svært at se, at de er en del af et samlet busrutenet i Midttrafik.

90 % af kunderne i Midttrafik vurderer, at venteforholdene ved stoppestederne er vigtige. 81 % er tilfredse med de nuværende forhold. Det er en lavere tilfredshed end på andre centrale målepunkter og er derfor et indsatsområde. Ca. 3 % af alle registrerede kundehenvendelser handler om stoppestedsforhold - overvejende om hærværk, affald og manglende trafikinformation. Det er umiddelbart ikke mange, men vidner om, at det betyder noget, når de vælger at henvende sig.

Lov om trafikskaber

Som udgangspunkt har vejbestyrelserne - staten og kommunerne – ansvaret for stoppestederne og træffer beslutning om anlægsarbejde, renovering og for omfanget af drift og vedligeholdelse. Trafikskaberne har ansvaret for køreplan- og anden trafikinformation og yder rådgivning.

Der er en udbredt opfattelse, at den hidtidige arbejdsdeling på stoppestedsområdet har virket hæmmende for modernisering og udvikling. Med ændringen i Lov om Trafikskaber, med virkning fra 1. august 2014, er der skabt mulighed for en ændret ansvars- og opgavefordeling på stoppestedsområdet, bl.a.,

- kan regionerne fremover finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Det kan ske ved, at trafikskabet efter aftale med regionen eller vejmyndighederne, overtager ejerskab eller varetager opsætning og drift af faste anlæg
- kan trafikskabet medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette besluttet i trafikskabets bestyrelse. Bestyrelsen kan herunder fastsætte de nærmere rammer for medfinansieringen, bl.a. at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet der bidrager til og har indflydelse på medfinansieringen.

Det skal bemærkes, at evt. ændringer med hensyn til opgaver og ansvar kun kan gennemføres, hvis vejbestyrelserne ønsker det. Formålet med lovændringerne har været at give mulighed for mere indflydelse til trafikskabet, idet kunderne anser stoppestederne som en naturlig del af deres samlede rejse med den kollektive trafik.

Midttrafik ser gerne, at der uden for de større byer sker en opgradering af forholdene ved stoppestederne, og at der også bliver en større ensartethed, der understøtter en sammenhængende kollektiv trafik. Det vil øge kundetilfredsheden og få flere til at benytte den kollektive trafik.

Det er endnu ikke belyst, hvorvidt det er praktisk eller økonomisk hensigtsmæssigt, hvis Midttrafik, efter parternes ønske, skal spille en mere aktiv rolle på stoppestedsområdet. Temaet var i oktober 2014 genstand for drøftelse blandt administrative medarbejdere fra kommunerne, regionen og Midttrafik. Drøftelsen gav ingen konklusion, bl.a. fordi stoppestedsområdet er lavt prioritet på grund af den stramme økonomi i kommunerne.

Der er udfordring med stoppesteder på statsveje, idet Vejdirektoratet anser busstoppesteder på statsveje som et anliggende for trafikskaberne. Midttrafik har ikke budget til stoppesteder, og der sker ingen udvikling omkring busstoppesteder på statsveje, hvis ikke kommuner selv vælger at gå ind med finansiering. Midttrafik vil tage problemstillingen op overfor Vejdirektoratet og Transportministeriet.

Stoppestedprojekt i Nordjylland

I Nordjylland er der et samarbejde mellem kommunerne og NT med henblik på opgradering af stoppesteder på det overordnede busrutenet i de tyndt befolkede områder. Det er et udarbejdet et projekt til i alt 22 mio. kr. 50 % af udgifterne dækkes af staten via Yderpuljen. Alle kommuner undtagen Aalborg indgår i samarbejdet. Projektet omfatter desuden udvikling af et fællesdesign for stoppesteder, fælles udbud af materiel og gennemførelse af anlægsarbejder.

I NT er der ikke aktuelle planer om at ændre den grundlæggende ansvarsfordeling omkring stoppestederne. Der skal i stedet indgås nye aftaler mellem NT og kommunerne om kvalitetskontrol og driftsopfølgning.

Samarbejde mellem Midttrafik og Skanderborg Kommune

Midttrafik og Skanderborg kommune har indgået et samarbejde med henblik på opgradering af stoppestederne i kommunen. Gennem tiltag, som skal forbedre forholdene, er det hensigten at øge kundernes tilfredshed og gøre bustrafikken mere tilgængelig. Der er en fælles forståelse af behovet for en øget indsats. Samarbejdet omfatter både "her og nu" tiltag omkring rute 200 (Skanderborg – Aarhus – Hinnerup) og et særskilt projekt for opgradering af stoppestederne i og mellem de mindre byer i kommunen.

Rute 200 er en af Midttrafiks største ruter, og stoppestederne bliver dagligt benyttet af mange kunder. Ud fra et kvalitetstjek af alle anlæg mellem Skanderborg by og kommunegrænsen er der besluttet en række forbedringsinitiativer, bl.a. udbedring af mangler på grund af hærværk og slid, reovering af standere/pyloner, og en vurdering af øget brug af private leverandører.

Stoppestederne i åbent land og omkring de mindre byer i kommunen fremtræder generelt uhomogene og flere steder nedslidte. Der arbejdes på projektforslag for opgradering af stoppestederne i disse områder. I projektet indgår en ansøgning om støtte fra Yderpuljen. Fristen er 1. februar 2015. Samarbejdet omfatter en række trin og opgaver, herunder registrering af aktuelle forhold, fastlæggelse af indsatsområder, estimering af udgifter og proces for lokal allokering af økonomi til projektet. Forudsat der opnås en medfinansiering fra Yderpuljen, følger en konkretisering af projektplanen, hvorefter anlægsarbejdet kan gå i gang.

Gennem samarbejdsprojekt yder Midttrafik rådgivning om stoppestedforhold, indsatsområder og om de statslige puljer. Projektbeskrivelse og ansøgninger udarbejdes i fællesskab. Med ansvar for stoppestederne skal kommunen give forhåndstilsagn om at dække 50 % af udgifterne til projektet for at komme i betragtning til puljemidler. Kommunen vil også have ansvaret for anlægsarbejdet.

Det er planen, at erfaringen fra samarbejdet mellem Skanderborg kommune og Midttrafik skal danne model for samarbejdsprojekter med andre kommuner for opgradering af stoppestederne.

Opgradering af standsningssteder på lokalbanerne

I regi af Letbanesamarbejdet indgår Midttrafik ligeledes i projekter omkring forbedringer af stationer på Grenaabanen og Odderbanen, som bliver en del af letbanens etape 1. Hensigten er at gøre det attraktivt for borgerne at anvende letbanen som en del af en kombinationsrejse. Letbanesekretariatet har været ansvarlig for at udarbejde en vurderingsrapport i tæt samarbejde med de berørte kommuner og regionen. På baggrund af vurderingsrapporten har flere af kommunerne i samarbejde med Letbanesekretariatet efterfølgende udarbejdet konkrete dispositionsforslag for stationsområderne, primært med henblik på at forbedre parkeringsfaciliteterne og omstigningsforholdene til busser. Kommunerne arbejder nu på at finde finansiering til at realisere planerne. Dette kan bl.a. ske ved at søge puljemidler i samarbejde med Midttrafik.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik tager kontakt til bestillerne med henblik på samarbejde omkring stoppestederne

- at** Midttrafik igen kontakter Vejdirektoratet/Transportministeriet for at få løst problemerne med publikumsfaciliteter på statsveje

1-31-75-805-1-14

9. Rettidighedsmålsætning

Resumé

Administrationen foreslår, at der vedtages fælles definition for bussernes rettidighed i hele Midttrafik, samt der opsættes mål for målopfyldelsen afhængigt af den lokale trafikbelastning.

Sagsfremstilling

Midttrafik har fra januar 2013 og indtil videre opgjort rettidigheden for Aarhus bybusser på månedsbasis. Rettidighedsdefinitionen stammer fra Aarhus Kommune, hvor målet var at bussen ikke måtte køre mere end 1 minut for tidligt, eller mere end to minutter senere end planlagt afgangstid. Der har hidtil ikke været opsat rettidighedsmål for busserne uden for Aarhus. Kunde-henvendelser viser, at det har stor negativ betydning for tilfredsheden, hvis bussen kører for tidligt. I 2015 får Midttrafik GPS data fra samtlige busser gennem nyt realtidssystem. Det gør det endnu mere relevant med en ensartet rettidighedsdefinition for hele Midttrafiks område.

For at finde den rette definition af rettidighed, har administrationen undersøgt hvad andre trafik-selskaber gør. Der er ikke en entydig definition. Målene svinger fra accept af et minuts for tidlig kørsel til accept af op til 5 min og 59 sekunder. Bybusserne i Aalborg har den mest stramme definition af rettidig, nemlig 0-2 minutter.

I vurderingen af Midttrafiks nye rettidighedsdefinition har Rejsegarantien vægtet højt. Her kan kunderne få dækket deres rejseomkostninger, hvis bussen enten kører før tid, eller de kommer mindst 20 minutter for sent til deres bestemmelsessted. Rejsegarantien kræver mindst 4 minutter til busskifte.

Efter ovenstående overvejelser, anbefaler Midttrafiks administration, at rettidighedsdefinitionen ændres til 0-4 minutter for alle busser i Midttrafiks område. Målet er ambitiøst og sikrer samspil med Rejsegarantien.

Den trafikale belastning varierer meget, alt efter hvor man befinder sig i regionen. Busserne i trafikalt belastede områder har dårligere betingelser for at afgå rettidigt end i øvrige områder. Det drejer sig særligt om Aarhus og Silkeborg pga. motorvejsarbejdet. Administrationen anbefaler derfor en differentieret målsætning, som tager udgangspunkt i de lokale forhold.

Hvis rettidighedsmålet på 0-4 minutter anvendes på bybusserne i Aarhus, er det i 2013 66% af afgangene der afgår rettidigt, og i 2014 (januar – oktober) 65%. Midttrafik, Aarhus Kommune og BAAS arbejder på, at flytte mellem-tider frem i 2015 køreplanen, så færre busser kører for tidligt. Med installationen af realtidssystem i busserne, bliver chaufføren advaret på en skærm, hvis bussen er ved at køre for tidligt. Begge initiativer vil nedbringe mængden af for tidlig kørsler. Målsætningen skal være ambitiøs, men samtidig realistisk at opnå gennem en målrettet indsats.

Rettighedsmål: 0-4 minutter forsinkelse.

- Aarhus og Silkeborg: Mindst 75% skal afgå rettidigt.
- Midttrafik øvrigt: Mindst 85% skal afgå rettidigt.

Direktøren indstiller,

at definitionen af en rettidig bus fastsættes til 0-4 minutter i hele Midttrafik.

- At 75% af alle busser der kører til/fra Aarhus eller Silkeborg skal afgå rettidigt.
- At 85% af alle øvrige busser i regionen skal afgå rettidigt.

1-61-1-12

10. Forslag om indførelse af minimumskrav til økonomisk egnethed i buskontrakter

Resumé

Administrationen foreslår indførelse af minimumskrav til omsætning og soliditetsgrad for de busselskaber, der byder på busdriften, der udbydes af Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik oplever i stigende grad, at flere af busselskaberne, der udfører busdrift for Midttrafik, er pressede på økonomien. I de igangværende kontrakter afspejles dette i, at der flere steder opleves en noget "skrabet" kvalitet i det busmateriel, som anvendes til driften. Tidligere i år blev Midttrafik desuden ramt af konsekvenserne af, at en af vores kontraktparter gik konkurs. Derudover har der fornyligt også været tilfælde, hvor et vindende busselskab ikke kunne stille den krævede driftsgaranti, hvilket også er udtryk for et busselskab med meget presset økonomi.

I udbudssituationen er det ofte tilfældet, at de (måske) pressede busselskaber byder ind med noget lavere priser end de (måske) mere økonomisk solide busselskaber – med den risiko til følge, at kontrakten måske tildeles til et busselskab, som grundet en presset økonomi vælger at slække lidt på kvaliteten i driften, for på den måde at holde omkostningerne nede.

Med det formål for øje at højne kvaliteten i driften og det anvendte busmateriel, så foreslås det, at der i fremtidige udbud indsættes nogle minimumskrav til busselskabernes økonomiske egnethed til at byde på kontrakterne. Resultatet heraf er, at busselskaber med ringest økonomi bliver frasortet, og at de busselskaber, der byder på kontrakterne er stillet lidt bedre økonomisk. Dermed forventes det, at der bydes ind med lidt højere priser, der giver busselskabet en bedre mulighed for at udføre driften med den ønskede kvalitet.

Konsekvensen af at indføre minimumskrav til busselskabernes økonomiske egnethed kan være, at bestillerne vil opleve lidt højere priser på driften. Til gengæld kan det medføre en lettelse af administrationen af kontrakterne, både hos Midttrafik og hos bestillerne. Den nævnte konsekvens for prisniveauet på kontrakterne, forventes dog at være mest synligt på B-kontrakter, hvor der tildeles efter "laveste pris", mens der i A-kontrakter, hvor der tildeles efter "det økonomisk mest fordelagtige tilbud" ikke forventes en mærkbar effekt på priserne.

Administrationen har været i dialog med brancheorganisationen Danske Busvognmænd med henblik på at definere nedenstående forslag til minimumskrav.

Brancheorganisationen har givet udtryk for, at de er positivt indstillet overfor vores forslag om at indføre minimumskrav til økonomisk egnethed i buskontrakterne.

Forslag til minimumskrav

Minimumskrav til omsætning

- Krav om en årlig omsætning i hvert af de seneste to afsluttede regnskabsår på maksimalt 2 gange den forventede kontraktsum for den udbudte kørsel.
 - *Niveauet for omsætningskravet skal vurderes fra gang til gang i forhold til det konkrete udbud. Når de nye udbudsdirektiver er implementeret, vil det ikke være lovligt at stille større krav til omsætningen end det dobbelte af den forventede kontraktsum. Den forventede kontraktsum skal beregnes på kontraktens løbetid inkl. eventuelle optioner på forlængelse, dog regnes der maksimalt på 4 år.*
 - *Omsætningskravet skal gælde for hver enkelt delaftale eller kombinationer af delaftaler.*

Minimumskrav til soliditetsgrad

- Krav om en soliditetsgrad på mindst 10 % i hvert af de seneste to afsluttede regnskabsår.
 - *Der påtænkes en soliditetsgrad på mindst 10 %. Dette er fastsat på baggrund af økonomiske nøgletal oplyst af Danske Busvognmænd. Men da tallene er behæftet med en vis usikkerhed, er forslaget sendt til kommentering hos Danske Busvognmænd, men der er endnu ikke kommet noget svar retur. På baggrund af evt. svar fra Danske Busvognmænd træffes der beslutning om det faktiske niveau for soliditetsgraden.*
 - *Soliditetsgraden beregnes efter følgende formel:*
(Egenkapitalen / de samlede aktiver) x 100 %

Krav til dokumentation

- Oplysning om årlig omsætning og soliditetsgraden skal oplyses på tilbudsblanketten, og tilbuddet skal desuden vedlægges tilbudsgiverens årsrapporter fra de seneste to afsluttede regnskabsår.
- Tilbuddet skal desuden vedlægges en erklæring om, i hvilken grad der er sket væsentlige ændringer i tilbudsgiverens finansielle/økonomiske situation siden det senest afsluttede regnskabsår.

Direktøren indstiller,

at de foreslåede minimumskrav til hhv. omsætning og soliditetsgrad indføres for alle kommende udbud af busdrift.

1-61-1-12

11. Forslag om indførelse af tidsubegrænsede kontrakter med opsigelsesadgang

Resumé

Administrationen foreslår indførelse af tidsubegrænsede kontrakter, hvor begge parter er bundet til kontrakten i en nærmere defineret periode, hvorefter begge parter har adgang til at opsige kontrakten med et bestemt varsel.

Sagsfremstilling

Der har hidtil været tradition for, at kontrakter om udførelse af kollektiv trafik udbydes med en fast kontraktløbetid, typisk med mulighed for at forlænge kontrakten. Kontraktens løbetid er typisk blevet defineret ud fra de konkrete forhold på de ruter, som kontrakten vedrører, samt kravene til busserne, fx mindstekrav til bussernes alder. Dette er gjort med det formål for øje at minimere busselskabernes investeringer i nyt materiel i kontraktperioden, og dermed øge muligheden for opnå en lavere pris på kørslen. Midttrafiks kontrakter udbydes således oftest med en løbetid på hhv. 4, 6 eller 8 år med mulighed for forlængelse (hvis busselskabet også ønsker dette).

Når de enkelte kontrakter udløber og optionen på forlængelse er udnyttet, skal kørslen omfattes af kontrakten genudbydes. Dette til trods for, at der oftest er tale om et velfungerende samarbejde mellem Midttrafik, bestilleren og busselskabet. Når en kontrakt genudbydes er der selvfølgelig procesomkostninger forbundet her med hos alle de involverede parter. Og der kan være flere risici forbundet med udbuddet; risikoen for at man får en dårligere samarbejdspartner, risikoen for højere priser, risikoen for klager over udbuddet etc.

Disse omkostninger og risici kan minimeres, samtidig med at der opretholdes de positive effekter ved at udbyde kontrakterne med begrænset løbetid. Dette kan gøres ved at udbyde kontrakterne som tidsubegrænsede, hvor begge parter er bundet til kontrakten i de første 4, 6 eller 8 år, hvorefter parterne hver især har adgang til at opsige kontrakten med et bestemt varsel.

Det foreslås, at kontrakten kan opsiges til udløb af et køreplanår med 6 måneders varsel fra Midttrafiks side og med 12 måneders varsel fra busselskabets side. Dette betyder, at kontrakten fortsætter med at løbe, indtil en af parterne faktisk opsiger den.

Perioden for, hvor længe parterne skal være bundet til aftalen skal selvfølgelig fastsættes efter de samme principper, som vi hidtil har bestemt kontraktens løbetid ud fra, jf. ovenfor i afsnit 1. Bestilleren skal altid inddrages i vurderingen heraf.

For busselskabet betyder det, at de er sikret indtjeningen i den bundne periode, ligesom det er tilfældet i dag. Hvis de anvendte busser på et tidspunkt står til at skulle udskiftes efter udløbet af den bundne periode, så har busselskabet mulighed for at overveje, om kontrakten fortsat er rentabel, hvis der laves investeringer i nye busser, eller om det er økonomisk bedst for dem at opsige kontrakten.

Hvis det således viser sig, at busselskabet ville skulle investere i nye busser efter udløbet af denne periode, og dette viser sig af være urentabelt for busselskabet, har det muligheden for at opsige kontrakten med det bestemte varsel.

Tilsvarende har Midttrafik muligheden for at opsige kontrakten, når/hvis den viser sig at være blevet økonomisk urentabel, eller hvis det af andre strategiske grunde vil give mening af opsige kontrakten. Midttrafik har en løbende forpligtelse til at overvåge tidsubegrænsede kontrakter, således at der kan træffes beslutning om evt. opsigelse, når der er saglige grunde, der taler for dette.

Hvor længe kan en tidsubegrænset kontrakt så løbe?

Dette er et teoretisk spørgsmål, der ikke er noget klar svar på. Midttrafik vil alligevel være forpligtet til at udbyde de forskellige kontrakter med jævne mellemrum, selvom kontraktens ordlyd er, at de er tidsubegrænsede. Grundreglerne i udbudsretten er, at der skal skabes en effektiv konkurrence om de offentlige opgaver, og på den baggrund bør en kontrakt ikke løbe længere, end hvad der understøttes af de økonomiske og/eller tekniske omstændigheder i den pågældende branche. Således vil det sandsynligvis ikke være lovligt at lade en kontrakt løbe i længere tid, end det der normalt betragtes som den tekniske levetid på busmateriellet krævet i kontrakten.

Hvis kontrakterne løber længere end hvad der er normalen indenfor branchen, kan det ikke udelukkes, at en eventuel klage vil være berettiget. Det er dog vanskeligt at se, at Klagenævnets sanktion kan være strengere end et pålæg om at bringe kontrakten til ophør til det tidspunkt, som Klagenævnet vurderer at være den maksimalt tilladelige kontraktperiode. Og med en adgang for Midttrafik til at opsige kontrakten med 6 måneders varsel til udløb af et køreplansskifte, er det muligt for Midttrafik at argumentere for, at kontrakten skal løbe videre indtil det næste køreplansskifte, således at det er muligt at gennemføre et udbud af kontrakten i denne periode. Det er således vurderingen, at Midttrafik reelt ikke løber nogen risiko ved en sådan kendelse fra Klagenævnets side; dog undtaget procesomkostningerne ved sagen.

Hidtil har de længste kontrakter i Midttrafik været på 12 år (ordinær kontraktperiode på 8 år plus option på forlængelse i op til 4 år). Hvis der indføres tidsubegrænsede kontrakter anbefales det derfor, at administrationen sikrer, at kontrakterne opsiges og udbydes minimum hvert 12. år. Der skal dog altid foretages en individuel vurdering af de enkelte kontrakter.

Udbudsmodellen

Det anbefales, at tidsubegrænsede kontrakter udbydes, således at der i udbudsbekendtgørelsen angives, at kontraktlængden er den fastsatte bundne periode (4, 6 eller 8 år), og at der i beskrivelsen af opgaven angives følgende i udbudsbekendtgørelsen:

“Kontrakten er en tidsubegrænset kontrakt, hvor begge parter har mulighed for at opsige kontrakten til køreplansskifte med minimum 6 måneders varsel for Midttrafiks vedkommende og minimum 12 måneders varsel for busselskabets vedkommende. Kontrakten kan dog tidligst opsiges til ophør [indsæt antal år] efter dens ikrafttrædelsesdato.”

Når den bundne periode udløber, og hvis ingen af parterne har opsagt kontrakten, anbefales det, at der indrykkes en profylaksebekendtgørelse om, at kontrakten fortsat løber i en ubestemt periode.

Direktøren indstiller,

at der indføres mulighed for at udbyde buskontrakter som tidsubegrænsede kontrakter, hvor begge parter er bundet til kontrakten i en nærmere defineret periode, hvorefter begge parter har adgang til at opsige kontrakten med et bestemt varsel. Muligheden kan udnyttes i de kontrakter, hvor det giver bedst mening. Bestilleren skal altid involveres i beslutningen herom.

1-25-1-14

12. Natbustakster

Resumé

I forbindelse med indførelse af Rejsekort i busserne, foreslås det, at der ikke – som normalt i natbusser – opkræves dobbelt takst på natbusrejser med Rejsekort, men at der i stedet betales et fast tillæg på 20 kr. pr. tur. Baggrunden er, at det har vist sig teknisk problematisk at opkræve dobbeltbetaling for rejsekortrejser i natbusser.

Samtidig foreslås det – som forsøg – at etablere et tilbud med brug af en enhedspris på en natbusrute i en kortere periode. En sådan takst vil kunne betales ved hjælp af MobilePay. Det foreslås at gennemføre forsøget på rute 200 (Hinnerup – Aarhus – Skanderborg) i juni måned. Det foreslås at enhedstaksten for en natbusrejse sættes til 50 kr.

Sagsfremstilling

I forbindelse med indførelse af Rejsekort, var det planen at Rejsekortet automatisk skulle kunne opkræve dobbelttakst for natbustakster.

En test af denne funktionalitet har imidlertid vist uhensigtsmæssigheder. Hvis en kunde fortsætter med en tidlig morgenbus eller et tidligt morgentog i forlængelse af en natbusrejse, så risikerer man at dobbelttaksten opkræves for hele strækningen.

Det foreslås derfor, at merbetalingen for Rejsekortrejser på natbusser i stedet sker ved et fast tillæg på 20 kr. pr. tur. For korte natbusrejser på rejsekort vil det blive lidt dyrere end dobbelttaksten – men for rejser fra 3 zoner og opefter vil nattillægget være billigere.

Generelt møder dobbeltbetalingen i natbusser kritik fra kunder og chauffører. Nogle kunder har vanskeligt ved at forstå det rimelige i, at der opkræves dobbeltbetaling i natbusser, og for chaufførerne er det ofte til frustration, at man skal diskutere natbustakster med kunderne. Dobbelt betaling i natbusser gør det også langsommere at billettere om natten, og kan medføre forsinkelser på natbusser som har mange kunder.

- ./.
- Administrationen har udarbejdet et notat om natbusser og natbustakster. Notatet er vedlagt som "Bilag 1 - fakta om natbusser". Administrationen vurderer at merindtægten som følge af dobbeltbetaling i natbusser udgør ca. 4, 8 mio. kr.

For at prøve at se, om man kan gøre det mere enkelt at billettere i natbusser foreslår administrationen derfor at gennemføre et forsøg med enhedstakst på en udvalgt natbusrute. En enhedstakst vil gøre det muligt at sælge natbusbilletten via MobilePay. Administrationen arbejder desuden på at kunne tilbyde mobilbetalingsmuligheden Swipp i forsøget.

Konkret foreslås det at udvælge rute 200 Hinnerup – Aarhus – Skanderborg til forsøget. En rejse fra Hinnerup til Aarhus er på 4 zoner og koster 78 kr. med natbus hvis betalingen foregår med kontantbilletter. En rejse fra Skanderborg til Aarhus er på 5 zoner – og natbustaksten på kontantbillet er 96 kr.

Det foreslås som forsøg at fastlægge en enhedstakst på ruten for kontantbilletter på 50 kr. Taksten er fastlagt som ca. 1½ x prisen for en 3 zones billet, men også fastsat så enhedstaksten ikke bliver lavere end en normal kontantbillet mellem Skanderborg og Aarhus.

Billetten vil være et tilbud til dem, der anvender kontantbillet. Kunder der anvender klippekort, Rejsekort eller køber ekstra billet til et periodekort eller ungdomskort, vil ikke have fordel af tilbuddet.

Det er håbet, at man med tilbuddet vil lette ekspeditionen i bussen, så der bruges mindre tid på billettering. Det var erfaringen fra forsøget med enhedstakst på MobilePay i forbindelse med Smuk Fest i Skanderborg. Samtidig er det håbet, at den lavere takst på kontantrejser for kunder der f.eks. skal til Hinnerup, Hørning eller Skanderborg, gør det mere attraktivt at anvende natbus på denne strækning.

Det foreslås at forsøget gennemføres i juni måned – umiddelbart op til at natbusserne holder sommerferiepause. Bestyrelsen vil få forelagt resultaterne med henblik på evt. at udbrede forsøget.

Direktøren indstiller,

- at** natbustillæg på rejsekort opkræves i form af et tillæg på 20 kr. pr. tur.
- at** der etableres et forsøg med enhedspris på rute 200 i juni 2014. Prisen fastsættes til 50 kr. pr. tur, og betaling sker via MobilePay.

Bilag

- Bilag 1 - fakta om natbusser

1-23-4-8-11

13. Indstilling om sikkerhedsudstyr med videoovervågning

Resumé

Med henblik på at øge sikkerheden for såvel kunder som chauffører, stiller administration forslag om indkøb og installation af sikkerhedsudstyr med videoovervågningsudstyr i alle regionale busser og bybusser.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i efteråret gennemført et udbud af realtidsudstyr. I forbindelse med udbuddet blev der tillige indhentet en række optionspriser på indkøb og installation af andet teknisk udstyr, herunder sikkerhedsudstyr med videoovervågning.

Optionen indeholder, udover videoovervågning, også en alarmfunktion der ved aktivering opretter direkte videoforbindelse fra bussen til et kontrolcenter, der således ses direkte optagelser fra bussen, og tilkalde politiet hvis nødvendigt. Udstyret kan installeres i sammenhæng med realtidsudstyret.

Efter en række ubehagelige episoder, blandt andet i Aarhus, gjorde Midttrafik fra primo 2014 video- og lydovervågning til et obligatorisk krav i alle udbud af bybusser og regionale busser. Lokale busser er fravalgt, idet busserne transporterer forholdsvis få kunder i døgnets ydertimer, hvor risici for overfald og trusler er størst.

Administrationen stiller nu forslag om, at der ved installation af realtidsudstyr udvides med installation af sikkerhedsudstyr for regionale busser og bybusser, der i forvejen ikke har videoovervågning. Installation af sikkerhedsudstyr med videoovervågning i busserne har to formål:

- En præventiv effekt, der via piktogrammer i busserne skal reducere risikoen for hændelser, og dermed forøge sikkerheden for kunder og chauffører
- At sikre politiet et bevismateriale i tilfælde hændelser med vold eller trusler mod kunder og chauffører

./.

Prisen per bus er 5.300 kr. (ex. moms) for indkøb og installation af udstyret, svarende til en samlet engangsudgift på 1.5 mio.kr. for cirka 275 busser. Hertil kommer en årlig udgift for drift og vedligeholdelse på 250 kr. per bus. Driftsudgiften udfases efterhånden, som de pågældende busser genudbydes. Se bilag "Bilag 1- Bestillerfordelte udgifter ved indkøb og installation af sikkerhedsudstyr".

Godt 300 bybusser og regionale busser har i forvejen installeret videoovervågning. Dette gælder bl.a. bybusserne i Aarhus, Holstebro, Horsens, Viborg, Silkeborg, Herning og Skanderborg.

Direktøren indstiller,

At indkøb og installation af sikkerhedsudstyr med videoovervågning i regionale busser og bybusser godkendes.

Bilag

- Bilag 1- Bestillerfordelte udgifter ved indkøb og installation af sikkerhedsudstyr

1-30-75-1-207-1-12

14. Opgradering af rabatruter til lokalruter i Odder Kommune

Resumé

Administrationen indstiller, at rabatruter i Odder Kommune opgraderes til lokalruter med installation af rejsekort check ind mini fra køreplansskiftet 2015.

Sagsfremstilling

Midttrafiks Bestyrelse har den 25. februar 2014 behandlet kommunernes mulighed for, at få rejsekortudstyr i rabatruter. Bestyrelsen har givet kommunerne 4 muligheder:

1. Opgradering af ruterne til lokalruter efter aftale med Midttrafik med virkning, at ruterne bliver omfattet af rejsekort, og at kommunen skal betale fuldt administrationsbidrag.
2. Indførelse af 0-takst, forudsat at der efter en konkret vurdering, som skal foretages af hver enkelt kommune, foreligger sådanne saglige hensyn, at indførelsen af 0-takst kan ske i overensstemmelse med kommunalfuldmagtsreglerne.
3. Hjemtagning af ruterne og omlægning heraf til lukkede skolebusruter.
4. Indførelse af særlige lokale billetter, i hvilket tilfælde de lokale billetter ikke får sammenhæng med øvrig kollektiv trafik, og udgifterne hertil fuldt ud finansieres af de pågældende kommuner.

Odder Kommune har rettet henvendelse til Midttrafik med ønsket om at arbejde videre med løsningsmodel 1 i samarbejde og efter aftale med Midttrafik. Administrationen har sammen med Odder Kommune arbejdet med en faglig vurdering af muligheden.

Fakta om ruterne

Rabatruterne i Odder kommune omfatter:

- 7 ruter
- Ca. 8.122 køreplantimer
- Ca. 570 kunder om dagen, svarende til ca. 114.000 kunder årligt og 14 kunder pr. køreplantime
- 9 kontraktbusser
- Samlet udgifter ca. Kr. 5.350.000
- Samlet Indtægter ca. 1.162.000 (Skolekort kr. 765.000; ungdomskort kr. 171.000; Kontantbilletter/klippekort Kr. 226.000)
- Nuværende kontrakttype er B-kontrakt

Midttrafiks faglige vurdering

Alle nuværende rabatruter betjener Odder by. Herfra er der mulighed for at rejse videre med bybus eller regionalruter til Horsens, Skanderborg og Aarhus.

Ruterne kører typisk én morgenafgang og 4-5 eftermiddagsafgange. Om morgenen ankommer busserne til Odder Station omkring kl. 08.00 og om eftermiddagen er der returkørsel fra omkring kl. 13.00 til omkring 16.30. Der er ingen kørsel formiddag, aften og weekend. Udover enkelte ture, kører busserne kun skoledage.

For fritidsrejsende og handlende er der mulighed for at benytte nuværende rabatruter til Odder, eksempelvis at handle og foretage lægebesøg mv. For pendlere og uddannelsessøgende der arbejder eller går i skole i Odder, vil der være mulighed for at benytte ruterne.

Rabatruter er typisk kendetegnet ved, at betjene distriktsskoler og skoleelever, hvor der ikke er tilsigtet sammenhæng med øvrige kollektive trafikforbindelser. Tilbuddet vil oftest kun være brugbart for skoleelever og i meget begrænset omfang være et alternativ for pendlere, uddannelsessøgende og fritidsrejsende.

Med baggrund i de nuværende rabatruters kørselsmønster, hvor alle ruter har udgangspunkt i Odder by, så vurderes ruterne at give en reel mulighed for, at andre kunder end skoleelever kan bruge tilbuddet og kan derfor klassificeres som lokalruter.

Økonomiske konsekvenser

Ændringen medfører, at Odder Kommunes administrationsbidrag til Midttrafik øges med ca. kr. 200.000 om året.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen godkender opgraderingen af rabatruter til lokalruter i Odder Kommune.

1-47-70-1-08

15. Harmonisering af rejseregler vedr. mad og drikke i busserne

Resumé

Administrationen foreslår, at rejsereglerne harmoniseres således Midttrafiks kunder fremover kan nyde mad og drikke i alle Midttrafiks busser. På nuværende tidspunkt gælder to sæt regler; et for X bus og et for øvrige busser.

Sagsfremstilling

Midttrafiks administration ønsker, at forenkle rejsereglerne vedrørende indtagelse af mad og drikke i bussen, og gøre det mere enkelt for kunden at benytte den kollektive trafik. Udover at forbedre kundeoplevelsen vil en harmonisering af rejsereglerne, gøre det lettere for chaufførerne at håndtere reglerne i busserne. I de nuværende rejseregler er der ét sæt regler for indtagelse af mad og drikke i X busser og et andet sæt for øvrige busser. I X busserne er det, bortset fra alkoholiske drikke, tilladt at nyde mad og drikke under rejsen. I Midttrafiks øvrige busser er det ikke tilladt at nyde andet end kildevand under rejsen.

Erfaringerne fra X busserne viser, at det ikke giver anledning til øget rengøring eller problemer i øvrigt at have lempeligere regler for mad og drikke. Samme erfaring har Sydtrafik, som tillader mad og drikke i både by- og regionalbusser. Ifølge Sydtrafik oplever de ikke nævneværdige problemer, hverken med rengøring eller med klager fra kunder.

En lempelse af reglerne for mad og drikke i bussen blev drøftet på seneste entreprenørudvalgsmøde hos Midttrafik, og der var blandt busselskaberne bred opbakning til at lempe og harmonisere reglerne. Ved ændring af rejsereglen skal piktogrammer i busserne og ved stoppestederne fjernes/ændres. Omkostninger til ændringerne afholdes inden for eksisterende budget.

Administrationen vil over den kommende tid gennemføre en generel gennemgang af rejsereglerne, med henblik på en opdatering og forenkling af disse.

Direktøren indstiller,

at rejsereglerne ændres, således at det fremover tillades at nyde mad og drikke i alle Midttrafiks busser med undtagelse af alkoholiske drikke.

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

16. Indgåelse af venneaftale mellem Favrskov og Syddjurs kommune

Resumé

Favrskov og Syddjurs Kommune ønsker at indgå støttet Flextur venneaftale til 4 kr. pr. km, min. 30 kr. pr. tur pr. 1. januar 2015.

Sagsfremstilling

Favrskov og Syddjurs Kommune har ønske om pr. 1. januar 2015, at indgå støttet Flextur venneaftale til 4 kr. pr. km, min. 30 kr. pr. tur. Ønsket ligger inden for de rammer, som Bestyrelsen tidligere har fastlagt for indgåelse af venneaftaler.

Favrskov og Syddjurs Kommune tilbyder i dag støttet Flextur til 4 kr. pr. km, min. 30 kr. pr. tur.

Syddjurs Kommune har en eksisterende støttet Flextur venneaftale med Norddjurs Kommune, hvor der i perioden fra 1.1.2014 – 31.10.2014 er blevet gennemført i alt 1.076 Flexture, hvor den samlede nettoomkostning er 143.691 kr. Den samlede egenbetaling er 105.402 kr. 575 Flexture er udført fra Norddjurs Kommune til Syddjurs Kommune, og 501 Flexture er udført fra Syddjurs Kommune til Norddjurs Kommune.

Det estimeres, at Syddjurs Kommunes Flexture til/fra Favrskov Kommune vil være ca. 1/3 af det antal Flexture, der på nuværende tidspunkt køres mellem Syddjurs og Norddjurs Kommune. På baggrund af dette estimat, vil udgiften udgøre ca. 60.000 kr. årligt, som skal fordeles mellem Favrskov og Syddjurs Kommune.

I Favrskov Kommune blev der i 2013 udført 6.990 støttede Flexture. I Syddjurs Kommune blev der i 2013 udført 9.707 støttede Flexture.

I forbindelse med indgåelse af venneaftalen mellem Favrskov og Syddjurs Kommune, er der pr. 1. januar 2015, 7 ud af 19 kommuner i Region Midtjylland, som har indgået venneaftale. Herud over har 2 kommuner indgået regionsoverskridende venneaftale med Region Syddanmark.

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

Såfremt Favrskov og Syddjurs Kommune ønsker forslag til lokal markedsføring af ordningen, bidrager Midttrafik gerne hertil.

Direktøren indstiller,

- at** indgåelse af venneaftaler mellem Favrskov og Syddjurs Kommune pr. 1. januar 2015 godkendes.

1-25-01-807-1-13

17. Indstilling vedr. endelig opgørelse og afregning af investerings- og driftsdelen af Midttrafiks rejsekortprojekt

Resumé

Administrationen foreslår, at der sker en fastlåsning af beløb og fordelingsnøgler vedr. investeringsdelen af rejsekortprojektet, indtil der kan foretages en endelig opgørelse og afregning heraf. Det vurderes, at udstyr i busser og projektsekretariat kan opgøres og afregnes endeligt ved udgangen af 2016. Ligeledes foreslås det, at driftsposter opgøres og afregnes endeligt hvert år.

Sagsfremstilling

Midttrafiks rejsekortprojekt består af en investerings- og en driftsdel. Investeringsdelen består af udgiftsposter vedrørende udstyr, projektsekretariat og aktier + ansvarlige lån samt indtægtsposter vedrørende tilbagebetaling af aktier + ansvarlige lån fra Rejsekort A/S.

Budgetterne og betalingsplanen vedrørende rejsekortinvesteringen er baseret på en række fordelingsnøgler, der har været bedste estimat på den faktiske fordeling af udgifterne. For at sikre budgetstabilitet og mindske antallet af reguleringer på ufuldstændigt grundlag er det hensigtsmæssigt, at fastlåse de brugte fordelingsnøgler og beløb i projektperioden for herefter at foretage en endelig opgørelse og afregning.

Driftsdelen indeholder de driftsudgifter, der følger implementeringen af Rejsekortet. De væsentligste er rejse- og omsætningsafgift, vedligeholdelse, bus og tog-kundecenter samt forskellige mindre driftsposter.

For de enkelte dele af henholdsvis investering og drift bør nedenstående gøres gældende.

Udstyr: Udgifter til udstyr i den oprindelige bestilling opgøres og afregnes endeligt med bestillerne i regnskab 2016. Indtil da fastlåses de beløb og fordelingsnøgler der indgår i både budget 2014 og 2015.

Udstyr bestilt udover den oprindelige bestilling afregnes kontant i anskaffelsesåret.

Projektsekretariat: Udgifter til projektsekretariat opgøres og afregnes endeligt med bestillerne i regnskab 2016. Indtil da fastlåses de beløb og fordelingsnøgler, der indgår i både budget 2014 og 2015.

Ansvarlige lån og aktier: Fordelingen og tilbagebetalingen af eksisterende ansvarlige lån og aktier opgøres og afregnes med bestillerne i regnskab 2028. Indtil da fastlåses fordelingsnøglen.

Drift: Drift afregnes årligt med bestillerne. Fordelingsnøgler opdateres løbende i takt med at datagrundlaget forbedres.

Direktøren indstiller,

- at** Rejsekortinvesteringen vedrørende udstyr og projektsekretariat fastlåses i projektperioden til og med 2016. Herefter foretages en opgørelse med henblik på endelig afregning.
- at** Fordeling og tilbagebetalingen af eksisterende ansvarlige lån og aktier fastlåses til den aktuelle fordelingsnøgle og opgøres og afregnes endeligt i 2028.
- at** Driftsposter vedrørende rejsekort opgøres og afregnes endeligt hvert år. Endvidere opdateres fordelingsnøgler løbende på baggrund af forbedret datagrundlag.

1-15-0-77-3-10

18. Orientering om leverandørundersøgelsen 2014

Resumé

Midttrafik har i september 2014 gennemført en undersøgelse af tilfredsheden hos bus- og flextrafikleverandører. I forhold til tilsvarende undersøgelse fra 2010 er den overordnede tilfredshed blandt busselskaberne uændret 100 % mens tilfredsheden blandt flextrafikleverandører falder 8 procentpoint til 90 %.

Sagsfremstilling

Formålet med leverandørundersøgelsen er at måle leverandørernes tilfredshed på en række områder, hvor Midttrafik kan understøtte leverandørernes leverance og dermed understøtte Midttrafiks strategiske målsætninger om tilfredse kunder og dygtige leverandører.

19 ud af 24 busselskaber med A-kontrakter har deltaget, hvilket giver en svarprocent på 79. Blandt Flextrafikleverandørerne har 96 ud af en samlet mængde på 116 deltaget, hvilket giver en svarprocent på 83.

Undersøgelsens overordnede resultat er, at henholdsvis 100 % af busleverandørerne og 90 % af flextrafikleverandørerne svarer tilfreds/meget tilfreds til hovedspørgsmålet omkring tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik. For Flextrafik er der tale om en tilbagegang på 8 procentpoint siden 2010-undersøgelsen, mens busselskaberne fastholder samme høje score. Fokus i forhold til den overordnede tilfredshed er at øge andelen af meget tilfredse leverandører.

Undersøgelsen spørger til leverandørens tilfredshed med Midttrafik på en række specifikke områder på tværs af organisationen. Analysen udpeger en række indsatsområder, hvor en stigning i tilfredsheden, kan forventes at påvirke den samlede tilfredshed med Midttrafik positivt.

På baggrund af undersøgelsens resultater og uddybende feedback fra leverandører, har de enkelte afdelinger i Midttrafik udarbejdet en handlingsplan, der adresserer de prioriterede indsatsområder listet nedenfor. Herudover har der været fokus på områder med lav tilfredshed samt områder, hvor andelen af "ved-ikke" vurderes for høj.

Bus - indsatsområder

Køreplanlægning

- Tidspunkt for modtagelse af køreplaner
- Inddragelse og indflydelse ifm. køreplanlægningen
- Tidsplanen for køreplanlægningen

Kvalitet

- Kvalitetskontrol
- Opfølgning på kvalitetsbrister

Drift

- Information om hvor driftsforstyrrelser skal indberettes
- Muligheder for indberetning af driftsforstyrrelser
- Rejsereglernes forståelighed og brugervenlighed

Generelt

- Mulighed for at finde frem til rette kontaktperson i Midttrafik

Bus - eksempler på handlingsplaner

Køreplanlægning

- Dialog med kommunerne omkring ansvar for køreplanlægning af rabatruiter:
Da Midttrafik har kontrakten med busselskaberne – også på rabatruiterne – skal Midttrafik gøre en ekstra indsats for at skabe forståelse hos kommunerne for de kontraktlige bindinger i forhold til køreplanlægningens tidsfrister. Køreplanlægningsafdelingen (busser) vil gå i dialog med bestillerne omkring vigtigheden i overholdelse af frister i kontrakten i forhold til busselskabernes muligheder for at lave vagtplaner og udføre en stabil drift.

Kvalitet

- Bedre struktur af kvalitetskontroller:
Der vil være fokus på systematisk og planlagt kvalitetskontrol, der vil sikre kvalitetskontrol i alle områder og hos alle selskaber. Aktiviteter er igangsat i Aarhus og videreføres til resten af regionen ved årsskiftet.

Flextrafik - indsatsområder

Udbud og kontrakter

- Kontrakternes overskuelighed

Kommunikation

- Kvaliteten af nyhedsbrevet

Kundeservice

- Inddragelse i forhold til kundehenvendelser

Generelt

- Medarbejdernes venlighed ved henvendelse
- Mulighed for at finde frem til rette kontaktperson i Midttrafik
- Svartid på henvendelse

Flextrafik – eksempler på handlingsplaner

Udbud og kontrakter

- Lette sproglig forståelse:
Der planlægges en gennemgang at såvel kontrakter samt udbudsbetingelser med særligt fokus på at lette den sproglige forståelse, uden at ændre betydningen af bestemmelserne.

Kundeservice

- Hyppigere udsendelse af nyhedsbrev:

Siden uge 42 er der udsendt elektronisk nyhedsbrev med fast ugentlig frekvens til alle leverandører og chauffører, der tilmelder sig.

Der udarbejdes tidsplan og succeskriterier for de enkelte handlinger, der implementeres fortløbende.

Det er administrationens mål, at gennemførelse af de konkrete handlingsplaner øger leverandørernes tilfredshed med det daglige samarbejde med Midttrafik samt at det i sidste ende udmønter sig i en bedre kundeoplevelse.

- ./.
- Se resumé af leverandørundersøgelsen "Bilag 1 - resumé af leverandørundersøgelsen 2014" samt selve undersøgelsen "Bilag 2 - Midttrafik - Leverandørundersøgelse - Kommenteret rapport".

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - resumé af leverandørundersøgelsen 2014
- Bilag 2 - Midttrafik - Leverandørundersøgelse - Kommenteret rapport

1-15-0-80-806-1-14

19. Devaluering af I Like-kampagnen

Resumé

I efteråret 2014 løb I Like-kampagnen for første gang af stablen. Planen er, at kampagnen skal foregå to gange årligt for at sætte fokus på den gode kunde-chauffør-relation og for at belønne de chauffører, som er med til at sikre stor kundetilfredshed blandt Midttrafiks kunder. Sagsfremstillingen indeholder en devaluering af kampagnen og beskriver omfang, modtagelsen blandt kunder, chauffører og busselskaber samt selve afviklingen af kampagnen. En opfølgende evaluering vil blive lavet i løbet af 2015.

Sagsfremstilling

Midttrafik har indført to typer bonusordninger for leverandørerne.

- En kollektiv bonusordning, som belønner de busselskaber, der har den højeste kundetilfredshed jf. den årlige kundetilfredsundersøgelse, som Midttrafik gennemfører. Bonussen bliver udbetalt én gang årligt og er på 100.000 kr. til det vindende busselskab.
- En individuel bonusordning, hvor de enkelte buschauffører har mulighed for at vinde en bonus på 5.000 kr. afgjort efter roser sendt fra kunderne. Den individuelle bonusordning effektueres gennem I Like-kampagnen, som løber af stablen to gange årligt. I princippet har chaufførerne således mulighed for at vinde 10.000 kr. om året.

./.

I perioden 29. september til 9. november blev I like-kampagnen afviklet i alle Midttrafiks A-kontrakt-busser. Kampagnen blev markedsført på Midttrafiks facebook-side, på midttrafik.dk, med markedsføringsmateriale i alle busser og med en særlig musikvideo produceret til lejligheden. Musikvideoen kan ses her:
<http://www.youtube.com/watch?v=Aj4heFIcwFk>.

Derudover blev der lavet en særlig kommunikationsindsats til busselskaber og chauffører, og til sidstnævnte blev der etableret en facebook-gruppe, hvor Midttrafik på daglig basis har svaret på spørgsmål og henvendelser.

På Midttrafiks officielle facebook-side og i facebook-gruppen for chauffører, er der ugentligt blevet informeret om Ugens Top 5 chauffører og gode historier fra kunderne og chaufførerne. Der er blevet uddelt præmier til kunderne ved lodtrækning blandt roserne og chaufførerne har undervejs fået mulighed for at deltage i små konkurrencer, hvor præmierne bl.a. var goodie bags, biografbilletter og bolsjer til uddeling blandt kunderne.

Kampagnen har affødt ca. 4.000 roser fra kunderne i kampagneperioden og 14.500 afspilninger af musikvideoen. Der blev slutteligt talt op blandt alle roserne i kampagneperioden og uddelt en bonus på 5.000 kr. til de fem chauffører på Top 5.

TOP 5 CHAUFFØRERNE

1. Bjarne, Holstebro Turistbusser, rute 24 Holstebro - Lemvig
2. Kristian, Hans' Biler, rute 73 Randers - Bjerringbro - Silkeborg
3. Torben B, Nobina Randers, linje 3 Randers bybusser
4. Jeeanna, Arriva Holstebro, linje 1 Holstebro bybusser
5. Morten, Hans' Biler, rute 801 Kjellerup - Vium - Hvam

Busselskaberne får udbetalt 10.000 kr. pr. chauffør på Top 5.

Eksempler på roser fra kunderne

"Morten er altid i godt humør, han er meget venlig og gør mig glad "

"Peter yder altid en fantastisk service"

"Diana er den sødeste og mest hjælpsomme chauffør, jeg har kørt med"

"Krzysztof er meget venlig"

"Behran er god og en altid smilende chauffør"

"Rene han har tid til at hilse, når man står af, det gør en glad"

"Ziya er en rigtig god chauffør og jeg kan sove uden problemer"

Eksempler på deling af historier fra chaufførerne

En af konkurrencerne i chaufførgruppen på facebook var at dele en god oplevelse, som chaufførerne havde haft med deres kunder. Det kom der bl.a. følgende historier ud af:

"Ungerne larmende en del i bussen, jeg siger til dem, at det var da noget af det værste jeg har oplevet. Så kommer en skøn knægt på 6 år, op og kigger på og siger: Sisse, så oplever du altså for lidt.. Er der noget at sige til, at jeg elsker mit arbejde".

"Hej her ude, svært ved bare at skulle finde én god dag, så længe jeg står glad op hver morgen kl ca 04.15 og glad for at skulle køre 40 km. For at passe mit job, trods vejr og vind samt mere. Og er først hjemme mellem kl 18.30 og 20.30 men er stadigvæk glad for at skulle på job næste dag. Alt dette er mine glade kunders skyld. Var de det ikke værd fandt jeg et andet job..! Har i mange år fået så meget glæde ved at køre (...)."

Reaktioner på kampagnen fra kunderne på kampagnen

Generelt har kundernes reaktion på kampagnen været positiv, og mange har givet udtryk for, at de var glade for at få en mulighed for at rose deres chauffør. Det vidner 4.000 roser om. Kunderne har gjort sig umage med at skrive, hvordan chaufførerne kan gøre en positiv forskel.

Reaktioner fra chauffører på kampagnen

Reaktionerne fra chaufførerne har været mere blandede. En del chauffører har taget kampagnen til sig, og givet udtryk for i facebook-gruppen, at de synes det har været et godt tiltag, som gav dem mulighed for endnu bedre kontakt med kunderne, og en positiv mulighed for at sætte fokus på chaufføren.

Andre chauffører har været forbeholdne, og det har været en generel udfordring at komme i kontakt med chaufførerne. Ca. 200 chauffører ud af i alt 2.500 i Midttrafikks område, er medlemmer af gruppen. Nogle chauffører er kritiske over for kampagnen, herunder over for konkurrenceelementet og brug af navneskilte. Andre chauffører mener, at I Like er en sjov oplevelse, som skal bruges til at dyrke den gode kontakt med kunderne.

Reaktioner fra busselskaber

Administrationen har kontaktet to busselskaber for at høre deres uddybende kommentarer til kampagnen, henholdsvis De Gule Busser og Holstebro Turistbusser.

Hos De Gule Busser var man i tvivl om, hvorvidt konkurrencen var en fordel for dem, der havde mange kunder med i busserne, eller en fordel for dem med måske færre, men faste kunder. Man brød sig ikke om navneskiltet i form af et klistermærke, "det ser ikke ordentligt ud", men vil gerne have navneskilt på, hvis det er et rigtigt et af slagsen.

Begge busselskaber har oplevet, at kampagneperioden har været for lang for såvel chauffører som kunder i forhold til at holde fokus på kampagnen – en oplevelse som administrationen deler.

Ligeledes har begge busselskaber kommenteret informationen til chaufførerne, da ikke alle har været klar over kampagnens indhold og omfang, herunder at der var præmier til kunderne. Det viser en daglig udfordring for Midttrafik, da ikke al informationsmateriale når ud til chaufførstuerne og dermed chaufførerne. Holstebro Turistbusser foreslog, at fortælle chaufførerne om evalueringen, hvilket administrationen vil gøre.

Oplevelsen i de adspurgte busselskaber har været, at chaufførerne har delt sig i dem, som ikke på nogen måde har ønsket at være med i en kampagne, dem der ikke ønsker at blive målt på i en periode, når de kan gøre det lige så godt eller bedre på andre tidspunkter af året, og slutteligt dem som er gået ind for kampagnen. Vurderingen er dog også, at næste gang vil kampagnen være kendt og nemmere at kommunikere til chaufførerne.

Afviklingen af kampagnen

Kampagnen er forløbet planmæssigt, hvad angår afvikling af markedsføring, konkurrencer, og dataadministration. Sidstnævnte har dog været meget omfattende for at sikre en fair konkurrence og for at kunne levere differentierede resultater til busselskaberne. For at sikre at datahåndteringen tager højde for identificeringen af den enkelte chauffør har kvalitetssikringen af data været prioriteret højt. Dette gælder også roser sendt fra de samme kunder sendt mange gange inden for kort tid, sammenholdt med, at Midttrafik har ønsket at give kunderne flere muligheder for at afgive deres stemme (sms, app, facebook).

Administrationen har oplevet, at nogle busselskaber ikke har bakket op om kampagnen.

Budget

I Like-kampagnen var budgetsat til 900.000 kr. i 2014, og kampagnen holder sig inden for budgettet.

Samlet vurdering af evalueringen

På baggrund af evalueringen vil administrationen inden næste kampagneperiode arbejde på justering af kampagneperiodens længde, mindre tilpasninger af konceptet og overveje hvordan navneskiltene skal bruges fremadrettet.

Det ligger fast, at incitamentsmodellen, hvor Midttrafik belønner den gode og kundevenlige adfærd blandt chaufførerne, er en grundpille i kampagnekonceptet.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-15-1-75-810-2-14

20. Forhold omkring OST-tilladelser

Resumé

Orienteringen indeholder, på opfordring, en redegørelse om offentlig servicetrafik tilladelser til at udføre Flextrafik, samt forhold omkring kontrol af løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Sagsfremstilling

Midttrafik stiller krav om en gyldig tilladelse til offentlig servicetrafik (OST-tilladelse) for at udføre Flextrafik på disse vilkår. Herunder skal leverandøren jf. Buskørselsloven § 18, Taxikørselslovens § 5 og ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det er Trafikstyrelsen, som udsteder OST-tilladelser.

For at opnå en OST-tilladelse skal der opfyldes en række krav. For løn- og arbejdsvilkår for en leverandørs chauffører gælder disse krav:

En indehaver af en tilladelse til offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Der er ikke krav om, at virksomheden skal være medlem af en arbejdsgiverforening og heller ikke krav om, at chaufførerne skal være medlem af en fagforening. Men chaufførernes løn- og arbejdsvilkår skal følge en kollektiv overenskomst for chauffører, der udfører offentlig servicetrafik.

Disse krav skal være overholdt for at opnå en tilladelse, og kravene skal være løbende overholdt.

Det er Trafikstyrelsen, som udsteder og inddrager tilladelser. Når Trafikstyrelsen undersøger en konkret henvendelse om, hvorvidt løn og arbejdsvilkår er overholdt, beder de arbejdsmarkedets parter om en vurdering af de faktiske forhold. Denne vurdering ligger Trafikstyrelsen til grund for deres afgørelse.

Såfremt en leverandør til Midttrafik mister sin OST-tilladelse, opsiger Midttrafik kontrakten med leverandøren. Dette er sket i ét tilfælde.

Såfremt Midttrafik modtager henvendelser omkring løn- og arbejdsvilkår hos en leverandør med OST-tilladelse, sendes sagen til undersøgelse hos Trafikstyrelsen. I forhold til det 2. og 3. fælles udbud af Flextrafik, er der ikke indsendt sager fra Midttrafik på baggrund af henvendelser fra leverandører eller chauffører.

Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus har i forbindelse med det 3. fælles udbud af Flextrafik, indsendt 42 sager til undersøgelse hos Trafikstyrelsen på baggrund af tilsyneladende relative lave timepriser. Proceduren er, at Trafikstyrelsen underretter trafikskaberne, såfremt en leverandør fratages sin OST-tilladelse med baggrund i en konkret henvendelse. Hidtil er ingen leverandører frataget OST-tilladelser på denne baggrund.

Der pågår i øjeblikket et arbejde hos Trafikstyrelsen vedr. løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører offentlig servicetrafik, hvor Midttrafik har deltaget i en række møder. Det er et kompliceret område, hvilket fremgår af møderækken og den offentlige debat. Det seneste møde blev afholdt den 19. november 2014, her deltog arbejdsmarkedets parter og alle trafikskaber i Danmark.

Der var enighed om, at den praksis hvor Trafikstyrelsen lader arbejdsmarkedets parter vurdere løn – og arbejdsvilkår, er den rette praksis for at sikre den korrekte vurdering.

Dette understøtter Midttrafiks praksis, hvor det er Trafikstyrelsen, som undersøger forholdene omkring den tilladelse som myndigheden udsteder.

Midttrafik vil sende alle sager omkring løn- og arbejdsvilkår for OST- tilladelser til Trafikstyrelsen, måtte der være henvendelser her omkring. Midttrafik har, i denne sammenhæng, ikke indsendt sager de sidste 2 år.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-25-1-14

21. Orientering om takster på rejser mellem Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik

Resumé

Administrationen orienterer om fastlæggelse af takster på rejser mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Midttrafik.

Sagsfremstilling

I forbindelse med indførelse af Rejsekort på ruter mellem NT og Midttrafik har parterne indgået aftale om takster.

I henhold til lovgivning om kollektiv trafik fastsættes takster indenfor et takstområde af det enkelte trafikselskab. Ved rejser på tværs af takstområder – og dermed også på tværs af trafikselskaber – fastlægges taksterne for Rejsekortrejser af togoperatørerne. Disse takster gælder både for bus og togrejser. For kontantrejser fastlægges taksterne af togoperatørerne for så vidt angår togrejser og trafikselskaberne for så vidt angår busrejser. Prisen for kontantrejser på tværs af trafikselskaber skal aftales mellem de trafikselskaber, der er involveret.

Ovenstående betyder, at takster på rejsekortrejser på tværs af takstområder i Midttrafik fastlægges af togoperatørerne. Det samme ville som udgangspunkt være gældende for rejser mellem NT og Midttrafik. Imidlertid ville dette medføre takststigninger på flere X-bus ruter mellem NT og Midttrafik. NT og Midttrafik har derfor fået dispensation fra Trafikstyrelsen, til selv at fastlægge takster på disse busruter.

- ./.
- NT og Midttrafik har nu aftalt nye takster for disse ruter, som træder i kraft fra det normale takstskifte den 18. januar. Taksterne er aftalt ud fra et gennemsnit af Midttrafiks og NT's takster, og er justeret i forhold til de nuværende på grund af den zoneomlægning Midttrafik gennemførte juni 2014. Oversigt over de aftalte takster er vedlagt som bilag - "Bilag 1- Takster NT Midttrafik".

De aftalte takster anvendes kun ved rejser på tværs af Midttrafik og NT. Hvis rejserne udelukkende foregår indenfor NT's eller Midttrafiks område, anvendes taksterne for det enkelte trafikselskab.

I forbindelse med implementering af Rejsekort i Midttrafik i øvrigt, vil kunder der anvender rejsekort ved rejser på tværs af Midttrafiks takstområder, kunne opleve takststigninger, da togoperatørernes rejsekortrejser generelt er højere end Midttrafiks. Eksempler på forskelle på sådanne rejser fremgår af nedenstående tabel.

	Zoner	Kontant		Klippekort		Rejsekorttakster						
		Bus	Bus	Midttrafik-takster			Togoperatør-takster					
				Rabattrin 0	Rabattrin 3	Rabattrin 6	Rabattrin 0	Rabattrin 3	Rabattrin 6			
Horsens - Aarhus	8 zoner	75,00	48,00	65,00	48,10	34,50	70,00	49,00	35,00	DSB/ARRIVA beregner som 7 zoner		
Viborg - Aarhus	12 zoner	106,00	67,00	97,00	71,80	51,40	137,00	95,90	68,50	DSB/ARRIVA beregner som 13 zoner		
Herning - Aarhus	14 zoner	115,00	76,00	113,00	86,60	59,90	142,00	99,40	71,00	DSB/ARRIVA beregner som 13 zoner		
Viborg - Randers	8 zoner	75,00	48,00	65,00	48,10	34,50	80,00	56,00	40,00	DSB/ARRIVA beregner som 8 zoner		
Herning - Viborg	7 zoner	66,00	43,00	58,00	42,90	30,70	80,00	56,00	40,00	DSB/ARRIVA beregner som 8 zoner		

På de fleste af sådanne strækninger vil flertallet af kunder anvende tog. Det gælder f.eks. fra Horsens til Aarhus, eller fra Viborg til Aarhus. Men i nogle tilfælde vil busserne være den bedste mulighed, fordi man kan undgå omvejskørsel. Et eksempel på det er Herning til Viborg.

Der vil også kunne opstå tilfælde, hvor en rejsekortrejse vil være dyrere end en kontantbilletrejse.

Midttrafik vil – sammen med DSB og ARRIVA Tog – vurdere konsekvenserne af disse forhold i 2015.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1- Takster NT Midttrafik

1-34-75-2-1-07

22. Orientering om ændret praksis ved tilladelse til rutekørsel

Resumé

Administrationen orienterer om forslag til ændring af praksis for ansøgning om tilladelser til rutekørsel og speciel rutekørsel, og anbefaler, at kørsel bestilt af kommunerne ikke skal vurderes.

Sagsfremstilling

Ved ændringen af Lov om Trafikselskaber, blev Trafikministeren bemyndiget til at fastsætte hvilke typer kørsel, der ikke skal omfattes af tilladelseskravet til rutekørsel, herunder speciel rutekørsel.

Der skal fortsat tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med den kørsel, der planlægges af trafikselskaber, og om en prøvelse af, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik således fortsat vurderes nødvendig.

Fakta om ansøgninger til Midttrafik

Midttrafik har siden januar 2014 modtaget 199 ansøgninger om tilladelse til rutekørsel. Der er i 2014 til dd. afgivet 3 afslag, med baggrund i behovet kan dækkes af eksisterende kollektiv trafik.

Fordelingen er, at ca. 60 % af ansøgningerne er med baggrund i bestilling fra kommuner som kørsel med elever, der ikke kan betjenes med kollektiv trafik, til specialskoler og til svømning / konfirmandkørsel. De andre 40 % er bestillinger fra andre, herunder friskoler, og kørsel til banko. Derudover til større arrangementer og faste kørsler til f.eks. gymnastik og kor.

Betydningen af forslag til ændring

Trafikministeren foreslår, at kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af buskørsel med en fastlagt køreplan, kørsel med skoleelever, arbejdstagerkørsel, m.v. som udgangspunkt fortsat bør omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da de fleste af disse kørselsarrangementer muligvis kan blive udført i konkurrence med kørsel planlagt af trafikselskaber. En prøvelse af behov vurderes derfor fortsat nødvendig. Særligt i forhold til kommuners mulighed for at åbne for, at andre passagerer kan anvende skolebuskørslen, vil tilladelseskravet til denne type kørsel fastholdes.

Kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede, ældre, børnehaver, konfirmander, medlemmer af sportsklubber til sport og kørsel til svømning, kirke, læge, speciallæge, tandlæge m.v. vurderes umiddelbart ikke at være i konkurrence med kørsel planlagt af trafikselskaber. En prøvelse af behovet vurderes således ikke nødvendig i disse tilfælde.

For Midttrafik betyder det at ca. 25 % af ansøgningerne fremover ikke skal prøves. Ca. 1/3 af alle ansøgninger er kørsel med elever til undervisning med baggrund i et bestilt behov fra kommunerne. Administrationen anbefaler, at denne kategori også omfattes af

kørsel, der ikke skal prøves, da det må forventes, at en kommune ikke bestiller kørsel, de i forvejen dækker.

Direktøren indstiller,

- at** forslaget tages til efterretning.
- at** administrationen fremsender forslag til Trafikstyrelsen med anbefaling om at kørsel bestilt af kommunerne også omfattes af ansøgninger der ikke skal prøves.

1-22-1-14

23. Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel

Resumé

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport om nøgletallene for trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten vedr. regnskab 2013 er offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside. Administrationen orienterer her om de væsentligste resultater.

Rapporten viser bl.a. at:

- Midttrafik er det trafiksekskab hvor størstedelen af udgifterne anvendes til egentlig buskørsel.
- Midttrafik er landets billigst administrerede trafiksekskab – både i forhold til andel af de samlede udgifter og i forhold til administrationsudgifter pr. køreplantime.
- Midttrafik har – sammen med Movia – landets næsthøjeste selvfinansieringsgrad – altså den andel af udgifter, der dækkes af kundernes køb af kort og billetter.

Sagsfremstilling

./.. Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport med sammenligning af nøgletallene for de danske trafiksekskaber. Se rapporten i "Bilag 1 - Rapport - trafikstyrelsens nøgletal 2013".

Rapporten med nøgletal for 2013 er offentliggjort den 10. oktober 2014. Et uddrag af nøgletallene ses her.

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2013							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.131,3	48,8	527,1	596,9	1.445,6	649,5	6.394,6
Salgsudgifter (mio. kr.)	224,7	1,0	15,8	29,3	57,7	44,9	381,6
Administration/personale (mio. kr.)	182,2	3,2	32,9	27,1	50,5	29,3	321,7
Bruttoudgifter (mio. kr.)	3.538,3	52,9	575,9	653,3	1.553,8	723,7	7.097,9
Antal køreplantimer (afrundet)	4.293.000	84.000	612.000	864.000	2.055.000	929.000	8.837.200
Driftsudgifter %	88%	92%	92%	91%	93%	90%	90%
Salgsudgifter %	6%	2%	3%	4%	4%	6%	5%
Administration/personale %	5%	6%	6%	4%	3%	4%	5%
Driftsudgifter pr. køreplantime	729	581	861	691	703	699	724
Salgsudgifter pr. køreplantime	52	12	26	34	28	48	43
Adm/personaleudgifter pr. køreplantime	42	38	54	31	25	32	36
Bruttoudgift pr. køreplantimer	824	630	941	756	756	779	803
* BAT = Bornholms Trafiksekskab, NT = Nordjyllands Trafiksekskab							

Tallene viser at Midttrafik er det trafikselskab i Danmark, hvor den største andel (93 %) af udgifterne anvendes til egentlig buskørsel. Midttrafik er landets billigst administrerede trafikselskab. 3 % af udgifterne anvendes til administration. I undersøgelsen i 2012 var det tilsvarende tal 4 %, mens driftsudgifternes andel i 2012 ligeledes var 93 %.

I forhold til administrationsudgifter pr. køreplantime har Midttrafik også det laveste omkostningsniveau. Administrationsomkostningerne pr. køreplantime er faldet fra 28 kr. pr. time i 2012 til 25 kr. pr. time i 2013.

Trafikstyrelsens rapport indeholder ligeledes en sammenligning af indtægter hos de forskellige trafikselskaber. Den ser således ud:

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2013							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Selvfinansieringsgrad	47%	57%	40%	40%	47%	41%	45%
Indtægt pr. køreplantime (kr./time)	390,6	357,4	376,3	300,3	356,8	319,7	365,2
Tilskud pr. indbygger (kr./indb.)	736,9	566,3	710,0	550,3	642,3	734,4	687,9

Opgørelsen viser at Midttrafik – bortset fra Bornholm – og sammen med Movia, har landets højeste selvfinansieringsgrad – altså den andel af udgifterne der finansieres af kundernes køb af kort og billetter.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Rapport - trafikstyrelsens nøgletal 2013

1-16-4-810-1-13

24. Orientering om ny selvbetjeningsløsning samt brug af betalingskort i forbindelse med Flexture

Resumé

Pr. 8. september 2014 har Midttrafik idriftsat en ny selvbetjeningsløsning, hvor Flextur-kunder har mulighed for online-bestilling samt at betale med Dankort/Visa Dankort.

Sagsfremstilling

Frem til den 7. september 2014 har alle Flextur-kunder skullet betale kontant og med lige penge ved indstigning i vognen i forbindelse med Flextur kørsel. Der har været et udbredt ønske blandt kunderne om at kunne betale med betalingskort.

Ved online-bestilling betaler kunderne med Dankort/Visa Dankort. Kunderne skal via Nem ID oprette sig som brugere af selvbetjeningsløsningen og tilknytte betalingskort. Herefter kan Flexture bestilles og betales online. Til dato har 362 kunder oprettet sig til selvbetjeningsløsningen.

På nuværende tidspunkt kan online-bestilling af Flexture betales med Dankort/Visa Dankort. I løbet af 2015 udvides løsningen til at omfatte flere typer af betalingskort, herunder MasterCard.

Fra uge 45 er det ligeledes muligt for Flextur-kunder at bestille og betale deres rejser via en app. På nuværende tidspunkt er dette muligt for kunder med en iPhone, og på sigt bliver det også muligt for kunder, som benytter Android.

Ved telefonisk bestilling skal kunden fortsat betale Flexturen kontant, og med lige penge ved turens start. Kunderne får oplyst prisen i forbindelse med bestilling af turen. Der er i dag begrænset mulighed for, at kunderne kan veksle penge på Flexture. Ifølge udbuddet skal chaufføren have 100 kr. i byttepenge. Dette er indført fra den 1. marts 2014.

Det er Midttrafiks ønske, at kunder i handicapkørselsordningen i løbet af 2015 også får mulighed for at betale med betalingskort i forbindelse med bestilling af handicapkørsel via selvbetjeningsløsningen og app. Midttrafik har fremsendt ønsket til Flexdanmark.

Midttrafiks Flextur-kunder vil med den nye selvbetjeningsløsning opleve:

- En mere effektiv og kundevenlig bestilling (24/7)
- En hurtigere og mere selvhjulpne løsning
- Forbedret visning af kundens rejser
- Mulighed for betaling med betalingskort
- At Flextur er et attraktivt produkt også hos den yngre kundegruppe

Fra uge 43 har Midttrafik markedsført den nye selvbetjeningsløsning i samtlige 19 kommuner i Region Midtjylland via:

- Midttrafiks hjemmeside (Banner og Pop up)
- Facebook
- Skilte i alle garantivogne
- Info skærme i X-busser
- Annoncer til kommunal markedsføring eks. til ugeaviser
- Info/plakater til visitatorer, plejehjem og bosteder
- Pressemeddelelse

Midttrafik har et mål, der hedder 10 % af handicapkørslen og Flextur-bestillinger skal foregå via Midttrafiks selvbetjeningsløsning. Pr. 31. oktober 2014 var målopfyldelsen på 8,08 %.

Direktøren indstiller,

at orientering tages til efterretning.

1-16-5-73-1-201-1-13

25. Orientering om landsdækkende handicapbefordring

Resumé

På baggrund af den reviderede lov om, at trafikselskaber kan samarbejde om handicaprejser, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers område, har direktørkredsen i TID nedsat en ad hoc-arbejdsgruppe, som har fået til opgave at komme med forslag til en harmonisering af rejsereglerne, som er umiddelbart anvendelig. Loven blev vedtaget den 11. juni 2014 og trådte i kraft den 1. august 2014.

Sagsfremstilling

- ./.
- Hidtil har der været stor forskel på, hvordan trafikselskaberne har håndteret den landsdækkende handicapbefordring i Øst/Vest Danmark. Se "Bilag 1 - landsdækkende handicapbefordring".

Handicapkunder i Movias område er hidtil blevet tilbudt landsdækkende handicapbefordring i hele landet mod opkrævning af almindelig taxitakst ved kørsel uden for Movias område.

Handicapkunder i NT, Sydtrafik, Fynbus og Midttrafiks område er hidtil blevet tilbudt landsdækkende handicapbefordring i hele landet til eget trafikselskabs takst. Dog har der været stor forskel på serviceniveauet trafikselskaberne imellem.

Ad hoc-arbejdsgruppen har haft til formål at harmonisere og forenkle rejsereglerne for kunderne i handicapkørselsordningen. Hensynene er søgt afvejet i en samarbejdsmodel, der er umiddelbart anvendelig, let at forstå for handicapkunderne, der bestiller ét sted og oplever kendte priser og regler.

Eksempel på landsdækkende handicapbefordring:

Kunderne i Midttrafik vil ikke opleve nogen forskel, da Midttrafik allerede i dag tilbyder landsdækkende handicapbefordring i overensstemmelse med det serviceniveau, som nu bliver landsdækkende.

En bestilling af en landsdækkende handicapbefordring kunne se ud som nedenstående:

En kunde ringer til Midttrafik og bestiller en rejse fra Aarhus til København: Trafikselskabet varetager nedenstående bestillinger/reservationer. Kunden modtager en samlet rejseplan fra trafikselskabet.

- Kunden afhentes fra ønsket afhentningsadressen i Aarhus og køres til Banegården i Aarhus
- Der er bestilt billet/pladsreservation samt handicapassistance på afgang-/ankomststationerne

- Der er bestilt lokal vognmand fra Københavns Hovedbanegård til ankomstadressen

Ønsker kunden intern kørsel i forbindelse med opholdet i København, bestilles disse rejser ved eget trafikselskab senest dagen i forvejen kl. 12.00.

Forslag til samarbejdsmodel

Samarbejdsmodellen som den landsdækkende handicapbefordring skal organiseres inden for har nedenstående hovedpunkter:

- Bestilling: Brugere bestiller alle rejser hos eget trafikselskab – inkl. tilslutningsrejser i andre trafikselskabers områder. Trafikselskaberne *kan* tilbyde kunderne interne rejser i andre trafikselskabers område. Midttrafik har siden 2007 tilbudt kunder i handicapkørselsordningen interne rejser i andre trafikselskabers område.
- Priser og regler: Trafikselskaberne tilbyder som udgangspunkt, at de kendte priser og regler fra eget område er gældende over hele landet.
- Omfang: Der er en grænse på 10 landsdækkende enkeltrejser pr. år. Trafikselskaberne *kan* vælge at tilbyde flere. Handicapkunder i Midttrafiks område kan fortsat foretage op til 104 landsdækkende enkeltrejser pr. år. Der er tale om en forsøgsordning, der løber over to år. Herefter vil det blive opgjort, hvad ordningen koster.
- Brug af Flextrafik: Rejse til slutdestinationen og evt. interne rejser foretages som udgangspunkt med brug af Flextrafik. Trafikselskaberne *kan* vælge at foretage bestilling direkte hos vognmand.

Ændringerne i den foreslåede samarbejdsmodel vil ikke få konsekvenser for kunderne i handicapkørselsordningen i Midttrafiks område, da Midttrafik siden 2007 har tilbudt landsdækkende handicapbefordring med baggrund i Midttrafiks takster og rejseregler.

I 2013 blev der i Midttrafiks område gennemført 209 lange rejser, hvor tog/X bus indgik på en del af strækningen.

Ud over den landsdækkende handicapbefordring, tilbyder Midttrafik kørsel i egen vogn på rejser over 100 km i Jylland og Fyn, mod en merbetaling på 9 kr. pr. km over 100 km.

Direktøren indstiller,

at orientering tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - landsdækkende handicapbefordring

1-00-1-14

26. Siden sidst

Sagsfremstilling

Møde mellem formandskabet for Midttrafiks Bestyrelse og HMU

Mandag den 1. december mødtes formandskabet med Hoved MED-udvalget (HMU) i Midttrafik.

Der er tradition for ét årligt møde mellem formandskabet og HMU til drøftelse af emner, som medarbejdersiden gerne vil vende med formand og næstformændene. På mødet blev der drøftet emner som letbanen og dens indflydelse på busdriften, udbud af bybuskørsel samt planlægning af bybuskørsel i Aarhus, status på rejsekortet og uddannelse af chauffører i forbindelse med indførelsen af rejsekortet.

Fælles finansieringsseminar om Rejsekort

Den 9. december 2014 afholder Transportministeriet et finansieringsseminar vedr. rejsekortet for trafikelskaberne og de øvrige parter i rejsekortet. Formålet med seminaret er at belyse de finansieringsmæssige problemer, der er forbundet med udviklingen og den fremtidige drift af rejsekortet.

Den forsinkede udrulning af rejsekortet betyder, at de budgetmæssige forudsætninger ikke har udviklet sig som forudsat. Dertil kommer, at der siden 2011 har været en række andre initiativer (f.eks. billetapps og andre billetprodukter, DLE'en mm.) som mere indirekte har haft – eller kommer til at have – en betydning for finansieringen af Rejsekortselskabet. Transportministeriet har således en række spørgsmål til den langsigtede økonomi i rejsekortet, som ønskes belyst gennem finansieringsseminaret. Bestyrelsesformændene for trafikelskaberne har på baggrund af invitationen til finansieringsseminaret rettet en fælles henvendelse til Transportministeren (se "Bilag 1 - TRM svar vedr finansieringsseminar") med opbakning til initiativet til finansieringsseminaret og til det fortsatte arbejde med at etablere rejsekortet. Samtidig udtrykker bestyrelsesformændene bekymring for DSB's opbakning til det landsdækkende rejsekort, og ser frem til at seminaret kan bidrage til fremadrettet at skabe klare og stabile rammer for grundlaget for den fælles offentlige billetinfrastuktur i Danmark.

Indvielse af busterminal i Holstebro

Den 28. november var der indvielse af Holstebros nye busterminal. Busterminalen har været i brug siden 13. oktober, hvor Holstebro fik nyt bybusnet, men blev først endelig færdig i løbet af november. Bybusserne er flyttet fra Slotsgade til den nye busterminal.

Den nye busterminal hænger fysisk sammen med banegårdens hovedperron og samler nu bybusser, regionalbusser og toge på et sted. Busterminalen er indrettet med trafikbaner, nye perroner, ny belægning og to store infoskærme med realtidsafgange. Indretningen har fokus på sikkerhed, så alle områdetets brugere kan færdes sikkert omkring på området. De nye trafikbaner er fx indrettet således, at busserne ikke længere skal bakke.

Gubber Kristensen, formand for Teknisk Udvalg i Holstebro Kommune og Jens Erik Sørensen, direktør for Midttrafik holdt åbningstaler for de fremmødte. Gubber Kristensen klippede den røde snor og indviede officielt den nye busterminal. På trods af kulden var der mødt en lille flok kunder op, som sammen med repræsentanter fra Arriva, Midttrafik og Holstebro Kommune kunne nyde en kop veltillavet kaffe, te eller kakao fra de to kaffevogne, der var stillet op i dagens anledning.

Desværre havde det lokale dagblad misforstået tidspunktet, så der dukkede ingen repræsentanter op fra Holstebro Dagblad.

NÆSTE STOP HJEM

Et samarbejde mellem Danmarks Radio og Midttrafik

Midttrafik har indledt et samarbejde med Danmarks Radios kulturafdeling omkring projektet NÆSTE STOP HJEM.

Projektet skal fortælle en historier fra busserne samt forsøge at skabe bro mellem de forskellige buskunder, der er adskilt af kulturelle, sociale og geografiske forskelle, og hvor den sociale interaktion begrænser sig til berøringer af smartphonens touchscreen.

DR vil endvidere vise udvalgte kunders hjem og liv for bussens øvrige passagerer, inddrage alle passagerer ved en række udvalgte busstoppesteder i skabelsen af et kollektivt bus-værk, ligesom de vil inddrage de forbipasserende borgere med en række markante happenings.

Projektet munder ud i en række radioserier, fotoserie med udstilling på Aarhus Rutebilstation og forskellige happenings omkring stoppestederne i Aarhus og Aarhus forstæder. Projektet løber af stablen i uge 8.

DR caster interesserede passagerer via Midttrafiks hjemmeside og Facebook. Midttrafiks investering i projektet er minimal og begrænser sig til hjælp med at finde interesserede kunder og et mindre økonomisk bidrag til præmier.

Orientering om planlagte ændringer i betjeningen mellem Silkeborg og Aarhus

Administrationen arbejder med forslag til nye køreplaner til køreplansskiftet juni 2015 (K15). Blandt andet arbejdes der med forslag til styrkelse af betjeningen mellem Aarhus og Silkeborg, da der her findes en meget stor pendlerrelation.

Det nye forslag betyder, at rute 952X bliver styrket, så der tilbydes halvtimedrift morgen og eftermiddag. Forslaget betyder, at der skal indsættes nye busser i drift på ruten. Malling Turist henvendte sig til Bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen og regionsrådsformand Bent Hansen med et ønsket om, at Midttrafik i de fremtidige planer ville gøre brug af en ledig kontraktbus fra rute 901X. Herudover havde Malling Turist et køreplanønske til justering i rute 901X.

Til orientering vil Midttrafik arbejde videre med en løsning, hvor Malling Turist vil få mulighed for at benytte den ledige kontraktbus fra rute 901X, og ligeledes vil vi vurdere på køreplanønsket. Det forudsættes, at udgangspunktet for indsættelse af kontraktbussen sker på de eksisterende kontraktvilkår.

Baggrund for ændringen af rute 901X K14

Til orientering kan det oplyses, at Region Midtjylland til køreplansskiftet K14 besluttede, at rute 901X blev reduceret i kørselsomfang, så betjeningen fremadrettet bestod af en enkelt morgentur og en enkelt eftermiddagstur. Hermed var der grundlag for at tage en kontraktbus ud af kontrakten fra køreplansskiftet K14.

Baggrunden for beslutningen var, at rute 901X, som blev etableret som forsøgsrute, ikke levede op til den opstillede målsætning omhandlende forventet selvfinansiering efter endt forsøgsperiode.

Direktøren indstiller,

at orientering tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - TRM svar vedr finansieringsseminar

1-00-1-14

27. Eventuelt