



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

8. maj 2015 kl. 13.00

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Pkt.	Tekst	Side
1	Eksternt regnskab for 2014	2
2	Forsøg med mobilbetaling i bybusserne i Horsens	4
3	Buserstatningskørsel	6
4	Støttet Flextur med byzone i Horsens Kommune samt indgåelse af venneaftale med Hedensted Kommune	8
5	Henvendelse vedr. Nygart-reklamer på bybusser	10
6	Ny finansieringsmodel og tilslutningsaftale for Rejsekort A/S	13
7	Rejsekortudstyr i busser	20
8	Rigsrevisionens beretning om driften af rejsekortet	22
9	Orientering om statstilskud til anskaffelse af gratis rejsekort	24
10	Orientering om høringssvar til Transportministeriet vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv.	26
11	Orientering om henvendelse vedr. Kongsvang Station	28
12	Siden sidst	29
13	Eventuelt	33

1-22-1-14

1. Eksternt regnskab for 2014

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. marts 2015, er der udarbejdet et eksternt regnskab for 2014.

Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og revisionsberetningen er vedlagt.

Der er tale om en ren revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende bemærkninger.

Sagsfremstilling

Årsregnskabet er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, og det grundlag, revisionen reviderer regnskabet på baggrund af.

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning på området.

Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning.

Revisionsberetningen anbefaler en øget integration mellem Midttrafiks fagspecifikke systemer og økonomisystemet. Administrationen er enig i denne betragtning og har det i fokus ved de kommende opgraderinger og udskiftninger af systemer. Indtil nye it-systemer er taget i anvendelse arbejdes der fortsat systematisk for at sikre en effektiv afstemning mellem de fagspecifikke systemer og økonomisystemet.

Bestyrelsen behandlede på mødet den 20. marts 2015 et driftsregnskab for Midttrafik omfattende driftsudgifter og indtægter til byrdefordeling vedr. året 2014.

I forhold til dette, er der ikke foretaget ændringer eller justeringer vedrørende resultatet til byrdefordeling, men der er indtægtsført ikke udbetalte renter vedr. ansvarligt lån til Rejsekort A/S, samt udgiftsført en hensættelse af kommende betaling til Bus & Tog-samarbejdet – begge byrdefordeles i senere regnskabsår.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager under punktet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender årsregnskab 2014 for Midttrafik

at bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 12 af 8. maj 2015 til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik årsregnskab 2014
- Bilag 2 - Revisionsberetning nr. 12 vedr. 2014 Midttrafik

1-00-1-15

2. Forsøg med mobilbetaling i bybusserne i Horsens

Resumé

Midttrafik ønsker at gennemføre et forsøg med mobilbetaling i busserne.

Sagsfremstilling

Midttrafik ønsker at teste mulighederne for at anvende mobilbetaling i forbindelse med salg af kontantbilletter i busserne.

Midttrafik peger på Horsens Kommune som forsøgsby, fordi de er innovative i forhold til nye betalingsmuligheder. Horsens Kommune anvender i forvejen mobilbetaling på deres salgssteder, f.eks. når man skal betale for pas i Borgerservice, sit udestående på biblioteket eller en tur i svømmehallen. Endvidere kan en stor del af byens butikker tage imod mobilbetaling. Midttrafik har drøftet samarbejdet med administrationen i Horsens Kommune, som er positive for at samarbejde om forsøget.

I Horsens Kommune er der et passende antal busser (20 stk.) til test.

Mål for forsøget

Forsøget skal afdække, hvordan mobilbetaling fungerer i praksis. Mobilbetaling må ikke påvirke ekspeditionstiden og rejsetiden væsentligt; dette afdækkes gennem interview af chaufførerne og tidsregistrering. Endvidere skal mobilbetalingen være stabil og hurtig; dette afdækkes gennem systematisk registrering af chauffører. Kunders og chaufførers oplevelse af systemet skal være god; dette afdækkes gennem en tilfredshedsmåling.

Erfaringerne med forsøget fremlægges for Midttrafiks bestyrelse, som træffer beslutning om, hvor vidt mobilbetaling skal indføres i langt flere busser i Midttrafiks område.

Kundemæssige konsekvenser:

Kunderne får endnu en betalingsmulighed ved billetkøb, så de ikke er afhængige af at have kontanter på sig. Forsøget forventes at have en positiv effekt på kundetilfredsheden.

Økonomi

Udgifterne til forsøget består af diverse etableringsomkostninger, som skal dække udstyr, installation, markedsføring og tilfredshedsmålinger. Samlet set ca. 63.500 kr.

Hertil kommer der en transaktionsomkostning pr. gennemført betaling, som forventes på niveau med de omkostninger, som er i forbindelse med bl.a. Dankort betaling.

Er transaktionsomkostningen kr. 0,70 pr. betaling, svarer det til kr. 161.000 årligt, hvis hele kontantsalget i Horsens flyttes til mobilbetaling (kontantsalget i 2014 var 230.000

billetter med en omsætning på kr. 4,1 mio.). Det vurderes, at 10-20 % af kontantsalget vil kunne flyttes til mobilbetaling efter en implementeringsperiode. I et relativt kort pilotforsøg forventes et lavere niveau på mellem 5 og 10 % af kontantsalget.

Forsøget i Horsens forventes samlet at kunne gennemføres for 63.500 kr. i etableringsomkostninger + 10.000/- 20.000 kr. i transaktionsomkostninger.

Beløbet dækkes af Midttrafiks administrationsbudget.

Kommunikation

Midttrafik varetager markedsføringen overfor kunder og information overfor chauffører. Midttrafik laver oplæg til fælles pressemeddelelse mellem Horsens Kommune og Midttrafik. Midttrafik svarer på eventuelle spørgsmål fra borgere og presse.

Tidsplan

Forberedelsesfase (information, markedsføring, teknisk set-up) Maj-august 2015

Forsøgsperiode on-site, kunde- og chaufførtest September-december 2015

Direktøren indstiller,

at Midttrafik indgår aftale med Horsens Kommune om at gennemføre et forsøg med mobilbetaling i bybusserne i Horsens.

1-3-1-14

3. Buserstatningskørsel

Resumé

Transportministeriet har fremsendt forslag om, at Midttrafik påtager sig trafikansvaret på Grenaabanen og iværksætter erstatningskørsel med bus, i den midlertidige periode fra Grenaabanen lukkes i forbindelse med ombygning til letbanedrift og frem til letbanens åbning.

Transportministeriet oplyser, at statens hidtidige driftstilskud til DSB for togkørslen i stedet udløses til de lokale parter såfremt Midttrafik overtager trafikansvaret.

Administrationen foreslår, at Midttrafik påtager sig trafikbetjeningen på både Grenaabanen og Odderbanen i form af buserstatningskørsel i den mellemliggende periode, hvor begge baner er lukkede og frem til åbning af letbanen.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har givet tilslutning til, at Midttrafik indsætter buserstatningskørsel i perioden, hvor togtrafikken på Grenaabanen og Odderbanen er indstillet.

Sagsfremstilling

Aarhus Letbane I/S har oplyst, at Grenaabanen og Odderbanen forventes lukket for togkørsel fra september 2016 og 9-12 måneder frem til letbanens åbning. Det sker som led i ombygning af banerne til letbanedrift.

Transportministeriet har med brev af 21. januar 2015 ønsket en tilkendegivelse fra Midttrafik, Aarhus Kommune og Region Midtjylland om en lokal overtagelse af ansvaret for trafikbetjeningen i overgangsperioden mellem togdriften og letbanetrafikken på Grenaabanen.

Transportministeriet oplyser, at Midttrafiks eventuelle overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen, vil udløse tildeling af statstilskuddet til de lokale parter.

Der vedlægges kopi af brev fra ministeriet.

Administrationen tilslutter sig Transportministeriets forslag om en lokal placering af trafikansvaret hos Midttrafik. Det er mest hensigtsmæssigt. Det giver de bedste forudsætninger for en optimal planlægning af erstatningskørslen, under hensyntagen til den eksisterende bustrafik parallelt med banerne.

Betjening, omfang og frekvenser af den forventede buskørsel er på nuværende tidspunkt ikke tilrettelagt. Bestyrelsen vil blive orienteret om den konkrete udformning af kørslen på et senere tidspunkt.

Den planlagte erstatningskørsel vil blive sendt i offentlig høring forud for iværksættelsen.

Det er administrationens opfattelse, at der vil kunne gennemføres en hensigtsmæssig og tilfredsstillende buskørsel som erstatning for Grenaabanen, for den økonomi der frigives i

form af kompensation af tilskuddet fra staten. Tilsvarende forventes det, at der vil kunne etableres tilfredsstillende buskørsel som erstatning for Odderbanen, for den økonomi der frigives fra regionens nettobestillerbidrag til driften af Odderbanen.

Region Midtjylland og Aarhus Kommune kan tilslutte sig, at Midttrafik får ansvaret for buserstatningskørslen i den periode hvor togtrafikken på banerne er indstillet. Regionen og kommunen vedkender sig i den forbindelse ansvaret for en eventuel merfinansiering i form af erstatningskørslen. Regionen og Aarhus Kommune har tilkendegivet ønske om, at inddrages i de økonomiske vurderinger forud for iværksættelse af buskørslen.

Det er uvist, om lukningen af togdriften over en længere periode vil medføre et passagertab.

Administrationen vurderer dog, at med Midttrafiks indgående lokalkendskab til de trafikale forhold, vil det være muligt at tilrettelægge en passende erstatningsbetjening i forhold til togkundernes behov og dermed begrænse et muligt passagertab.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik påtager sig ansvaret for buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen.
- at** det meddeles Transportministeriet, at Midttrafik påtager sig ansvaret for buserstatningskørsel på Grenaabanen.
- at** bestyrelsen senere orienteres om den konkrete udformning af erstatningskørslen

Bilag

- Bilag 1 - Henvendelse fra TRM om trafikansvar Grenaabanen

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

4. Støttet Flextur med byzone i Horsens Kommune samt indgåelse af venneaftale med Hedensted Kommune

Resumé

Horsens Kommune ønsker pr. 28. juni 2015 at indføre støttet Flextur til 4 kr. pr. km i oplandet samt til/fra to knudepunkter i Horsens by. Kørsel internt i Horsens by skal koste 14 kr. pr. km for de kunder, der bruger det.

Sagsfremstilling

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

Kommunen ønsker indført støttet Flextur på en måde, så kunderne kan køre for 4 kr. pr. km dog minimum 30 kr. fra to knudepunkter i Horsens by (Trafikterminalen og Vitus Berings Plads) til oplandet, fra oplandet til Horsens by (Trafikterminalen og Vitus Berings Plads) samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Horsens by skal koste 14 kr. pr. km dog minimum 70 kr.

Horsens Kommune har afsat 375.000 kr. årligt i budget til støttet Flextur inkl. venneaftale med Hedensted Kommune. Der forventes årligt ca. 5.500 støttede Flexture. Heraf ca. 600 ture over kommunegrænsen til Hedensted. Horsens Kommune er vidende om, at udgifterne til støttet Flextur kan stige i takt med, at borgerne bliver vidende om kørselstilbuddet.

Midttrafik vurderer, at Horsens Kommune med indførelsen af de lavere takster kan skele til udviklingen i Silkeborg Kommune, der har omtrent samme befolkningstæthed. Indbyggertallet i Horsens Kommune er cirka 84.977 – indbyggertallet i Silkeborg Kommune er cirka 90.000.

I Silkeborg Kommune blev der i 2014 udført 5.088 støttede Flexture. Den samlede udgift udgjorde 322.146 kr. Den gennemsnitlige turlængde var 6,0 km. Overføres disse tal til Horsens Kommune, svarer det til et estimat på 5.500 støttede Flexture om året og det afsatte budget på 375.000.

Når Skanderborg Kommune omkring den 10. august 2015 tilbyder deres borgere støttet Flextur, så ønsker Horsens Kommune, at der indgås venneaftale med Skanderborg Kommune.

Midttrafik følger løbende udviklingen og evaluerer ordningen med Horsens Kommune efter 6 måneder.

Kundemæssige konsekvenser

Midttrafik vurderer, at indførelse af støttet Flextur i Horsens samt indgåelse af venneaftale med Hedensted Kommune vil være medvirkende til øget kundetilfredshed, da det vil medføre øget fleksibilitet for kunderne.

Økonomi

Horsens Kommune kan forvente en øget udgift på ca. 375.000 kr. årligt. Hedensted Kommune kan forvente en øget udgift på ca. 30.000 kr. ved cirka 200 Flexture over kommunegrænsen til Horsens Kommune.

Kommunikation

Horsens Kommune har bedt Midttrafik bidrage til udarbejdelse af lokal markedsføring af Flextur samt venneaftaler.

Direktøren indstiller,

at støttet Flextur med byzone i Horsens Kommune samt indgåelse af venneaftale med Hedensted Kommune pr. 28. juni 2015 godkendes.

1-00-1-15

5. Henvendelse vedr. Nygart-reklamer på bybusser

Resumé

Midttrafik har modtaget en henvendelse fra Signe Munk, næstformand og folketingskandidat for SF, som ønsker at bestyrelsen drøfter reklamer for brystoperationer på bybusserne i Viborg og tager etisk og politisk stilling til den type reklamer. Signe Munk har tillige et læserbrev i Viborg Stifts Folkeblad den 9. april givet sin holdning vedr. reklamerne til kende. Sagen er også blevet drøftet i medierne, herunder i et indslag i TV 2 Midt Vest den 10. april 2015.

Sagsfremstilling

Midttrafik har tidligere modtaget én kundehenvendelse vedr. Nygarts reklamer på bybusserne i Viborg fra en borger. I den forbindelse undersøgte administrationen, om der var problemer med reklamerne i forhold til gældende lovgivning på området, og kontaktede også Movia om deres erfaringer.

Midttrafik holder sig inden for gældende lovgivning.

Juridisk set er ansvaret i første række placeret hos den, der er afsender af reklamen. Dog kan andre – fx reklamebureau eller den, der stiller annonceplads til rådighed – i visse tilfælde ifalde ansvar efter de strafferetlige regler om medvirken til overtrædelse af markedsføringsloven eller lov om markedsføring af sundhedsydelser (m.fl.). Det er primært reklamebureauet, men der er også eksempler på, at udgiver af en reklame er ifaldet ansvar.

Principielt kan det også tænkes, at et trafikselskab kan ifalde et ansvar for medvirken. Det er dog mindre sandsynligt, da Midttrafik ikke har nogen indflydelse på reklamerne og som udgangspunkt ikke får dem til forudgående gennemsyn. Ligeledes vil busselskaberne teoretisk kunne ifalde et ansvar; men dette vil formentlig også kun kunne være aktuelt i tilfælde, hvor reklamen mere åbenlyst er på kant med loven.

Det vurderes således, at ansvaret er Nygarts, men at busselskabet og/eller trafikselskabet formentlig har pligt til at reagere på overtrædelser, som man bliver bekendt med. Derimod har Midttrafik næppe pligt til at føre generel kontrol med de reklamer, der findes rundt omkring i busserne.

Håndteringen af reklamer "på kant med loven"

Trafikselskaberne har ikke den faglige kompetence til at vurdere, om en reklame overholder reglerne på området, og er heller ikke myndighed på området.

Den kompetente myndighed på reklameområdet er som udgangspunkt Forbrugerombudsmanden, og i tilfældet Nygart også Sundhedsstyrelsen, der fører tilsyn med overholdelsen af lov om markedsføring af sundhedsydelser.

Sundhedsstyrelsen har tidligere taget stilling til, om Nygart-reklamen på Fyn ("Fyn bliver kønnere") var i overensstemmelse med lovgivningen. Dette mente styrelsen ikke var tilfældet. Det fremgår af afgørelsen, at denne reklame ville blive fjernet frivilligt af Nygart. Derudover fremgår det af et brev fra Forbrugerombudsmandens brev til Dansk Kvindesamfund, at Sundhedsstyrelsen har forholdt sig til den reklame, der viser et billede af bryster med teksten "Nygart" og "Nye bryster". Denne reklame vurderes at holde sig indenfor lovgivningens rammer.

Det er sidstnævnte reklame, som Signe Munk nævner i sin henvendelse.

Det er formentlig kun i de tilfælde, hvor en reklame utvivlsomt er på kant med loven, at Midttrafik er forpligtet til at gribe direkte ind og straks søge at få reklamen standset.

Ved tvivlsspørgsmål vil en passende reaktion være at rette henvendelse til den kompetente myndighed.

Hvis den kompetente myndighed vurderer, at reklamerne er lovlige, har Midttrafik ikke i de nuværende kontrakter hjemmel til at foretage sig yderligere. Strengere krav til reklamerne på busser, vil det kræve, at der ændres i bestemmelsen i kontrakterne fremadrettet.

Henvendelse fra AFA

Midttrafik er af AFA blevet forelagt ny version af Nygart-reklamen, som indeholder en tekst, der afviger fra de eksempler, som Sundhedsstyrelsen tidligere har forholdt sig til. Der var dog ikke tale om en direkte anmodning om at godkende reklamen, hvorfor det i første omgang blev meddelt, at reklamer skal overholde lovgivningen som anført i kontrakterne, og at Midttrafik ikke derudover forholder sig til enkeltprodukter.

Sideløbende hermed har Midttrafik været i kontakt med Movia. Efter at ovennævnte svar var afsendt, blev Movia anmodet om at godkende layoutet på en tilsvarende reklame. Movia oplyste, at de tog kontakt til Sundhedsstyrelsen, som Movia tidligere har været i dialog med vedr. Nygart-reklamerne, med anmodning om en uformel vurdering af reklamen.

Movia har sidenhen meddelt Midttrafik, at de stoppede den pågældende reklame, da de var i tvivl om den overholdt gældende retningslinjer. Reklamebureau og reklameudbydere har også stoppet reklamen. Movias beslutning er, at de ikke ville opstille yderligere regler, men alene kræve, at reklamerne holder sig inden for retningslinjerne.

Antal af busser med Nygart-reklamer

Midttrafik kan ikke sige, hvor mange busser, der kører med Nygart-reklamerne, da det beror på aftaler indgået mellem reklameudbydere og busselskaber.

Direktøren indstiller,

at administrationen fastholder nuværende administrationsgrundlag

Bilag

- Bilag 1 - Henvendelse til bestyrelsen i midttrafik ang. reklamer på bybusser i viborg
- Bilag 2 - Læserbrev - Signe Munk

1-25-01-1-13

6. Ny finansieringsmodel og tilslutningsaftale for Rejsekort A/S

Resumé

Midttrafik fremlagde på bestyrelsesmødet den 20. marts 2015 udkast til ny finansieringsmodel for rejsekort A/S. Midttrafik har efterfølgende drøftet sagen med Transportministeriet, som har besluttet en ny model der nu forelægges til politisk godkendelse hos alle ejere. Den nye model forudsætter en ændring i tilslutnings -og i ejeraftalen mellem ejerne af rejsekortet.

Sagsfremstilling

Rejsekort A/S finansieres i dag gennem driften ved transaktionsafgifter for rejser gennemført på rejsekortet samt ansvarlig lånekapital og kapitalindskud fra ejerne.

I den nuværende finansieringsmodel beregnes transaktionsafgifterne på baggrund af prognosticerede tal for, hvor mange rejser der er foretaget med rejsekortet.

Budgetteringen af disse har hidtil været forbundet med stor usikkerhed som følge af den påvirkning de enkelte trafikselskabers beslutninger har for den samlede økonomi i Rejsekort A/S. Ligeledes har variationer i forventninger til antal rejser og indtægter medført generel usikkerhed om økonomien i Rejsekort A/S. Da de deltagende parter ikke kunne opnå enighed om et budget 2015 og fremover for rejsekortet har staten grebet ind.

Den nye finansieringsmodel, tager udgangspunkt i Årsrapportmodellen, hvor transaktionsafgifter fastsættes, så de dækker udgifterne i Rejsekort A/S.

Finansieringsmodellen fastsætter transaktionsafgifter med udgangspunkt i den nuværende 60/40-fordeling af afgifter efter henholdsvis antal rejser og faktiske billetindtægter, med få undtagelser.

40 % af fordelingsnøglen skal beregnes på baggrund af trafikselskabernes samlede omsætning, i modsætning til nu, hvor det er den prognosticerede omsætning der kan relateres til rejsekortet der beregnes. Midttrafik har undtaget indtægter for skolekort og salg af kontantbilletter i Aarhus, da de ikke udstedes med rejsekort udstyr. Det vil ikke kunne lade sig gøre med den nye model, hvor disse indtægter vil blive medregnet.

60 % af fordelingsnøglen skal beregnes af trafikselskabernes samlede antal rejser, i modsætning til nu hvor det er antal rejser relateret til rejsekort rejser.

I årene 2008 til 2014 har Rejsekort A/S fået et underskud som følge af ubalance imellem indtægter og omkostninger og beløber sig til ca. 580 mio. kr. akkumuleret.

Rejsekortets egenkapital udgør ultimo 2014 282 mio.kr, og er ifølge den nuværende model budgetteret til at udgøre 1.003 mio. kr. i år 2028. I den nye model er

egenkapitalen nedskrevet til 380 mio. kr. i år 2028, dvs. over en halvering af den oprindelige værdi.

Midttrafik har budgetteret med at en delmængde af aktiekapitalen tilbagebetales i årene 2023-2028. 18 mio. kr. i rejsekortbudgettet, og 26 mio.kr. fra Midttrafiks pensionsopsparing. Samlet 44 mio. kr.

Der skal fremadrettet findes en model der sikrer at Midttrafik som minimum får tilbagebetalt 26 mio. kr. til pensionsopsparing. Det vil administrationen i samarbejde med kommuner og region forelægge for bestyrelsen på et senere tidspunkt.

Den nye model fremrykker ligeledes tilbagebetaling af ansvarlig lån, hvilket nedjusterer den samlede tilbagebetaling til selskaberne.

Midttrafik er blevet oplyst om, at kommunernes og Regionens budgetter alene er lagt for nuværende budgetår og 3 år frem.

Økonomi

Transportministeriet fremlagde i februar en model hvor Midttrafiks samlede udgifter i årene 2015-2028 ville stige 52 mio. kr.

Midttrafik har siden drøftet sagen med Transportministeriet og fik den 8.4.2015 præsenteret en model som reducerede Midttrafiks merudgifter til 23 mio. kr. i hele prognose perioden, sammenlignet med den businesscase, Midttrafik forelagde sine ejere i 2013. Efterfølgende er Midttrafik blevet kontaktet af Transportministeriet, hvor de har meddelt at de havde lavet en regnefejl for den udsendte model. Regnefejlen betyder at den endelige model er endt op med en samlet merudgift på 37 mio.kr.

	Midttrafik Budget	TRM februar	TRM april	Difference Midttrafik 2-2015	Difference Midttrafik 4-2015
Transaktionsafgifter	401	446	432	45	31
Tilbagebetaling af ansvarlig lån	-78	-72	-73	6	5
samlet effekt	322	374	359	52	37

Samlet merudgift på 37 mio.kr. er nedenfor fordelt ud på to perioder

1-2015-2018 samlet betaling 16 mio. kr.

2- 2019-2028 samlet betaling 20,7 mio.kr.

2015-2018

Ny model	2015-2018	2015	2016	2017	2018
TRM model afgifter	14,7	-2,5	7,8	7,8	1,7
TRM model/afdrag lånekapital	1,3	0,0	0,0	1,1	0,2
Forskel	16,0	-2,5	7,8	8,9	1,8

2019-2028

Ny model	2019-2028	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
TRM model afgifter	16,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,1	1,5	1,6	2,2	2,8	3,5
TRM model/afdrag lånekapital	4,0	-0,4	6,2	6,0	5,6	5,2	-9,5	-9,0	0,0	0,0	0,0
Forskel	20,7	0,4	7,1	7,0	6,7	6,3	-8,0	-7,4	2,2	2,8	3,5

Ministeriet har ikke villet korrigere for Midttrafiks synspunkter vedr. indtægter, der ikke genereres via rejsekortudstyr (skolekort og salg af kontantbilletter i Aarhus).

Finansiering

Regnskab 2014 blev afsluttet med et mindreforbrug for de fleste bestillere, Midttrafik foreslår derfor at den første periode 2015-2018 finansieres af dette mindreforbrug. Dermed undgås, at der i alle kommuner skal søges om tillægsbevillinger.

Samlet tabel	MT Budget	TRM model	Forskel	TRM model			
	Afgifter 2015-2018	Afgifter 2015-2018	TRM budget -MT Budget 2015-2018	Mindre tilbagebetaling af ansvarlig lån 2015-2018	Samlet Mer betaling 2015-2018 til Rejsekort A/S	Regnskab 2014	Samlet konsekvens: Regnskab 2014- Merbetaling TRM 2015-2018
Favrskov	116.846	186.347	69.501	4.276	73.777	-243.558	-169.781
Hedensted	182.344	457.155	274.811	3.803	278.614	129.274	278.614
Herning	1.808.849	2.617.566	808.717	36.778	845.495	-725.020	120.475
Holstebro	829.496	924.498	95.002	22.487	117.489	238.339	117.489
Horsens	2.310.180	2.921.745	611.565	39.839	651.404	-2.011.220	-1.359.816
Ikast-Brande	0	0	0	6.517	6.517	-469.625	-463.108
Lemvig	0	0	0	3.257	3.257	-528.656	-525.399
Norrdjurs	180.592	176.601	-3.991	3.435	-556	-913.833	-914.389
Odder	76.010	189.300	113.290	1.032	114.321	-208.084	-93.763
Randers	3.916.126	4.418.721	502.595	71.140	573.734	-878.161	-304.427
Ringk/Skjern	502.018	630.803	128.785	16.928	145.712	-254.774	-109.062
Samsø	0	0	0	4.785	4.785	-57.726	-52.941
Silkeborg	2.830.884	3.677.025	846.141	54.045	900.187	1.698.010	900.187
Skanderborg	505.745	835.016	329.272	9.943	339.215	160.586	339.215
Skive	907.972	1.276.372	368.399	29.197	397.596	207.960	397.596
Struer	147.708	175.715	28.007	6.383	34.391	-75.819	-41.428

Syddjurs	296.090	543.831	247.742	8.612	256.354	-210.489	45.865
Viborg	1.874.287	2.349.711	475.424	51.287	526.712	1.041.754	526.712
Aarhus	36.648.593	42.076.999	5.428.406	370.693	5.799.099	-87.876.400	-82.077.301
Regionen	35.841.267	40.239.520	4.398.253	516.058	4.914.311	7.635.978	4.914.311
I alt	88.975.005	103.696.926	14.721.921	1.260.495	15.982.416	-83.341.464	-78.470.950

For de kommuner og regionen, som har et merforbrug i 2014, foreslås det at merbetalingen finansieres i årene 2015-2018 ved kommende års mindreforbrug eller ved anden aftale med den konkrete bestiller. I tabellen overfor er regnskab 2014 ikke modregnet bestillere som havde merforbrug.

Økonomi for perioden 2019-2028

Samlet tabel	MT Budget	TRM model	Forskel	TRM model	
	Afgifter 2019-2028	Afgifter 2019-2028	TRM budget - MT Budget 2019-2028	Mindre tilbagebetaling af ansvarlig lån 2019-2028	Samlet Mer betaling 2019-2028 til Rejsekort A/S
Favrskov	409.123	589.942	180.819	13.418	194.237
Hedensted	638.459	1.447.276	808.816	11.935	820.751
Herning	6.333.510	8.286.775	1.953.265	115.408	2.068.672
Holstebro	2.904.399	2.926.806	22.407	70.563	92.970
Horsens	8.088.871	9.249.755	1.160.884	125.013	1.285.897
Ikast-Brande	0	0	0	20.452	20.452
Lemvig	0	0	0	10.221	10.221
Norddjurs	632.325	559.090	-73.235	10.778	-62.457
Odder	266.143	599.292	333.149	3.237	336.387
Randers	13.711.936	13.988.928	276.992	223.233	500.225
Ringk/Skjern	1.757.768	1.997.016	239.248	53.119	292.366
Samsø	0	0	0	15.014	15.014
Silkeborg	9.912.066	11.640.845	1.728.779	169.592	1.898.370
Skanderborg	1.770.816	2.643.522	872.706	31.201	903.907
Skive	3.179.177	4.040.778	861.601	91.618	953.219
Struer	517.185	556.285	39.100	20.031	59.131
Syddjurs	1.036.729	1.721.678	684.949	27.026	711.975
Viborg	6.562.633	7.438.791	876.158	160.937	1.037.095

Aarhus	128.321.508	133.208.720	4.887.212	1.163.222	6.050.434
Regionen	125.494.734	127.391.570	1.896.836	1.619.370	3.516.206
I alt	311.537.382	328.287.068	16.749.685	3.955.387	20.705.072

Vedrørende merudgifter for kommunerne i regionen i denne periode tages der stilling til finansiering senere, men igen efter tæt dialog med de berørte.

Ejeraftale

Kammeradvokaten har udarbejdet en række dokumenter, der skal omsætte den nye finansieringsmodel for Rejsekort A/S, i form af en ny tilslutningsaftale og ny ejeraftale samt en ændring i vedtægterne.

Tilslutningsaftalerne

Ny samlet version af tilpasningsaftalerne uden tillæg og allonger er udarbejdet.

Overordnet vedrører ændringerne følgende:

- Bestemmelse om begrænsning for brugere af rejsekortsystemet i forhold til brug af andre billetsystemer end rejsekortsystemet ophæves
- Ny bestemmelse indsættes omkring den tekniske implementering af Årsrapportmodellen til erstatning for den hidtidige om transaktionsafgift. Der indgår 3 nye bilag til aftalen i tilknytning til Årsrapportmodellen
- Forpligtelsen for en bruger ved opsigelse af tilslutningsaftalen til indbetaling af sin andel af de tidligere års underskud, som ikke er blevet dækket af transaktionsafgifterne videreføres. Forpligtelsen vil fremadrettet kun gælde for de underskud, der er opstået til og med 2014, og således at underskuddene vil skulle dækkes ud fra den hidtidige fordelingsnøgle baseret faktiske antal rejsekortrejser og omsætning fra rejsekortrejser. Endvidere skal en bruger ikke dække sin andel af disse underskud, hvis tilslutningsaftalen ophæves af Rejsekort A/S, medmindre ophævelsen skyldes brugerens væsentlige misligholdelse af aftalen.

Ejeraftale og vedtægtsændring

Ny tilpasset Ejeraftale og vedtægt er udarbejdet.

Overordnet vedrører de foreslåede ændringer i ejeraftale og vedtægter følgende:

- Indførelse af den nye abonnementsafgift
- Indarbejdelse af de nuværende 11 allonger til ejeraftalen (med enkelte undtagelser)
- En ny ledelsesstruktur

Den ny ledelsesstruktur er foreslået som følge af flere forhold. Den nuværende struktur indeholder en vetoret for visse bestyrelsesmedlemmer, hvilket ikke er i

overensstemmelse med selskabsloven. Endvidere har drøftelserne mellem aktionærerne og i bestyrelsen forud for udarbejdelsen af Årsrapportmodellen givet indtryk af, at den nuværende ledelsesstruktur ikke fungerer hensigtsmæssigt.

Den foreslåede ledelsesstruktur søger at afspejle disse forhold ved dels at ændre sammensætningen af bestyrelsen og dels at foretage en klar adskillelse af, hvilke spørgsmål der behandles hhv. på generalforsamling og i bestyrelsen.

Bestyrelsen foreslås udvidet til 13 medlemmer fordelt som følger:

- DSB 4 medlemmer
- Movia 3 medlemmer
- Metro 1 medlem
- Midttrafik 1 medlem
- Sydtrafik 1 medlem
- NT 1 medlem
- Fynbus 1 medlem (dog først efter udnyttelse af tegningsret)
- 1 formand udpeget af generalforsamlingen (svarende til nuværende ordning)

Desuden udpeger Transportministeriet en observatør uden stemmeret.

Direktøren indstiller,

- at** merudgiften på rejsekortet i år 2015-2018 finansieres af underforbrug for busdrift fra regnskab 2014 hos de kommuner, der har mindreforbrug, samt ved hjælp af individuelle aftaler med resten af bestillerne, der har merforbrug.
- at** administrationen i samarbejde med kommuner og region forelægger en model for finansiering af pensionsbidrag på 26 mio.kr. for bestyrelsen på et senere tidspunkt.
- at** ny ejerftale tiltrædes.

Bilag

- Bilag 1 - Transportministeriets nye finansieringsmodel for Rejsekortet_Revideret fordelingsnøgle o.
- Bilag 2 - tilslutningsaftale - Midttrafik (9823462_1)
- Bilag 3 (7.5) (endelig ny version)
- Bilag 4 - (7.6) (endelig)
- Bilag 5 (7.7) - endelig (9817607_1)
- Bilag 6 - (7.19) (rettemarkeret)

- Bilag 7 - (7.19) (foreløbig)
- Bilag 8 - Ejerftale (endelig)
- Bilag 9 - Vedtægter (rettemarkeret)
- Bilag 10 - Generalforsamlingsprotokollat (rettemarkeret)

1-25-01-2-08

7. Rejsekortudstyr i busser

Resumé

På mødet den 11. marts i formandskabet blev spørgsmålet rejst, om Midttrafik har anlagt den rigtige skelnen mellem hvilke ruter der skal have rejsekortudstyr. Dette set i forhold til den nye rejsekort-finansieringsmodel, og at Midttrafik hidtil har adskilt sig fra de øvrige trafikkselskaber ved ikke at regne skolebusruter med i indtægtsgrundlaget. Set i lyset af den nye finansieringsmodel, vil det være hensigtsmæssigt at se nærmere på skolebusruter.

Sagsfremstilling

Udgangspunktet i Midttrafiks strategi for valg af installation af rejsekort var ved tilslutning i 2013, at der skulle installeres rejsekort i ruter, hvor det giver mening. Kriterierne for dette valg har været kendskab til indtægter på ruter (ikke indtægter fra skolekort) og en trafikfaglig vurdering af dels ruters formål og dels kundegrupper på ruterne. Det er derfor forudsat, at der installeres rejsekortudstyr i busserne på alle regionale ruter, i alle bybussystemer, og på enkelte lokale ruter, hvor der er væsentlige billetindtægter. Med udgangspunkt i, at hypercard/ungdomskort også kommer på rejsekort, så er busruter med mange uddannelsessøgende også anbefalet installation af rejsekort. Det var og er derfor anbefalet, at kommuners åbne skoleruter (rabatruter) ikke får installeret rejsekortudstyr: Det vil ikke give merværdi, da stort set alle kunder ikke vil anvende et rejsekort. Det anbefales, at Midttrafik bør fastholde disse faglige kriterier.

På ruter, hvor flertallet af kunderne forventes at benytte rejsekort, anbefales den fulde fastmonterede udstyrløsning. På ruter, hvor ca. 10 % eller derunder forventes at benytte rejsekort, men hvor billettering ønskes fastholdt, anbefales en Check-in mini løsning. Check-in mini egner sig særlig til større lokalruter, hvor et flertal af de rejsende er skoleelever, men hvor der er indtægter og kundegrundlag for kørsel både skoledage og ikke-skoledage.

Umiddelbart er der ikke faglige begrundelser for at ændre i den valgte strategi for installation på ruter, men erfaringen indtil nu har vist, at enkelte kommuner har ønsket en ændring af installationstype – fra Check-in mini til fuldt udstyr på enkelte større lokalruter. Det er typisk begrundet i en vurdering af, at det er mest hensigtsmæssigt grundet større grupper af uddannelsessøgende eller det er mest økonomisk rentabelt på den lange bane. Det vurderes, at den type justeringer vil komme i takt med erfaringerne med Check-in mini.

Udgiften for en fuld installation koster 150.000 kr. pr. bus og 35.000 for en check in mini + årlige udgifter.

Fordeling af Rejsekort driftsudgifter

Ved tilslutning af rejsekortet var finansieringsmodellen for Rejsekort baseret på transaktionsafgifter, dvs. omsætningsafgifter og rejseafgifter.

Afgifterne udløstes af den enkelte rejsekortrejse, samt prisen for denne. Denne afgift betalte det enkelte trafikselskab efterfølgende til rejsekort. Afgifterne havde således variabel karakter alt efter antallet, og prisen på rejserne.

Denne model besværliggjorde budgetlægning i de enkelte trafikselskaber samt fordeling til disses bestillere. Dette især i overgangsperioden med indfasning af rejsekort og udfasning af eksisterende produkter. Dette som følge af, at en eventuel fordelingsnøgle skulle ændres i takt med indfasning af rejsekort, udfasning af eksisterende produkter samt generelle ændringer i kundeadfærden.

Primo 2015 bliver der fra Transportministeriet side, med involvering af alle landets trafikselskaber samt DSB og Arriva, arbejdet på en model – den såkaldte årsrapportmodel – der forsimples finansieringen af Rejsekort. Hovedformålet er at modvirke kapitalmangel hos Rejsekort A/S i fremtiden. Denne model mister sin variable karakter idet den ikke længere baseres på antal realiserede rejser og indtægter i en foregående periode.

I stedet baseres hvert trafikselskabs andel af finansieringen af rejsekort på det samlede antal indtægter og passagerer ud fra nogle specifikke kriterier – uafhængigt om rejsen er foretages på rejsekort eller ej.

Som en følge heraf er det hensigtsmæssigt at føre den samme betragtning videre overfor Midttrafiks bestillere. Således bør driftsudgifterne (tidligere transaktionsafgifter) til rejsekort fordeles efter den enkelte bestillers samlede indtægtsniveau, uafhængigt af hvor mange indtægter og rejser der er realiseret på rejsekort.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-25-01-1-13

8. Rigsrevisionens beretning om driften af rejsekortet

Resumé

Rigsrevisionen har april 2015 udarbejdet en beretning om hvordan Rejsekort A/S og trafikselskaberne, siden rejsekortet blev taget i brug i 2011, har arbejdet på at sikre, at rejsekortet gør det nemt og enkelt at være kunde i den kollektive trafik. Beretningen handler desuden om Rejsekort A/S økonomi og leveringen af og prisen for rejsekortsystemet.

Konklusionen af rapporten er at Rigsrevisionen finder det utilfredsstillende at Rejsekort A/S og trafikselskaberne ikke i tilstrækkelig grad har sikret, at rejsekortet er brugervenligt, og at parterne ikke har håndteret de økonomiske problemer i Rejsekort A/S tilstrækkeligt effektivt.

Rigsrevisionen finder det også utilfredsstillende af den endelig version af rejsekortsystemet er 6 år forsinket, hvilket har påvirket brugervenligheden og økonomien negativt.

Sagsfremstilling

Formålet med Rigsrevisionens beretning er, at vurdere om parterne bag rejsekortet har sikret sig at rejsekortet er brugervenligt, og at rejsekort A/S økonomi har udviklet sig tilfredsstillende.

Brugerne oplever problemer med rejsekortet, selv om udstyret i det daglige fungerer. Rigsrevisionen konkluderer i deres beretning, at trafikselskaberne har arbejdet meget langsomt med at løse de konkrete problemer og sikre ens kundebetjening.

Trafikselskaberne har haft svært ved at blive enige om reelle løsninger, der tilgodeser kundernes behov. Først efter at Transportministeriet har involveret sig i spørgsmålet om højere brugervenlighed, har trafikselskaberne fundet reelle løsninger på flere af problemerne.

Rejsekortet har kostet ca. 2 mia. kr. at udvikle. Kontraktprisen er ikke blevet højere, men på grund af den længere udviklingsperiode samt forsinkelser er de interne omkostninger i rejsekort A/S steget.

De færre kunder på rejsekortet end forventet, har givet underskud og større behov for indskud af kapital fra ejerne, end ejerne af Rejsekort A/S forventede i 2011.

Organiseringen af Rejsekort A/S har forhindret en effektiv problemløsning, da trafikselskaberne som følge af interesseforskelle har ringe incitament til samarbejde og kompromis i økonomiske spørgsmål.

Transportministeriet tog i slutningen af 2014 initiativ til at hjælpe trafikselskaberne med at finde en bæredygtig model for finansieringen af Rejsekort A/S. Ministeriet har i april

2015 fået udarbejdet en model i samarbejde med trafikelskaberne, som selskaberne skal beslutte om de vil tiltræde. Rigsrevisionen finder det positivt at Transportministeriet har engageret sig i at finde en løsning som også var nødvendigt, da der var risiko for, at Rejsekort A/S ville gå i betalingsstandsning. Som sektoransvarlig burde Transportministeriet have involveret sig tidligere.

Rigsrevisionen vurderer endvidere at det er utilfredsstillende at Transportministeriet ikke har fulgt op på aktstykkerne om kapitalindskud i Rejsekort A/S.

Midttrafik har først tilsluttet sig rejsekortet i 2013, hvor vi var bekendte med de økonomiske udfordringer i Rejsekort A/S. Midttrafik har efterfølgende taget initiativ til at forbedre kundeoplevelsen, ved at arbejde for at rejsekortkunder i Midtjylland får samme gode service som andre kunder med lange åbningstider og korte svartider gennem Midttrafiks kundecenter.

Direktøren indstiller,

at beretningen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Beretning til statsrevisorerne om driften af rejsekortet

1-01-75-4-14

9. Orientering om statstilskud til anskaffelse af gratis rejsekort

Resumé

Siden 2012 har det været muligt for kunderne, at bestille et personligt rejsekort gratis. Denne ordning ophører og kunderne skal fra 1 juni. 2015 betale et oprettelsesgebyr på 50 kr. når de bestiller et personligt rejsekort.

Sagsfremstilling

Regeringen indgik den 12. juni 2012 aftale med Enhedslisten og Dansk Folkeparti om en række initiativer til sikring af en bedre og billigere kollektiv trafik.

Der blev afsat i alt 2,6 mia. kr. til investeringer i den kollektive trafik, hvoraf 50 mio. kr. blev øremærket til udstedelse af gratis personlige rejsekort, svarende til 1 mio. kort. Formålet med puljen var at understøtte udbredelsen af Rejsekort.

Den pulje er nu tæt på at være opbrugt og kunderne vil derfor fra 1. juni 2015 skulle betale kr. 50 for at få et Rejsekort.

Rejsekortet er under introduktion i Midttrafiks område. Således er udbredelsen blandt borgerne i Region Midtjylland i øjeblikket, at ca. 2 % af befolkningen over 12 år har et rejsekort. Puljens ophør forventes at betyde, at udbredelsen vil tage længere tid, end det er set i andre områder, hvor kunderne siden 2012 har kunnet anskaffe kortet gratis.

Trafikselskaberne har gennem Bus & Tog samarbejdet arbejdet på forskellige muligheder, for at forlænge tilbuddet om gratis anskaffelse af rejsekort. Det har ikke været muligt, at finde en løsning, som kan finansiere tilbuddet længere end til 1. juni 2015.

Kundemæssige konsekvenser

Når puljen til udstedelse af gratis personlige rejsekort er opbrugt, påføres kunden en omkostning på kr. 50 ved bestilling af et nyt personligt rejsekort. Midttrafik har ikke budgetteret med at kunne subsidiere kunderne disse omkostninger. I praksis vil det samtidigt være vanskeligt, at tilbyde gratis udstedelse i et område af landet, da man kan bestille det online fra hele landet.

Økonomi

Konsekvensen af at kunderne påføres en omkostning på 50 kr. i forbindelse med udstedelsen, forventes at være at tempoet i udbredelsen af Rejsekort i Midttrafiks område påvirkes negativt. Det samlede antal rejsekortbrugere i Midttrafiks område vil også kunne blive påvirket i negativ retning.

Kommunikation

Trafikselskaberne kommunikerer ændringen i fællesskab gennem Bus & Tog samarbejdet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-15

10. Orientering om hørings svar til Transportministeriet vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv.

Resumé

Transportministeriet har sendt forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel i høring. Trafikselskaberne i Danmark (TiD) har udarbejdet fælles hørings svar, som har fokus på løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Sagsfremstilling

Lovforslaget indeholder bl.a. følgende forslag til ændringer vedr. løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som TiD forholder sig til i hørings svaret:

- Forslag om at give eksplicit hjemmel til at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafikstyrelsen praksis på området, således at de repræsentative landsdækkende overenskomster skal følges.
- Sikring mod social dumping gennem udvidet myndighedskontrol

I hørings svaret retter TiD fokus mod, at effektiv indsats mod social dumping ikke kun handler om tilsynsmyndighed, men også en ensartet, landsdækkende og løbende kontrol i markedet af løn- og arbejdsvilkår, som TiD foreslår Trafikstyrelsen skal forestå.

TiD gør endvidere opmærksom på, at en større andel vognmænd, der udfører kørsel for trafikselskaberne, kører efter taxibevilling. Som sådan har vognmændene fortsat mulighed for at aflønne chauffører med provisionsløn. TiD bemærker i forbindelse hermed, at det følger af lovforslaget:

- At myndigheden, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel (og indehaveren af tilladelsen ikke er medlem af en arbejdsgiverforening/har tiltrådt en kollektiv overenskomst), hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren af en tilladelse følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster.
- At der på taxiområdet gives mulighed for at udskrive tvangsbøder, hvis dokumentationen ikke bliver indsendt.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Udkast til forslag om lov om ændring af lov om godskørsel, buskørsel og taxikørsel mv.
- Bilag 2 - Høringssvar - Trafikselskaberne i Danmark - løn og arbejdsvilkår for chauffører

1-3-1-15

11. Orientering om henvendelse vedr. Kongsvang Station

Resumé

Jesper Sejersen har henvendt sig til bestyrelsen for Midttrafik med spørgsmål vedr. Kongsvang Station.

Sagsfremstilling

Henvendelsen vedr. Kongsvang Station drejer sig om mulighederne for at bruge stationen for nuværende og i fremtiden samt med hvilke billettyper.

Bestyrelsesformanden har svaret på henvendelsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Henvendelse vedr. Kongsvang Station
- Bilag 2 - Svar på henvendelse

1-00-1-15

12. Siden sidst

Sagsfremstilling

Midttrafiks bedste chauffør 2015

I perioden 11.-31. maj kan kunderne nominere deres yndlingschauffør til titlen som Midttrafiks Bedste Chauffør. De 3-5 chauffører, som får flest nomineringer, går videre i afstemningen om at blive Midttrafiks bedste chauffør 2015.

Midttrafiks Bedste Chauffør er en del af Midttrafiks incitamentsprogram og afløser I Like-programmet. Programmet består af 2 spor - bedste chauffør, der belønner og sætter spot på Midttrafiks mest vellidte chauffører, og bedste busselskab, der belønner det busselskab, der har den højeste kundetilfredshed. Midttrafiks Bedste Busselskab afvikles i efteråret 2015.

Midttrafiks Bedste Chauffør skal gøre chaufførerne mere bevidste om, at de kan påvirke kundernes tilfredshed gennem deres adfærd. Samtidig giver kåringen en anerkendelse til de chauffører, som hver dag gør sig umage for at give kunderne en ekstra god oplevelse.

Kunderne nominerer deres yndlingschauffør med en beskrivelse af, hvorfor netop deres chauffør har fortjent titlen. Det kan være en chauffør, der gør noget særligt for kunderne ved at give god rejsevejledning, informere om forsinkelser eller bare møder kunden med et smil selv på en dårlig regnvejrsdag.

Chaufførerne, som placeres som nr. 1, 2 og 3 efter afstemningen får udbetalt en kontant bonus. Derudover udbetales der en kontant bonus til det busselskab, som Midttrafiks bedste chauffør kører for.

Mange kunder udtrykker, at chaufførens adfærd gør en kæmpe forskel for deres humør. Der skal ikke så meget til, før det virker - et venligt smil eller en kæk bemærkning gør en rar forskel, der varer længere end kundens bustur. Midttrafiks kundeundersøgelser bekræfter, at når tilfredsheden med chaufføren er høj, så påvirkes hele rejsen positivt.

Møde i Letbanerådet

Letbanerådet afholdt møde den 20. april 2015.

På mødet drøftedes den fremtidige organisering af arbejdet med Aarhus Letbane.

Der er indgået principaftale mellem interessenterne, Aarhus Kommune og Region Midtjylland om at anlægsselskabet og driftsselskabet samles i et selskab. Sammenlægningen afventer udpegning af bestyrelse og endelig interessentskabsaftale. Selskabet forventes stiftet før sommerferien i år.

Det er fortsat hensigten, at letbanetrafikken leveres gennem Midttrafik, som således står for den kundevedtente del det nye trafiktilbud.

Beslutningen betyder også, at Midttrafiks administrationsaftale vedr. Aarhus Letbane Drift I/S vil blive afviklet, og der skal indgås en aftale med det sammenlagte selskab om leverance af letbanetrafikken til Midttrafik.

Indtil videre fortsætter Letbanesekretariatet under Midttrafik. Det er aftalt at Letbanesamarbejdets styregruppe senest i oktober 2015 udarbejder forslag til opgavehåndtering i den nye organisation med det sammenlagte selskab.

Det er også besluttet, at det sammenlagte selskab, som kommende bygherre kommer til at forestå VVM processen for de to kommende udbygningsetaper til Hinnerup og Brabrand sammen med Favrskov og Aarhus Kommuner.

Det blev besluttet tage Midttrafiks regnskab for letbanesekretariatet 2014 til efterretning, og at budgettet for 2015 videreføres til 2016.

På mødet blev et nyt overslag for udbygningsetaperne taget til efterretning.

Den opdaterede fase 1-anlægsøkonomi for de tre etaper i 2013 prisniveau nu følgende:

Etape	Mio. kr. 2013 P/L
Aarhus Ø - Brabrand	1.203
Hinnerupetapen	651
Hasselageretapen	1.048
Samlet for etaperne	2.902

Beslutningen om at undlade toiletter i Letbanekøretøjerne drøftedes. Der blev udtrykt kritik af, at handicapråd og ældreråd i Nordjurs, Syddjurs og Odder Kommuner ikke var blevet inddraget på linie med rådene i Aarhus Kommune.

Letbanerådet tog beslutningen om toiletter til efterretning, og der blev efterfølgende udsendt en pressemeddelelse fra formanden for Letbanerådet, regionsrådsformand Bent Hansen.

Salg af Thykjær A/S til Umove A/S

Thykjær A/S blev i marts solgt til Umove A/S. Umove A/S er ledet af tidligere Arriva-direktør Johnny Børge Hansen. Selskabet er stiftet i 2013, hvor det med hjælp fra kapitalforvaltningsvirksomheden, Artha Kapitalforvaltning A/S overtog to sjællandske busselskaber, Fjordbus og De Hvide Busser. Dermed opnåede Umove A/S en markedsandel på 8 % af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Midttrafik har oplyst Thykjær A/S om, at trafikskabet ikke har indsigelser mod ejerskiftet.

Thykjær A/S er Midttrafiks tredjestørste kontraktgiver efter henholdsvis Arriva Danmark A/S og Busselskabet Aarhus Sporveje. Thykjær A/S har i alt 133 kontraktbusser hos Midttrafik fordelt på otte kontrakter. Den største kontrakt omfatter kørslen efter VAT 7. udbud med i alt 103 kontraktbusser. Kontrakten udløber i 2017.

Selskabets navn vil fortsat være Thykjær A/S, ligesom der ikke er ændringer blandt de primære kontaktpersoner.

Medarbejdertilfredshedsmåling i Midttrafiks administration

Der er i perioden den 4.- 12. marts 2015 foretaget en medarbejdertilfredshedsmåling i Midttrafiks administration. Målingen blev gennemført med en svarprocent på 75 %, og viser, at der er 89 % af medarbejderne, der samlet set i høj grad eller i meget høj grad er tilfredse med at arbejde ved Midttrafik. Der var i alt 83 besvarelser.

Direktionen har besluttet, at der hvert kvartal gennemføres en kort medarbejdertilfredshedsmåling, bestående af syv spørgsmål:

- Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder
- Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde
- Mine eventuelle konflikter bliver løst på en hensigtsmæssig måde.
- Arbejdsopgaver bliver fordelt på en hensigtsmæssig måde i min afdeling
- Min nærmeste leder er god til at skabe engagement og motivation i opgaveløsningen
- Det kollegiale samarbejde er rigtig godt i min afdeling
- Jeg er samlet set tilfreds med at arbejde ved Midttrafik

Undersøgelsen indgår i Midttrafiks målopfølgningsarbejde, og der er således opsat et mål på 80 % for medarbejdertilfredsheden, målt på spørgsmål nr. 7. Efter drøftelser i administrationens MED-udvalg er målet nu hævet til 90 %.

Der er i perioden den 4.- 12. marts 2015 foretaget en medarbejdertilfredshedsmåling, og målingen blev gennemført med en svarprocent på 75 %, og viser, at der er 89 % af medarbejderne, der samlet set i høj grad eller i meget høj grad er tilfredse med at arbejde ved Midttrafik. Der var i alt 83 besvarelser.

Af bilaget fremgår, hvorledes besvarelserne fordeler sig inden for de syv kategorier i øvrigt.

Bilag 1 – MTU 1. kvartal 2015 er vedlagt. Til sammenligning er MTU 4. kvartal 2014 vedlagt som bilag 2.

Bestyrelsesseminar den 21. april

Formandsskabet deltog i en konference om udfordringer for kollektiv trafik sammen med øvrige trafikselskabers bestyrelser den 21. april i Nyborg. Indlæggene om BRT i Movia og samkørselsordninger i landdistrikter (Voldum som eksempel) var særligt inspirerende. Det var endvidere nyttigt, at man politisk fik udvekslet erfaringer om de forskellige initiativer, hvert trafikselskab havde gang i.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - MTU 1. kvartal 2015
- Bilag 2 - MTU 4. kvartal 2014

1-00-1-15

13. Eventuelt