



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
11. september 2015 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

| Pkt. | Tekst | Side |
|-------------|--|-------------|
| 1 | 2. behandling af budget 2016 | 1 |
| 2 | Forventet regnskab 2015 - efter 2. kvartal | 4 |
| 3 | Ændring af takster fra 17. januar 2016 | 6 |
| 4 | Indstilling til fjernelse af euro-norm krav på B-kontraktbusser | 11 |
| 5 | Lempelse af reklamebestemmelser på regionale og lokale busser | 14 |
| 6 | Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 30. oktober 2015 | 16 |
| 7 | Møderække i bestyrelsen i 2016 | 17 |
| 8 | Bestyrelsens studietur den 29.-30. juni 2015 | 18 |
| 9 | Orientering om Rigsrevisionens rapport om harmonisering af takster | 25 |
| 10 | Orientering om lukning af Grenaabanen og Odderbanen i forbindelse med ombygning til letbanedrift og arbejdet med etablering af erstatningskørsel | 26 |
| 11 | Orientering om kommunernes ønsker til fremadrettet serviceniveau | 29 |
| 12 | Evaluering af Midttrafiks bedste chauffør 2015 | 32 |
| 13 | Orientering om retssagen mellem G4S og Midttrafik | 35 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|----|---|----|
| 14 | Tilgængelighed på trafiksekskabernes hjemmesider | 38 |
| 15 | Orientering om afgørelse fra Datatilsynet | 40 |
| 16 | Udarbejdelse af aftale mellem Midttrafik og Aarhus Kommune om overdragelse af køreplanlægningen m.v. til Midttrafik | 42 |
| 17 | Flextur på rejseplanen | 44 |
| 18 | Siden sidst | 46 |
| 19 | Eventuelt | 48 |

1-21-1-14

1. 2. behandling af budget 2016

Resumé

Vedlagt er forslag til 2. behandling af budget for 2016 samt budgetoverslagsårene 2017 til 2019. Budgetforslaget har været til politisk høring ved bestillerne.

Sagsfremstilling

Budgettet for 2016 og overslagsårene er udarbejdet på baggrund af det budgetoplæg, der blev vedtaget af bestyrelsen 29. juni 2015.

Budgetoplægget fra juni 2015 har været fremsendt til bestillerne til politisk høring. De politiske høringssvar fra bestillerne er opsummeret i vedlagte notat, og der er foretaget justeringer i budgetoplægget som konsekvens heraf.

Alle ændringer i budgettet i forhold til juni-udgaven er nærmere beskrevet i det vedlagte bilag.

Budget 2016

Midttrafiks budget er delt op i en række særskilte forretningsområder, som i hovedtræk er gennemgået nedenfor.

Budgettet for busudgifter udgør 1.446,8 mio. kr. og er udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi. Det svarer til en stigning på 11,2 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budgettet og skyldes hovedsagligt, at der er blevet indregnet ekstra bybuskørsel i Aarhus Kommune fra K15.

Alle køreplanændringer fra køreplanskiftet 28. juni 2015 er indregnet for bybusser, lokalruter samt regionalruter, mens budgettet for rabatrufterne tager udgangspunkt i 2014-køreplanen for flertallet af kommunerne. Alle afholdte udbud til og med Midttrafiks 41. udbud om kørsel i Herning Kommune er indarbejdet.

Busindtægter udgør 712,5 mio. kr. og er budgetteret med udgangspunkt i det forventede regnskab for 2015. Der er en række usikkerhedsmomenter forbundet med indtægtsbudgettet, der nærmere er beskrevet i vedlagte notat om budget 2016. I forhold til 1. behandling af budgettet er indtægterne opjusteret med 2,7 mio. kr.

Opjusteringen skyldes, at der forventes stigende passagerindtægter i 2016.

Kollektiv trafik i Flextrafik omfatter handicapkørsel, Flexture og Teletaxa.

Handicapkørslen udgør 30,2 mio. kr. og er på niveau med sidste år. Der er ikke ændret væsentligt i forbindelse med den politiske høring.

Teletaxa og Flextrafik udgør 10,5 mio. kr. I forhold til 1. behandling af budgettet er der opskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket primært skyldes en forventning om øget anvendelse af Flexture hos en række bestillere på baggrund af kundevendte forbedringer såsom kortere bestillingsfrist og større ledsagerrabat.

Kan-kørslen består af Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring. Kan-kørsel er budgetteret til 160,3 mio. kr. i alt, hvilket er 337,4 mio. kr. lavere end da budgettet blev 1. behandlet i juni. Dette skyldes, at Midttrafik ønsker at udelade kørselsudgifterne for Sydtrafik og Fynbus, da Midttrafik blot varetager betaling af vognmænd mod et administrationsgebyr og ikke har nogen decideret indvirkning kørslen eller budgetteringen heraf. Ændringer i kørsel for Fynbus og Sydtrafik kan have betydelige effekter på Midttrafiks totale budget- og regnskabsestimater, hvilket også afspejles i forventet regnskab efter 2. kvartal 2015. Derfor indstiller Midttrafik til at udelade kørselsudgiften for Fynbus og Sydtrafik i Midttrafiks budget.

Udgifter til buserstatningskørsel i forbindelse med indstillingen af togdrift på Grenaabanen og Odderbanen er blevet øget med 6,5 mio. kr. siden 1. behandling af budgettet, da omfanget af buserstatningskørsel forventes udvidet. Denne post vedrører udelukkende Region Midtjylland.

Udgifter til forberedelse af letbanedrift udgør 7,9 mio. kr., hvilket er en reduktion på 13,5 mio. kr. i forhold til 1. behandling af budgettet. Reduktionen skyldes, at Region Midtjylland og Aarhus Kommune søger om at lånefinansiere en væsentlig del af disse omkostninger. I budgetforslaget medtages kun Region Midtjyllands bidrag til finansiering af forberedelsesomkostningerne, idet Aarhus Kommune forventes fuldt ud at lånefinansiere.

I budgettet er inkluderet udgifter til drift af Aarhus Letbane for overslagsårene 2017 til 2019. Disse udgifter vedrører kun Region Midtjylland og Aarhus Kommune.

Udgifterne til togdrift vedrører alene Region Midtjylland. Der er budgetteret med netto driftsudgifter på 29,6 mio. kr., mens anlægsudgifterne er budgetteret til 17 mio. kr. Dette er identisk med budgettet ved 1. behandling.

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2016 udgør 7,8 mio. kr. Budgettet svarer til det 1. behandlede budget.

Vedrørende Trafikselskabet (administration af Midttrafik og fællesomkostninger) er budgettet uændret i forhold til 1. behandling, hvor 7,6 mio. kr. i besparelser i administrationen af buskørsel blev vedtaget for at begrænse merudgifter til Rejsekortet.

Budgettet for rejsekortet er i 2016 på i alt 56,7 mio. kr., hvilket er 2,8 mio. kr. lavere end i 1. behandling af budgettet. Dette skyldes primært, at Region Midtjylland har valgt at lånefinansiere ekstraudstyr samt, at transaktionsafgifter/abonnementsbetalinger forventes lavere end først budgetteret.

Det videre forløb

I henhold til tidsplanen forelægges budgettet for 2016 for Bestyrelsen til 2. behandling 11. september 2015. Budgettet skal i henhold til lovgivningen være godkendt senest 15.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

september. Da bestillerne har 1 måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke er med i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at revidere budgettet for 2016, hvilket i givet fald vil finde sted primo 2016.

Direktøren indstiller,

- at** budgetforslaget for 2016 til 2. behandling godkendes
- at** kørselsudgiften for Fynbus og Sydtrafik udelades i Midttrafiks budget

Bilag

- Bilag 1 – Forslag til Budget 2016 til 2. behandling
- Bilag 2 - Sammendrag af politiske høringssvar
- Bilag 3 - Samling af formelle høringssvar

1-22-1-15

2. Forventet regnskab 2015 - efter 2. kvartal

Resumé

Vedlagt er en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 30. juni 2015.

Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen, har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2015.

Budgetafvigelse for de enkelte forretningsområder er gennemgået i notat om forventet regnskab for 2015, mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af de vedlagte oversigter til notatet.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

På busområdet forventes der en nettomerudgift på 15,7 mio. kr. Merudgiften skyldes en forventet stigning i busudgifter på 8 mio. kr., mens busindtægterne forventes at være 7,7 mio. kr. lavere end budgetteret.

De samlede udgifter på busdrift forventes at blive på 1.428,5 mio. kr. Merudgiften vedrører hovedsageligt 6,4 mio. kr. til ruteændringer i Aarhus Kommune. Desuden medvirker en stigning i reguleringsindeks samt konsekvenserne af det 41. udbud i Herning Kommune til øgede busudgifter. Det er hertil værd at bemærke, at de nuværende lave oliepriser allerede blev indregnet i det reviderede budget i februar, hvorfor besparelsen herved allerede er tilgået Midttrafiks bestillere.

Indtægterne forventes at blive på 695,7 mio. kr. Nedjusteringen skyldes en forventning om svagt faldende passagerindtægter kombineret med et lavere salg af skolekort.

På handicapområdet forventes det, at nettoudgiften er uændret i forhold til budgettet.

For Flexture og Teletaxa forventes stigende nettoudgifter på 0,6 mio. kr. Dette skyldes opstart af Flextur-kørsel i Skanderborg Kommune og en forventning om flere kørte ture.

Kan-kørsel, som består af Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring, forventes at udvise mindreudgifter i forhold til det budgetterede på 24,1 mio. kr. Dette skyldes primært, at Fynbus har nedjusteret det forventede antal kørsler, hvilket har en besparende effekt på 26,6 mio. kr. Flere bestillere har øget deres forbrug af Kommunal kørsel, hvorfor udgifterne til Kan-kørsel stiger med 2,5 mio. kr. isoleret for Fynbus-effekten.

På togdriften forventes flere passagerindtægter end budgetteret. Det forventede regnskabsresultat er 0,6 mio. kr. højere end budgetteret.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes at balancere i 2015.

Udgifterne til Letbanesekretariat forventes at balancere i forhold til budgettet.

Udgifterne til Rejsekort forventes i 2015 samlet set at blive 1,9 mio. kr. lavere end budgetteret. Besparelsen skyldes hovedsageligt en udskydning af regionale ekstrabestillinger fra 2015 til 2016.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Forventet regnskab 2. kvartal

1-25-1-15

3. Ændring af takster fra 17. januar 2016

Resumé

Trafikstyrelsen har udmeldt takststigningsloft for 2016 på 1,3 %. Dertil kommer et ikke forbrugt takststigningsloft fra 2015 på 0,57 %.

Midttrafik har således mulighed for at hæve taksterne med 1,87 % ved takstjusteringen den 3. søndag i januar 2016. Administrationen indstiller, at hele takststigningsloftet anvendes i 2016, og taksterne derfor gennemsnitligt hæves med ca. 1,87 %.

For så vidt angår taksten for Rejsekortrejser, medfører det fremlagte forslag, at det nuværende princip med "mængderabat" fastholdes. Bestyrelsen kan dog vælge at anvende klippekorttaksten også for Rejsekortrejser, uden at det påvirker overholdelsen af takststigningsloftet.

Det fremlagte forslag har været drøftet med togoperatørerne DSB og ARRIVA. Drøftelserne har medført, at takster primært øges på mellemlange og lange rejser for dermed at arbejde hen mod en harmonisering mellem Midttrafiks takster og togoperatørernes takster. Bemærkninger fra DSB og ARRIVA til takstforslaget er vedlagt som bilag.

Sagsfremstilling

De foreslåede takster for 2016 fremgår af bilag, men indeholder følgende væsentlige forhold.

Kontantbilletter:

Taksterne for 2-4 zoner (typiske bybusbilletter) foreslås fastholdt. Det betyder også, at det med takster på hhv. 20, 30 og 40 kr. er relativt enkelt for kunder at selvbillettere i bybusser i Aarhus. Fra 5 zoner og opefter foreslås det, at taksterne ligeledes "springer" med 10 kr. pr zone. Det betyder, at en rejse på 10 zoner f.eks. stiger fra 94 kr. til 100 kr. Takststigningerne medvirker til at harmonisere Midttrafiks kontanttakster med Togoperatørernes og de øvrige trafikselskabers takster. Børnetaksterne er halv pris af voksentakster – og der er ikke pensionistrabat på kontantbilletter.

Klippekorttakster:

Her indebærer forslaget, at de nuværende takster på 2 zoner fastholdes. Fra 3 til 8 zoner stiger taksterne 10 – 20 kr. (svarende til 1-2 kr. pr. tur), mens takststigningerne på længere rejser er lidt større. Det samme gør sig gældende for børneklippekort. Pensionister har samme takster som voksne på 2-4 zoner, mens der er en mindre rabat ved rejser over 4 zoner. Klippekorssalg stopper i øvrigt den 15. maj 2016, jf. bestyrelsens beslutning på møde den 29. juni 2015.

Periodekorttakster:

Periodekorttaksterne hæves ca. 2 % for både voksne, børn og pensionister – dog

Bestyrelsen for Midttrafik

11. september
2015

således, at de altid ender på "0" eller "5" kr's beløb, svarende til måden det fungerer på i dag. Der er tilstræbt nogenlunde samme procentvise stigning på alle typer periodekort. Et 2-zoners voksen periodekort foreslås således at stige fra 365 kr. til 375 kr.

Rejsekortrejser:

Med det fremlagte takstforslag fastholdes princippet med mængderabat. Samlet medfører forslaget en takststigning på rejsekortrejser på 1,85 %, ud fra den nuværende fordeling på rabattrin.

Forslaget medfører, at der arbejdes hen imod en fast pris pr. zone. I det forslag, der var sendt i høring hos DSB og ARRIVA var den pris 9 kr. pr. zone. DSB har dog afgivet høringssvar, hvor det fremgår, at de finder nogle af takststigningerne på Rejsekort for høje. Forslaget er derfor efterfølgende revideret, så ingen takster stiger med mere end 10 %. Det skal bemærkes, at det er rejsekorttaksterne for de længere rejser, der stiger mest. Kunder, der rejser på mellemlange og lange rejser på rejsekort, vil opleve ganske store takststigninger. Normalprisen for en 2-zoners rejser fastholdes på nuværende niveau.

Rabatsatserne for rabattrin 1 – 5 fastholdes på nuværende niveau. Forslaget indebærer lidt større rabat på rabattrin 6 og 7 for at gøre Rejsekortet mere attraktivt for kunder, der rejser meget og for at arbejde hen mod en national harmonisering. I det forslag der fremlægges for bestyrelsen, anvendes de rabatsatser DSB har foreslået i sit høringssvar. Forslaget indebærer en børnerabat på 50 % og en pensionistrabat på 25 %.

Bestyrelsen kan også vælge at anvende de foreslåede klippekorttakster på Rejsekortrejser og fortsat overholde takststigningsloftet. Det medfører en lavere grundtakst, men til gengæld ingen mængderabat. Bestyrelsen drøftede fordele og ulemper ved hhv. "mængderabat" og "klippekortpris" på mødet den 29. juni 2015.

Sammenfattet er fordelene ved klippekortmodellen at:

- Kunderne kender altid taksten i forvejen.
- Kunder med få rejser oplever ikke takststigninger, når klippekortet udfases.
- Rejsekorttakster bliver lettere at kommunikere.
- Usikkerhed i indtægtsbudget på grund af usikre forudsætninger om fordeling på rabattrin kan elimineres.

Fordelene ved mængderabatmodellen sammenfattes således:

- Større incitament til at rejse mere med kollektiv trafik.
- Klippekortmodellen er en dyr løsning for kunder der rejser meget.
- Man bruger ikke hele Rejsekortsystemets indkøbte funktionalitet ved at anvende klippekortmodellen.

- DSB og ARRIVA anvender mængderabat. Vælger Midttrafik klippekortmodel, vil der opstå større forskel på rejser der takstfastsættes af DSB/ARRIVA (rejser på tværs af takstområder) og takster der fastsættes af Midttrafik (rejser indenfor takstområder).
- Risiko for utilfredshed blandt togoperatører.

I henhold til lovgivningen skal togoperatørerne høres om Midttrafiks takstforslag – herunder strategi for Rejsekorttakster. Midttrafik har gennemført en sådan høring, og svar fra ARRIVA og DSB fremgår af bilag.

ARRIVA skriver i sit høringssvar, at man anser det som sund og tidssvarende markedstænkning, at volumen belønnes og at man opfatter mængderabatprincippet som et væsentligt incitamentsskabende element i trafikselskabernes bestræbelser på at tiltrække kunder og skabe udvikling i kollektiv trafik. ARRIVA ser det som en beklagelig udvikling, hvis Midttrafik vælger et klippekortprincip. ARRIVA har i øvrigt ingen bemærkninger til de fremsendte takstforslag.

DSB har ingen bemærkninger til takstforslagene for kontantbilletter, klippekort og periodekort. Bemærkningerne til takstforslag for Rejsekortrejser er indarbejdet i det oplæg der forelægges Bestyrelsen.

I forhold til valget mellem en mængderabatmodel og en klippekortmodel for takster på Rejsekort, opfordrer DSB til, at alle parter i den kollektive trafik i Danmark arbejder hen imod ensartede rabatter og produkter. DSB foreslår, at en ændring i rabatkoncept afventer resultatet af det generelle arbejde med at harmonisere takster i den kollektive trafik.

På bestyrelsens møde den 29. juni 2015 anmodede man om indsigt i erfaringer fra andre trafikelskaber. Administrationen har rettet henvendelse til Nordjylland Trafikselskab (NT), Movia og Sydtrafik for at høre om deres erfaringer.

Movia har i deres svar henvist til en kundeundersøgelse Rejsekort gennemført i december 2014. I Movia anvendes klippekortprincip i Hovedstaden og Movia Vest, mens der gives mængderabat i Movia Syd.

Sammenlignes tilfredshed i nogle takstrelaterede spørgsmål i undersøgelsen mellem Movia Vest og Movia Syd, på en skala fra 1 til 5 (5 er meget tilfreds – 1 er meget utilfreds) ser svarende således ud:

| | Movia Syd (mængderabat) | Movia Vest (klippekortprincip) |
|--|-------------------------|--------------------------------|
| Gennemskueligheden af prisen på rejser med kollektiv trafik? | 2,2 | 2,1 |
| Har Rejsekort fået dig til at rejse mere eller mindre med bus, tog og metro? | 3,2 | 3,1 |

Der er således ikke stor forskel på svarene i de 2 områder. I begge områder scores lavt på spørgsmålet om gennemskuelighed af prisen på den kollektive trafik. Valget af rabatmodel ser umiddelbart ikke ud til at påvirke svarene. Undersøgelsen kan heller ikke påvise forskelle i holdningen til at rejse mere med kollektiv trafik som følge af indførelse af Rejsekort. Svaret her kan dog også vedrøre andre forhold vedr. Rejsekort samt det generelle takstniveau.

Sydtrafik anvender klippekortmodel og oplyser at man er godt tilfreds med det, da man vurderer det til at være den enkleste løsning, og den løsning der giver færrest kundeforhold og spørgsmål til kundeservice.

NT anvender mængderabatmodel, ud fra princippet om, at taksten ved 10 rejser pr. måned ca. skulle svare til klippekortprisen. Samtidig ønskede man, at Rejsekortet kunne tiltrække periodekortkunder med en tilpas høj rabat på rabattrin 5 – 7. NT har oplevet udfordringer i forhold til at fastlægge provenu, da det viste sig at flere rejste på de høje rabattrin – og fik billigere rejser – end oprindeligt forventet. NT oplyser dog, at de kun har positivt at sige, om den måde de har fastlagt taksterne på.

Bestyrelsen bad ligeledes på mødet den 29. juni 2015 om en oversigt over, hvor mange zoner kunder på de høje rabattrin rejser på. Den oversigt ser således ud:

| | Rabattrin 5 | Rabattrin 6 | Rabattrin 7 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| 1-2 Zoner | 54,5 % | 48,8 % | 53,3 % |
| 3-4 Zoner | 26,9 % | 26,2 % | 20,9 % |
| 5-6 Zoner | 9,8 % | 12,9 % | 10,2 % |
| 7 Zoner og over | 8,8 % | 12,2 % | 15,6 % |

Opgørelsen viser, at de fleste rejser på de høje rabattrin er korte bybusrejser. Ca. 50 % af rejserne er på 1-2 zoner, ca. 25 % af rejserne 3-4 zoner og ca. 25 % af rejserne er 5 zoner eller længere.

På mødet den 29. juni 2015 vedtog bestyrelsen ligeledes at undersøge mulighederne for en mobilbetalingsløsning yderligere. Denne indstilling indeholder ikke forslag til takster for en sådan løsning, men vælges f.eks. en mængderabatløsning på Rejsekort, kunne man evt. overveje en løsning der i højere grad giver sikkerhed for rejsens pris – svarende til en klippekortmodel – på en evt. kommende mobilbetalingsløsning. Dermed vil der være mulighed for at levere en løsning til kunderne, som medfører at ulemperne ved "mængderabatmodellen" på Rejsekort ville kunne håndteres af en sådan løsning. Det vil f.eks. være en model, hvor kunden altid kender taksten i forvejen og hvor taksten er enkel at kommunikere.

Direktøren indstiller,

at taksterne for 2016 fastsættes som det fremgår af bilag, herunder at den nuværende mængderabatløsning fastholdes for rejsekortrejser

Bestyrelsen for Midttrafik

11. september
2015

Bilag

- Bilag 1 - Forslag til takster 2016
- Bilag 2 - Høringssvar - takster 2016 - ARRIVA
- Bilag 3 - Høringssvar - takster 2016 - DSB

1-23-4-8-11

4. Indstilling til fjernelse af euro-norm krav på B-kontraktbusser

Resumé

Administrationen stiller forslag om, at minimumskrav til euronorm på kontraktbusser fjernes fra kommende udbud af B-kontraktkørsel (rabatruter).

Sagsfremstilling

Ved udbud af bustrafik stiller Midttrafik mindstekrav til bussernes euronorm og alder. Euronormen er en europæisk standard, der fastsætter grænseværdier for bussernes udledning af sundhedsskadelige partikler, kullite, nitrogenoxider og kulbrinte. Således stiger den sundhedsfremmende effekt af bussernes euronorm i takt med, hvor tætbefolkede byer busserne kører i. Euronormen er ikke et udtryk for bussernes CO₂-udslip.

Euronormen blev første gang introduceret i 1993 og er siden blevet skærpet, således der i dag er seks normer:

- Euro I (gælder busser indregistreret efter september 1993)
- Euro II (gælder busser indregistreret efter september 1996)
- Euro III (gælder busser indregistreret efter september 2001)
- Euro IV (gælder busser indregistreret efter september 2006)
- Euro V (gælder busser indregistreret efter september 2009)
- Euro VI (gælder busser indregistreret efter januar 2014)

I Midttrafiks miljøstrategi fra november 2010 er det fastsat følgende mindstekrav til kontraktbusser, uanset om bussen kører i A- eller B-kontrakt. Busser, der kører i og til/fra byer med

- færre end 10.000 indbyggere, skal minimum overholde euro 3
- mellem 10.000-30.000 indbyggere, skal minimum overholde euro 4
- flere end 30.000 indbyggere skal minimum overholde euro 5

Siden miljøstrategiens vedtagelse har administrationen årligt fulgt udviklingen i euronormerne, og indberettet til bestyrelsen. Fra 2014 er der desuden rapporteret til Midttrafiks ledelsesrapport.

Konkretiseringer i 2013 og 2014

I forbindelse med punktet »Godkendelse af konkret implementering af miljømål« vedtog bestyrelsen i 2013 en "Skærpelse af minimumskrav til Euro-norm fra 5 til 6 i bybuskontrakter på otte år".

I forbindelse med punktet »Opfølgning på konkretisering af Midttrafiks miljømål« vedtog bestyrelsen i 2014, at "der fastsættes et mål for reduktion af bussernes gennemsnitlige NOx- og partikel-udslip efter indførelse af nyt køreplanlægningssystem i Midttrafik, forventet K15", og at "der fremadrettet udelukkende måles på kørsel i A-kontrakter"

Overflødig euronorm

Ved udbud stiller administrationen således fortsat mindstekrav til B-kontraktbussernes euro-normer, som vedtaget i miljøstrategien i 2010, ligesom administrationen løbende indhenter oplysninger om B-kontraktbussernes euronormer hos busselskaberne. Oplysningerne bruges dog ikke længere i forhold til konkret målopfølgning, hverken internt i ledelsesrapporten eller overfor bestyrelsen.

B-kontraktbusserne kører som oftest på landet og til/fra mindre byer (under 10.000 indbyggere). Således stilles der som hovedregel et minimumskrav om euronorm 3 til B-kontraktbusser.

Det har vist sig, at minimumskravet til euronormer i nogen grad er blevet ligegyldigt, da Midttrafiks som tidligere nævnt også stiller minimumskrav til kontraktbussers alder. De fleste euronorm 3-busser kan nemlig ikke gennemføre en hel kontraktperiode for Midttrafik, da busserne i løbet af kontraktperioden (typisk 6 år) vil falde for alderskravet (typisk 15 år).

Opsummering og anbefaling

Administrationen vurderer, at minimumskravet til B-kontraktbusser ikke længere har sin berettigelse ud fra følgende argumenter:

- Krav til euronormer giver begrænset miljømæssig nytteværdi, da B-kontraktbusser kører i landområder, og ikke i bymæssig bebyggelse
- Siden 2014 måles ikke på de miljømæssige konsekvenser af B-kontraktkørsel
- Minimumskravet til euronorm 3, vedtaget i 2010, er overflødiggjort af alderskravet (typisk 15 år)

På den baggrund foreslår administrationen, at minimumskrav til B-kontraktbusser ved kommende udbud fjernes, og der i samarbejde med den enkelte bestiller i stedet alene sættes minimumskrav til bussernes maksimale alder.

Den enkelte bestiller vil fortsat kunne stille minimumskrav til euronorm, hvis der er et ønske om det.

Betydning for kunderne

Idet der fortsat stilles samme alderskrav til bussernes, vurderes det, at en fjernelse af euronormkravet ikke vil få betydning for kunderne.

Økonomi

Idet der fortsat stilles samme alderskrav til bussernes, vurderes det, at en fjernelse af euronormkravet ikke vil få betydning for økonomien.

Direktøren indstiller,

at minimumskravet til euronorm på B-kontraktbusser fjernes fra kommende udbud

1-00-1-15

5. Lempelse af reklamebestemmelser på regionale og lokale busser

Resumé

Formandsskabet har ønsket et oplæg om ændret reklamebestemmelser på regionale og lokale busser, således reglerne ændres i overensstemmelse med bestemmelserne for bybusserne.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse traf i februar 2015 beslutning om, at

- Reklamebestemmelserne lempes i kommende bybuskontrakter, så busselskaberne får mulighed for at helfoliere bagende samt opsætte reklame overvinduerne på bussens langside
- Midttrafik beder efter ønske fra bestilleren i kommende udbud om to udbudspriser – én med nuværende bestemmelser og én med lempelser.

Formandsskabet ønsker nu belyst mulighederne for en lignende lempelse af reklamebestemmelserne på Midttrafiks blå busser på de regionale og lokale ruter.

Nuværende bestemmelser

De nuværende reklamebestemmelser giver busselskabet ret til at sælge reklame på en ramme på bagenden af bussen. Rammens størrelser er ikke præciseret. Midttrafik har ret til at reklame via en streamer i bussen bagrude i størrelsen 30 cm x - 1.2 meter. Midttrafik benytter udelukkende streamers til markedsføring af egne materialer, ikke til videresalg. X-Busserne er undtaget, idet reklamepladsen bag på X-busserne sælges i et samarbejde med de øvrige trafikskaber.

Fast beslutning om helfoliering

Som redegjort for indledningsvist er der truffet beslutning om, at det ved udbud af bybusser aftales med den kommunale administration, hvorvidt udbuddet skal omfatte to tilbud – én med de oprindelige reklamebestemmelser og én med lempede bestemmelser. I relation til bybusser giver dette mening, idet bybusserne kører i et begrænset, lokalt område, hvormed der ikke sker en æstetisk forvirring mellem de gule busser.

Ved at lempe bestemmelserne for lokale og regionale ruter vil der ske en æstetisk forvirring, idet nogle blå busser vil have helfolieret bagende, mens andre fortsat kun vil have en ramme og streamers i bagrunden. Administrationen foreslår derfor, at helfoliering af bagenden på blå busser fremadrettet bliver standard i alle nye udbud.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

Økonomi

Reklameselskabet Out of Home Media vurderer, at bagenden er det mest fangende medie, da annoncører med busbagsider får placeret deres budskab midt i billisternes synsfelt, hvilket giver mediet en længere eksponeringstid.

Selskabet vurderer samtidigt, at indtægtpotentialet i forbindelse med en lempelse er knap 10.000 kr. per regional- og lokalbus per år. Der er i den økonomiske vurdering taget højde for den tabte fortjeneste på salg af de nuværende reklamerammer.

Midttrafik har for øjeblikket 430 regionale og lokale kontraktbusser. Dermed kan busselskaberne, hvis der gives ret til fuldfolieret bagside, i bedste fald opnå en samlet årlig indtægt på 4.3 mio.kr.

Set i forhold til det samlede driftsbudget vil en årlig indtægt på 4.3 mio.kr. medføre en begrænset mindre udgift ved gennemførelse af busudbud. Desuden forudsætter den forventede mindre udgift, at busselskaberne nedsætter prisen svarende til deres 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.

Betydning for kunderne

For kunderne vil lempede reklamebestemmelser medføre, at de blå busser bliver mere varierede og uklare i deres design og udtryk.

Samtidig vil det medføre, at Midttrafik mister en mulighed for at informere og markedsføre overfor kunder og borgere, idet Midttrafik i dag råder over streamer i samtlige bagruder. Pladsen er tidligere benyttet til "vis hensyn kampagner" (hold tilbage for bussen), natbuskampagne, ungdomskort med mere. Midttrafik vil, hvis muligheden forsvinder, skulle købe sig til at bruge helfolieringsbagender.

Direktøren indstiller,

at sagen drøftes

1-00-1-15

6. Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 30. oktober 2015

Resumé

Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 30. oktober 2015 fremlægges til drøftelse i Bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Budget 2016
3. Godkendelse af byrdefordelingen for 2016
4. Midttrafik og mobilitetsydelse
5. BRT-løsninger i Midttrafiks område
6. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i Repræsentantskabet

1-00-1-15

7. Møderække i bestyrelsen i 2016

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til møderække i bestyrelsen i 2016 såvel som forslag til mødedatoer for formandskab samt repræsentantskab.

Sagsfremstilling

Administrationen fremlægger nedenstående forslag til mødedatoer for bestyrelsesmøder i 2016 med henholdsvis syv bestyrelsesmøder og to repræsentantskabsmøder.

| Møder i formandskabet | Møder i bestyrelsen | Møder i repræsentantskabet |
|------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Onsdag den 27. januar | Fredag den 5. februar | |
| Onsdag den 9. marts | Fredag den 18. marts | |
| Tirsdag den 19. april | Fredag den 29. april | Fredag den 29. april |
| Onsdag den 8. juni | Fredag den 17. juni | |
| Onsdag den 24. august | Fredag den 2. september | |
| Onsdag den 26. oktober | Fredag den 4. november | Fredag den 4. november |
| Onsdag den 7. december | Fredag den 16. december | |

Tidspunkterne for møderne foreslås til fortsat at være:

Formandskabsmøder: Kl. 9.00-11.00

Bestyrelsesmøder: kl. 9.30-11.30

(med undtagelse af den 29. april og den 4. november, hvor det foreslås, at møderne holdes kl. 10-12, da de efterfølgende repræsentantskabsmøder foreslås afholdt kl. 12-14)

Repræsentantskabsmøder: Kl. 12-14

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter de foreslåede datoer og tidspunkter

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

1-00-1-15

8. Bestyrelsens studietur den 29.-30. juni 2015

Resumé

Den 29.-30. juni 2015 var bestyrelsen for Midttrafik på studietur for at besigtige BRT-løsninger i forskellige modeller og forskellige stadier. Turen gik til Malmø, København og Roskilde og nærværende sagsfremstilling beskriver de løsninger, som bestyrelsen fik præsenteret.

Præsentationerne på studieturen viste såvel fuldt gennemførte højklassede BRT-løsninger (Malmø Expressen), BRT-løsninger med fokus på infrastruktur og fremkommelighed, men med samme busprodukt (Nørre Campus), og arbejdet med BRT-løsninger i udviklingsfasen (+Way i Roskilde). Sidstnævnte er et eksempel på en by af en størrelse som flere midtjyske kan sammenligne sig med.

Sagsfremstilling

Mandag den 29. juni om morgenen mødtes Midttrafiks bestyrelse i henholdsvis Aarhus og Horsens for at starte studieturen med bus. Torben Nørregaard deltog som suppleant for Arne Lægaard, der havde meldt afbud, det samme havde Jan Ravn Christensen.

Malmø

Første stop på turen var Malmø, hvor Affärsområdeschef Jan-Åke Bergmark og Affärsutvecklare Jonathan Pershaf, begge fra Skånetrafiken, præsenterede Malmø Expressen – en BRT-løsning som kører Skånes største bybuslinje, linje 5 i Malmø. Linjen har 4 mio. rejser om året, afgår hver 3,75. minut og har kapacitet til 800 rejsende i timen. Bestyrelsen fik præsenteret såvel visionerne for Malmø Expressen – "Sverige bedste buslinje" -, finansieringsgrundlaget og materiellet kombineret med en tur i BRT-busserne afslutningsvist.

Skånetrafiken arbejder med flere mål, herunder ønsker trafikskabet at øge andelen af rejsende med 50% og dermed at flytte borgere fra biltrafikken over i den kollektive trafik. Skånetrafiken har vurderet, at BRT-løsningen er billigere end eventuelle investeringer i en letbane, men man har ønsket at give kunderne komfort. De forudgående kapacitetsanalyser har bl.a. haft bekvemhed som parameter, samt sammenligninger mellem kapacitet for de forskellige transportformer inden for kollektiv trafik (se bilag 1). Det har bl.a. betydet, at BRT-busserne er højklassebusser, og der har været mange overvejelser omkring kvalitet, æstetik og "feeling" i busserne. Derudover er punktlighed et væsentligt parameter, hvilket bl.a. har betydet signalprioritering på ruten, samt miljøpåvirkninger. Busserne kører på gas/elhybrid. Busserne har ingen reklamer bortset fra på infoskærme, som er en blanding af information om ruten og afgangene (realtid), nyheder samt infotainment. Der er trådløst wi fi i busserne.



Med hensyn til infrastrukturen vedtog man i projektet, at der skulle prioriteres tiltag og plads i vejnettet, der sikrede fremkommelighed, holdepladser midt i vejnettet, særlig belægning og trafiksikkerhedsforanstaltninger. Alt sammen tiltag der betød anlægsarbejder.

Linjen åbnede den 1. juni 2014 og erfaringerne hidtil viser bl.a., at:

- Fremkommeligheden på strækninger er øget og der kan gøres mere
- Signalprioriteringen virker
- 27% flere rejsende (november 2013 sammenlignet med november 2014)
- Punktligheds målet ikke nået, men nået gennem den oplevede punktlighed
- Forarbejdet med etablering af projektorganisation, fornøden tid til analyser og generel forventningsafstemning er vigtig

- Det fortsatte kvalitetsarbejde efter driftsstart er afgørende
- Proaktiv mediestrategi undervejs i projektet

København

Tirsdag den 30. juni startede med et oplæg fra Movias direktør Dorthe Nøhr Pedersen samt områdechef Jeppe Gaard og med deltagelse af projektleder Søren Halkier.

Movia fortalte om +Way – indførelsen af en højklasset busløsning på Nørre Campus i København, en vidensbydel der er under hastig udvikling, og som ikke har banebetjening af hverken store uddannelsesinstitutioner eller arbejdspladser. Ligesom Skånetrafiken lavede Movia kapacitetsanalyser forud for arbejdet (se bilag 2) og rammerne for arbejdet var:

- Bedre busdrift = lavere rejsetid, bedre regularitet, bedre stoppestedforhold
- Fortsat god fremkommelighed for bilister under og efter anlæg
- Forbedring af forholdene for cyklisterne
- Understøtning af grøn indsats
- Budget på 130 mio. kr.
- Hurtig implementering for at understøtte byudvikling

Der er bl.a. udarbejdet 2,5 km bustracé / 1,0 km busbane, busspor på 80 % af strækningen, 11 kryds med busprioritering, 5 stationer, 3 stoppestedsopgraderinger, busser hvert 2.-3. minut, omfattende markedsføring. I modsætning til i Malmø er der ikke indsat særlige højklassede busser, der har derimod været fokus på at forbedre de infrastrukturelle forhold og fremkommeligheden for busserne.



Endvidere arbejder Movia med forsøg med rejsekortudstyr, hvor kunderne tjekker ind og ud på selve stoppestedet for at undersøge effekten på:

- Opholdstid ved stoppested
- Udnyttelsesgrad
- Kundetilfredshed
- Snydeprocent

Erfaringerne hidtil viser, at placeringen af stoppested og spor midt på vejen er velfungerende, men kan resultere i vildfarne bilister. At der ikke er tracée hele vejen kan være problematisk, da busserne således kører ind og ud af banerne, og det stiller store krav til signalprioriteringen. Stoppestederne fordrer også særlig opmærksomhed fra andre trafikanter og ikke mindst chaufførerne, bl.a. ved færdsel til og fra stoppestederne.

Tiltaget har givet en rejsetidsbesparelse på 1-2 minutter samt gode erfaringer med stoppestedsudformningerne, signalprioriteringen og bustracéet. Samtidig konstaterer Movia, at der er behov for mere fokus på "oplæring" af trafikanterne om det nye system.

Undervejs i projektet har chaufførerne været inddraget, og det har resultatet i væsentlige input i forhold til udformningen af den endelige løsning. Endvidere fastslår Movia, at BRT-løsninger ikke sælger sig selv, men skal markedsføres grundigt, og at selve bustypen vil gøre en forskel.

Afslutningsvist fik bestyrelsen en tur med +Way og havde mulighed for at opleve stoppesteder, rejsekortforsøg og tracéer.

Roskilde

Om eftermiddagen den 30. juni 2015 aflagde bestyrelsen besøg hos Roskilde Kommune, hvor formand for Plan- og Teknik Udvalget, Torben Jørgensen holdt oplæg om +Way i Roskilde – samme koncept som Nørre Campus-modellen i København, men pga. forskellen i byens størrelse og sammensætning er der tale om en anden erfaring. Etableringen af +Way i Roskilde foregår i tæt samarbejde med Movia

Forud for arbejdet med implementeringen af +Way foreligger kapacitetsanalyser, analyser af passagertal, fremkommelighedsanalyser o.l. Kommunen arbejdede desuden med borgerinddragelse, og borgernes forslag sammenholdt med de politiske visionerne førte til følgende principper i arbejdet med +Way:

- Rygraden i busbetjeningen udgøres af et A-busnet.
- Øst-vest og nord-syd gående traceer gennem bymidten indgår i A-busnettet. (Fortætning og udvikling af Roskilde).
- Fremkommelighed for busser skal fremmes gennem fremkommelighedsprojekter på de store indfaldsveje.
- Tværkommunale og regionale linjer skal sikre forbindelse til nabokommunerne og togstationer.
- Flexitur og god tilgængelighed til A-bus nettet bliver en del af tilbuddet i de tyndest befolkede dele af kommunen.

Det er vigtigt for kommunen, at byen tænkes sammen, da man arbejder med udviklingen i disse år, herunder Øen (med bl.a. Musicon), en udvikling som den kollektive trafik skal understøtte (se bilag 3). +Way defineres bl.a. som en integration af byplanlægningen med investeringerne i busdrift og busfremkommelighed. Hidtil har kommunen arbejdet med:

- Skærme i A-busser 1. maj 2012. TV2 News og kommunal information.
- Internet i A-busser i 2012
- Udarbejdelse af handleplan for integration i miljø i 2012.
- Dygtiggørelse af alle chauffører. Kursus for bedre kundeservice.

For nuværende arbejder kommunen bl.a. på:

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

- Busfremkommelighed på 201A:
- Busbestilling 2016 (eventuelt nyt materiel)
- Støjsvage busser med større infoskærme, linjekort med visning (som s-tog) og bedre komfort
- Ændringer i og etableringer af nye busstop

Perspektiver for Midttrafik

Bestyrelsen havde en udbytterig studietur først og fremmest fordi oplægsholderne hos Skånetrafiken, Movia og ikke mindst Roskilde Kommune udviste stor gæstfrihed, holdt indholdsrige og velforberedte oplæg, som demonstrerede høj faglige kvalitet. Dertil kom de konkrete ture med busser i henholdsvis København og Malmø, som var med til at give det fulde indtryk af BRT-løsningerne. Bestyrelsen og direktøren ønsker at dele sine erfaringer fra studieturen, og det foreslås derfor, at bestyrelsens input fra studieturen vil blive videreformidlet til de øvrige bestillere på repræsentantskabsmødet den 30. oktober 2015 (se forslag herom i dagsordenspunkt nr. 6 "Forslag til dagsorden til møde i Repræsentantskabet den 30. oktober 2015").

Ligesom en letbane er en "fuld" BRT-løsning en højklasset trafikløsning med høj frekvens, høj komfort, lave rejsetider og stor pålidelighed. Anlægsudgifterne er væsentligt lavere end ved etableringen af en letbane, til gengæld er kapaciteten lavere. Som de løsninger bestyrelsen besøgte kræver en beslutning om en eventuel BRT-løsning grundige forudgående analyser vedr. kapacitet, fremkommelighed og andre typer analyser afhængigt af formålet med at indføre en BRT-løsning

I Midttrafiks område er der ikke indført BRT-løsninger for nuværende, i nogle kommuner er man dog ved at se på løsningsmuligheden. Ledelsessekretariatet i Center for Byudvikling og Mobilitet ved Aarhus Kommune har sammen med Midttrafik udarbejdet et notat, der redegør for BRT-løsninger og sammenholder erfaringerne nationalt og international med mulighederne og fordelene ved implementering af fuldskala BRT-løsninger såvel som BRT "Light"-løsninger i Aarhus og omegn, og anbefaler herunder BRT som forløbet for letbanen på Hasselager-etapen og som et højklasset supplement til letbanen på linje 6A.

I Silkeborg Kommune har man modtaget midler fra Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje til et projekt, som skal etablere busbaner på Christian den 8.s Vej i Silkeborg. Projektets formål er at optimere trafikafviklingen på Christian 8.s Vej, da dette er en vigtig forudsætning for en god trafikbetjening af midtbyen. Busserne, som kører på Christian 8.s Vej, skal også i myldretiderne kunne passere midtbyen med så små forsinkelser, at flere borgere får lyst til at bruge dem. Der etableres en busbane og etableres signalprioritering.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Kapacitetsanalyse Malmø Expressen
- Bilag 2 - Kapacitetsanalyse Movia
- Bilag 3 - +WAY i Roskilde

1-25-1-15

9. Orientering om Rigsrevisionens rapport om harmonisering af takster

Resumé

Administrationen redegør for Rigsrevisionens beretning til Statsrevisorerne om takstharmonisering i den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Administrationen giver i notat i bilag 1 en redegørelse for Rigsrevisionens beretning til Statsrevisorerne om takstharmonisering, som blev offentliggjort den 19. august 2015 (se beretningen i bilag 2) , herunder hvordan Rigsrevisionen beskriver Midttrafiks arbejde med takstharmonisering.

Notatet redegør desuden også for, hvordan Midttrafik har haft dialog med togoperatørerne om udligning af takster, møde med DSB om sammenlægning af to takstområder samt hvordan Midttrafik har rettet henvendelse til Trafikstyrelsen og dernæst Transportministeren med henblik på ændring af reglerne for brug af ungdomskort i takstområderne Midttrafik Syd og Øst.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Bilag

- Bilag 1- Notat - harmonisering af takster
- Bilag 2 - Harmonisering af taksterne i den kollektive trafik

1-7-3-15

10. Orientering om lukning af Grenaabanen og Odderbanen i forbindelse med ombygning til letbanedrift og arbejdet med etablering af erstatningskørsel

Resumé

Aarhus Letbane overdrager den 28. august 2016 Grenaabanen og Odderbanen til ASAL konsortiet til ombygning af jernbanen til letbane, og den nuværende trafik ophører fra denne dato. Forud for den fulde lukning vil der fra december 2015 blive tale om weekendlukning og natspærringer. Letbanen idriftsættes efter planen successivt fra maj 2017. Det er aftalt, at Midttrafik står for erstatningskørslen fra 28. august 2016 og frem til fuld idriftsættelse af letbanen. DSB ønsker at indgå aftale om, at Midttrafik mod betaling også varetager erstatningskørslen i forbindelse med nat- og weekendlukning.

En plan for erstatningskørsel vil blive forelagt Midttrafiks bestyrelse på mødet den 30. oktober 2015

Sagsfremstilling

Ophør af regionaltoogsdrift og weekend- og natspærringer på Odderbanen og Grenaabanen

Aarhus Letbane overdrager den 28. august 2016 Grenaabanen og Odderbanen til ASAL konsortiet til ombygning af jernbanen til letbane, og den nuværende trafik ophører fra denne dato. Letbanen idriftsættes efter planen successivt fra maj 2017. Midttrafik har ikke modtaget en endelig plan for den gradvise indfasning af letbanedriften.

Forud for den fulde lukning har anlægsselskabet oplyst, at der etableres weekendspærringer fra 15. januar 2016 og aften/nat-spærringer fra 13. december 2015 begyndende på Odderbanen.

Weekend-spærringer (også på helligdage):

Aarhus-Odder: Fra den 15.januar 2016 til den 28.august 2016

I tidsrummet fra fredag kl 22.39 til mandag kl 05.17

Aarhus-Grenaa: Fra den 4.marts 2016 til den 28.august 2016

I tidsrummet fra fredag kl 22.56 til mandag kl 04.15

Nat-spærringer (også på helligdage):

Aarhus-Odder: Fra den 13.december 2015 til den 28.august 2016

I tidsrummet fra kl 22.39 til kl 05.17

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

Aarhus-Grenaa: Fra den 15.januar 2016 til den 28.august 2016
I tidsrummet fra kl 22.56 til mandag kl 04.15, øvrige dage til kl 04.57

De væsentligste årsager til den langvarige nedlukning af trafikdrift på banerne i forhold til de tre måneder, der oprindeligt var forudsat i bemærkningerne til lov om Aarhus Letbane, er, at der siden er truffet beslutning om fuld elektrificering og udskiftning af det eksisterende sikringsanlæg.

Erstatningskørsel

Det er aftalt mellem Midttrafik, Transportministeriet, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, at Midttrafik overtager ansvaret for erstatningskørslen fra 28. august 2016 frem til fuld idriftsættelse af letbanen.

Det er samtidig aftalt mellem Transportministeriet, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, at Region Midtjylland modtager den statslige kompensation for overtagelse af trafikdriften på Grenaabanen. Kompensationen er på 47 mio. kr. årligt.

Aftalen om DSB's kørsel på Odderbanen er ligeledes opsagt med virkning fra 28. august 2016, hvorved kontraktbetalingen til DSB bortfalder.

Hertil kommer, at DSB's passagerindtægter på Grenaabanen - i det omfang det lykkes at fastholde passagererne i bustrafikken og erstatningskørslen - vil tilgå Midttrafik. DSB's indtægter er estimeret til 24 mio. kr. Der bør i perioden med erstatningskørsel indregnes et væsentligt indtægtsbortfald.

Det er aftalt, at Region Midtjylland finansierer al erstatningskørsel i forbindelse med lukning af banerne og dette er nu indarbejdet i Midttrafiks budget for bestillerne for 2016 med overslagsår.

De nuværende passagerer på Odderbanen og Grenaabanen vil i det omfang de fortsat anvender kollektiv trafik blive transporteret i de eksisterende busruter og i den erstatningskørsel, der indsættes.

I de beløb til erstatningskørsel, der er indregnet i budgettet, er der forudsat, at der på årsbasis indsættes ca. 50.000 køreplantimer med erstatningsbusser, og der er indregnet et indtægtstab som følge af passagerfracfald.

Planerne for erstatningskørslen er fortsat under udarbejdelse, og der er ultimo august 2015 gennemført en supplerende rejsemønsterundersøgelse på Odderbanen med henblik på at kvalitetssikre oplægget.

I planen, som vil blive forelagt bestyrelsen den 30. oktober 2015, arbejdes der både med forstærkning af eksisterende ruter, mere traditionel erstatningskørsel mellem nogle stationer og med særlige ruter m.h.p. at fastholde væsentlige passagerstrømme eksempelvis en lynbusrute Grenaa – Kolind – Ryomgård – Aarhus.

DSB har forespurgt om Midttrafik mod betaling kan forestå erstatningskørslen i forbindelse med weekendspærringer og natspærringer. Et oplæg til en aftale med DSB herom vil ligeledes blive forelagt på mødet den 30. oktober 2015.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

Planerne for erstatningskørsel vil forud for behandling i Midttrafiks bestyrelse blive drøftet med de berørte kommuner, og det er planen, at der efter bestyrelsens behandling er en offentlig høring forud for endelig vedtagelse af planen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-30-75-1-215-2-12

11. Orientering om kommunernes ønsker til fremadrettet serviceniveau

Resumé

Holstebro og Herning kommuner har anmodet om, at Midttrafik udarbejder forslag til besparelser til den kollektive trafik, således at serviceniveauet nedsættes gældende fra årsskiftet 2015/16. Administrationen orienterer om konsekvenser for serviceniveauet samt status på køreplanproces.

Sagsfremstilling

I foråret 2015 har både Herning Kommune og Holstebro Kommune afgivet bestillinger til Midttrafik på et ekstraordinært køreplansskifte med henblik på at opnå balance i det tilbudte serviceniveau i kommunerne og den økonomiske ramme, som kommunerne råder over i 2016.

I Herning Kommune er der behov for at finde en nettobesparelse i 2016 på 1.1 mio. kr., mens der i Holstebro Kommune er et behov for nettobesparelse på 1.7 mio. kr. i 2016 og yderligere 1 mio. kr. i 2017.

Proces og resultater

Ved større køreplanomlægninger er det vigtigt, at der etableres et godt samarbejde mellem alle parter, så der kan sikres et fælles udkast til løsninger, hvor chauffører og interesseorganisationer også inddrages. Både i Herning og Holstebro blev der taget initiativ til nedsættelsen af arbejdsgrupper bestående af Midttrafik, kommunen og busselskaberne. I begge arbejdsgrupper blev der hurtigt fundet et fælles oplæg til mulige ændringer i køreplanerne, hvor ønsket om den økonomiske besparelse blev imødekommet. Både i Herning og Holstebro har forslagene til ændringer været præsenteret på chaufførmøder, så chaufførerne har haft gode muligheder for at komme med bemærkninger og alternative forslag. Både i Herning og Holstebro er forslagene nu afstemt hos busselskaber og hos kommunerne på administrativ og politisk niveau. Forslagene er nu under offentlig høringsbehandling, så alle kunder har mulighed for at afgive bemærkninger til de kommende køreplaner. Med baggrund i høringsbehandlingen forventes køreplanforslagene endeligt godkendt i kommunerne primo september og Midttrafik skal levere de endelige køreplaner til busselskaberne medio september.

Forslaget i Herning

For at imødekomme ønsket om besparelser på den kollektive trafik i Herning Kommune er der udarbejdet forslag til køreplaner, som træder i kraft den 13. december 2015:

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

- Linje 5B Birk Centerpark nedlægges. Linje 5 skal fremover klare transportbehovet mellem Birk Centerpark og Herning Centrum. Birk Centerpark Station bliver fremover ikke betjent af bybusser.
- Linje 2 og 5A vil aften, weekend og ferier blive kørt sammen i en bybuslinje (2B). Linje 2B skal betjene både Birk Centerpark, Hammerum og Gjellerup. På den måde vil Hammerum og Gjellerup blive forbundet med en direkte bybuslinje. Linje 2B er tilpasset tog til/fra Aarhus på Hammerum Station.
- Driftsniveauet nedsættes til én gang i timen i dagtimerne på linje 6 Messecentret og Industri Vest og linje 9 Holmparken og Lillelundvej. Bybuskørsel på disse linjer nedlægges aften og weekend. Der vil i stedet blive tilbudt teletaxa til disse områder.
- Linje 4 deles op i to nye linjer, 4A Lind via Messecentret og 4B Lind via Tietgensgade, Grøndahls Vej og HN Andersens Vej. Kørsel med linje 4A via Messecentret erstatter de færre afgang på linje 6 til/fra Messecentret.

Forslaget i Holstebro

For at imødekomme ønsket om besparelser på den kollektive trafik i Holstebro Kommune er der udarbejdet forslag til køreplaner, som træder i kraft den 4. januar 2016. Generelt har forslaget taget udgangspunkt i at fastholde det nuværende system, hvor kørslen reduceres på linjer og afgang med få kunder:

- Linje 1 reduceres med 1 afgang i timen om lørdagen, således at der fremadrettet er 2 afgang per time om lørdagen.
- Linje 2 reduceres med 1 afgang i timen på hverdage, således at der fremadrettet er 1 afgang i timen mod 2 i dag.
- Linje 6 samkøres med linje 6P fra kl 15:00 på hverdage, således at der stadig er timedrift til både Tvis og Mejdal.
- Linje 8 reduceres med 1 morgenafgang samt 2 eftermiddagsafgange på hverdage. Kørslen om lørdagen nedlægges. Betjeningen af området med rute 283 forbliver uændret.
- Linje 9 reduceres med 1 afgang i timen frem til kl. 14:35 på hverdage, så den fremadrettet kører med 2 afgang i timen.

Økonomi

Forslagene i både Herning og Holstebro betyder, at der findes en besparelse på driftskapaciteten, hvorved kørslen fremadrettet udføres med 1 kontraktbus mindre.

I Herning Kommune nedlægges køreplantimer i størrelsesordenen på ca. 2.600 årligt, hvorved der anslås en samlet nettobesparelse på ca. 1.1 mio. kr., hvor forventninger til øget udgifter til teletaxibetjening er medregnet.

I Holstebro Kommune nedlægges køreplantimer i størrelsesordenen på ca. 1.900 årligt, hvorved der anslås en samlet nettobesparelse på ca. 1.4 mio. kr. Herudover forventes telebybussen i Holstebro nedlagt, hvor der som alternativ tilbydes Flextur til 4 kr. pr. km. Der afventes dog en endelig beslutning i Holstebro Kommune. Herved anslås der opnået en samlet besparelse på ca. 1.7 mio. kr.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

Kundemæssige konsekvenser

Udgangspunktet for de forslåede ændringer i betjeningen i både Herning og Holstebro har naturligt været at nedlægge kørslen på tider og strækninger, hvor der er få kunder. Med et besparelseskrav af denne størrelsesorden vil det naturligvis få negative konsekvenser for nogle kunder. Overordnet set vil ændringerne betyde, at kunderne vil få længere mellem afgangene og på de sene aftentimer og i weekenden vil der som alternative mulighed kunne tilbydes teletaxi og Flextur.

Kommunikation

Når der er truffet en endelig politisk beslutning i kommunerne om det ønskede serviceniveau, er der behov for at kommunikere de nye køreplaner ud til busselskab, chauffører og kunder. Kunderne informeres på Midttrafiks hjemmeside, hvor de endelige køreplaner vil være tilgængelige. Der udarbejdes nye trykte køreplaner og der informeres om ændringerne via pressen og informationsmateriale i busserne. Herudover vil der blive udarbejdet og opsat nye afgangstavler ved stoppestederne. Køreplanerne videregives ligeledes til busselskaber, som sikrer udarbejdelsen af vagtplaner.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-15-0-75-42-15

12. Evaluering af Midttrafiks bedste chauffør 2015

Resumé

I foråret 2015 løb incitamentsprogrammet Midttrafiks bedste chauffør af stablen. Programmet er en årlig tilbagevendende begivenhed. I sagsfremstillingen beskrives formålet, omfanget og modtagelsen blandt kunder, chauffører og busselskaber.

Sagsfremstilling

Midttrafik har to incitamentsprogrammer for leverandører:

- Bedste chauffør, er et individuelt incitamentsprogram, der er målrettet chaufførerne. Her har den enkelte chauffør mulighed for at vinde en bonus på 10.000 kr. + en bonus til sit busselskab på 25.000 kr. De øvrige finalister får hver en bonus på 5.000 kr. Det er kunderne, der nominerer deres yndlingschauffør og efterfølgende stemmer på, hvem der skal have titlen.
- Bedste busselskab, er en kollektiv bonusordning, der er målrettet busselskaberne. Her belønnes busselskabet, med den højeste kundetilfredshed, med en bonus på 100.000 kr. Tilfredshedsmålingen udføres af et uvildigt analysebureau i uge 40. Kundernes tilfredshed måles ved at spørge til chaufførens service og kørsel, rengøringen i bussen – og kundens samlede vurdering af rejsen. Der spørges kun til forhold, som busselskaber og chauffører har direkte indflydelse på.

I perioden 11. maj – 21. juni blev Bedste chauffør afviklet i alle Midttrafiks busser. Incitamentsprogrammet blev markedsført på Midttrafiks Facebook og hjemmeside, og med markedsføringsmateriale i alle busser. Herudover blev der lavet en særlig kommunikationsindsats til chauffører og busselskaber bl.a. en folder, der beskriver formålet, præmierne, afviklingen og brug af navneskilte.

Formålet med Bedste chauffør

Formålet er at gøre chaufførerne mere bevidste om, i hvor høj grad de påvirker kundernes tilfredshed gennem deres adfærd. Herudover er det en anerkendelse af de chauffører, som hver dag gør sig umage for at give kunderne en god oplevelse.

En ny undersøgelse fra Forbrugerrådet viser tydeligt, at kundeservice har konsekvenser. 95 % af de adspurgte svarer, at den kundeservice de får har nogen eller stor betydning for deres tilfredshed med Midttrafik.

Chaufførerne har en afgørende betydning for kundernes oplevelse af busrejsen, og med Bedste chauffør har Midttrafik mulighed for at fremhæve og sætte spot på de chauffører, som er de bedste ambassadører.

Nominering af chauffører

Kunderne har haft mulighed for at nominere deres yndlingschauffør i 3 uger i maj.

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

Nomineringen er foregået via app, sms, Midttrafiks hjemmeside og postkort i busserne. Kunderne har beskrevet, hvorfor netop deres chauffør har fortjent titlen.

Midttrafik har modtaget mere end 2.500 nomineringer. Det er sjove og søde fortællinger om kundernes oplevelser i bussen fx:

- Chauffører der har gjort en ellers trist dag god ved blot at byde velkommen i bussen med et smil og et godmorgen.
- Kunder der nu "tør" rejse med bussen, trods svær depression og angst, fordi deres chauffør får dem til at føle sig tryk blandt en masse ukendte mennesker.
- Eller 9-årige Leah der fortæller, at hun hver dag kører alene fra Viborg til Holstebro - hvor hendes chauffør låner hende sin ipad, så hun kan se film. Hun fortæller, at han altid smiler, og at de laver konkurrencer om, hvem der først ser et dyr med 4 ben. Hun synes, at hendes chauffør er verdens bedste buschauffør.

Finalen

I 2 uger i juni kunne kunderne stemme på de fire chauffører, som samlet set havde fået flest nomineringer:

- Alice Bech-Larsen fra Holstebro Turistbusser – kører på rute 23-24 og 33
- Baskaran Kathiravelu fra Arriva i Silkeborg – kører på rute 112-113-223 og 913X
- Morten Kalhave fra Hans' Biler – kører på ruterne 801 til 806
- Vita Mikkelsen fra Nobina i Randers – kører på flere bybuslinjer i Randers

Midttrafik modtog ca. 4.000 stemmer i finalen.

Vinderen blev Baskaran Kathiravelu (Bas), der kører for Arriva i Silkeborg. Han fik flest nomineringer og stemmer.

Midttrafik kårede og fejrede vinderen og de øvrige finalister ved en kåringsceremoni den 25. juni. Her deltog ledelsesrepræsentanter fra de fire busselskaber.

Midttrafik har udarbejdet et hæfte til chaufførstuerne med de bedste nomineringer, fakta om programmet, billeder fra kåringsceremonien og et udvalg af presse materialet. Se bilag.

Reaktioner fra kunderne

Generelt har kundernes reaktion på Bedste chauffør været positiv. Interessen har været stor med 2.500 nomineringer og 4.000 stemmer i finalen. Postkort i busserne har vist sig at være en god løsning, som fanger kundernes interesse. Det er både børn, unge og ældre, der med sirlig håndskrift og søde tegninger beskriver deres gode chauffører. De gode historier har Midttrafik haft mulighed for at dele med andre kunder og chauffører via Midttrafiks Facebook og hjemmeside.

Efter Bedste chauffør får Midttrafik fortsat uopfordrede henvendelser fra kunder, der fortæller om gode chauffører eller gode oplevelser i bussen. Flere kunder har takket for Bedste chauffør, da de oplever, at servicen generelt er blevet bedre.

Reaktioner fra chauffører og busselskaber

Mange chauffører har taget kampagnen til sig, og giver udtryk for, at de synes, det har været et godt tiltag, der skaber fokus på de gode chauffører. Flere chauffører har selv gjort en stor indsats for at få kunderne til at deltage. Enkelte chauffører har været

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

forbeholdne over for, om konkurrencen er skæv alt efter, om man kører en bybus med mange kunder, eller en mindre rute med færre, men faste kunder. Erfaringerne viser dog, at der både er chauffører fra bybusser, mindre lokale og regionale ruter og skoleruter med blandt de vindende chauffører.

Budget

Bedste chauffør var budgetsat til 380.000 kr. og holder sig inden for budgettet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Bedste Chauffør 2015_Hæfte til chauffører

1-23-4-4-13

13. Orientering om retssagen mellem G4S og Midttrafik

Resumé

I oktober måned behandles retssagen mellem G4S og Midttrafik. G4S har anlagt sagen mod Midttrafik efter, at selskabet ikke blev tildelt kontrakt efter udbuddet af billetkontrol m.v. i bybusserne i Aarhus.

Sagsfremstilling

Udbuddet af billetkontrol m.v. i bybusserne i Aarhus blev gennemført som et udbud under forhandling efter de principper, der gælder i henhold til Forsyningsvirksomhedsdirektivet. 3 tilbudsgivere afgav tilbud og deltog i forhandlingsrunden. Forhandlingsrunden førte til en skærpelse af tilbuddene på såvel pris som kvalitet, og Midttrafik fik gode tilbagemeldinger fra tilbudsgiverne for håndtering af processen.

Udbuddet er gennemført efter princippet "økonomisk mest fordelagtigt" med følgende underkriterier og vægte:

- Pris 55 %
- Kvalitet 40 %
- Samarbejde og fleksibilitet 5 %

Udbuddet gav en besparelse på 4,4 mio. kr. pr. år. i forhold til 2011, hvor billetkontrollen blev varetaget af Midttrafik under normal drift.

Efter afslutning af udbudsprocessen indgav G4S en klage til Klagenævnet for udbud. Klagen vedrørte to af de juridiske principper, der arbejdes efter i EU-udbud, nemlig ligebehandlingsprincippet og gennemsigtighedsprincippet.

Det væsentligste element i klagesagen var spørgsmålet om fortolkningen af underkriteriet "kvalitet", der indgik i tildelingsmodellen med en vægtning på 40 %. Essensen i sagen er, at det var – og er – G4S's opfattelse, at Midttrafiks vurdering af tilbuddet i henhold til dette underkriterie ikke var i overensstemmelse med den naturlige sproglige forståelse af en bestemt sætning i udbudsmaterialet.

Udbudsmaterialet indeholdt således følgende nærmere beskrivelse af, hvad der ville blive lagt vægt på ved bedømmelsen af underkriteriet "kvalitet":

"Ved kontrol af busser skal tilbudsgivers kontrollører sikre, at alle kunder får kontrolleret billetten/kortet, inden de stiger ud af bussen. Da der er både 2- og 3-dørs busser i Aarhus, skal proceduren indrettes herefter. Ved bedømmelsen af underkriteriet kvalitet lægges vægt på hvilken medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden samt den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol i forhold til:

Bestyrelsen for Midttrafik

11. september
2015

- *Effektiv kontrol*
- *Tryghed*
- *Sikkerhed*
- *God service*
- *Undgå konflikter*
- *Håndtere evt. konflikter på en god måde*
- *Give kunderne en god oplevelse i bussen*
- *Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne*
- *Godt arbejdsmiljø."*

G4S's opfattelse var, at teksten skal læses således, at vurderingen opdeles i 2 delkriterier: (A) Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden og (B) Den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol – G4S's opfattelse er herefter, at de elementer, der er oplyst i punktform, alene kan betragtes som delelementer under delkriterium B.

Midttrafiks opfattelse var, at udbudsmaterialet klart viser, at der er tale om en samlet vurdering – altså at elementerne relaterer sig til hele den foranstående sætning, og at det derfor har været berettiget at foretage en samlet vurdering.

I april 2014 valgte G4Ss advokat imidlertid at annullere sagen i Klagenævnet for udbud for i stedet at anlægge en sag ved domstolene. Der blev ikke angivet en årsag til, at sagen ønskedes flyttet fra Klagenævnet til domstolene. Baggrunden herfor formodes dog at være, at Klagenævnet for Udbud i en sag anlagt af G4S mod Region Syddanmark den 6. marts 2014 afsagde en kendelse, hvorefter udbud af vagtordninger ikke havde en grænseoverskridende interesse, og derfor ikke er omfattet af Klagenævnet for Udbuds kompetence. Midttrafik havde i klagesagen således tilsvarende gjort gældende, at udbuddet ikke var omfattet af Klagenævnet for Udbuds kompetence.

Selvom der nu er tale om en retssag i stedet for en klagesag ved Klagenævnet for Udbud, og G4S nu påberåber sig danske retsregler og principper i stedet for EU-retlige, er G4S's synspunkter i princippet de samme, som blev gjort gældende for Klagenævnet for Udbud. Der er således ikke ændret på grundessensen i sagen.

Stævningen ændrer derfor heller ikke på den vurdering af sagens faktum, herunder fortolkningen af tildelingskriterier mv., som Midttrafiks advokat anlagde i klagenævnsbehandlingen. Midttrafiks advokat vurderer således fortsat, at det er tvivlsomt, om G4S vil få medhold i sagen for domstolene.

Der er i sagen nedlagt et foreløbigt krav om erstatning for forgæves afholdte tilbudsomkostninger på 100.000 kr. Samtidig er der dog i retssagen truffet beslutning om, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger et ansvarsgrundlag, og om der er årsagsforbindelse, udskilles til særskilt afgørelse. G4S' erstatningskrav er derfor ikke nærmere dokumenteret, og vil kun blive behandlet, hvis G4S får medhold i dels at der foreligger et ansvarsgrundlag, dels at der er årsagsforbindelse.

Det er fastlagt, at sagen behandles mandag d. 26. oktober 2015 i Retten i Aarhus.

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Det forventede udgiftsniveau ved gennemførelse af retssagen er ca. 150.000 kr. Midttrafik kan dog forventes at få dækket dette beløb helt eller delvis, såfremt Midttrafik får medhold i sagen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-00-1-15

14. Tilgængelighed på trafiksekskabernes hjemmesider

Resumé

Det Centrale Handicapråd (DCH) har kortlagt brugertilgængeligheden på hjemmesider og apps inden for den kollektive transport, taxi og fly. I rapporten fra DCH udtrykkes en generel kritik for manglende understøttelse af tilgængelighed på hjemmesider inden for den kollektive trafik. Midttrafik arbejder nu med en vurdering af mulige initiativer og inddragelse af Midttrafiks Tilgængelighedsforum for at styrke tilgængeligheden yderligere på midttrafik.dk.

Sagsfremstilling

Trafiksekskabernes hjemmesider og tilgængelighed

Det Centrale Handicapråd (DCH) har kortlagt tilgængelighed og brugervenlighed på hjemmesider og apps inden for den kollektive transport, taxi og fly. Resultatet er en rapport, hvor de forskellige selskabers hjemmesider og apps bla. vurderes ud fra, hvorvidt

hjemmesiderne lever op til de internationale retningslinjer og standarder for webdesign, der understøtter tilgængelighed (WCAG 2.0).

Retningslinjerne består af en bred vifte af anbefalinger til, hvordan webindhold kan gøres mere tilgængeligt og brugervenligt. Ved at følge retningslinjerne tilgodeses tilgængeligheden og

brugervenligheden generelt for alle brugere og i særdeleshed for brugere med funktionsnedsættelse af forskellig art. Retningslinjerne og succeskriterierne er defineret, så de kan testes, uafhængigt af hvilken teknologi eller platform, der anvendes.

Rapporten påpeger mangler i forhold til retningslinjerne for digital tilgængelighed, herunder mangelfuld eller forkert indholdsstruktur, manglende alternativer til billeder eller tekst og problemer med tastaturnavigation. Det betyder, at brugere med funktionsnedsættelser kan have vanskeligt ved at anvende løsningerne, og at brugernes hjælpemidler ikke understøttes tilstrækkeligt.

DCH's vurdering af midttrafik.dk

Midttrafik opfylder de internationale retningslinjer på 26 ud af 38 områder. Rapporten fra DCH vægter ikke væsentligheden af de enkelte områder. En række af de 12 områder, hvor

midttrafik.dk ikke konsistent opfylder kravene, fx brug af underoverskrifter og etiketter, kan afhjælpes ved ændret praksis hos webadministratorerne. Andre punkter kræver involvering af eksperter på området.

Tiltag til forbedringer

De forbedringer, der kan opnås ved ændret praksis og redigering af det nuværende af indhold, igangsættes. Indsatsmulighederne på de områder, hvor eksperthjælp er påkrævet, vurderes i samarbejde med Midttrafiks webleverandør.

Der ligger desuden en indstilling om, at direktørkredsen for trafikskaberne i Danmark træffer beslutning om, hvorvidt trafikskaberne ønsker at gå videre med en fælles analyse af selskabernes respektive hjemmesider med henblik på en styrkelse af tilgængeligheden.

For at sikre at de relevante interessenter inddrages, behandles emnet i Midttrafiks Tilgængelighedsforum d. 2. september.

Herefter samles input, og en handlingsplan for midttrafik.dk udarbejdes. Bestyrelsen får en nærmere orientering, når denne foreligger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-13-814-1-13

15. Orientering om afgørelse fra Datatilsynet

Resumé

FOA har den 24. maj 2013 klaget til Datatilsynet over Midttrafiks kontrol af medarbejdernes brug af cpr. registret. Datatilsynet har den 10. juli 2015 truffet afgørelse i sagen.

Datatilsynet har givet Midttrafik fuldt ud medhold i at de iværksatte undersøgelser var berettigede og påkrævede.

Sagsfremstilling

FOA har den 24. maj 2013 klaget til Datatilsynet over Midttrafiks kontrol af medarbejdernes brug af cpr. registret.

FOA's klage blev indgivet som en følge af de tjenstlige sager som Midttrafik har indledt mod billetkontrollørerne som følge af tanke om fiktive kontroller, afholdelse af for lange pauser samt misbrug af cpr. registret. Midttrafik havde i forbindelse med oplysningen af sagerne indhentet logfiler fra cpr. opslag, idet Midttrafik havde en mistanke om, at der var billetkontrollører, der havde misbrugt deres adgang til systemet.

Datatilsynet har den 10. juli 2015 truffet afgørelse i sagen.

Følgende fremgår af datatilsynets afgørelse i sagen:

"Ved mistanke om misbrug af adgang til personoplysninger er det endvidere Datatilsynets opfattelse, at myndigheden må og skal undersøge dette. En myndighed, der ignorerer en mistanke om misbrug, vil således eventuelt kunne kritiseres for ikke at have levet op til persondatalovens sikkerhedskrav.

...

Datatilsynet har på denne baggrund ikke umiddelbart anledning til at udtale kritik af Midttrafiks gennemgang af logfiler."

Datatilsynet har således givet Midttrafik fuldt ud medhold i, at de iværksatte undersøgelser ikke bare var berettigede, men også påkrævede.

Der verserer endnu en lignende sag ved Datatilsynet, hvor FOA har klaget over Midttrafiks behandling af personoplysninger. Tilsynet har meddelt at tilsynet forventer at træffe afgørelse i denne sag inden udgangen af 2015.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-00-1-15

16. Udarbejdelse af aftale mellem Midttrafik og Aarhus Kommune om over-dragelse af køreplanlægningen m.v. til Midttrafik

Resumé

Aarhus Kommune har besluttet at overdrage køreplanopgaven til Midttrafik per 1. august 2015. En aftale der præciserer rolle- og ansvarsfordeling er under udarbejdelse. Aftalen forventes forelagt Midttrafiks bestyrelse på mødet 30. oktober 2015.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune har siden etableringen af Midttrafik, som eneste kommune stået for køreplanlægningen af bybusstrafikken. Aarhus Kommune har besluttet, at opgaven overføres til Midttrafik per 1. august 2015.

Beslutningen skal ses i sammenhæng med idriftsættelse af letbanen. I forbindelse med idriftsættelsen i 2017 er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om, at der er tale om en samlet bestilling af trafik og at ændringer/justeringer af buslinjer- uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser - sker ud fra et ønske om at optimere den samlede trafik i Aarhusområdet.

Målet er et samlet kollektiv trafiksystem i Aarhusområdet bestående af letbanen, regionale busser og bybusser og flextur, der realiserer bestillernes servicemålsætninger og giver borgerne mest mulig kollektiv trafik af høj kvalitet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

Aarhus Kommune og regionen er i forlængelse heraf enige om, at den løbende køreplanlægning for letbanen skal ske i Midttrafik og skal ske i tæt sammenhæng med køreplanlægning for den samlede kollektive busstrafik. Midttrafik er blevet anmodet om at tilsikre dette.

Med beslutningen om at overdrage køreplankompetencen til Midttrafik er der behov for at indgå en konkret samarbejdsaftale med Aarhus Kommune, hvor der er enighed om en klar rolle- og ansvarsfordeling i samarbejdet mellem Aarhus Kommune og Midttrafik omkring den overordnede trafikplanlægning og den konkrete køreplanlægning, herunder varetagelsen af driften og kundehenvendelser.

Med overdragelsen af køreplankompetencen til Midttrafik vil Aarhus Kommune fremadrettet alene varetage rollen som bestiller – dette på lige vilkår som de øvrige bestillere i Regionen Midtjylland. Overordnet set skal bestillerrollen have fokus på den overordnede økonomiske ramme og fastlæggelse af serviceniveau på et mere overordnet niveau. Aarhus Kommune skal således have mere fokus på strategi for udvikling og de væsentligste ændringer i relation hertil, mens Midttrafiks rolle skal have fokus på rådgivning af muligheder for strategisk udvikling (trafikplanarbejdet) samt omsætning af Aarhus Kommunes målsætning til konkrete køreplaner, som udarbejdes efter Midttrafiks faglige vurdering og i overensstemmelse med den økonomiske ramme.

Bestyrelsen for Midttrafik

11. september
2015

Med udgangspunkt i Midttrafiks Standardaftale og i forlængelse af de fastsatte målsætninger for den kollektive trafikplanlægning i Aarhusområdet vil aftalen specificere rolle- og ansvarsfordelingen indenfor:

- Køreplanlægning
- Drift – overvågning og tilpasning
- Kunde-henvendelser
- Kommunikation
- Markedsføring
- Presse

Et udkast til aftale drøftes med Aarhus Kommune. Aftalen forventes at kunne forelægges bestyrelsen på mødet 30. oktober 2015.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-00-1-15

17. Flextur på rejseplanen

Resumé

Midttrafiks bestyrelse har i forsommeren 2015 været "kunde for en dag". I den forbindelse er det foreslået, at Flextur tilbydes på Rejseplanen.

Sagsfremstilling

Sagsfremstilling

Midttrafik deltager i et FlexDanmark projekt, hvis mål er at tilbyde Flextur i Rejseplanen. FlexDanmark modtog i 2013 godt 15 mio. kr. fra Yderpuljen, til udvikling af Flexture på Rejseplanen under projektnavnet "Den Samlede Rejse" (DSR).

Målet er, at Rejseplanen fra december 2017, udover det nuværende tilbud om busser og tog, også vil vise og tilbyde kunder en Flextur. Tilbuddet vil omfatte hele rejsen fra startdestination til et skiftested til bus/tog og en Flextur fra bus / tog til slutdestination. Kunden vil således få oplyst transportmuligheder fra start destination til kundes endelige slutdestination (Kundens samlede rejse)

Kort beskrevet er projektets formål at samle rutebunden trafik og Flextrafik i **én** landsdækkende rejseplanlægning, hvor kunden planlægger og bestiller sin samlede rejse fra adresse til adresse;

- én gang,
- ét sted med
- én billet og
- én betaling

Den Samlede Rejse betyder også, at FlexDanmark, tilbyder rejseovervågning for de ture, der er bestilt på Rejseplanen. Rejseovervågningen giver kunden realtidsinformationer om den konkrete rejse kunden er på. Disse informationer kunne være om forsinkelser eller alternative muligheder i tilfælde af forsinkelser, og hvor og hvornår der skal skiftes.

De første pilotforsøg er gennemført og Ringkøbing-Skjern kommune er udpeget som forsøgskommune i Midttrafiks område. Midttrafiks kommuner er orienteret om projektet på møde i Fagligt Forum den 25. marts 2015 og næste orientering sker på mødet den 20. oktober.

Tilbuddet om Flextur på Rejseplanen vil øge information om muligheden for at benytte Flextur med risikoen for øgede omkostninger, til kommuner med støttet Flextur, til følge. Derfor er det vigtigt at tilpasse tilbuddet og her findes en række parametre, der kan justeres på, f.eks. at man skal bestille flextur én time før afgang, at afgang- og ankomsttider kan forskydes og at taksterne kan reguleres. Som udgangspunkt vil de nuværende regler og muligheder for Flextur dog blive direkte overført til Flextur i Rejseplanen.

Bestyrelsen for Midttrafik

11. september
2015

I samarbejde med kommunerne skal Midttrafik i den kommende periode beslutte, hvor kunderne skal kunne skifte mellem Flexturen og bus/tog, og hvilke krav der skal stilles skiftestedet. Der er tale om en omfattende implementeringsopgave og pilotforsøgene er derfor afgørende. Kommunerne og bestyrelsen vil blive inddraget, så der foreligger et gennearbejdet beslutningsoplæg. Det vil tidligst være i december 2017, at Flextur reelt er integreret i rejseplanen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

1-00-1-15

18. Siden sidst

Sagsfremstilling

Samsø Kommune

Midttrafik har været til møde med borgmesteren og nogle politikere fra Samsø Kommune, hvor man drøftede Midttrafiks nuværende opgavevaretagelse og ressourceforbrug i forhold til kommunen. Kommunen ønsker at få belyst fordele og ulemper ved. en evt. udtræden af trafikskabet.

Kommunen ønsker en række forhold yderligere belyst, inden man træffer evt. beslutning herom, f.eks. hvordan skal et kommende udbud tilrettelægges, hvor bl.a. forskellige energialternativer skal belyses. Herudover ønsker kommunen Midttrafiks bistand til udarbejdelse af forskellige modeller for trafikbetjening af kommunen. Kommunen skal udarbejde kommissorium for dette arbejde, som Midttrafik så vil bidrage til. Kommunen forventer arbejdet afsluttet indenfor et halvt år.

Rejsekort-udrulning Check Ind Mini i Hedensted Kommune

Midttrafik har modtaget et brev fra Hedensted kommune stilet til bestyrelsen med en række spørgsmål omkring udrulning af Check Ind Mini(CIM) i en række busser i Hedensted kommune, som endnu ikke har fundet sted ifølge Midttrafiks udmeldte plan.

Midttrafik beklager den manglende information af kommuner og busselskaber om opgaven, som er stærkt utilfredsstillende.

Midttrafik udrullede fuldt rejsekortudstyr i Hedensted kommune i september 2014. Busser, hvor det var planlagt at installere Check Ind Mini, blev der i den efterfølgende periode ikke informeret retvisende om fra Midttrafiks side.

Check ind Mini udstyret fik konstateret en fejl juni 2015, som yderligere forsinkede udrulningen, og Midttrafik fik ikke informeret Hedensted kommune i den forbindelse. Midttrafik har efterfølgende fundet fejlen i softwaren i CIM og er begyndt at sætte check Ind mini i busserne igen. Det fandt sted onsdag den 26.8.2015 i Hedensted.

Hedensted kommune stiller i samme forbindelse en række spørgsmål om, hvorledes rejsende skal forholde sig indtil CIM installeres i busserne. Midttrafik har i vedlagte bilag forholdt sig til disse spørgsmål samt beklaget forløbet overfor kommunen.

For at sikre en bedre kommunikation og løsning af opgaver vedr. rejsekort har direktionen besluttet, at disse opgaver ikke længere skal løses af et særskilt rejsekortsekretariatet men af linjeorganisationen i Midttrafik.

Velkomstbrev til ny transportminister

Formand for trafikskaberne og borgmester i Nordfyns Kommune bød ultimo juni 2015 Transportminister Hans Christian Schmidt velkommen som minister på vegne af

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Bestyrelsen for Midttrafik | 11. september 2015 |
|----------------------------|-----------------------|

bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark. I velkomstbrevet (se bilag 1) foreslog bestyrelsen bl.a. et møde efter sommerferien, hvor trafikselskaberne kan fortælle om aktuelle aktiviteter, drøfte kommende opgaver og emner af fælles interesse samt hvordan trafikselskaberne sikrer en velfungerende kommunal og regional tilbringertrafik. Der er aftalt møde den 9. september, hvor primært Rigsrevisionens rapport vedr. takstharmonisering er på dagsordenen.

Møde med transportministeren den 9. september

Bestyrelsesformanden og direktøren vil give bestyrelsen en orientering om mødet med ministeren på bestyrelsesmødet den 11. september.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Brev fra Hedensted Kommune
- Bilag 2 - Svar fra Midttrafiks administration til Hedensted Kommune
- Bilag 3 - bilag til svar fra Midttrafiks administration til Hedensted Kommune
- Bilag 1 Velkomstbrev fra TiD til TRM 300615

1-00-1-15

19. Eventuelt