



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
30. oktober 2015 kl. 12.15
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Indstilling vedrørende sammenlægning af driftsregnskab og revideret årsregnskab	1
2	Indstilling vedr. afregning af Flextrafik	2
3	Plan for indsættelse af erstatningskørsel på Aarhus Nærbane i forbindelse med ombygning til letbanedrift	3
4	Indstilling om udfasning af trykte køreplaner i 2016	6
5	Rejsebestemmelser om cykelmedtagning i letbanen	8
6	Venneaftaler i Flextur mellem Lemvig - Struer - Holstebro	11
7	Orientering om kundeservice for rejsekort hos Midttrafik Kundecenter	13
8	Orientering om opsigelse af samarbejdet om variabel kørsel i Ikast - Brande Kommune	16
9	Orientering om Midttrafiks arrangementskørsel 2015	19
10	Orientering om nye togkøreplaner og den fortsatte sammenhæng med bus	22
11	Orientering om medarbejdertilfredshedsmåling i Midttrafiks administration	26
12	Siden sidst	28

Indholdsfortegnelse

13 Eventuelt

32

1-20-1-08

1. Indstilling vedrørende sammenlægning af driftsregnskab og revideret årsregnskab

Resumé

Administrationen foreslår, at driftsregnskabet og det eksternt reviderede årsregnskab sammenlægges, så de ikke længere forelægges bestyrelsen på forskellige tidspunkter. Samtidig foreslår administrationen, at bestillerne tilbydes foreløbig samlet afregning efter forventet regnskab efter 3. kvartal. Resultatet af endeligt driftsregnskab vil blive afregnet i efterfølgende regnskabsår.

Sagsfremstilling

Den nuværende procedure for afslutning af årets regnskab har impliceret, at driftsregnskab og revideret årsregnskab ikke er blevet afsluttet samtidig. Driftsregnskab er typisk blevet behandlet på bestyrelsesmøder i marts/april, mens det eksterne reviderede årsregnskab er blevet behandlet i maj.

Midttrafik indstiller til, at driftsregnskab og det eksterne reviderede årsregnskab sammenlægges, og dermed blot forelægges bestyrelsen en enkelt gang årligt. Hermed skal bestyrelsen kun forholde sig til et samlet regnskab i stedet for to. Herudover vil eventuelle ændringer/fejl, som er fremkommet ved revidering af regnskabet, kunne indarbejdes i et endeligt og samlet driftsregnskab.

Samtidig tilbydes bestillerne en foreløbig samlet afregning efter forventet regnskab for 2015 efter 3. kvartal, som kommer for bestyrelsen den 11. december 2015. Dette giver bestillerne muligheden for at få afregnet i 2015. Resultatet af det endelig driftsregnskab for 2015 vil blive afregnet i 2016 efter bestyrelsens godkendelse af regnskabet. Det endelige driftsregnskab for 2015 forventes at komme for bestyrelsen den 29. april 2016.

Direktøren indstiller,

- at** driftsregnskab og det eksternt revideret årsregnskab sammenlægges.
- at** bestillerne tilbydes foreløbig samlet afregning af 2015 efter forventet regnskab efter 3. kvartal.

1-20-1-08

2. Indstilling vedr. afregning af Flextrafik

Resumé

Administrationen foreslår, at der fra 2016 ændres i afregningsmetode af Flextrafik for Midttrafiks bestillere, så der foretages endelig regulering af bestillerbidraget måneden efter hver kørselsmåned mod en enkelt årlig regulering som hidtil. Dette sikrer, at Midttrafiks bestillers løbende betaling til Flextrafik i højere grad afspejler den faktiske kørselsudgift. Indstillingen foretages på baggrund af ønske fra Midttrafiks bestillere.

Sagsfremstilling

Flextrafik i Midttrafik dækker over handicapkørsel, Flexture, teletaxa og kommunal kørsel, eksempelvis læge- og genoptræningskørsel. Midttrafik opkræver i indeværende år bestillere af Flextrafik med et fast månedligt acontobeløb, der er fastsat på baggrund af det vedtagne budget for året. Den difference, der opstår mellem det budgetterede og det faktiske forbrug af Flextrafik, bliver justeret ved en årlig regulering, som foretages af Midttrafik i januar i det efterfølgende år.

På ønske fra Midttrafiks bestillere indstiller Midttrafik til at ændre afregningsmetoden, så differencer justeres månedligt. Der vil fortsat opkræves aconto månedligt som hidtil, idet Midttrafik skal have likviditet til løbende afregning med vognmænd. Ændringen vil dog medføre, at Midttrafik allerede måneden efter den konkrete kørselsmåned kan foretage endelig afregning med bestilleren. Dette sikrer, at den løbende betaling fra Midttrafiks bestillere i højere grad vil afspejle den faktiske udgift til kørslen i Flextrafik. Såfremt der opstår differencer efter den månedlige afregning er udført, vil dette blive justeret ved årets afslutning.

Eksemplificering af den nuværende metode for afregning af kørsel i Flextrafik for april måned:

- Aconto afregnes den 15/3
- Endelig regulering foretages den 15/1 året efter kørslen er udført

Eksemplificering af den foreslåede ændrede metode for afregning af kørsel i Flextrafik for april måned:

- Aconto afregnes den 15/3
- Endelig regulering foretages den 15/5

Direktøren indstiller,

at afregningsmetode for bestillere af Flextrafik ændres fra 2016, så endelig afregning foretages i den efterfølgende måned.

1-00-1-15

3. Plan for indsættelse af erstatningskørsel på Aarhus Nærbane i forbindelse med ombygning til letbanedrift

Resumé

Aarhus Letbane overdrager den 28. august 2016 Grenaabanen og Odderbanen til ASAL-konsortiet til ombygning af jernbanen til letbane. Togtrafikken ophører fra denne dato og det forventes at begge baner vil være lukkede frem til efteråret 2017. Forud for den fulde banelukning vil der fra december 2015 blive tale om weekend- og aftenlukninger.

Det er aftalt med Transportministeriet, Region Midtjylland, at Midttrafik forestår erstatningskørslen, når togdriften ophører. Midttrafik foreslår at erstatningskørslen etableres i form af indsættelse af nye busruter – sekundært i form af teletaxaløsninger. DSB har forespurgt om Midttrafik, mod betaling, også kan forestå buserstatningskørslen i forbindelse med weekend- og aftenlukninger. Det er der dialog om.

Sagsfremstilling

Odderbanen og Grenaabanen lukkes for togdrift fra den 28. august 2016 frem til efteråret 2017. Fra december 2015 vil togdriften være delvist indstillet om aftenen samt på lørdage, søn- og helligdage.

Buserstatningskørslen

Efter aftale med Region Midtjylland, der finansierer erstatningskørslen, har Midttrafik udarbejdet forslag til erstatningskørsel. Midttrafik foreslår, at der indsættes 6 helt nye busruter som et supplement til de eksisterende busruter.

I den 1. periode (13/12 2015 – 28/8 2016) med weekend- og aftenerstatningskørsel skønnes det, at der skal indsættes 6.500 køreplantimer og det forventes, at kørslen kan gennemføres med busser, som allerede er i kontrakt.

I den 2. periode hvor togdriften er fuldstændig indstillet (29/8 2016 – efteråret 2017) skønnes det, at der på årsbasis til erstatningskørslen skal indsættes 55.000 køreplantimer og 20 ekstra kontraktbusser.

Medtagning af barnevogne, klapvogne, rollatorer og cykler

Med hensyn til medtagning af barnevogn, klapvogn og rollator foreslår Midttrafik, at de gældende regler, anvendes:

Du kan gratis tage en barnevogn, klapvogn eller rollator med i bussen, hvis der er plads til det, og ind- og udstigning ikke generes. Barnevogne, klapvogne og rollatorer må kun medbringes, når de bruges til persontransport. Der er plads til højst to barnevogne pr. bus, og chaufføren kan afvise at tage en barnevogn/klapvogn/rollator med, hvis der er begrænsede pladsforhold.

Med hensyn til medtagning af cykler foreslår Midttrafik, at der ikke skal kunne medtages cykler i erstatningsbusserne.

I henhold til de almindelige gældende regler for cykelmedtagning kan man medbringe cykler i regionalbusserne, hvor det forventes, at man selv sætter cyklen ind i bussens bagagerum. I praksis vil det ofte være nødvendigt, at chaufføren medvirker, både når cyklen skal ind og når den skal ud. Der er typisk plads til 2 cykler i en regional bus.

Midttrafik anbefaler, at der ikke medtages cykler i erstatningsbusserne af følgende årsager:

Det vil ikke være muligt, at imødekomme den efterspørgsel der vil være i forhold til cykelmedtagning, da der kun er plads til typisk 2 cykler i en regionalbus – i de nuværende tog som skal erstattes af busser, ses ofte mere end 5 cykler på enkelte afgang.

Chaufførens eventuelle medvirken til cykelmedtagning vil tage tid – Midttrafik anslår, at det kan tage op til 2-3 minutter, at ekspedere en cykel – både når den skal ind og når den skal ud af bussen. Skal der tages hensyn til dette tidsforbrug i køreplanerne, vil det nedsætte erstatningsbussernes attraktivitet, da de allerede i udgangspunktet generelt er langsommere end de tog, som de erstatter.

Det kan vise sig vanskeligt og u hensigtsmæssigt, at holde stille med en bus i flere minutter ved stoppestederne, da andre busser også skal benytte stoppestedet – det vil kunne skabe forsinkelser på andre buslinjer og genere den øvrige vejtrafik.

Det er endnu ikke afklaret hvilke bustyper, der kommer til at køre på de 6 ruter, når vi når frem til den store lukning af Nærbanen fra den 29/8 2016. Midttrafik forventer, at op mod ca. halvdelen af den samlede erstatningskørsel kan blive med busser af bybustype, hvor cykelmedtagning ikke er mulig efter de nuværende regler for cykelmedtagning.

Teletaxa

Midttrafik foreslår, at der på Odderbanen etableres teletaxa mellem alle stationer på strækningen Odder-Viby samt til/fra Aarhus C. Især borgere i Assedrup, samt kunder som af fysiske årsager ikke kan benytte bus, ventes at benytte dette tilbud.

På Grenaa-banen foreslås det, at der etableres teletaxa mellem alle stationer på strækningen Grenaa-Vestre Strand Allé samt til/fra Aarhus C. Især borgere i Trustrup og kunder som rejser om aftenen og i weekenden på strækningen Ryomgård-Lystrup, samt kunder som af fysiske årsager ikke kan benytte bus, ventes at benytte dette tilbud. Teletaxatilbuddet gælder i perioderne, hvor der er indsat erstatningskørsel.

Administrativ høring af kommunerne

Midttrafik har forelagt planerne for erstatningskørslen for de berørte kommuner på administrativt niveau (Norrdjurs Kommune, Syddjurs Kommune, Odder Kommune og Aarhus Kommune). Midttrafik har modtaget administrative høringssvar fra Djurslandskommunerne. Både Norrdjurs Kommune og Syddjurs Kommune tilkendegiver, at forslaget til erstatningskørsel giver en udmærket betjening af byerne og man anfører, at oplæggets prioritering af at skabe en hurtig betjening af pendlerne, er bedre end traditionelle togbusser. Begge kommuner lægger i deres høringssvar vægt på, at der sikres en effektiv kommunikationsindsats. Man beklager, at rute 84 Ryomgård-Aarhus kun kører i myldretiden på hverdage ma-fr, men dette er imødekommet i det endelige forslag, således at rute 84 kører dagligt ma-sø i dagtimerne. Djurslandskommunernes høringssvar er vedlagt som bilag.

Det bemærkes, at Region Midtjylland og Aarhus Kommune løbende har været orienteret om planlægningen af erstatningskørslen.

Kommunikation, markedsføring og offentlig høring

Forud for aften- og weekendlukningerne fra december 2015, hvor togdriften delvist indstilles, vil Midttrafik i samarbejde med DSB gennemføre en kommunikationskampagne målrettet togkunderne, hvor kunderne vil blive informeret om weekend- og aftenlukninger på Odderbanen og Grenaabanen og den alternative erstatningskørsel.

Forud for den fuldstændige lukning af begge baner fra den 28. august 2016, vil Midttrafik gennemføre en offentlig høring af den påtænkte erstatningskørsel – efterfulgt af en kommunikationskampagne bl.a. omfattende togguides, som vil informere kunderne i togene forud for lukningen.

Aftale med DSB

DSB har tilkendegivet at Midttrafik, mod betaling fra DSB, også bør varetage buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaabanen i perioden med weekend- og aftenlukninger i 2015/2016.

Administrationen har fremsendt et oplæg til økonomiaftale med DSB og der er aftalt et møde til primo november.

Midttrafik står for planlægning af buskørslen og afholder omkostningerne til kørslens udførelse. Midttrafik modtager billetindtægterne fra kunderne. Desuden afholder Midttrafik udgifterne til information og kommunikation til kunderne.

Midttrafik reducerer kontraktbetalingen til DSB for "ikke udført" togkørsel på Odderbanen og aftaler betaling fra DSB til dækning af buserstatningskørsel på Grenaabanen. Økonomien i aftalen med DSB forventes i fornødent omfang at være finansierende for Midttrafiks buserstatningskørsel og kommunikationsindsats.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning
- at** der ikke kan medtages cykler i erstatningsbusserne

Bilag

- Bilag 1 Erstatningskørsel ved sporarbejde på Aarhus Nærbane 21_10_2016
- Bilag 2 Informationsindsats Aarhus Nærbane
- Bilag 3 Administrativt høringssvar fra Norddjurs Kommune
- Bilag 4 Administrativt høringssvar fra Syddjurs Kommune

1-25-03-1-15

4. Indstilling om udfasning af trykte køreplaner i 2016

Resumé

Vedlagt er et forslag til udfasning af trykte køreplaner og en præsentation af alternativerne.

Sagsfremstilling

Midttrafik oplever, at kunderne i stigende grad efterspørger digitale køreplaner. Det er for eksempel via Midttrafik.dk, hvor køreplaner er den mest sete side. De digitale køreplaner sikrer, at kunderne altid får korrekt information om, hvornår bussen kører. Modsat oplever Midttrafik, at det bliver stadig sværere at vedligeholde trykte køreplaner, som kun udkommer en gang om året. Ofte er det nødvendigt at lave rettelsesblade eller særtryk, fordi der gennem et år sker mange ændringer i bussernes afgang- og ankomsttider. Det siger sig selv, at rettelsesblade eller flere udgaver øger risikoen for fejlinformation. Fra 2012 til 2014 er efterspørgslen af trykte køreplaner faldet med 20 %

Erstatning for trykte køreplaner

Det er vigtigt, at kunderne fortsat kan få god information om, hvornår bussen kører. I dag er der mulighed for at se bustider og printe køreplaner på Midttrafik.dk og på Rejseplanen.dk. Herudover kan kunderne se afgangstider ved stoppestederne. I sommeren 2016 lancerer Midttrafik en realtidsapp, der viser, hvor bussen er. Derudover er der en forbedret mobil version af midttrafik.dk på vej.

Måtte bestyrelsen beslutte at udfase de trykte køreplaner, vil Midttrafik i tillæg til de digitale muligheder, tilbyde at printe og sende køreplaner til kunder, som måtte foretrække det.

Erfaringer fra andre trafikselskaber som har udfaset den trykte køreplan

Movia skippede de trykte køreplaner ved køreplansskiftet 2014. Movia fortæller, at kunderne har været relativt positive overfor tiltaget. Movia tilbyder at sende eller maile printede køreplaner til kunder, der måtte ønske det. På et år udsender Movia ca. 4800 printede køreplaner.

Nordjyllands Trafikselskab udfasede de fleste af deres trykte køreplaner ved køreplansskiftet 2015. Nordjyllands Trafikselskab fortæller, at de kun har modtaget få klager over beslutningen. Også i Nordjylland udsender de printede køreplaner til kunder, der måtte ønske det. Det har ført til 120 udsendelser.

Forventede besparelser ved udfasning af trykte køreplaner

De nuværende årlige omkostninger til de trykte køreplaner er ca. 2 mio. kr. Herfra skal trækkes udvikling og drift af forbedrede digitale løsninger samt tilbuddet om at printe/sendte. Der forventes dermed en årlig besparelse på ca. 1,7 mio. kr. Disse penge indgår i budgetværn for trafikselskabet, hvor der er besluttet omfattende besparelser på grund af rejsekort. Dertil kommer, at færre tryksager vil have en miljømæssig gevinst.

Direktøren indstiller,

at indstillingen godkendes

at alle trykte køreplaner udfases til køreplansskift/sommer 2016

1-31-75-1-14

5. Rejsebestemmelser om cykelmedtagning i letbanen

Resumé

Rejsebestemmelserne for Aarhus Letbane fastlægges af Midttrafiks Bestyrelse.

Forud for idriftsættelse af Aarhus Letbane skal Midttrafiks rejsebestemmelser omfatte rejser på letbanen. Bestyrelsen vil på et senere tidspunkt blive præsenteret for et revideret forslag til rejsebestemmelser, hvor særlige forhold omkring Aarhus Letbane er indarbejdet.

På et punkt er der dog allerede nu behov for at få fastlagt regelsættet på letbanen.

Midttrafik modtager jævnligt forespørgsler og henvendelser fra kunder om mulighed for cykelmedtagning. Mulighederne for cykelmedtagning i letbanen debatteres jævnligt og forespørges ofte ved borgermøder og arrangementer, hvor der gives informationer om letbanen.

Sagsfremstilling

Spørgsmålet om medtagelse af cykler i Aarhus Letbane bliver ofte fremført af kunder og borgere, når den kommende letbane debatteres eller i forbindelse med afholdelse af arrangementer og informationsmøder om letbanen.

Administrationen anbefaler på denne baggrund, at beslutning om regler for cykelmedtagning i letbanen afklares allerede på nuværende tidspunkt for at eliminere uvished og diskussion om dette forhold.

Efter Midttrafiks nuværende rejsebestemmelser kan cykler medtages i de regionale busruter og X-busser, i det omfang pladsforholdene tillader det. På Aarhus Nærbane og Lemvigbanen er der i dag også mulighed for cykelmedtagning. Der kan ikke tages cykler med i bybusser.

Cykler medtages ikke gratis. Der skal betales en takst svarende til en kontantbillet til 2-zoner voksen. Dog er der givet en undtagelse for Lemvigbanen, hvor der som et forsøg er aftalt gratis cykelmedtagning i toget.

Indretning af letbanekøretøj

Alle letbanekøretøjerne tilpasses og indrettes med et decideret flexrum ved en eller flere af ud- og indstigningsdørene. Her vil der være plads til kørestole, barnevogne, cykler mm. Det forventes, at der i flexrummet vil være plads til 4 cykler.

Årsagen til at der ikke er plads til det samme omfang af cykler som fx i S-togene i Hovedstadsområdet, er, at letbanekøretøjerne er smallere end S-tog og de Desiro-tog, der i dag betjener Aarhus Nærbane. Der er mindre plads til at indrette flexrummene i forhold til cykelmedtagning.

Letbanekøretøjernes fysiske indretning giver således mulighed for medtagning af cykler. Ud fra et service- og kundemæssigt synspunkt vil der ikke være grundlag for et forbud mod medtagning af cykler i letbanen.

Mulige restriktioner

Administrationen har overvejet, om der nødvendigvis er behov for en tidsmæssig og geografisk begrænsning af mulighederne for cykelmedtagning.

Aarhus Letbane vil i sin helhed omfatte den nuværende nærbane mellem Odder og Grenaa samt den nybyggede strækning mellem Aarhus H – Nørreport – Skejby – Lystrup. Reglerne for cykelmedtagning bør udformes under hensyn til den samlede letbanestrækning.

Nuværende kunder på Odderbanen og Grenaabanen kan i dag medtage cykler i toget uden begrænsninger. Hvis denne mulighed ikke opretholdes, vil kunderne på disse baner opleve en forringet service.

Begrænsning på inderste strækning

På banens inderste strækning mellem Aarhus H – Nørreport – universitetshospitalet i Skejby får banen 8 afgang i timen. En række af Aarhus' store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner er placeret i det nordlige Aarhus og langs Randersvej. Strækningen er en af de mest benyttede, hvad angår rejser i kollektiv trafik, og forventes at blive den passagermæssigt tungeste på letbanen.

På denne strækning af Aarhus Letbane bør der i perioder med myldretidstrafik være begrænset adgang for cykelmedtagning. I perioder med myldretid må det forventes, at alle letbanekøretøjernes sidde- og ståpladser vil blive anvendt op mod 100 %. Dette taler for en begrænsning i adgangen for cykler i myldretiden.

Stabil drift og mulighed for overholdelse af køretider og køreplan særligt i myldretidstrafikken er også en begrundelse for at begrænse adgangen for cykler. Nødvendig ekspeditionstid på standsningsstederne vil blive påvirket af ind- og udstigninger med cykler. Dermed vanskeliggøres driftssituationen og muligheden for at opretholde kørsel uden forsinkelser.

Administrationen foreslår derfor, at der indføres en tidsmæssig begrænsning for cykelmedtagning på den tungeste strækning på letbanen. På strækningen mellem standsningsstedet Skolebakken og universitetshospitalet i Skejby, bør det ikke være muligt at tage cykler med i myldretiden dvs. på alle hverdage mellem kl. 7.00-9.00 og 15.00-17.00.

Når letbanen idriftsættes i 2017, og erfaringerne fra driften viser et grundlag for en eventuel revision af reglerne, vil det blive forelagt for Bestyrelsen.

Der vedlægges et bilag med oversigt over rejsebestemmelser for cykler på metroen i København og andre baner i Danmark.

Direktøren indstiller,

- at** der er mulighed for cykelmedtagning i Aarhus Letbane.
- at** cykler ikke kan medtages på strækningen Skolebakken – Universitetshospitalet på hverdage mellem 7.00-9.00 og 15.00-17.00.
- at** der skal betales for cykelmedtagning efter samme takster som i busser i Midttrafik.

Bilag

- Bilag 1 - Oversigt øvrige baner

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

6. Venneaftaler i Flextur mellem Lemvig - Struer - Holstebro

Resumé

Struer Kommune ønsker pr. 1. december 2015 at indgå støttet Flextur venneaftale med Holstebro og Lemvig Kommuner til 7 kr. per km. minimum 35 kr. pr. tur.

Sagsfremstilling

Struer Kommune har ønske om pr. 1. december 2015, at indgå støttet Flextur venneaftale med 7 kr. minimum 35 kr. pr. tur med Holstebro og Lemvig Kommune. Ønsket er indenfor de rammer, som Midttrafiks bestyrelse tidligere har fastlagt for indgåelse af venneaftaler.

Struer Kommune tilbyder i dag støttet Flextur til 7 kr. pr. km. dog mindst 35 kr. pr. tur. Holstebro og Lemvig Kommune tilbyder i dag støttet Flextur til 4 kr. pr. km. dog mindst 30 kr. pr. tur.

I Struer Kommune var den samlede udgift i 2014 50.787 og der blev udført 1.171 ture. I Lemvig Kommune var den samlede udgift i 2014 187.845 kr., og der blev udført 1.790 ture.

Holstebro Kommune har pr. 1. august 2014 tilsluttet sig støttet Flextur med byzone. I 2014 var den samlede udgift til støttet Flextur 27.911 kr., og der blev udført 429 ture.

Ved indførsel af venneaftaler mellem Holstebro, Struer og Lemvig Kommune forventes nedenstående antal ture/øgede udgifter årligt:

	Estimat ture	Estimat kr.
Holstebro	400	5.000
Struer	800	10.000
Lemvig	400	5.000

Estimatet for Struer Kommune vedrører to venneaftaler. Én venneaftale koster det halve.

I forbindelse med indgåelse af venneaftalen mellem Holstebro, Struer og Lemvig Kommune, er 14 ud af 19 kommuner i region Midtjylland, som har venneaftale pr. 1. december 2015. Herudover har to kommuner indgået regionsoverskridende venneaftale mod region Syddanmark.

Direktøren indstiller,

- at** indgåelse af venneaftaler mellem Holstebro, Struer og Lemvig Kommune pr. 1. december 2015 godkendes.

1-25-01-813-5-13

7. Orientering om kundeservice for rejsekort hos Midttrafik Kundecenter

Resumé

Den 6. marts 2015 besluttede Midttrafiks bestyrelse, at servicen på kundehenvendelser over for rejsekortkunderne skal være på samme niveau som for Midttrafiks øvrige kunder, og at kundehenvendelser vedr. rejsekort hos Midttrafik derfor behandles hos Midttrafik Kundecenter.

Midttrafiks beslutning har efterfølgende været behandlet i Bus & Tog samarbejdet med de øvrige trafikskaber og togoperatører af flere omgange. Der orienteres om dette arbejde.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelses beslutning om at yde kundeservice til "egne" kunder, som anvender rejsekort i Midttrafiks busser, blev behandlet på direktørmøde i Bus & Tog d. 26. marts. Her blev det anerkendt, at Midttrafik selv vil håndtere henvendelser fra kunder, som betaler eller får administreret deres rejse med rejsekort fra Midttrafik.

Midttrafiks kundecenter har lange åbningstider og korte svartider i modsætning til det virtuelle kundecenter.

Der blev i første omgang nedsat et projektteam, som skulle udarbejde en model for, hvordan dette kan ske i sameksistens med det virtuelle kundecenter for de øvrige selskaber.

Den 22. maj 2015 indgav projektgruppen en indstilling til Direktørgruppen i Bus & Tog, men det lykkedes ikke gruppen at nå til enighed. Det blev i stedet vedtaget at inddrage et eksternt konsulentfirma til at vurdere løsningen og komme med en anbefaling til en løsning som kunne tilgodesee alle parter.

Konsulenterne har over sommeren arbejdet på et forslag, som bygger på følgende model:

- Midttrafik deltager ikke i det virtuelle kundecenter, men gør brug af den systemmæssige platform til at servicere kunder med Midttrafik servicerelement. Servicerelement benyttes alene til at fordele henvendelser og defineres ud fra fire punkter:
 1. Kunder, der har valgt tank-op-aftale fra Midttrafik
 2. Kunder, der har accepteret at modtage markedsføring fra Midttrafik
 3. Kunder, der køber et rejsekort anonymt hos en Midttrafik forhandler
 4. Kunder, som bestiller via en skriftlig formular hos Midttrafik
- Identificeringen af kunden sker ved, at kunden indtaster sit rejsekortnummer ved kontakt til Rejsekort Kundecenter – både skriftligt og telefonisk

- Henvendelser fra kunder med Midttrafik servicerektion vil derefter blive sendt til Midttrafik's eget kundecenter for betjening (skriftlige såvel som telefoniske)
- Ved identifikation gennem rejsekortnummeret vil kundens profil blive vist på kundeservicemedarbejderens skærm. Efter tilpasning af telefonsystemer vil dette gælde for alle trafiksselskaber. Dette bevirker, at løsningen ikke alene tilfredsstillende Midttrafik's behov, men også sikrer, at alle kunder der identificerer sig, får en hurtigere sagsbehandling på telefonen. Derudover vil alle henvendelser vedr. tank-op-aftaler blive sendt det rette sted hen første gang, og kunden slipper derfor for viderestilling
- Kunder, der ikke identificerer sig ved rejsekortnummer, vil blive behandlet som generelle kunder og alene blive betjent af det virtuelle kundecenter
- Midttrafik vil, i lokalt uddelt materiale, anvende "Midttrafik" som afsender, og på rejsekort.dk oplyses kunderne om mulighed for at få hjælp hos Rejsekort Kundecenter samt eget trafiksselskab

Konsulenternes overordnede vurdering af den foreslåede model var, at den kun vil betyde få konsekvenser for fællesskabet i Bus & Tog og samlet set give en bedre kundeservice. Vurderingen er lavet på følgende parametre:

- Kundeoplevelsen: Kundeservice bliver forbedret, da kunden ved at indtaste sit rejsekortnummer får mere præcis og effektiv hjælp, idet kundeservicemedarbejderen kan se kundens profil på skærmen. Derudover bliver kunden, ved henvendelser vedr. tank-op-aftaler, sendt det rigtige sted hen første gang.
- Drift: Det nuværende samarbejde omkring det virtuelle kundecenter fortsætter som hidtil, og det er alene kunder med Midttrafik servicerektion, der vil blive fordelt anderledes end i dag. Det anses derfor ikke for at have nogen driftsmæssig betydning, men kræver en indledende systemændring.
- Økonomi: De økonomiske konsekvenser for Midttrafik er estimeret til 220.000-290.000 kr., mens Bus & Tog samarbejdet samlet set skal betale 100.000-300.000 kr.

Løsningen blev præsenteret på mødet i Direktørgruppen d. 6. oktober. Resultatet af behandlingen var, at der forsat ikke kunne opnås enighed om en løsning, som tilfredsstillende alle parter.

Årsager til afvisning af løsningsmodel

- Fællesskabet havde en principiel anke mod at skelne mellem forskellige trafiksselskabers kunder
- Fællesskabet ytrede modstand mod at gennemføre større ændringer for at muliggøre ét trafiksselskabs ønske om at afvige fra den fælles løsning
- Fællesskabet har netop igangsat arbejde med at reformere kundeservicen i rejsekort-regi, herunder vedtaget køb af et nyt telefonsystem og de involverede parter vil derfor ikke investere penge i at tilpasse deres nuværende telefonsystemer på kort sigt.

Næste skridt

Da der ikke i Bus & Togs direktørkreds kunne opnås enighed om den indstillede løsning, skal der arbejdes på en alternativ samarbejdsmodel mellem Midttrafik og det fælles Rejsekort Kundecenter. Midttrafik står fast på sin beslutning om at yde en bedre service

over for kunderne i eget dækningsområde og kan realisere dette ved at promovere egen kundeservicekanal yderligere. For at dette er økonomisk rentabelt, er der behov for en ændring af afregningsmodellen. Under de nuværende retningslinjer vil Midttrafik ved at promovere egen kundeservicekanal komme til at betale næsten dobbelt pris for servicering af kunderne, da der stadig skal betales til fællesskabet ud fra en omsætningsfordeling. Der arbejdes på udkast til en model, der skal forhandles med Direktørgruppen i Bus & Tog snarest. Bestyrelsen vil blive orienteret om udfaldet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-15-1-75-214-1-14

8. Orientering om opsigelse af samarbejdet om variabel kørsel i Ikast - Brande Kommune

Resumé

Ikast-Brande Kommune har på sit byrådsmøde den 5. oktober besluttet at opsigte aftalen med Midttrafik om variabel kørsel efter indstilling fra børne- og undervisningsudvalget. Formanden for Midttrafiks bestyrelse har aftalt at mødes med borgmester Carsten Kissmeyer.

Sagsfremstilling

Byrådet i Ikast-Brande Kommune besluttede i april 2014, at planlægning og administration af lægekørsel, dagcenterkørsel og brækket ben-kørsel skulle overgå til Midttrafik. I oktober 2014 startede dialogen mellem administrationen i kommunen og Midttrafik om udførelsen af kørslen. Midttrafik var ikke blevet kontaktet inden beslutningen blev truffet, og havde derfor ikke haft mulighed for at rådgive omkring kørslen endsige meddele, at trafikskabet ikke har erfaring med dagcenterkørsel. Midttrafiks muligheder for at yde fyldestgørende vejledning om kørslen på det foreliggende grundlag var derfor begrænset.

Den variable kørsel startede op i marts 2015. Det blev aftalt, at Ikast-Brande Kommune løbende skulle registrere og indmelde samtlige tilfælde af u hensigtsmæssigheder til Midttrafik og i løbet af maj-juni 2015 var der en stadig dialog med kommunen om enkelt sager, opsætning af system og vejledning i forbindelse med drift, tilpasning af serviceniveau i dagcenterkørsel, herunder sikring af billigere kørsel gennem mere samkørsel. Midttrafik har indtil nu ikke modtaget henvendelser om u hensigtsmæssigheder i lægekørsel og brækket ben-kørsel.

Midttrafik og Ikast-Brande Kommune havde i 2015 aftalt opfølgingsmøder i marts og august, sidstnævnte blev udsat til 8. oktober efter ønske fra Ikast-Brande Kommune. Den 23. september behandlede børne- og undervisningsudvalget punktet "Oversigt over kørselstyper og tilhørende udfordringer efter overgang til Midttrafik" (se bilag) og indstillede derefter til byrådsmødet den 5. oktober opsigelse af aftalen om variabel kørsel med Midttrafik.

Ikast-Brandes Kommunes indvendinger ift. Midttrafiks kørsel

Nedenfor gennemgås kommunens primære ankepunkter mod Midttrafiks varetagelsen af kørslen og administrationens svar herpå.

Af bilagene til mødet i udvalget for Børn og Undervisning den 23. september 2015, blev der fremført nedenstående argumentation for, at kørslen ikke fungerer tilfredsstillende. Den fulde beskrivelse af argumentationen fremgår af bilag 1.

Dårlig koordinering af dagcenterkørsel

Efter opfølgingsmødet den 20. maj, blev der indgået aftale om at justere på serviceniveauer, så der kunne opnås en bedre koordinering. Som det fremgår af bilag for

kørselsøkonomi betød ændringen, at samkørslen steg fra 63 % til 69 %, samt at der blev opnået en bedre kørselsøkonomi.

Efter ændringen er Midttrafik ikke blevet kontaktet omkring dårlig koordinering.

For sent afhentning ved dagcenterkørsel

Den beskrevne situation kunne sandsynligvis have været undgået, hvis de kommunale medarbejdere havde efterspurgt yderligere oplæring fra Midttrafik.

Fald i serviceniveau i lægekørsel

Midttrafik har ved første opstartsmøde med kommunen gjort opmærksom på, at trafiksekskabet ikke kan levere samme serviceniveau som eksempelvis et lokalt taxasekskab. Det er fleksibiliteten i kørselstiderne der genererer besparelserne. Kommunen kan bestille solokørsel og straks kørsel til svage borgere.

Borgere i venteværelse efter lukketid

Midttrafik har opfordret Ikast-Brande Kommune til at tilskynde lægerne i kommunen til at indkalde borgere, der benytter kørselsordningen, midt på dagen, så situationen med borgere i venteværelset efter lukketid forhindres.

Usikkerhed om hvor borgere skal afleveres/afhentes

Dette kan afhjælpes i forbindelse med turbestillingen/visiteringen. Der kan lægges særlig besked til chauffør på den pågældende borgers navn eller adresse.

Tung administration for brækket ben-kørsel

Midttrafik har opfordret Ikast-Brande Kommune til at samle bestilling af kørsel på et centralt kørselskontor, frem for på hver enkelt skole for at sikre en ensartet og stabil drift.

Økonomi

Da byrådet vedtog at indgå aftale med Midttrafik om variabel kørsel var forventningen en besparelse på de tre typer kørsel. Da Midttrafik ikke havde været med før beslutningen, har Midttrafik heller ikke kunnet sandsynliggøre besparelse. Nedenfor gennemgås kommunens forventninger til besparelser og administrationens kommentarer hertil.

Se desuden vedlagte bilag 2 vedr. kørselsøkonomi og rettidighed for Ikast-Brande Kommune og sammenlignelige kommuner.

Økonomi for kørsel til daghjem

Årligt forbrug (2014): 1.000.000 kr., skønnet økonomisk gevinst på årsbasis i april 2014: 285.000 kr., realiseret/budgetteret forbrug: Forventet besparelse på 13.800 kr. Som vist i bilag er den gennemsnitlige minutpris inklusive servicetid på niveau med andre kommuner med lignende kørselstyper.

Økonomi for lægekørsel

Årligt forbrug (2014): Ca. 900.000 kr., skønnet økonomisk gevinst på årsbasis i april 2014: 150.000 kr., realiseret/budgetteret forbrug: Forventet merforbrug på 57.500 kr., baseret på realiseret antal ture i 2015. Den gennemsnitlige minutpris inkl. servicetid for lægekørsel er lidt højere end sammenlignelige kommuner.

Det er ikke muligt at udpege en enkelt årsag, da det kan skyldes visiteringen (serviceminutter og vogntype), den måde turene bliver bestilt på og/eller vogntimepriserne i området.

Økonomi for "brækket ben"-kørsel

Årligt forbrug (2014): Max. 100.000 kr., skønnet økonomisk gevinst på årsbasis i april 2014: Max. 15.000 kr., realiseret/budgetteret merforbrug: 23.200 kr. (ved 780 km). Den gennemsnitlige pris pr. km er steget med 100%. Som vist i bilag 2 er den gennemsnitlige minutpris inklusive servicetid på niveau med andre kommuner med lignende kørselstyper.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Børne- og undervisningsudvalget Ikast-Brande Kommune 150923
- Bilag 2 - Kørselsøkonomi og rettidighed - Ikast-Brande og øvrige kommuner

1-31-75-1-14

9. Orientering om Midttrafiks arrangementskørsel 2015

Resumé

Hen over sommeren 2015 har Midttrafik igen kørt kunderne til en række større arrangementer i regionen, herunder SmukFest, Skive Festival, Grøn Koncert og Bork Havn Musik Festival. Generelt har kørslen fungeret tilfredsstillende med positive tilkendegivelser fra kunder, leverandører og bestillere. Som noget nyt tilbød Midttrafik kunderne en ny, generel arrangementsbillet til 77 kr., der kunne købes kontant eller via MobilePay. Busbilletten til Grøn Koncert blev for første gang solgt via MobilePay.

Sagsfremstilling

Midttrafiks arrangementskørsel i 2015 bygger videre på erfaringerne fra 2014. De få driftsjusteringer, der er foretaget, beror på konkrete input fra kunder og leverandører, der har kvitteret positivt for ændringerne. Kørslen har generelt fungeret tilfredsstillende med god økonomi og positive tilkendegivelser fra kunderne. Ændringer af betalingsformer er ligeledes foretaget med afsæt i erfaringer fra 2014. Midttrafiks samarbejde med bestillere, arrangører og busselskaber - både i forbindelse med planlægning, markedsføring og afvikling af arrangementskørslen har været konstruktiv og løsningsorienteret.

Indtægter og udgifter

Indtægter for kontantsalg og rejsekort er opgjort som mersalg på de relevante ruter sammenlignet med tilsvarende perioder uden for festival/arrangement. Udgifterne er de busdriftsomkostninger, der ligger ud over den normale betjening, udgifter til eksternt personale (Securitas) samt udgifter til information og markedsføring. Det er ikke muligt at opgøre, hvor mange der har rejst med busserne, da der ikke er tælleudstyr i busserne.

Udgifter samlet ca.	Indtægter samlet ca.	Total ca.
446.000 kr.	655.000 kr. *	209.000 kr.

* I indtægterne er indeholdt et overslag på 10.000 kroner for rejsekortsalg ved Grøn Koncert i Aarhus, da disse ikke kan afgrænses på dagsniveau.

Arrangementsbillet via MobilePay ved udvalgte arrangementer

På baggrund af erfaringerne med nyt salgs- og markedsføringskoncept i forbindelse med SmukFest 2014 er konceptet udvidet i 2015, hvor Midttrafik tilbød kunderne en ny, generel arrangementsbillet til 77 kr. i tilknytning til udvalgte arrangementer. Billetten gav fri rejse i regionen i 24 timer. Hvor billetten ved SmukFest i 2014 kun havde værdi for kunder på korte distancer, er den nye arrangementsbillet attraktiv for kunder i hele regionen. Den nye arrangementsbillet er solgt kontant og via MobilePay i forbindelse med SmukFest og Bork Havn Musik Festival.

Der er solgt ca. 2.350 arrangementsbilletter, hvilket er færre end antallet af solgte SmukFest-billetter i 2014. Det skyldes givetvis, at kunderne i 2015 kunne køre ud og hjem på samme billet inden for 24 timer, hvor SmukFest-billetter i 2014 var en enkeltbillet. Det vurderes, at en del af kunderne på de korte distancer har købt almindelige kontantbilletter, hvis de ikke skulle ud og hjem samme dag. Sammenlignet med to tilsvarende perioder i 2015, var det samlede kontantsalg i de relevante busser ca. 335 % højere i festivalperioden.

Der er sket en markant stigning i andelen af arrangementsbilletter solgt via MobilePay. I 2015 blev 1.541 arrangementsbilletter solgt via MobilePay, svarende til ca. 65 %. I 2014 var den tilsvarende andel på ca. 16 %.

Erfaringerne fra de to arrangementer viser, at betaling med MobilePay er attraktiv for kunderne, hvis mobildækningen er tilstrækkelig. Ved SmukFest købte 65 % af kunderne arrangementsbilletter med MobilePay, mens betalingsformen stort set ikke blev anvendt i forbindelse med Bork Havn Musik Festival, hvor dækningen var mangelfuld. Både kunder og chauffører har taget positivt imod den nye billet samt muligheden for at betale den med MobilePay.

Busbillet til Grøn Koncert med MobilePay

Ud over det normale kontantsalg kunne kunderne i 2015 købe busbilletter til og fra Grøn Koncert i Aarhus og Randers med MobilePay. Driftsafviklingen har fungeret tilfredsstillende, og billetteringen er afviklet hurtigere med den nye betalingsform. Det vurderes dog, at der stadig er behov for kontantsalg. Kunderne har taget godt imod og i stort omfang benyttet den nye betalingsmulighed. I forbindelse med Grøn Koncert i Aarhus er der i alt omsat for ca. 96.000 via MobilePay og kontantsalg, hvoraf ca. 20 % er solgt via MobilePay.

Planlagte tiltag og forbedringer i 2016

Administrationen konstaterer, at den overordnede ramme for Midttrafik arrangementskørsel fungerer. Der påtænkes derfor ikke grundlæggende ændringer, men der arbejdes videre med justeringer og forbedringer på baggrund af konkrete erfaringer og tilkendegivelser fra kunder, leverandører og bestillere:

- Administrationen går i dialog med Ringkøbing-Skjern Kommune med henblik på at imødekomme ønske om flere afgange mod Bork Havn Musik Festival
- Køreplan til SmukFest publiceres tidligere for at tilgodese, at interessen for transportmuligheder allerede starter medio maj
- I tråd med den generelle digitaliseringsproces udfases den trykte køreplan ved SmukFest, og der sættes i stedet på en øget informationsindsats online
- Øget kapacitet ved spidsbelastning under SmukFest tilstræbes, så antallet af stående kunder i busserne minimeres
- Koordineringen af afgange fra SmukFest sidste søndag under festivalen optimeres, så der opnås halvtimes-drift frem for times-drift
- Administrationen går i dialog med Skanderborg Kommune med henblik på at ensrette tilbuddet om gratis bybuskørsel under SmukFest

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-30-75-2-12

10. Orientering om nye togkøreplaner og den fortsatte sammenhæng med bus

Resumé

DSB og Arriva tog implementerer nye køreplaner for togbetjeningen fra 13. december 2015. Administrationen orienterer om baggrunden for de nye køreplaner og de umiddelbare konsekvenser, som kunderne vil opleve i den fortsatte sammenhæng mellem bus og tog. Administrationen orienterer ligeledes om planlægningsprocessen og arbejdet med at sikre en fortsat forbindelse mellem bus og tog.

Sagsfremstilling

Det er kendt, at togoperatører og busselskaber har køreplansskifte på forskellige tidspunkter af året. Togoperatørerne har køreplansskifte i december måned af hensyn til den overordnede internationale trafik, mens trafikskaberne har køreplansskifte i juni måned af hensyn til lokale behov på skoler og uddannelsessteder, som typisk har ændrede behov ved skolestart. Det forhold alene udfordrer naturligvis koordineringsmulighederne, men Midttrafik har altid valgt at lave mindre justeringer i de køreplaner, hvor bus og togsammenhængen har meget stor betydning. Normalt sker der kun mindre justeringer i togkøreplaner, og derfor er det oftest håndterbart at lave mindre justeringer i Midttrafiks ruter.

Når der tale om helt strukturelle omlægninger i det overordnede system i togbetjeningen, vil det give udfordringer i den fortsatte sammenhæng mellem bus og tog. Særligt vil det være gældende i den vestlige del af regionen, hvor frekvenser typisk er lavere end i det østjyske.

Baggrund for de nye køreplaner hos DSB og Arriva

Hos DSB har man ønsket at indarbejde et nyt overordnet system, som skal bygge på en enkelt og overskuelig køreplan med nye principper. Med det nye system introduceres nye tider over hele landet med faste minuttal, faste stop, bedre forbindelser og kortere rejsetider på udvalgte strækninger.

Det nye togsystem byder også på forbedringer i Midttrafiks område:

- Fire tog i timen mellem Fredericia og Aarhus H i myldretiderne
- Regionaltog mellem Fredericia og Aarhus H standser som noget nyt i Viby Jylland
- Regionaltog mellem Fredericia og Aarhus H standser i Børkop, Brejning, Hedensted og Viby Jylland hver halve time i myldretiderne
- Bedre forbindelser og kortere rejsetid ved skift mellem tog og bus i Østjylland*
- InterCity mellem Aalborg og Flensborg hver 2. time
- EuroCity mellem Aalborg og Hamborg to gange dagligt

*gældende hvor der er indarbejdet 4 togaftage i timen

Afledt af DSB's nye togstruktur, som har betydet ændrede tider på mange strækninger, har Arriva tilsvarende måtte justere tider væsentligt på deres strækninger. I Østjylland

indarbejdes højere frekvens, men herudover vil de ændrede tider på togstrækninger kunne betyde forringelser i sammenhængen mellem bus og tog.

Udfordringer i arbejdet med den fortsatte sammenhæng med busbetjening

Midttrafik blev orienteret og inddraget i DSB's planer for den nye landsdækkende struktur på et tidligt tidspunkt. Der blev således afholdt orienteringsmøde den 23. juni 2014, hvor Midttrafik og øvrige trafiksselskaber havde mulighed for at kommentere på de overordnede principper for linjestrukturer og frekvens. Midttrafik har ligeledes modtaget konkrete køreplanudkast med mulighed for bemærkninger og ønsker til mindre justeringer.

Midttrafik har fremsendt et særligt ønske til betjeningen mellem Herning og Brande. Mellem Herning og Brande er der en større pendling, idet der i Brande er nogle store virksomheder, som tiltrækker kunder fra et større opland. De lokale busruter omkring Brande er koordineret med toget på Brande Station (tog fra/til Herning og Vejle) med det formål at bringe pendlere til/fra virksomhederne. Som følge af pendlingen har Midttrafik foreslået DSB at indsætte myldretidstog mellem Herning og Brande, eventuel ved at forlænge de eksisterende myldretidstog mellem Herning og Holstebro til/fra Brande. DSB har i forbindelse med fremsendelse af de endelige køreplaner ikke imødekommet Midttrafiks forslag om flere tog mellem Herning og Brande. Tværtimod er der fjernet et tog mellem Herning og Vejle med afgang fra Herning kl. 7.34. Lige netop dette tog bringer pendlere fra Herning mod Brande.

Midttrafik har hen over sommeren været i dialog med DSB om den nedlagte kørsel mellem Herning og Brande, hvor det fra DSB er oplyst, at der er tale om ca. 20 kunder. Midttrafik har anmodet DSB om at genoverveje beslutningen og samtidigt overveje, om en afgang fra Brande mod Herning ca. kl. 16.15 kunne være relevant for pendlere. DSB har dog meddelt Midttrafik, at de fastholder deres beslutning om at nedlægge omtalte morgenafgang ml. Herning-Brande og at der ikke vil blive indsat yderligere afgang om eftermiddagen. DSB begrundet beslutningen med, at de opfylder deres kontrakt om togtrafik mellem Struer og Vejle med Transport- og Bygningsministeriet. Det betyder, at DSB økonomisk og trafikalt skal kunne retfærdiggøre en merkørsel overfor ministeriet. DSB vurderer, at det ikke umiddelbart vil give økonomisk overskud at køre ekstra til/fra Brande.

Når DSB vælger at ændre væsentligt i deres overordnede struktur, sætter det rammen for Arrivas struktur for deres betjening. Midttrafik modtog første udkast til nye køreplaner for Arriva tog den 13. marts 2015. Køreplanerne var karakteriserede af væsentlige ændringer i afgangstider på strækningerne. Midttrafik og Arriva afholdte samarbejdsrunde den 28. maj 2015 med henblik på at indarbejde mulige ønsker til justeringer af hensyn til bustilpasning - særligt af hensyn til pendlere og uddannelsessøgende.

Midttrafiks muligheder for at påvirke den overordnede struktur i togbetjeningen er minimale. DSB sætter en overordnet struktur, og Arriva tog søger at sikre en sammenhæng i deres togstruktur med DSB. Det er et helt naturligt hensyn i forhold til sammenhæng mellem den regionale trafik og landstrafikken, men det betyder omvendt, at Midttrafiks muligheder for at sikre optimale sammenhæng med de mange bybussystemer, lokale og regionale ruter er givet i en meget snæver ramme.

De overordnede bindinger på de lange togstrækninger betyder oftest, at togankomster og afgang er meget fastlåste, hvor der kun er mulighed for at flytte ankomster/afgange ganske få minutter. Det forhold giver en væsentlig udfordring i at sikre optimale forbindelser og fornuftige overgangstider mellem bus og tog. Den væsentligste årsag hertil er, at Midttrafiks busruter også har vigtige bindinger, som sætter rammen for bussernes afgangstider. De vigtige bindinger er typisk ringetider på skoler og uddannelsessteder, større arbejdspladser og korrespondancer med andre busruter. Med et forholdsvis fastlåst togsystem og med begrænsede muligheder for at flytte busafgange frit, vil det i mange tilfælde betyde ændrede sammenhænge mellem bus og tog, hvor nogle kunder vil opleve en større overgangstid, mens andre vil opleve en mindre overgangstid. Uundgåeligt vil det betyde en forringelse for nogle kunder, mens andre vil opleve en forbedring.

Med udgangspunkt i de nye togkøreplaner, som træder i kraft den 13. december 2015, har Midttrafik valgt at lave mindre justeringer på en række ruter i Midt- og Vestjylland. På baggrund af førnævnte udfordringer, så har det ikke været muligt at sikre de samme forbindelsesmuligheder som tidligere, da ankomst- og afgangstiderne for tog er væsentligt ændrede på mange strækninger. Men Midttrafik har gennemgået sammenhængene og vurderet på ændringsmulighederne, og sikret sammenhænge, hvor det var muligt under hensyn til øvrige bindinger.

Midttrafik modtog først de endelige køreplaner fra Arriva den 28. august 2015, hvor der var indarbejdet nye, mindre forskydninger i afgangstiderne på en del strækninger. Da sammenhængen mellem bus og tog afgøres af få minutter, var Midttrafik nødt til at gennemgå og vurdere på ny. Midttrafik er kontraktmæssigt bundet af at levere endelige køreplaner til busselskaber 3 måneder før driftsstart. Den proces har således ikke givet Midttrafik god tid til forbedringsarbejdet, og har ikke givet mulighed for at inddrage kunder i høringer af de tilrettede køreplaner.

Kundemæssige konsekvenser

På samme måde, som Arriva har vigtige bindinger i systemet, så er Midttrafiks busser også tilrettelagt ud fra væsentlige bindinger og behov, da de i videst mulig omfang er tilpasset arbejdspladser, skoler og uddannelsessteders ringetider.

Derfor kan Midttrafik ikke blot omlægge busruterne helt, så der er optimerede overgangstider mellem bus og tog. Konsekvensen ved de væsentligt ændrede afgang/ankomsttider for tog på strækningerne vil derfor oftest være, at passagerer, som skifter mellem bus og tog, vil opleve en større ventetid end de er vant til, mens andre passagerer måske vil opleve det modsatte. Det er svært at ændre – særligt på meget kort tid. Derfor er der oftest tale om, at Midttrafik skal prioritere den ene eller den anden retning. Midttrafiks primære fokus har været at gennemgå og vurdere på mulighederne for at tilpasse de enkelte afgang og hele bybussystemer, så der sikres overgangstider på de afgang, hvor bus og tog enten ankommer/afgår i samme minuttal, har meget kort overgangstid eller lige misser hinanden. Det kan dreje sig om ganske få minutter, som skal/kan justeres, og Midttrafik har indarbejdet små justeringer, hvor det var muligt. I vedlagte bilag findes en overordnet beskrivelse af ændringerne på de ruter/linjer, som er justeret til køreplansskifte 13. december 2015.

Kommunikation

Midttrafik vil offentliggøre de ændrede køreplaner for de berørte busruter på Midttrafiks hjemmeside i starten af november, og der vil annonceres om ændringer i busserne via hængeskilte/infoskærme og via pressen.

Midttrafik er bevidst om, at de grundlæggende ændringer i togenes ankomst og afgangstider vil betyde ændrede sammenhænge mellem bus og tog. Nogle kunder vil opleve længere ventetid ved skiftet mellem bus og tog end de er vant til, mens andre kunder vil opleve det modsatte. Midttrafik kan ikke med nuværende rammer udarbejde helt nye bybussystemer, som fortsat er tilpasset byers behov i forhold til uddannelsessteder og arbejdspladser, og som er optimeret i den interne sammenhæng mellem bybusserne i systemet samtidig med, at der tilpasses togene ud fra prioritering af, hvor det væsentlige behov findes.

Midttrafik ønsker at være åben i denne information og give Midttrafiks kunder mulighed for at give bemærkninger og ønsker til forbedring, og samtidig give en forklaring på hvorfor nogle forbedringer ikke kan indarbejdes.

I Silkeborg er togtiderne ændret væsentligt, og der er indarbejdet mange små justeringer på mange linjer for at sikre så mange forbindelser som muligt. Som forsøg ønsker Midttrafik at få en dialog med kunderne i Silkeborg via Facebook. Rammen er ikke en høring af de nye køreplaner, men en mulighed for, at kunder kan fremsende bemærkninger og ønsker, og hvor Midttrafik kan have en åben dialog med kunderne. Midttrafik ønsker at modtage input fra kunder, som både oplever forringelser og forbedringer. Ved traditionelle høringer vil Midttrafik oftest kun modtage høringssvar fra de kunder, som oplever en forringelse og ikke fra de kunder, som eventuelt oplever en forbedring. Det er målet med forsøget, at det vil give Midttrafik flere og bedre input til det fortsatte forbedringsarbejde, prioriteringer og dialog med DSB og Arriva.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Nye togekøreplaner og den fortsatte sammenhæng med bus.

1-13-3-5-13

11. Orientering om medarbejdertilfredshedsmåling i Midttrafiks administration

Resumé

Der er i perioden den 21.- 28. september 2015 foretaget en medarbejdertilfredshedsmåling i Midttrafiks administration. Målingen blev gennemført med en svarprocent på 79 %, og viser, at der er 88,8 % af de medarbejdere der har besvaret spørgeskemaet, der svarer positivt på, at de er tilfredse med at arbejde ved Midttrafik. Der var i alt 80 besvarelser. De forrige tre undersøgelser er gennemført med svarprocenter på hhv. 72 %, 79 % og 75 %.

Sagsfremstilling

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

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

Undersøgelsen indgår i Midttrafiks målopfølgningsarbejde, og der er opsat et mål på 90 % for medarbejdertilfredsheden, målt på spørgsmål nr. 7

Der er i perioden den 21.- 28. september 2015 foretaget en medarbejdertilfredshedsmåling i Midttrafiks administration. Målingen blev gennemført med en svarprocent på 79 %. Den viser, at der er 88,8 % af deltagerne, der svarer positivt på, at de er tilfredse med at arbejde ved Midttrafik. Der var i alt 80 besvarelser. De forrige tre undersøgelser er gennemført med svarprocenter på hhv. 72 %, 79 % og 75 %.

Det bemærkes, at direktionen lige før undersøgelsen har gennemført omfattende besparelser i administrationen.

Da Midttrafik har kundeservice som et særligt fokusområde, blev der endvidere i denne måling stillet to spørgsmål, hvor det blev afdækket i hvilken grad medarbejderne oplever, at de har informationer og viden nok, til at kunne yde en god kundeservice.

Det fremgår af besvarelserne, at

- 72,5 % af deltagerne har svaret positivt på, at deres leder er god til at give information om status på Midttrafiks mål for kundekontakt.
- 86,3 % af deltagerne har svaret positivt på, at de har den viden de har brug for, så de kan give kunden en god service.

Sammenligning med tidligere målinger:

Bestyrelsesformanden fremsatte på mødet den 8. maj 2015 et ønske om at MTU-bilag fremadrettet præsenteres som ét bilag, der sammenligner udviklingen over tid.

Midttrafiks administration har derfor udarbejdet en oversigt, hvoraf fremgår, hvorledes målingerne har været.

Da der er ændret i skalaen for besvarelserne, således at der nu vil være tale om afrapportering på en 7-punktsskala og ikke som før, en 5-punktsskala, tager afrapporteringen udgangspunkt i de positive besvarelser, jfr. bemærkningerne i noterne til notatet.

Endvidere er der alene medtaget de seneste 4 målinger, idet de første målinger foregik via en 4-punkts skala, hvor der ikke var et neutralt midtpunkt, hvilket umuliggør en retvisende sammenligning af data.

./. Af bilaget fremgår, hvordan besvarelserne over tid fordeler sig inden for de enkelte kategorier, samt hvordan besvarelserne fordeler sig på de to fokus-spørgsmål vedr. kundeservice.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - MTU - Udvikling

1-00-1-15

12. Siden sidst

Sagsfremstilling

Arbejdet med enklere takster igangsættes

Rigsrevisionen og statsrevisorerne rejste i august måned en skarp kritik mod takstsystemet i den kollektive trafik og de hidtil forgæves forsøg på at forenkle prisstrukturen til gavn for kunderne. Statsrevisorerne konstaterede, at en landsdækkende harmonisering reelt ikke er mulig – med mindre takstkompetencen ændres, så kommuner, regioner og togoperatører fratages det endelige ansvar for at fastsætte takster - eller at trafikskaberne seriøst bestræber sig på at blive enige.

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt har gennemført en møderække med trafikskaberne, DSB og transportordførerne, hvor de forskellige virksomheders synspunkter og bud på løsninger er blevet vendt.

Movia har meldt ud, at man på Sjælland ønsker at gennemføre den såkaldte Takst Sjælland løsning, som indebærer, at der etableres et fælles zone- og takstsystem på hele Sjælland med en ensartet og logisk pris- og rabatstruktur for kontantbilletter, rejsekort og periodekort. Modellen er tidligere drøftet mellem trafikvirksomhederne på Sjælland, men måtte i foråret 2014 opgives på grund af uenighed mellem parterne.

Transport- og bygningsministeren er nået til enighed med transportordførerne om at bakke op om, at Movia kan gå videre med at udvikle og implementere modellen. Det sker på baggrund af Movias udmelding om, at modellen er et grundigt og gennearbejdet forslag, som både løser udfordringen med harmonisering af taksterne og sikrer sammenhæng i priserne på tværs af transportformer for 70 pct. af alle rejser på landsplan.

Der bliver nu tilrettelagt et intensivt forløb med Movia og de øvrige trafikvirksomheder. Ordførerne vil få en status på et møde den 11. november 2015 med henblik på, at de kan blive præsenteret for en endelig model i starten af december. Dette er ifølge Movia en betingelse for, at en løsning kan være på plads allerede fra juli 2016.

I Jylland og på Fyn er transportvirksomhederne gået i gang med at kigge på forskellige modeller for forenkling af taksterne. Ordførerkredsen og ministeren er enige om at bakke op om arbejdet og følge fremdriften. Fra Transport- og Bygningsministeriets side stilles Trafik- og Byggestyrelsens kompetencer til rådighed for arbejdet.

(Kilde: Nyhed fra Transport- og Bygningsministeriet den 7. oktober 2015)

Finanslovforslag 2016

Regeringen præsenterede den 29. september forslag til finanslov for 2016.

Kasseeftersynet ser ud til at få bl.a. følgende konsekvenser for den kollektive trafik:

- Det statslige tilskud til Aalborg Letbane er annulleret.
- Puljen med udisponerede midler til investeringer til forbedring af den kollektive trafik afvikles.
- Regeringen vil senere fremlægge forslag til yderligere tilpasninger af investeringerne.

Regeringen har afsat en samlet forhandlingsreserve på 1,7 mia. kr. årligt i 2016-2019 til 'højt prioriterede områder', der bl.a. omfatter en ny flerårsaftale for politiet.

Ændring af bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner

Regionsrådsmedlem Torben Nørregaard overtager Tilde Borks plads i bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner.

Udvidet bestillingsfrist for bestilling af handicapkørsel til den 24. december 2015

Midttrafik udvider i år bestillingsfristen for handicapkørsel under 100 km til den 24. december til 5 uger mod tidligere 2 uger. Der tages imod bestillinger fra den 10. november til den 11. december 2015. Ligeledes er bestillingsfristen for lange rejser over 100 km udvidet i 2015, hvor bestillingsfristen er den 1. december. I 2014 var bestillingsfristen for lange rejser over 100 km, den 19. november.

Udvidelsen af bestillingsfristerne er lavet for at give kunderne den bedst mulige service. Dette for at imødekomme så mange kunder som muligt, da den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for Midttrafiks handicapkunder.

I 2014 gennemførte Midttrafik 2.322 handicapture den 24. december, hvilket var en stigning på 15 % sammenholdt med 2013. I 2014 blev der taget imod bestillinger i uge 48 og 49 samt i uge 50 i den udstrækning, der var ledig vognkapacitet.

For at Midttrafik kan løfte den store kørselsmængde den 24. december, er samtlige leverandører på kontrakt med Midttrafik forpligtede til at stille deres vogne til rådighed for Midttrafik den ene dag om året.

I 2014 indførte Midttrafik en garantibetaling til vores leverandører den 24. december for at sikre dem en minimumsindtægt i tilfælde af, at der sker mange aflysninger af kørsel. Tiltaget blev rigtig godt modtaget af såvel kontaktudvalget samt leverandørerne, så der vil også i 2015 blive udbetalt garantibetaling til de vogne, der planlægges kørsel til den 24. december.

Da en stor del af kørsel den 24. december er med kørestolsbruger, er der også i år behov for at indgå delkontrakter med eksterne leverandører for at sikre, at Midttrafik har liftvogne nok til at løse opgaven. Delkontrakten indeholder samme krav som Midttrafiks almindelige kontrakter, og gælder kun i perioden 24.-26. december 2015. Samlet forventer Midttrafik at have over 200 liftvogne på gaden den 24. december.

Samarbejde med Ringkøbing Skjern Kommune om specialudbud

Midttrafik har indgået en samarbejdsaftale med Ringkøbing-Skjern Kommune om specialudbud af kørslen med ca. 400 borger med opstart august 2016. Aftalen omfatter

kørsel med børn og voksne til specialundervisning, børn og unge med særlig behov, udsatte børn og unge samt kørsel med ældre til dagcenter. Kørslen udbydes i foråret og aftalen har en varighed på 2 år med mulighed for forlængelse i yderligere 2 år.

Orientering til bestyrelsen vedr. fogedrettens kendelse i sag, indbragt af FOA vedr. manglende betaling af godtgørelse til en afskediget tjenestemand.

Baggrund:

Bestyrelsen er ved mail af 13. maj 2015 orienteret om, at Midttrafik ved Vestre Landsrets dom af 13. maj 2015, blev dømt til at betale 300.000 kr. med tillæg af procesrenter og sagsomkostninger til en afskediget tjenestemand.

Midttrafik indbetalte herefter pengene til tjenestemanden, og indeholdt inden udbetalingen skat af det skyldige beløb i henhold til gældende regler herom i ligningsloven.

For at undgå at sagen endte i fogedretten, tilbød Midttrafik andre løsningsmodeller, blandt andet at tjenestemanden kunne søge skattemyndighederne om den skatteretlige stilling, som han mente, at han er berettiget til. Midttrafik tilbød at betale gebyret for en sådan forhåndstilkendegivelse. Tjenestemanden har således kunnet søge om et bindende forhåndstilsagn, eller han har kunnet søge om tilbagebetaling af den indbetalte skat i medfør af kildeskattelovens § 55. Tjenestemanden har ikke ønsket disse løsninger. FOA indstævnedes herefter Midttrafik for fogedretten, idet FOA var af den opfattelse, at der ikke skulle indeholdes skat af beløbet, og at Midttrafik derfor ikke havde betalt hele det skyldige godtgørelsesbeløb til tjenestemanden.

Fogedsagen:

Midttrafik gjorde under sagen ved fogedretten gældende,

- At Midttrafik har opfyldt Vestre Landsrets dom ved at indbetale beløbet, efter indeholdelse af skat. Midttrafik gjorde i den forbindelse opmærksom på, at tjenestemanden ikke under sagen har gjort gældende – eller blot nævnt – at der var tale om tort og at bestemmelsen i erstatningsansvarslovens § 26 skulle finde anvendelse (dette vil medføre at et tilkendt beløb er skattefrit).
- At Midttrafik slet ikke var rette sagsøgte i sagen, idet det er SKAT, der som myndighed afgør den skatteretlige stilling af godtgørelsen. Uenigheden om den skatteretlige stilling må således forfølges i det skatteretlige system. Sagen bør derfor afvises fra fogedretten.
- At det er fast praksis for at en medarbejder påstår dom for bruttobeløbet, og at arbejdsgiveren, såfremt medarbejderen får medhold, ved opfyldelsen af dommen indeholder A-skat af beløbet.
- At Midttrafik som arbejdsgiver har indeholdelsespligt af den tilkendte godtgørelse jfr. Kildeskattelovens § 46.
- At Tjenestemanden iht. Kildeskattelovens § 55 stk. 1, allerede nu kan henvende sig til SKAT, hvis han er uenig i, at skal indeholdes skat af fratrædelsesafgørelsen.

Fogedrettens kendelse:

Følgende fremgår af fogedrettens kendelse:

"Det fremgår hverken af byrettens eller landsrettens dom med tydelighed, hvilket regelgrundlag der er lagt til grund ved fastsættelse af godtgørelsen. Det er Midttrafik, der har bevisbyrden for, at der er sket efterfølgende opfyldelse af dommen.

Midttrafik har fremlagt dokumentation i form af lovbemærkninger, afgørelser samt med henvisning til den juridiske vejledning fra Skat samt dennes styresignaler, vedrørende den skatteretlige behandling af forskellige former for godtgørelser.

Midttrafik har herved sandsynliggjort i et sådant omfang, at dommen kan være opfyldt ved indeholdelse og indbetaling af A-skat, at bevisbyrden herom herefter påhviler tjenestemanden. Tjenestemanden har ikke løftet denne bevisbyrde.

Herefter tages Midttrafiks påstand til følge.

Henset til sagens udfald og karakter skal FOA/tjenestemanden betale sagsomkostninger til Midttrafik. Sagsomkostninger skal fastsættes ud fra en sagsgenstand på 122.782,24 kr., og kan skønsmæssigt fastsættes til 16.000 kr. Beløbet dækker udgifter til advokatbistand.

Thi bestemmes:

Sagen nægtes fremme".

FOA/tjenestemanden har 14 dage til at anke fogedrettens kendelse til Vestre Landsret , og det vides endnu ikke om dette sker.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-15

13. Eventuelt