



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
5. februar 2016 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Revideret budget 2016	1
2	Godkendelse af ny bekendtgørelse om trafiksekskabernes standardvedtægter	4
3	Evaluering af Mobilepay forsøg i Horsens	6
4	Ungdomskort i Aarhus, forslag fra ungdomsråd	8
5	Orientering om dom i sag vedr. stillingsnedlæggelse og retten til rådighedsløn	10
6	Orientering om offentlig høring af erstatningskørsel på Aarhus nærbane	13
7	Orientering om dom i retssag mellem G4S og Midttrafik	15
8	Orientering om Takst Vest-samarbejdet	16
9	24-timers billet - takststigning 2016	18
10	Orientering: Modtagelse af klage med 30 underskrifter vedr. rejsebestemmelsen om hunde i bybusser	19
11	Orientering om kundetilfredshedsundersøgelse fra Rejsekort A/S	21
12	Kundeanalyse af ny terminal og bybusnet i Holstebro	24

Indholdsfortegnelse

13	Orientering om høring af lovforslag vedr. gods-, bus- og taxilovgivningen	26
14	Status på kørslen i Flextrafik den 24. december 2015	28
15	Orientering om Midttrafiks Personaleredegørelse 2015	29
16	Siden Sidst	31
17	Eventuelt	33

1-21-1-14

1. Revideret budget 2016

Resumé

Vedlagt er forslag til revideret budget for 2016 samt budgetoverslagsårene 2017 til 2019.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der er behov for revision af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommunerne og regionen.

I det vedlagte "Forslag til revideret budget 2016" er der indarbejdet konkrete ændringer, som har betydning for flere forretningsområder i Midttrafik. Samlet set er nettoudgifterne øget fra 1.176,3 mio. kr. i det vedtagne budget til 1.186,3 mio. kr. i det reviderede budget, hvilket er en stigning på 10 mio. kr., som væsentligst skyldes, at udgifter til rejsekort på Aarhus Letbane er inkluderet i budgettet.

Alle ændringer i budgettet i forhold til det vedtagne budget er nærmere beskrevet i det vedlagte bilag. Herunder en kort gennemgang:

Revideret budget 2016

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

Budgettet for busudgifter udgør 1.441,6 mio. kr. og er udarbejdet efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi. Det svarer til et fald på 2,8 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget og skyldes, at flere kommuner har reduceret kørslen. I forhold til det vedtagne budget er udgifter på rabatruter blevet ajourført med køreplanen for 2015. Budgettet er opdateret med de seneste udbud med det 46. udbud vedrørende lokale ruter i Silkeborg, Herning og Favrskov Kommune samt regionale ruter, primært i Vestjylland, som det nyeste.

Busindtægter udgør 712,5 mio. kr. og er budgetteret med udgangspunkt i det forventede regnskab for 2015. Der er ikke foretaget ændringer i forhold til det vedtagne budget.

Kollektiv trafik i Flextrafik omfatter handicapkørsel, Flexture og Teletaxa.

Handicapkørslen udgør 32,4 mio. kr. og er hævet med 2,3 mio. siden det vedtagne budget grundet en forventning om flere kørte ture i 2016.

Teletaxa og Flextrafik udgør 11,3 mio. kr. I forhold til det vedtagne budget er der opskrevet med 0,8 mio. kr., hvilket primært skyldes en forventning om øget anvendelse

af Flexture hos en række bestillere samt øgede administrationsudgifter på baggrund af kundevendte forbedringer såsom forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist.

Kan-kørslen består af Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring. Kan-kørsel er budgetteret til 161,0 mio. kr. i alt, hvilket er 0,7 mio. kr. højere end da budgettet blev vedtaget i september. Dette skyldes, at Midttrafik regner med øgede turpriser.

Udgifter til buserstatningskørsel i forbindelse med indstillingen af togdrift på Grenaabanen og Odderbanen budgetteres til 9,6 mio. kr., hvilket er 1,4 mio. kr. mere end det vedtagne budget, da der forventes udgifter til leasing af rejsekortudstyr. Denne post vedrører udelukkende Region Midtjylland.

Udgifter til forberedelse af letbanedrift udgør 6,5 mio. kr., hvilket er en reduktion på 1,4 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget. Reduktionen skyldes, at Region Midtjylland med udgiftsstigningen på buserstatningskørsel, reducerer den restandel, der overføres til finansiering af forberedelsesomkostningerne, og øger behovet for lånefinansiering af forberedelsesomkostningerne.

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 nettodriftsudgifter på 28,1 mio. kr., mens anlægsudgifterne er budgetteret til 17 mio. kr. Nettodriftsudgifterne er reduceret med 1,5 mio. kr. siden det vedtagne budget, hvilket skyldes, at Midttrafik har indgået en aftale med DSB om en reduktion i kontraktbetalingen som følge af den udgåede togtrafik på Odderbanen.

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i budget 2016 udgør 7,8 mio. kr. Budgettet er uændret i forhold til det vedtagne budget.

Vedrørende Trafikselskabet (administration af Midttrafik og fællesomkostninger) udgør 115,1 mio. kr. og er hævet med 0,2 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget, hvilket skyldes, at udgifter til X-bus samarbejdet var sat for lavt. Desuden er fordelingen af udgifter foretaget på baggrund af en opdateret køreplantimeberegning.

Budgettet for rejsekortet er i 2016 på i alt 59,1 mio. kr., hvilket er 2,1 mio. kr. højere end i det vedtagne budget. Dette skyldes primært, at forestående ophør af buskontrakter ventes at medføre udgifter til udskiftning og leasing af midlertidig rejsekortudstyr.

Direktøren indstiller,

at forslag til revideret budget 2016 godkendes

Bilag

- Budget 2016 revideret

0-3-3-07

2. Godkendelse af ny bekendtgørelse om trafiksekskabernes standard-vedtægter

Resumé

Trafik- og Byggestyrelsen har udstedt en ny bekendtgørelse (BEK nr. 1374) om trafiksekskabernes standardvedtægter. Bekendtgørelsen er gældende fra den 1. januar 2016.

Sagsfremstilling

Trafik- og Byggestyrelsen udstedte den 1. januar 2016 »bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafiksekskaber (standardvedtægt)«. Bekendtgørelsen fastsætter trafiksekskabernes standardvedtægter, og skal således godkendes af bestyrelsen.

Bekendtgørelse opdateres på grund af ændringen i Lov om trafiksekskaber. Den nye lov trådte i kraft den 1. januar 2015, men en række bestemmelser træder først i kraft 1. januar 2016.

De primære ændringer er:

- Trafiksekskaberne kan eje eller medfinansiere faste anlæg, såsom stoppesteder, læskure og informationsstandere
- Ø-kommuner uden landfast forbindelse kan melde sig ud af trafiksekskabet
- Der er en ny finansieringsmodel for trafiksekskabet på Sjælland

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2016 og ophæver bekendtgørelse nr. 285 af 21. marts 2007. Trafiksekskabernes nuværende vedtægter er gældende, indtil de afløses af vedtægter i henhold til den nye bekendtgørelse. Vedtægter i henhold til den nye bekendtgørelse skal være godkendt af trafiksekskabernes bestyrelser den 1. marts 2016.

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Ingen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender ændring af trafiksekskabets standardvedtægter, jf. BEK nr. 1374.

Bilag

- Bilag 1 - Ny bekendtgørelse om trafiksekskabernes standardvedtægter

1-25-11-2-15

3. Evaluering af Mobilepay forsøg i Horsens

Resumé

Der er i efteråret 2015 gennemført forsøg med betaling af almindelige busbilletter med mobilapplikationen MobilePay i bybusserne i Horsens. Der er foretaget en evaluering, og bestyrelsen skal tage stilling til forsøgets fremtid.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 8. maj 2015, at der skulle gennemføres et forsøg med mobilbetaling i busserne, for at afdække hvordan det modtages af kunderne og virker i praksis. Bybusserne i Horsens blev udvalgt som et passende forsøgsområde. Forsøget er baseret på MobilePay - Point of Sale (POS) - løsningen, som er udviklet til bl.a. detailhandlen.

Det har med forsøget været forventningen, at

- kunderne ser positivt på mobilbetaling i busserne
- løsningen ikke må påvirke ekspeditionstiden og rejsetiden væsentligt
- det tekniske udstyr virker stabilt og hurtigt
- chaufførerne har en god oplevelse af systemet

Forsøget startede 15. september 2015, hvor det har været muligt for kunderne at betale enkeltbilletter med MobilePay i alle 19 bybusser i Horsens.

Evaluering

Administrationen har gennemført en evaluering, hvor hovedkonklusionerne er vedlagt i bilag 1- Forsøg med mobilbetaling i Horsens – Resumé.

Evalueringen viser, at kunder, som har prøvet at bruge MobilePay til betaling af busbilletten, er glade for det. Der er kun enkelte, som er kritiske, som enten ikke har en smartphone eller de har oplevet fejl. Chaufførerne og busselskabet ser generelt positivt på mobilbetaling i busserne, men oplever at den konkrete løsning har givet dem flere opgaver, at tidsforbruget ved billetsalg/mobilbetaling er længere, og at det har været svært at vejlede kunderne, når noget ikke har fungeret som forventet. Der har i forsøgsperiode være nogle udfordringer med udstyret.

Økonomi

Der er lavet et skøn for, hvad det vil koste at udbrede MobilePay POS-løsningen i busserne i Midttrafik, uden for Aarhus. Videreudvikling, anlæg og installation skønnes at koste 3,2 mio. kr. Årlige omkostninger til drift, administration og afgifter skønnes til ca. 1,4 mio. kr.

Administrationens bemærkninger

Forsøget har været udbytterigt til at teste løsning og processer omkring mobilbetaling i busserne. En eventuel udvidelse af MobilePay POS-løsning til flere busser i Midttrafik vil forudsætte, at der foretages ændringer og sker en videreudvikling af de chaufførvendte processer, opgaver omkring økonomifølgning og en stabil organisation omkring drift og support, som hurtigere kan følge op på unormale hændelser.

Nyt mobilbilletsystem

I forbindelse med udfasningen af pap-klippekort i Midttrafiks område, indføres et nyt mobilbillet- og betalingssystem fra sommer 2016. Kunderne vil her have mulighed for at købe og betale enkeltbilletter og mobilklippekort via deres smartphone, og herunder også betale med kort og MobilePay. Denne løsning forudsætter ikke nyt udstyr i busserne, idet kunden køber billetten inden indstigning.

Administrationen vurderer den nye mobilbillets løsning, ud fra et drifts- og administrativt perspektiv, er et bedre alternativ, sammenlignet med den mobilebetalingsløsning, som er testet i bybusserne i Horsens. Der er på den baggrund ikke noget formål med at gå i fuld drift med den mobilbetalingsløsning, som er testet i bybusserne Horsens.

Direktøren indstiller,

- At mobilbetalingen, som er testet i Horsens, ikke på nuværende tidspunkt udvides til øvrige busser og ruter i Midttrafik, idet der indføres en ny mobilbillets løsning.
- At forsøget i Horsens videreføres indtil den nye mobilbillets løsning er indført.

Bilag

- Bilag 1 - Forsøg med mobilbetaling i Horsens - Resumé

1-25-1-15

4. Ungdomskort i Aarhus, forslag fra ungdomsråd

Resumé

I Aarhus Kommune har et Børne- og Ungebyråd ret til at udarbejde indstillinger til Aarhus Byråd.

Rådet har lavet en indstilling om et såkaldt "Ungekort", der bl.a. vedrører forslag om rabat på kollektiv trafik for unge over 15 år, som ikke er påbegyndt en ungdomsuddannelse.

Da det er Midttrafik, der har kompetencen til at fastsætte taksterne, har administrationen i Aarhus Kommune anmodet om, at Midttrafik behandler forslaget fra Børne- og ungebyrådet, og Midttrafiks tilbagemelding vil indgå i en indstilling til Byrådet i Aarhus Kommune.

Sagsfremstilling

Børn og Unge-byrådet i Aarhus består af 31 unge i alderen 13 til 17 år og beskæftiger sig med alle spørgsmål, der vedrører børn og unge i kommunen. Ungebyrådet er organiseret i et partnerskab mellem Århus Ungdommens Fællesråd (ÅUF) og Magistratsafdelingen Børn og Unge. Deres forslag om "Ungekort" fremgår af den vedhæftede indstilling (bilag 1).

Børn- og Unge-rådet skriver bl.a. i deres indstilling til byrådet, at:

"Børn og Unge-byrådet er bevidste om, at unge over 16, men uden for en ungdomsuddannelse, i dag bliver ramt af at skulle betale en voksen-billet til den offentlige transport, da de ikke kan benytte det billigste nationale ungdomskort. Det virker skævvridende i forhold til de ældre elever, som måske starter senere og derfor når at blive 16 år, inden de skifter til en ungdomsuddannelse"

Børn og Unge-rådet lægger op til følgende beslutningspunkter:

1. Kortet skal dække folke- og privatskole-indskrevet unge mellem 7. og 10. klasse i Aarhus Kommune.
 2. Kortet skal give en 'unge transport-rabat' til unge over 16 år og rabat på skoleremedier
 3. Kortet skal kunne give rabatfordele til folkeskoleelever, hvor der samtidigt kunne etableres et samarbejde mellem skoler og elever om bedre formidling af rabatordninger på transport og skoleremedier.
 4. Kommunen vil skulle stå for administreringen og udbredelsen af kendskab til kortet
- Børn og Unge-rådet ønsker således et ungekort, som kombinerer rabat på kollektiv transport med rabat på køb af skoleremedier.

Børn og Unge-rådet bemærker, at forslaget ikke hviler i sig selv og foreslår, at der findes penge i budgetforhandlingerne i Aarhus Kommune til at udvide børnebilletsprisen til alle unge under 18 år.

Midttrafiks kommentarer

Midttrafiks administration bemærker, at forslaget vil være et brud med en national aftale om, hvornår man rejser på børnebillet. De nuværende grænser gælder alle transportmidler overalt.

For det andet vil ønsket medføre en mindreindtægt. Vurderet ud fra den compensation Aarhus Kommune i dag får af staten for at have øget børnealderesgrænsen fra 12 til 16 år, så vurderes kommunens indtægtstab at være i størrelsesorden 9 – 13 mio. kr.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik fremsender administrationens bemærkninger til Aarhus Kommune.

Bilag

- Bilag 1 - ungekort indstilling

1-13-4-814-1-14

5. Orientering om dom i sag vedr. stillingsnedlæggelse og retten til rådighedsløn

Resumé

Retten i Aarhus har den 22. december 2015 afsagt dom i en af de sager, som FOA Aarhus har anlagt imod Midttrafik.

Retten frifinder Midttrafik for alle forhold, og ikender FOA at betale 130.000 kr. i sagsomkostninger til Midttrafik.

Frifindelsen er begrundet i, at tjenestemændene ikke var i stand til at overtage en anden passende stilling, hvorfor de er afskåret fra rådighedsløn efter reglerne i tjenestemandensregulativets § 30, stk. 4, nr. 4, hvilket var Midttrafiks andet hovedargument for, at Midttrafik skulle frifindes.

I forhold til spørgsmålet om det påståede brud på reglerne i forskelsbehandlingsloven, finder dommeren, at de pågældende tjenestemænd ikke var handicappede, hvorfor Midttrafik allerede af den grund er blevet frifundet.

Sagsfremstilling

Dommen er afsagt i en sag, hvor FOA Aarhus har anlagt sag imod Midttrafik på vegne af to tidligere tjenestemandensansatte billetkontrollører.

Billetkontrollørerne er afskediget i december 2014 som følge af et langvarigt sygefravær, efter at Midttrafik forgæves har forsøgt at omplacere tjenestemændene til andre stillinger. Der var tale om stillinger ved klargøringsbanen ved Busselskabet Aarhus Sporveje, buschauffør og som billetkontrollør via et udlån til Securitas.

FOA nedlagde påstand om at Midttrafik tilpligtes at betale 3 års rådighedsløn til tjenestemændene, samt betale godtgørelse i henhold til forskelsbehandlingsloven svarende til 18 måneders løn – svarende til et beløb på hhv. 531.151,56 kr. og 513.981 kr.

FOA er af den opfattelse, at Midttrafik har nedlagt tjenestemændenes stillinger ved udliciteringen af billetkontrolløren i marts 2014, hvorfor tjenestemændene har ret til at få rådighedsløn i 3 år i henhold til reglerne i tjenestemandensregulativet. FOA gør endvidere gældende, at de stillinger, som Midttrafik har tilbudt tjenestemændene ikke er passende stillinger, og at tjenestemændene derfor ikke har været forpligtet til at tage imod dem, men derimod har ret til rådighedsløn i 3 år.

FOA mener endvidere, at tjenestemændene ikke var utjenstedygtige, og at sygemeldingerne er en følge af Midttrafiks ageren, hvorfor Midttrafik ikke kan påberåbe sig reglerne i tjenestemandensregulativets § 30, stk. 4, nr. 4, der handler om, at en

arbejdsgiver kan afskedige en tjenestemand, såfremt denne ikke er i stand til at overtage en passende stilling på grund af sygdom eller uegnethed.

Endelig er FOA af den opfattelse at tjenestemændene på grund af deres sygdom er handicappede i forskelsbehandlingslovens forstand, og at Midttrafik ikke har udfoldet bestræbelser på at varetage individuelle skånehensyn i forbindelse med forsøget på at omplacere tjenestemændene til andet arbejde, hvorfor Midttrafik skal betale en godtgørelse til tjenestemændene for overtrædelse af forskelsbehandlingsloven, svarende til 18 måneders løn til dem hver.

Rådighedsløn:

Dommeren fastslår i sin dom, at tjenestemændenes stillinger må anses for nedlagt ved udliciteringen i marts 2014, og konkluderer derfor, at tjenestemændene som følge heraf skulle have anvist nyt stillingsindhold.

Endvidere lægger dommeren til grund, at begge tjenestemænd ved udliciteringen i marts 2014 var ude af stand til at varetage stillingen som billetkontrollør som følge af langvarigt sygefravær.

Herefter konstaterer dommeren at:

"Ingen af de to tjenestemænd tiltrådte de anviste stillinger på klargøringsbanen, idet de fortsat var sygemeldt, ligesom ingen af dem reagerede positivt på de forslag, der blev fremsat fra Midttrafiks advokat første gang i brev af 25. juli 2014, hvorefter der som alternativ til stillingen på klargøringsbanen kunne blive tale om anvisning af en stilling som buschauffør med mulighed for dag- eller aftenvagter, en kombineret stilling som buschauffør og på klargøringsbanen eller om et eventuelt udlån som billetkontrollør til den private leverandør, der havde overtaget billetkontrollen.

Under disse omstændigheder kan det lægges til grund, at tjenestemændene begge på afskedigelsestidspunktet den 18. december 2014, hvor de fortsat var sygemeldt, på grund af sygdom ikke har været i stand til at påtage sig en stilling, som de hver især efter tjenestemandensregulativets § 12, stk. 2, ville have pligt til at overtage. Tjenestemændene har dermed efter bestemmelsen i tjenestemandensregulativets § 30, stk. 4, nr. 4, ikke krav på rådighedsløn.

Midttrafik frifindes derfor for påstandene herom."

Forskelshandlingsloven og forvaltningsretlige mangler:

For så vidt angår påstandene om godtgørelse i henhold til forskelsbehandlingsloven, finder dommeren det ikke bevist, at tjenestemændene skulle være handicappede i forskelsbehandlingslovens forstand.

Endelig finder dommeren ikke grundlag for at antage, at der ved afskedigelserne af tjenestemændene er sket brud på proportionalitetsprincippet, eller at Midttrafik i øvrigt har varetaget usaglige hensyn, hvorfor Midttrafik frikendes for at skulle betale erstatning til tjenestemændene på dette grundlag.

FOA Aarhus har den 18. januar 2016 anket sagen til Vestre Landsret.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-7-3-15

6. Orientering om offentlig høring af erstatningskørsel på Aarhus nærbane

Resumé

Aarhus Nærbane lukkes for togdrift pga. ombygning til Aarhus Letbane fra den 27. august 2016 og ca. 1 år frem. Til erstatning for togene indsættes 6 nye erstatningsbusruter og teletaxa som supplement til de eksisterende busruter. Midttrafik har afholdt offentlig høring om erstatningskørslen, som blev gennemført i perioden 18. november til 2. december 2015 på midttrafik.dk.

Sagsfremstilling

Den offentlige høring, som er afholdt som nethøring på midttrafik.dk, har ikke givet anledning til væsentlige ændringer i det forslag, som Midttrafik har fremlagt. Dog har en række borgere gjort opmærksom på, at 14 skoleelever fra Trustrup, som går i skole i Kolind og Ryomgård, vil have vanskeligt ved at komme i skole. Midttrafik har derfor aftalt med Region Midtjylland, at der indsættes en ekstra tur om morgenen og 3 afgange om eftermiddagen på rute 120, som vil betjene Trustrup, Kolind og Ryomgård, så det sikres, at disse skoleelever kan komme til fra skole.

Høring på nettet:

- Nyheden om lukning af banerne/erstatningskørsel har været vist 4.376 gange. Gennemsnitstiden er ca. 1 min.
- 2.361 'lander direkte på nyheden' fx via Facebook.
- 69,42 % er 'nye sessioner' dvs. folk der ikke har været på hjemmesiden før – eller hvor der er gået lang tid siden sidste besøg. Gennemsnitstiden er ca. 1,5 min.
- Der har været 304 klik på køreplanerne/høringsformularerne heraf 101 på rute 84. Gennemsnitstiden er ca. 4,5 minutter.

Afgivelse af høringssvar:

- Fra nettet (høringsformularen) er der indkommet 98 udfyldte høringssvar.
- Norddjurs Kommune, KTR, Norddjurs Kommune samt Syddjurs Kommune har afgivet positive administrative høringssvar. Ryomgård Distriktsråd og Hjortshøj Fællesråd har afgivet positive høringssvar - endvidere har der været 4 mails fra borgere.
- Frasorteret "ugyldige" høringssvar (emner som ikke vedrører høringen), testsvar, dobbeltafgivelse af svar o.lign., så lander vi på, at 87 høringsrelevante ønsker/kommentarer er behandlet – se bilag.

Høringsbehandling:

- På baggrund af en vurdering af de afgivne høringssvar, vurderer Midttrafik, at der skal ske en forbedring af erstatningskørselstilbuddet mellem Trustrup-Kolind-Ryomgård a.h.t. skoleelever, som rejser fra Trustrup til hhv. skoler i Kolind og

Ryomgård. Øvrige høringssvar giver efter Midttrafiks vurdering kun anledning til småjustering af køreplantider.

- Resultatet af høringen ventes offentliggjort på midttrafik.dk i løbet af foråret 2016, når de endelige køreplaner er aftalt med busselskaberne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Høringsbehandling

1-23-4-4-13

7. Orientering om dom i retssag mellem G4S og Midttrafik

Resumé

Retten i Aarhus afsagde d. 22. december 2015 dom i retssagen mellem G4S og Midttrafik. G4S havde anlagt sagen mod Midttrafik efter, at selskabet ikke blev tildelt kontrakt efter udbuddet af billetkontrol m.v. i bybusserne i Aarhus. Retten frifandt Midttrafik.

Sagsfremstilling

Administrationen orienteret på bestyrelsesmødet d. 11. september 2015 om en forestående retssag mod G4S. G4S havde anlagt sagen mod Midttrafik efter, at selskabet ikke blev tildelt kontrakt efter udbuddet af billetkontrol m.v. i bybusserne i Aarhus.

G4S var blandt andet uenig i Midttrafiks fortolkning af ét af de tre underkriterier i tildelingsmodellen, underkriteriet kvalitet, der vægtede med 40 %. G4S havde i sagen nedlagt et foreløbigt krav om erstatning for forgæves afholdte tilbudsomkostninger på 100.000 kr.

Sagen blev behandlet ved Retten i Aarhus d. 26. oktober 2015, og d. 22. december blev der afsagt dom i sagen.

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Idet Midttrafik blev frifundet i sagen, er G4S blev pålagt at afholde sagens omkostninger, herunder også udgifter til Midttrafiks advokat.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Orientering om retssag mellem G4S og Midttrafik

1-30-78-8-1-15

8. Orientering om Takst Vest-samarbejdet

Resumé

Bestyrelsen blev på mødet den 11. december 2015 orienteret om arbejdet omkring takstsamarbejde i Vestdanmark – kaldet Takst Vest. Arbejdet blev startet på baggrund af den kritik Rigsrevisionen og Transport- og Bygningsministeren i sensommeren rettede mod de komplekse takstsystemer i den kollektive trafik. Deltagerne i arbejdet er – udover Midttrafik – også Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik, Fynbus, DSB, ARRIVA, Trafikstyrelsen og Bus & Tog-sekretariatet. Der orienteres her om status for arbejdet.

Sagsfremstilling

Kort før jul orienterede samarbejdet Transport- og Bygningsministeren om status på arbejdet. Kopi af brev til ministeren er vedlagt.

Det fremgår af orienteringen til ministeren, at det vurderes at der er grundlag for at udvikle en ny takstmodel, der på den ene side fastholder en række fordele i den nuværende takstmodel og på den anden side tilføjer mere enkelthed i taksterne og dermed gør brugen af kollektiv trafik enklere for kunden.

De elementer man ønsker at fastholde er bl.a.:

- Fortsat gratis busomstigning på togrejser
- Frit valg mellem bus og tog for kunder på periodekort.

De ændringer man ønsker at gennemføre er bl.a.:

- Fjernelse af nuværende takstområder indenfor de enkelte trafikselskaber. Takstområderne er skyld i mange problemstillinger om uforståelige og uforklarlige takster i den kollektive trafik.
- Ens priser og rabatter for alle togrejser i Vestdanmark. Til gengæld kan der blive forskel på prisen for busser og tog – også indenfor de nuværende takstområder.
- Forenklet rabatstruktur på Rejsekort.

Transport- og Bygningsministeren har i brev af 15. januar 2016 svaret trafikselskaberne. Kopi af ministerens svar er vedlagt.

Ministeren konstaterer, at han finder det positivt, at der er fokus på at udvikle en kundevenlig og enkel takstmodel, og opfordrer i øvrigt parterne til at lade sig inspirere af arbejdet med Takst Sjælland. Parterne på Sjælland har indgået aftale om fremtidigt takstsystem, som indebærer en fuldstændig harmonisering af takster og rabatter på Sjælland. Ministeren foreslår samme pejlemærker for det vstdanske arbejde, nemlig at reformen er provenuneutral, at kundekonsekvenser begrænses og at der er fokus på en vis sammenhæng i priser og rabatter mellem øst og vest.

Desuden foreslår ministeren, at fremtidige møder i styregruppen får deltagelse af ministeriet for bl.a. at sikre forventningsafstemning mellem trafikselskaberne og Transport- og Bygningsministeriet.

Direktøren indstiller,

at orientering tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Brev til transport- og bygningsminister Hans Chr Schmidt
- Bilag 2 - Svar fra TRM til de vstdanske trafikskaber og togoperatører vedr. Takst Vest

1-25-1-15

9. 24-timers billet - takststigning 2016

Resumé

Til takstændringen i januar 2016 steg priserne mest på de lange rejser. Det betød, at 24-timers billetten, som udstedes som en 20-zoners billet stod til en stigning på 30% eller 40 kr. mere end det turistprodukt, som afløser 24 timers billetten til maj 2016.

For at imødegå prisstigningen og skabe sammenhæng til turistproduktet, har administrationen tilpasset produktet således, at billetten fremover udstedes som en 16-zoners billet, i stedet for de 20 zoner.

Sagsfremstilling

I marts 2015 vedtog bestyrelsen, at 24-timers billetten fremover skulle sælges som en 20-zoners billet. Det var nødvendigt for at sikre 24-timers billetten kunne udstedes på rejsekortudstyret, og 20 zoner var den zoneafstand, hvor prisen ville ændre sig mindst. Den ændrede sig fra 155 kr. til 154 kr. for voksne.

Til takstændringen i januar 2016 steg priserne mest på de lange rejser. Prisen for en 20-zoners voksen kontantbillet steg fx fra 154 kr. til 200 kr. – eller med 30%. 24-timers billetten afløses til maj af en turistbillet, som er prissat til 160 kr.

Administrationen har derfor vurderet, at det ikke er hensigtsmæssigt med en stigning på 46 kr. på 24-timers billetten.

Derfor er det meddelt vognmænd, chauffører mm, at 24-timers billetten fremover skal udstedes som en 16-zoners billet til 160 kr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-16-5-70-802-464-16

10. Orientering: Modtagelse af klage med 30 underskrifter vedr. rejsebestemmelsen om hunde i bybusser

Resumé

Midttrafiks rejsebestemmelser blev ændret pr. 1. oktober 2015, så det ikke længere er tilladt at have større hunde med i bybusser, og mindre hunde må kun medbringes i en taske. Der er kommet en klage over dette fra en kunde i Silkeborg, der har fået 29 andre til at være medunderskrivere på klagen.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse vedtog 29. juni 2015 en række ændringer i rejsebestemmelserne. Baggrunden var, at en leverandørundersøgelse havde peget på, at Midttrafiks rejsebestemmelser var svære at forstå, uoverskuelige med for mange undtagelser, og at de ikke var særlig brugervenlige.

Antallet af regler blev ændret fra 70 til 39 punkter, og der blev større ensretning og færre forbehold.

Vedr. store hunde, var der forskellige regler i bybusserne. De var tilladt i Brande, Herning, Holstebro, Ikast, Struer, Silkeborg og Horsens. De var ikke tilladt i øvrige bybusser. Denne forskel stammer tilbage fra før strukturreformen 2007. Dialog med flere af bybusselskaberne viste, at omfanget af kunder med store hunde var meget beskedent. Samtidigt viste det sig, at særligt i myldretiden med stort flow kunne store hunde være generende for øvrige kunder.

Den samlede vurdering var, at ved at forbyde store hunde i bybusser, var det meget få kunder, der blev ramt, hvorimod en tilladelse i alle bybusser ville medføre flere gener – især i Randers og Aarhus.

De regionale busser har et anderledes flow af passagerer og længere mellem stoppestederne, hvorfor det vurderedes, at store hunde ikke var til gene her. Midttrafik har modtaget en klage over dette fra en kunde i Silkeborg, der har fået 29 andre til at være medunderskrivere på klagen. Klagen er vedlagt som bilag. Den ændrede rejsebestemmelse, har betydet, at kunden og flere af/alle medunderskriverne ikke længere kan have deres hund med bussen.

Der har været ca. 20 henvendelser/kommentarer på Facebook. Nogle af dem har været ønske om uddybning og forklaring. Ca. halvdelen har været utilfredshed fra kunder omkring Herning, Silkeborg og Horsens.

Der har været 9 skriftlige henvendelser – 6 fra Silkeborg og 1 fra hhv. Herning, Horsens og Holstebro. Det var primært kunder, der var utilfredse med de nye regler, da det ramte dem. Enkelte har fremsat forslag om, at man kunne ændre reglerne, så det blev

muligt fx uden for myldretiden – eller på udvalgte afgange. Dette er blevet afvist, idet et af formålene med revision af rejsebestemmelserne var forenkling og færre undtagelser.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Klage

1-15-0-77-3-10

11. Orientering om kundetilfredshedsundersøgelse fra Rejsekort A/S

Resumé

Rejsekort A/S har i samarbejde med Bus & Tog gennemført to kundetilfredshedsundersøgelser henholdsvis blandt brugere af rejsekort og brugere af den kollektive transport i al almindelighed.

Sagsfremstilling

Kundetilfredshedsundersøgelsen er delt i to rapporter med udgangspunkt i hver sin målgruppe – brugere af rejsekort og brugere af den kollektive transport, der benytter forskellige billettyper. Alle respondenter rejser minimum 1-2 dage i kvartalet med kollektiv transport. Dataindsamlingen har fundet sted i oktober/november 2015.

55 % af rejsekortbrugerne angiver, at de alt i alt er tilfredse eller meget tilfredse med rejsekortet. Samtidig har 42 % af rejsekortbrugerne haft behov for at kontakte rejsekort kundeservice enten telefonisk eller via mail.

Brugere af rejsekort synes fortsat væsentligt bedre om rejsekort end ikke-brugere. Derudover ses der en stigning i andelen af brugere, der oplever, at rejsekortet har gjort det lettere at tage kollektiv transport (69 % i 2015 sammenlignet med 64 % i 2014).

Nedenfor følger en opsummering af yderligere relevante resultater for hver af de to målgrupper.

1) Undersøgelse blandt brugere af rejsekort

Undersøgelsen er baseret på 2.962 besvarelser blandt brugere af rejsekort i alderen 18 år og opfeft. Heraf er 7 % af besvarelserne fra Region Midtjylland.

Rejsekort – anvendelse

De fleste brugere (63 %) har et personligt rejsekort med tank-op aftale. De tilfredse brugere har i højere grad tegnet tank-op aftaler end utilfredse brugere.

- 67 % benytter udelukkende rejsekort til deres rejser med kollektiv trafik. Af de resterende 33 % som anvender flere billettyper, angiver 44 % rejsekortet som deres primære billettype.
- 35 % kender ikke til rabatten udenfor myldretid, hvilket er en forbedring siden 2014, hvor denne andel udgjorde 41 %. Af de brugere, som har gjort brug af off-peak rabatten, svarer størstedelen (82 %), at de ikke har flyttet deres rejsetidspunkt for at få rabatten.

- 31 % har aldrig glemt at checke ud på deres rejser med rejsekort. 12 % angiver, at de har glemt at checke ud mere end 5 gange. Tilfredse kunder er væsentlig bedre til at checke ud end utilfredse kunder.

Rejsekort - kundeservice

- 88 % har haft behov for at besøge rejsekortets hjemmeside www.rejsekort.dk. Af brugere, som har besøgt hjemmesiden, angiver 70 %, at de i nogen grad, i høj grad eller i meget høj grad fik svaret de søgte.
- 30 % har været i kontakt med rejsekort kundeservice via telefon og 12 % har taget kontakt via mail.

Konceptopfattelse og forventninger

Blandt fordelene ved rejsekortet nævner flest, at man slipper for at tælle zoner, at man kun behøver én billet til alle rejser, samt at man slipper for at skulle have kontanter på sig.

Blandt ulemperne nævner flest, at man skal huske at checke ud samt at man skal checke ind igen ved skift af transportmiddel.

- 79 % af de adspurgte mener, at det er en god idé med et rejsekort til den kollektive transport, hvilket er på samme niveau som ved sidste måling i 2014. Brugerne i Region Midtjylland er mere positive end gennemsnittet, hvilket til dels skyldes en lav tilfredshed fra brugerne fra Region hovedstaden, hvor mange nye brugere er kommet til siden udfasningen af klippekort.
- 47 % oplever, at rejsekortet i nogen grad, i høj grad eller i meget høj grad giver billigere rejser, hvilket er et fald på 7 %-point sammenlignet med 2014.
- 65 % har overordnet en positiv opfattelse af kollektiv transport, hvilket udgør en stigning på 7 %-point siden sidste måling.
- 61 % angiver det for sandsynligt, at de vil anbefale rejsekortet til venner, bekendte og netværk.

2) Undersøgelse blandt brugere af kollektiv transport

Undersøgelsen er baseret på 1.002 besvarelser blandt brugere af kollektiv transport i alderen 15 år og opefter. Heraf er 20 % af besvarelserne fra Region Midtjylland.

Af de deltagende er 62 % i besiddelse af et rejsekort, som de bruger og 46 % angiver det som deres primære kort-/billettype.

Vurdering af forhold vedrørende den kollektive transport

Tilfredsheden er lavest inden for nedenstående tre områder, der alle omhandler usikkerhed omkring rejsens pris. Sidste undersøgelse i 2014 viste samme billede, men der ses generelt et lille fald andelen af tilfredse og tilsvarende stigning i andelen af utilfredse.

- "Mulighederne for at finde frem til den billigste billet eller kort til dine rejser med kollektiv trafik" (22 % tilfredse, 42 % utilfredse)
- "Overskueligheden af de forskellige billettyper og rabatordninger i kollektiv trafik" (13 % tilfredse, 58 % utilfredse)
- "Gennemskueligheden af prisen på rejser med kollektiv trafik" (17 % tilfredse, 54 % utilfredse)

Konceptopfattelse og forventninger

- 64 % af de adspurgte mener, at det er en god idé med et rejsekort til den kollektive transport og 46 % synes, at rejsekortet gør rejsen lettere.

Helt overordnet er holdningen til rejsekort mere positiv blandt de 622 brugere af rejsekort end de 380 ikke-brugere.

Trafikselskaberne, Bus & Tog samt Rejsekort A/S har offentliggjort en ny handlingsplan for 2016 på rejsekort.dk, der skitserer flere planlagte forbedringer af rejsekortet.

For mere information henvises til rapportererne i fuld længde:

[Undersøgelse blandt brugere af rejsekort](#)

[Undersøgelse blandt brugere af kollektiv transport](#)

[Handlingsplan for 2016](#)

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-208-1-12

12. Kundeanalyse af ny terminal og bybusnet i Holstebro

Resumé

I 2014 er der gennemført større ændringer i Holstebro. Der er udbudt 10 gasbusser til udførelse af bybuskørslen, der er introduceret et nyt bybusnet og der er etableret en ny trafikterminal. Med baggrund i disse ændringer har Midttrafik og Holstebro Kommune gennemført en kundeanalyse på den nye terminal og bybusnettet. Undersøgelsen viser, at kunderne er godt tilfredse både med den nye terminal og bybusnettet. Principper, tanker og erfaringer fra projekterne i Holstebro vil blive brugt i Midttrafiks fremtidige arbejde med bybusnet og trafikterminaler.

Sagsfremstilling

I oktober 2014 indviedes den nye trafikterminal i Holstebro, samtidig med at bybusserne fik nye køreplaner, hvor bl.a. alle bybusser fremover skulle betjene trafikterminalen, i stedet for bybusterminalen ved Slotsgade, hvor bybusserne hidtil havde deres egen terminal.

Efter trafikterminalen er endelig færdig, kunderne har lært terminalen at kende og bybusserne har kørt i det nye bybusnet, har Midttrafik sammen med Holstebro Kommune gennemført en tilfredshedsundersøgelse gennem interview, både for terminalen og det nye bybusnet. Resultaterne er baseret på 178 interviews i perioden 7 – 11. december 2015.

Den nye terminal

Trafikterminalen er helt nybygget og derfor er spørgsmålene vendt mod trafikterminalens funktion og overskuelighed. 45 % af respondenterne ankom med bus til terminalen, hvilket indikerer, at borgerne i Holstebro reagerer som i andre byer, at når busserne betjener stationen, benyttes busserne. Der er ikke foretaget en før-måling på dette parameter.

Det samlede resultat fra undersøgelsen er meget positivt, hvor det samlede indtryk scorer 91 % tilfredse eller meget tilfredse svar. Den laveste score (69 %) er som forventet tilfredsheden med ventefaciliteterne, da læhusene på perronerne er små og ikke giver meget afskærmning for vind og regn. Rapporten anbefaler at dette punkt forbedres, da det har stor betydning, men lav tilfredshed.

Herunder er de enkelte elementers samlede score for meget tilfreds og tilfreds oplyst:

- Ventefaciliteter ved trafikterminalen: 69 %
- Skift mellem transportmidler: 66 % men også 17 % "ved ikke" svar
- Indretning af busterminal/placering af stoppesteder: 90 %
- Omfang og kvalitet af informationstavler: 79 %
- Trafiksikkerhed: 70 %
- Tryghed: 91 %
- Forhold for handicappede: 12 % (5 % dårlig eller meget dårlig og 76 % ved ikke)
- Renlighed og vedligeholdelse: 87 %
- Det samlede indtryk: 91 %

Det nye bybusnet

Samtidig med indvielsen af den nye trafikterminal fik bybusserne nye køreplaner, hvor bybusserne flyttede fra Slotsgade til trafikterminalen. Udviklingen og erfaringer fra andre byer gjorde, at der ville opnås en række fordele ved at flytte bybusserne til stationen i forbindelse med bygningen af den nye terminal. Med flytningen opnås korrespondancer til tog og andre busser, men flytningen var også nødvendig af pladshensyn, da Slotsgade ikke kunne betjene flere busser. Samtidigt blev bybusnettet gennemgået og flere linjer blev ændret og fik højere frekvens. Siden har køreplanerne for bybusserne været ændret nogle gange, primært pga. større og længerevarende vejarbejder og besparelsesønsker fra kommunen.

60 % af respondenterne svarede, at flytningen af bybusserne fra Slotsgade til Trafikterminalen er godt eller meget godt for bybuskørslen, og knap 4 % at det er dårligt eller meget dårligt (28 % har svaret Ved ikke). Forventningen til flytningen, at en samling af den kollektive trafik vil være en positiv udvikling, tænkes hermed indfriet. I undersøgelsen blev der lavet en NPS (Net promotion score), der er et mål for kundeoplevelsen. Scoren ligger på 21,5 %, der er et godt solidt tal og på linje med andre bybusmålinger.

Fordelingen på NPS er; at 35 % af bybuskunderne er loyale og entusiastiske kunder, altså kunder der omtaler og anbefaler bybusserne til andre borgere og hele 50 % er loyale men dog uentusiastiske. Samlet set er 86 % af kunderne loyale kunder.

Den samlede vurdering af bybusnettet er, at 84 % af kunderne finder bybusnettet godt eller meget godt. Linjeføringen og frekvensen på hverdage er også tilfredsstillende med hhv. 71% og 88 %, men hvor tilfredsheden med frekvensen på lørdage er på 59 %. Flere respondenter efterspørger også mere kørsel på lørdage i de indsamlede bemærkninger.

Et overraskende resultat er, at korrespondancer til andre busser og tog ikke opnår stor score. Kun 59 % finder at korrespondancerne er gode eller meget gode og 8 % at de er dårlige. Bybusserne er flyttet til trafikterminalen og flere linjer har fået højere frekvens, begge tiltag, der skulle øge muligheden for korrespondance og dermed tilfredsheden. Svarende giver desværre ikke nærmere be væggrunde for den lave tilfredshed.

Bybuskøreplanerne er først planlagt til at skulle ændres til sommeren 2017, hvor dette forhold vil blive analyseret.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-2-16

13. Orientering om høring af lovforslag vedr. gods-, bus- og taxilovgivningen

Resumé

Transport- og Bygningsministeriet har den 15. januar udsendt forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. (løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.) i høring. Trafikselskaberne i Danmark har afgivet høringssvar og har inden da også tilkendegivet holdninger til mulige ændringer af loven. Det samme har brancheorganisationerne.

Sagsfremstilling

Trafikselskaberne i Danmark rettede i december henvendelse til Transport- og Bygningsministeren, da man havde bemærket, at der pågår drøftelser om en revision af taxalovgivningen (bilag 1). Trafikselskaberne i Danmark kommenterede en henvendelse fra DI Transport, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd, som opfordrer ministeren til en modernisering af taxiloven (bilag 2). Et udkast til ændring af loven blev udarbejdet i 2014, hvor det bl.a. blev foreslået, at de nuværende fire tilladelsestyper blev erstattet af en universaltilladelse. Den tidligere regering arbejdede ikke videre med forslaget udover en harmonisering af skatte- og afgiftsstrukturen for de fire kørselstyper.

Dansk Taxi Råd m.fl. har foreslået ministeren at iværksætte udarbejdelsen af et nyt forslag, som branchen mener bør indeholde følgende elementer:

- Harmonisering af tilladelsesystemet
- Indførelse af fleksible virksomhedsformer (fx aktieselskaber)
- Ændring fra bestillingskontorer til kørselskontorer (fokus på tilladelser)
- Kørselsbehov i tyndt befolkede områder – fx indførelse af eneretsaftaler
- Tydeliggørelse af definitionsapparat, fx "almindelig taxakørsel"
- Forbedret klageadgang for forbrugerne
- Mere differentieret takstfastsættelse – med mulighed for selvstændig takstpolitik for de enkelte kørselskontorer
- Kontrol- og tilsynssystem der kan rumme hensynet til øget kommerialisering

Brancheforeningerne foreslår, at ovennævnte elementer implementeres ved en overgangsordning, da der er tale om markante forandringer.

Transport- og Bygningsministeren erklærer sig i sit svar til brancheforeningerne enig i behovet for en revision, og bemærker ligesom brancheforeningerne, at den teknologiske udvikling på området samt deleøkonomiens tilbud, fordrer behovet for en ikke så tæt reguleret taxalovgivning. Planlægningen af en hensigtsmæssig proces, som kan lede frem til et forslag til ny regulering af området, er overvejelse, og brancheforeningerne vil blive inddraget. (Bilag 3)

Samme dag som Transport- og Bygningsministeren sendte sit svar til brancheforeningerne, den 21. december 2015, sendte trafikskaberne deres kommentarer til branchens brev til ministeren. Trafikskaberne fastslår, at man langt hen ad vejen er enig med branchen i de forhold, som beskrives. Flere går igen fra forslaget til ændring af loven i 2014, fx universaltilladelse og koblingen til kørselskontorerne, hvor trafikskaberne tilbage i 2014 påpegede man med fordel kunne drage paralleller til busverdenen. Trafikskaberne bemærker dog, at ønsket om 'eneresaftaler for almindelig taxikørsel' kan risikere at medføre øgede udgifter for kommuner og regioner, hvis det dermed ikke vil være muligt at koordinere ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner. Trafikskaberne supplerer, at en række kommuner og regioner efter Notra-dommen indfører sociale klausuler. Derudover bemærkes, at trafikskaberne gerne vil drøfte emnerne på såvel embedsmandsniveau som gennem deltagelse i arbejdet for revision af lovgivningen.

Transport- og Bygningsministeren har herefter bl.a. svaret, at der skal ske en grundig forberedelse til et forslag om ændring af taxiloven, at en ændring af taxiloven samlet ikke må medføre øgede udgifter for det offentlige og at ministerens embedsmænd vil mødes med trafikskaberne for at høre deres tanker om en ændring af lovgivningen (bilag 4). Som det første vil regeringen se på, om Notra-dommen giver anledning til en generel ændring af reglerne vedr. løn- og arbejdsvilkår i gods-, bus- og taxilovgivning.

Den 15. januar udsendte Trafik- og Byggestyrelsen forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.) m.v.i høring (bilag 5). Trafikskaberne i Danmark har afgivet et samlet høringssvar (bilag 6), hvor man erklærer sig positivt indstillet over for de foreslåede ændringer, og bl.a. giver konkrete kommentarer på en udvidelse af tilsynsmyndigheden.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Trafikskabernes brev til TRM
- Bilag 2 - Brancheforeningers henvendelse til TRM
- Bilag 3 - Ministerens svar til brancheforeningerne
- Bilag 4 - svar fra TRM 140116
- Bilag 5 - Udkast til lovforslag 150116
- Bilag 6 - Høringssvar - løn og arbejdsvilkår for chauffører 210116 (2)

1-30-75-6-1-16

14. Status på kørslen i Flextrafik den 24. december 2015

Resumé

Niveauet af kørsel den 24. december 2015 svarer til sidste år og kørslen blev afviklet planmæssigt.

Sagsfremstilling

Den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Teletaxa og Flextur er ikke åben for kørsel den 24. december.

Antal ture 24.december		2014	2015
Handicap	Liftekørsel	1.500	1.541
Handicap	Siddende	822	821
Handicap i alt		2.322	2.362
Patientbefordring	Liftekørsel	56	70
Patientbefordring	Siddende	207	175
Patient i alt		263	245
Samlet antal ture		2.585	2.607

Afviklingen af kørsel var stort set gnidningsfri. Der var ingen vejr-mæssige udfordringer, FlexDanmark havde opnormeret vognstyringen, således køen på telefonen for chauffører og kunder var mere end halveret i forhold til sidste år, og FlexDanmark meddeler, at Midttrafiks forudgående planlægning af julekørslen fungerede godt.

Som noget nyt i 2015 var der åbent for bestillinger i fem uger (uge 46-50) for alle kunder. Hidtil har der udelukkende været åben for bestillingsmodtagelse for kørestolsbrugere i uge 48 og for gående kunder i uge 49. En stor forbedring for kunderne.

Midttrafik har modtaget fire kundeklager vedr. transporten den 24. december 2015 (to angående for sen aflevering, én angående adfærd og én angående chaufførfejl).

Midttrafik har haft ca. 370 vogne til rådighed den 24. december 2015 og begge reservevogne var ude at køre et par ture.

Som noget nyt i 2015 fik vogne 25. og 26. december 50 % tillæg til timeprisen ligesom den 24. december. Dette medførte, at der ikke var vognmangel i juledagene

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-13-816-3-16

15. Orientering om Midttrafiks Personaleredegørelse 2015

Resumé

Direktionen har besluttet at der hvert år i januar måned skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet. Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet. Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Sagsfremstilling

Direktionen har besluttet at der hvert år i januar måned skal laves en redegørelse vedrørende personaleområdet.

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet, og Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Når man læser Personaleredegørelsen, er det f.eks. tydeligt at det øgede fokus, der har været på sygefravær har båret frugt, således at Midttrafik nu har opnået et stabilt lavt sygefravær, når der korrigeres for langtidsfravær. Udfordringen ligger således nu i at nedbringe det lange sygefravær også.

Endvidere viser vores medarbejdertilfredshedsmålinger og vores trivselsmåling, at medarbejderne generelt er meget tilfredse med at være ansat ved Midttrafik, og med et forøget fokus på at styrke det tværgående samarbejde og medarbejdernes fokus på kundernes behov, er det målet at skabe en organisation, der altid leverer hele løsninger til Midttrafiks kunder og ejere.

Endelig samler Personaleredegørelsen en række statistiske oplysninger om Midttrafiks medarbejdere.

I Personaleredegørelsen kan man bl.a. læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Personaleredegørelse - samlet version

1-00-2-16

16. Siden Sidst

Sagsfremstilling

Tilskud til gas i Silkeborg

I forbindelse med udbuddet af Silkeborg bybusser, hvor Silkeborg Kommune valgte gasbusser, har kommunen i et partnerskabsamarbejde med HMN Naturgas og Midttrafik ansøgt Energistyrelsen om tilskud til henholdsvis indkøb af gasbusser samt anlæggelse af en gastankstation. Energistyrelsen har modtaget ansøgninger om støtte til partnerskaber til fremme af el og gas til tung transport for over 31 mio. kr. Den samlede støttepulje for 2015 udgjorde knap 20 mio. kr. Energistyrelsen har på den baggrund meddelt partnerskabet, at der ydes støtte, henholdsvis 1.24 mio.kr. til køretøjer, og 1.93 mio. kr. til infrastruktur (anlæggelse af tankstation).

Høringsnotat om ny banestrækning mellem Hovedgård og Hasselager

Banedanmark har 4. januar 2016 offentliggjort et høringsnotat om "idefasehøringen" for en ny banestrækning mellem Hovedgård og Hasselager. Idéfase er første led forud for høringen i VVM processen og blev gennemført fra 8. juni til 21. august 2015. Der blev i perioden afholdt to borgermøder.

Som en del af intentionen i Timemodellen (forlig af 14. januar 2014 om Togfonden DK) skal der etableres ny banestrækning mellem Horsens og Aarhus. Den nye banestrækning på ca. 23 km., er en af forudsætningerne for at rejsetiden mellem Odense og Aarhus kan reduceres til en time. Den nye strækning forventes at kunne nedbringe rejsetiden mellem Horsens og Aarhus med seks minutter.

I notatet fra idéfasehøringen beskriver Banedanmark de indkomne forslag og kommentarer, samt angiver hvorledes Banedanmark forventer at inddrage disse i det videre arbejde. På baggrund af input fra høringssvarene har Banedanmark justeret de oprindelige 2 forslag til linjeføringer og medtaget yderligere et nyt forslag til linjeføring af banen.

Banedanmark forventer at alle tre linjeføringsforslag vil blive sendt i høring sammen med VVM-redegørelsen omkring årsskiftet 2016/2017.

Baneprojektet og høringsnotatet samt høringssvarene kan ses på Banedanmarks hjemmeside: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=21764>

Samsø Kommune overvejer udtrædelse af Midttrafik

I forbindelse med ny lov om Trafikselskaber står i stk. 3 "Kommuner, som udgøres af en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, kan med transportministerens tilladelse undlade at deltage i et trafikselskab". Samsø kommune overvejer mulighederne for og konsekvenserne ved at udtræde af Midttrafik.

I juni 2014 besøgte Samsø Kommunes "Busgruppe" Midttrafik, hvor de fik en rundvisning og indblik i de opgaver som Midttrafik udfører og som Samsø kommune ved en udtrædelse, selv skal udføre.

Siden har der været afholdt flere møder, hvor opgaverne er blevet vendt og drøftet. Midttrafik har i hele processen tilbudt, at udføre opgaver for Samsø kommune på konsulentbasis, efter Midttrafiks normale timesatser. Det er Trafikministeren, der skal beslutte om en ø-kommune kan udtræde af et trafikselskab, en beslutning, der træffes på baggrund af den aftale, der skal indgås mellem trafikselskabet og kommunen. Ærø Kommune og Fynbus har indgået en aftale hvor Ærø Kommune udtræder af Fynbus 31.12.2015.

Næste møde med Samsø kommune afholdes den 26. januar 2016 og Samsø kommune forventer at træffe afgørelse om en udtrædelse på kommunalrådsmøde den 21. juni 2016.

Vejen frem med Flextrafik

Sekretariatet i Trafikselskaberne i Danmark har udarbejdet en kort beskrivelse af Flextrafik, som informationsmateriale. Det vedlagte hand-out har til formål at nuancere en række myter og misforståelser samt forklare, at Flextrafik er behovsstyret, koordineret kollektiv trafik, der bidrager til at realisere et besparelspotentiale i de kommunale befordringsordninger. Papiret er pt. i høring hos KL, Danske Regioner har godkendt. Det forventes anvendt som information om og indføring i Flextrafikken ved bl.a. eksterne møder.

Internet i busserne

Bestyrelsen har tidligere besluttet, at der skal være gratis internet i alle busserne på A-kontrakter i Midttrafik. Samtidig med udrulning af realtid, som forventes afsluttet i april 2016, vil alle busser tilsvarende være omfattet af gratis internet. Kunderne er glade for denne service. I 2015 har de logget på internettet over 1 mio. gange., og har været på i gennemsnit 26 minutter. Dette kan omsættes til i alt 430.000 timer, hvor kunderne i det midtjyske område, uden merudgift, kan surfe, lave lektier, skrive mails, arbejde, mv. I 2015 blev internetforbindelsen i X Busserne opgraderet. Resultatet har direkte kunne måles i form af anvendt data pr. brugersession, med fremgang på 115 % - mere end en fordobling.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Vejen frem for flextrafik

1-00-2-16

17. Eventuelt