



midttrafik

Åben dagsorden

til mødet i

Bestyrelsen for Midttrafik

17. marts 2016 kl. 09.30

Søren Nymarks Vej 3,

8270 Højbjerg

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 29. april 2016	1
2	Forsøg med natbustakst i december måned - fremlæggelse af resultaterne	3
3	Ændret bestillingsfrist for handicapkørsel, lange rejser over 100 km udført i Flextrafik-vogn samt ændret bestillingsfrist for intern kørsel i anden region.	5
4	Midttrafiks mål 2016-2018	7
5	Krav om kompensation som følge af indeksregulering i Flextrafik	9
6	Region Midtjyllands budgetramme for 2017 og frem	11
7	Orientering om tilfredshedsundersøgelse med siddende patientbefordring	14
8	Orientering om Djursland Mobilitetsstrategi	17
9	Orientering om Trivselsmåling 2015	19
10	Siden sidst	22
11	Eventuelt	27

1-00-2-16

1. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 29. april 2016

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til bestyrelsen om dagsorden for det forestående repræsentantskabsmøde den 29. april 2016.

Sagsfremstilling

Administrationen foreslår en dagsorden, som, udover de faste punkter for forårets repræsentantskabsmøde, indeholder et oplæg om koordinering af kommunal og regional kollektiv trafik samt et oplæg om et mere ensartet flextur-produkt.

Tema - forslag 1: Oplæg til fremtidig kommunal og regional kollektiv trafik

Region Midtjylland har tilkendegivet, at regionens budget til kollektiv trafik har nået en andel af Regional Udviklings budget, man ikke fra regionens side ønsker udvidet. Region Midtjylland har anmodet Midttrafik om at sikre, at denne budgetramme overholdes i 2016 og i årene fremover.

Da indtægterne i regionens rutenet er stagnerende på grund af den demografiske udvikling og øget bilejerskab, er der betydelig risiko for at en videreførelse af det nuværende regionale betjeningsomfang vil føre til en overskridelse af regionens ramme i 2017 og herefter. Det må anses for sandsynligt, at der fortsat samlet vil være en stagnerende udvikling i indtægterne i regionens rutenet. Dertil kommer de kendte merudgifter på grund af rejsekort og bus-tog-samarbejdet. Det betyder, at der må findes besparelser i det regionale rutenet.

Region Midtjylland forventer, at Midttrafik tager initiativ til en plan for udviklingen af den regionale trafik, der kan sikre budgetoverholdelsen. I princippet kan Midttrafik udarbejde forslag til besparelser, hvor det regionale serviceniveau i det nuværende net reduceres over en bred kam, der hvor indtægtstab må forventes at være mindst.

Det vil betyde, at serviceniveauet vil blive forringet både på de regionale kerneopgaver med betjening af større mellembys rejsestrømme ind til egnscentrene, og mindre ruter og strækninger, der giver en bredere dækning i det regionale net. Risikoen ved denne strategi vil være en udbredt utilfredshed med reduktion af serviceniveauet og yderligere tab af indtægter på lidt længere sigt på de regionale hovedstrækninger.

Det er derfor spørgsmålet, om dette er en særlig attraktiv vej at gå for såvel regionen som kommunerne i Region Midtjylland. I Region Sjælland har man i de seneste år haft en vis succes ved at satse på et regionalt hovednet i form af det såkaldte R-Net, og i Nordjylland vil man også i de kommende år udbygge et hovednet bestående af bus og tog-ruter, der sikrer gode transportmuligheder mellem de større byer.

Fælles for begge er opbygningen af et net, der binder regionen sammen med en meget konsistent betjening på hovedstrækningerne. Det sjællandske R-net består af tog- og busbetjening i timedrift suppleret med halvtimesdrift i dagtimerne. Målet for det nordjyske hovednet er minimum timedrift.

En satsning på et regionalt hovednet finansieret af regionen kan indebære, at der skal justeres på opgavefordelingen mellem kommunerne og regionen, og at der etableres alternativer til betjeningen af strækninger, der ikke ligger på hovednettet, eksempelvis i form af flextrafik eller tilbringertrafik til hovednettet.

På mødet drøftes ovenstående med udgangspunkt i en præsentation af opgaverne i den regionale betjening på Djursland.

Tema - forslag 2: Et mere ensartet flextur-produkt

Midttrafiks flextur-produkt består i dag af 19 individuelle aftaler – én pr. bestiller – og 14 fællesprisaftaler, tidligere kendt som venneaftaler, inden for regionen. Der findes 3 forskellige takstniveauer, som bestillerne kan vælge at tilbyde Flextur ud fra. 10 bestillere kører med 4 kr. pr. km, 6 kommuner kører med 7 kr. pr. km og 3 bestillere benytter den dyre takst til 14 kr. pr. km.

Kompleksiteten i prisstrukturen og forskelligheden på tværs af bestillerområderne bevirker, at Flextur-produktet kan være svært kommunikerbart og svært forståeligt for kunderne. Det er uigennemsigtigt, hvor meget en Flextur koster i de forskellige kommuner og hvorfor prisen er, som den er. Nogle bestillere har derudover også iværksat tiltag, som gør ordningen mere særlig inden for den enkelte kommune. I Holstebro kan man eksempelvis køre med Flextur i byzone - dog kun mellem kl. 18 og 23 på hverdage. Og i Skanderborg kan kunder med ungdomskort benytte Flextur.

Administrationen stiller forslag om en forenkling af Flextur-produktet for at øge kundevenligheden, gøre produktet attraktivt for flere kunder og sikre en højere gennemsigtighed i forhold til prisen.

Administrationen vil desuden præsentere en model, som muliggør særlige kundeforhold for de enkelte bestillere, så længe det er inden for rammen af standardproduktet. Administrationen vil derudover orientere om, hvad øvrige trafikselskaber gør på området.

Forslag til dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Beretning og regnskab 2015 ved bestyrelsesformand og direktør
4. Oplæg til fremtidig kommunal og regional kollektiv trafik
5. Et mere ensartet flextur-produkt
6. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter ovenstående forslag til dagsordenen for mødet i Midttrafiks repræsentantskab.

1-30-78-8-1-15

2. Forsøg med natbustakst i december måned - fremlæggelse af resultaterne

Resumé

I Midttrafiks natbusser betaler kunderne dobbelttakst, hvis de anvender kontantbillet eller klippekort. Anvendes periodekort skal købes normal billet eller klippes 1 gang ved siden af. På rejsekort har natbusser et tillæg på 20 kr., da systemet ikke teknisk kan håndtere dobbelttakst.

Midttrafik modtager jævnligt kundehenvendelser om natbustaksternes størrelse. Er man flere der rejser sammen, vil det til tider være billigere med taxa.

Midttrafik har derfor i forbindelse med julenatbus-kørslen i Randers i december 2015 gennemført et forsøg, for at undersøge om en fjernelse af ekstrabetalingen vil give flere kunder.

Resultatet af dette forsøg fremlægges hermed.

Sagsfremstilling

Merbetalingen på natbusser vurderes til samlet at give Midttrafiks bestillere et merprovenu på godt 4,8 mio. kr. årligt. Størstedelen – ca. 2,9 mio. kr. vedrører natbusser i Aarhus Kommune, mens restprovenuet tilfalder Regionen og de kommuner, hvor der – typisk op til jul – kører natbusser.

Med det formål at undersøge om en nedsættelse af taksterne til normalt niveau ville kunne give så mange ekstra kunder, at det vil kunne udligne merindtægterne ved ekstra betalingen, gennemførte Midttrafik i december 2015 et forsøg i Randers, hvor natbusser kunne anvendes til normal takst.

Forsøget blev annonceret lokalt via hængeskilte i busserne, samt særlig information på Randers Rutebilstation. Desuden blev der orienteret via pressemeddelelser og via Midttrafiks Facebook-side.

Der blev gennemført tællinger i alle natbusser, som efterfølgende kunne sammenlignes med tællinger fra julenatbusser i Randers i december 2014, hvor der blev kørt til "dobbelt-takst". Tællingerne blev gennemført manuelt af chaufførerne. Det medfører en usikkerhed i opgørelsen, da det kan være vanskeligt for chauffører at sikre korrekte tællinger samtidig med, at de skal køre bussen og sørge for korrekt billettering.

En sammenligning af tællingerne de 2 år viser følgende resultater – det er de 2 sidste uger af natbuskørslen der sammenlignes.

Næstsidste uge 2014	707 kunder
Sidste uge 2014	571 kunder
Næstsidste uge 2015	285 kunder
Sidste uge 2015	197 kunder

Tallene viser desværre et markant fald i antal kunder, der har brugt natbusser i Randers. Det kan således ikke ud fra undersøgelsen sandsynliggøres, at en nedsættelse af natbustaksten vil medføre, at flere kunder vælger natbus, og dermed kan udligne det merprovenu, der fremkommer med den ekstra betaling. Administrationen indstiller derfor med baggrund i forsøget i Randers, at det nuværende takstsystem fastholdes.

Direktøren indstiller,

at det nuværende system med ekstra takster på natbusser fastholdes.

1-47-1-10

3. Ændret bestillingsfrist for handicapkørsel, lange rejser over 100 km udført i Flextrafik-vogn samt ændret bestillingsfrist for intern kørsel i anden region.

Resumé

Administrationen ønsker at tilbyde kunderne i handicapkørselsordningen mere fleksible bestillingsfrister i forbindelse med bestilling af lange rejser over 100 km udført med Flextrafik-vogn samt i forbindelse med bestilling af interne rejser i anden region. Ligeledes ønsker administrationen maks. grænsen på 50 km ved kørsel i anden region afskaffet.

Sagsfremstilling

Midttrafik har siden 2007 tilbudt handicapkunder landsdækkende handicapkørsel, hvor tog og X Bus kan indgå på en del af strækningen. Bestillingsfristen for en landsdækkende handicapkørsel er 4 hele hverdage i forvejen. Pr. 1. marts 2012 besluttede Midttrafiks bestyrelse, at handicapkunder kunne tilkøbe kørsel med Flextrafik-vogn på hele strækningen ved lange rejser over 100 km, til en takst på 3 kr. pr. km for de første 100 km, derefter en takst på 9 kr. pr. km. Bestillingsfristen blev fastsat til 4 hele hverdage i forvejen.

Administrationen ønsker at tilbyde kunderne i handicapkørselsordningen mere fleksible bestillingsfrister i forbindelse med bestilling af lange rejser over 100 km udført med Flextrafik-vogn, samt i forbindelse med bestilling af interne rejser i anden region. Administrationen ønsker bestillingsfristen for lange rejser over 100 km udført med Flextrafik-vogn ændret fra 4 hele hverdage i forvejen, til senest dagen i forvejen kl. 12.00. Lange rejser over 100 km udført med Flextrafik-vogn kan bestilles på hverdage i Midttrafiks administration fra kl. 8.00 til 12.00. Der vil fortsat være særlige frister for bestilling til jul og nytår.

I 2015 blev der udført 675 lange rejser over 100 km med Flextrafik-vogn samt 120 lange rejser over 100 km, hvor tog eller X Bus indgik på en del af strækningen. Som det fremgår af nedenstående, så har der været et fald i antal lange rejser over 100 km, hvor tog og X Bus indgår på en del af strækningen. Nedenfor oversigt over udvikling fra 2012 – 2015 i lange rejser over 100 km, hvor tog og X Bus indgår på en del af strækningen.

	2012	2013	2014	2015
Januar	12	11	5	3
Februar	15	14	8	5
Marts	18	23	12	10
April	29	18	16	8
Maj	29	18	17	10
Juni	20	27	16	10
Juli	24	24	7	15
August	15	24	15	9
September	25	15	12	9
Oktober	18	13	11	10
November	27	9	13	8
December	43	14	34	23
	205	210	166	120

Administrationen anbefaler ligeledes at ændre bestillingsfristen for interne kørsler i anden region, fra senest dagen i forvejen kl. 12.00, til senest 2 timer før afhentning, dog senest kl. 12.00 på selve kørselsdagen. Bestillinger til weekend og helligdage bestilles senest kl. 12.00 på hverdage i Midttrafiks administration fra kl. 8.00 til 12.00. Der vil fortsat være særlige frister for bestilling til jul og nytår.

Administrationen ønsker maks. grænsen på 50 km ved kørsel i anden region afskaffet, så kunden frit kan vælge ønsket kørsels destination. Den nuværende maks. grænse på 50 km er en historisk grænse, som ikke giver værdi for kunden og er umulig at forklare.

Økonomi

Administrationen vurderer, at ændrede bestillingsfrister for lange rejser over 100 km udført med Flextrafik-vogn samt ændrede bestillingsfrister for interne rejser i anden region, og afskaffelse af maks. grænsen på 50 km ved kørsel i anden region, ikke vil medføre væsentlige øgede udgifter for bestillerne. Det vurderes, at handicapkunderne ikke vil få et større kørselsbehov på grund af kortere bestillingsfrister.

Kundemæssige konsekvenser

Alle ændringer vil opleves som kundevedtne forbedringer, da det vil medføre øget fleksibilitet og spontanitet for handicapkunderne.

Kommunikation

Administrationen anbefaler, at der udsendes pressemeddelelse om de kundevedtne forbedringer, og at Midttrafiks hjemmeside samt den elektroniske handicapfolder opdateres.

Direktøren indstiller,

- at** bestillingsfristen for lange rejser over 100 km udført med Flextrafik vogn ændres til senest dagen i forvejen kl. 12.00
- at** bestillingsfristen for intern kørsel i anden region ændres til senest 2 timer i forvejen
- at** maks. grænsen på 50 km ved intern kørsel i anden region afskaffes

1-00-2-16

4. Midttrafiks mål 2016-2018

Resumé

Administrationen har i efteråret 2015 gennemført en audit af Midttrafiks målstyring og målepunkter. Arbejdet har medført nye mål for Midttrafik, målrevision i alle afdelinger samt ændret praksis for målstyring.

Sagsfremstilling

I efteråret 2015 gennemførte administrationen en audit af Midttrafiks mål og arbejde med målstyring med hjælp fra Niels Gørup, konsulent i New Future Formula. Formålet med arbejdet var at sikre, at Midttrafik:

- arbejder effektivt med målstyring
- har fastlagt de rigtige mål og målepunkter (med udgangspunkt i strategien)
- arbejder med løbende opfølgning og forbedringer gennem arbejdet med mål

Arbejdet mandede ud i udarbejdelsen af 10 overordnede mål for Midttrafik med udgangspunkt i Midttrafiks tre strategiske mål:

- Tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere

Derudover er der også tilføjet et internt strategisk mål som en intern forudsætning for at få flere tilfredse kunder:

- Tilfredse medarbejdere

Bilag 1 *Midttrafik sætter kursen* viser de 10 overordnede mål for Midttrafik fordelt på de fire ovenstående kategorier. I dokumentet fremgår også Midttrafiks mission og vision. (Af dokumentet fremgår, at det udestår at sætte målepunkter op to af målene. Dette skyldes, at der pågår et arbejde med at indsamle tilstrækkelige data på kundetilfredshed på bestillerniveau før målet kan fastlægges.)

De 10 overordnede mål er udgangspunktet for formulering af mål i hver enkelt afdeling. I de respektive afdelinger er målene derfor blevet gennemgået og revideret, og lederne har i samarbejde med direktionen identificeret de 2-4 vigtigste mål for hver afdeling. Disse udvalgte mål danner således grundlaget for det månedlige målstyringsmøde i ledergruppen. På mødet orienterer lederne om mål, hvor der er foretaget nylige målinger og giver andet relevant information vedrørende målene for deres afdelinger. Målstyringsmødet tager 15-20 minutter. Udover de overordnede mål for Midttrafik (bilag 1) og de udvalgte mål pr. afdeling til den samlede målstyring, har de enkelte afdelinger også egne målstyringskemaer. Derfor er der efter målstyringsmødet rundgang til afdelingerne, som fremadrettet vil

fremlægge lokale afdelingsmål på skift. Det vil sige, at direktion og ledergruppe besøger 2-3 forskellige afdelinger pr. målstyringsmøde for at høre om målarbejdet i de konkrete afdelinger, hvad der er fokus på i opgaveløsningen og hvilke forbedringstiltag, der er iværksat. Dette for at sikre et større tværgående kendskab til hinandens mål, til afhængigheder mellem opgaveområder og til inspiration afdelingerne imellem.

Den nye målstyringsmetode startede i januar 2016 og er kørende med nogle få tilpasninger. Oversigten over mål til målstyringsmødet ses i bilag 2. Midttrafiks mål er inddelt i fire niveauer og i fire kolonner i Bilag 2: A-, B-, C-, og D-mål.

Kolonnen A-mål er ensbetydende med de overordnede strategiske mål fra Midttrafiks strategi. Kolonnen B-mål er ensbetydende med de 10 mål, som direktionen har udledt af de strategiske mål, og som administrationen overordnet målstyrer efter. Kolonnen C-mål er de mål, der er defineret afledt af B-målene og som danner grundlag for de månedlige målstyringsmøder. C-målene er udarbejdet i de enkelte afdelinger, hvor der som nævnt også er formuleret yderligere mål nedbrudt på næste niveau (D-mål). Disse fremgår ikke af oversigten.

For at lette det visuelle overblik over den månedlige status er der lavet farvekoder for, om der er målopfyldelse eller ej på det enkelte mål. Rød betyder ingen målopfyldelse, gul betyder næsten målopfyldelse og grøn betyder målopfyldelse.

Som det fremgår af kolonnen Bemærkninger, er der ikke ny status på alle mål hver måned, en del af målene måles der på med forholdsvis store intervaller imellem, da det omfatter større undersøgelser. Derfor er der hver måned fokus på de nyeste opdateringer.

Der vil på bestyrelsesmødet blive uddelt print i A3 af bilag 2.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik sætter kursen
- Bilag 2 - Målstyringsdokument_bestyrelsen

1-23-4-4-14

5. Krav om kompensation som følge af indeksregulering i Flextrafik

Resumé

Arbejdsgiverforeningen for taxibranchen, ATAX har i samarbejde med 3F stillet krav om en økonomisk kompensation som følge af en negativ indeksregulering i kontraktbetalingen for vognmænd i Flextrafik. Trafikselskaberne Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik indstiller til, at kravet afslås, men at indekset revurderes i forhold til næste udbud.

Sagsfremstilling

ATAX har sammen med 3F rettet henvendelse til trafikselskaberne Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik med et krav om kompensation som følge af en negativ indeksregulering i kontraktbetalingen. Brevet er sendt til både direktører og bestyrelser. Se bilag 1.

Kontraktbetalingen reguleres årligt, og er per 1. marts 2016 nedjusteret med 2,83 %. Reguleringen rammer de vognmænd, der kører kontrakter efter trafikselskabernes fjerde fællesudbud af Flextrafik, henholdsvis garantivogne og variable vogne.

Kontraktbetalingen reguleres efter omkostningsindekset, der er et brancheindeks udarbejdet af trafikselskaberne. Den negative udvikling skyldes et stort fald i forbrugerprisindekset for dieselolie, der vægter med 17% i omkostningsindekset. ATAX og 3F fremfører i sin henvendelse, at omkostningsindekset er konstrueret til regulering i betalingen af kontrakter med buskørsel og ikke til taxikørsel.

Trafikselskaberne Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik har i et fælles juridisk notat vurderet, at der ikke er hjemmel i kontrakten til at genforhandle betingelserne for betalingen. Se bilag 2.

På den baggrund indstilles til, at Midttrafik afviser branchens krav om kompensation. Midttrafik vil svare branchen, at trafikselskaberne ved næstkommende udbud af Flextrafik vil vurdere, hvorvidt kontraktbetalingen fremadrettet skal reguleres efter et andet indeks.

Betydning for kunderne

Ingen.

Økonomi

Ingen.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik afviser branchens krav om økonomisk kompensation som følge af en negativ indeksregulering i kontraktbetalingen for vognmænd i Flextrafik.
- at** Midttrafik vil revurdere indeksreguleringen i forhold til næste udbud.

Bilag

- Bilag 1 - Henvendelse fra ATAX og 3F til Midttrafik
- Bilag 2 – Fælles juridisk notat fra Trafikselskaberne

1-30-75-1-201-9-12

6. Region Midtjyllands budgettramme for 2017 og frem

Resumé

Region Midtjyllands budget for kollektiv trafik er øget, så det nu udgør ca. 51 % af regionens budget til regional udvikling. På et møde før jul mellem regionsrådsformanden og Midttrafiks formandskab blev det aftalt, at budgettet skulle holdes på nuværende niveau.

Region Midtjylland har efterfølgende præciseret regionens budgetforudsætninger for 2016 og 2017. I Region Midtjyllands budget er der endvidere i budgetoverslagsår 2018 og 2019 indarbejdet en udmøntet negativ pulje til afklaring i forbindelse med budget 2017. Udmøntningen skal ske i samarbejde med Midttrafik og Aarhus Letbane.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland budget for kollektiv trafik er af forskellige årsager over de seneste år øget, så det nu udgør ca. 51 % af regionens budget til regional udvikling. På et møde før jul mellem regionsrådsformanden og Midttrafiks formandskab blev det aftalt, at budgettet skulle holdes på nuværende niveau.

./. I forlængelse heraf har Region Midtjylland i vedlagte brev af 22. februar 2016 redegjort for Region Midtjyllands bestillerbidrag for kollektiv trafik 2016 og 2017.

Budgetrammen for 2016 er på i alt 315,5 mio. kr. Dette budget svarer til det budget Midttrafiks bestyrelse godkendte på mødet den 5. februar.

Der er ikke afsat en reserve til imødekomme af usikkerheder på indtægter, kontraktfornyelser og indeksudvikling i dette budget. Der vil løbende i 2016 blive fulgt op på det forventede regnskab for 2016 i tæt samarbejde med regionens administration.

I 2017 er Region Midtjyllands budget til kollektiv trafik 290,2 mio. kr. ekskl. erstatningskørsel, den efterfølgende drift af Aarhus Letbane og ekskl. det statslige investeringstilskud på 11,9 mio. kr. til privatbanerne. Af sidstnævnte investeringstilskud anvendes ca. 10 mio. kr. til dækning af kapitalomkostningerne på spormoderniseringen af Odderbanen, og det resterende beløb indgår i investeringsplanen for Midtjyske Jernbaner. Når de sidste lån til spormoderniseringen er hjemtaget, må det forventes at hele det statslige investeringstilskud skal anvendes til dækning af kapitalomkostningerne.

Regionen har efterfølgende præciseret, at budgetoverslagsåret 2017 indeholder et engangsløft af investeringerne på Midtjyske Jernbaner på 2,0 mio.kr. svarende til en aftalt kompensation til DSB for investeringer for investeringer i værkstedet i Odder ved ophøret af DSB´s kontrakt, som Midttrafik afholder i budget 2016.

Da Midttrafik har fremskyndet en række besparelser ved køreplanlægningen til K16 og dermed kan afholde engangsudgiften indenfor rammen for budget 2016, indgår det afsatte engangsbetøb til prioritering indenfor den kollektive trafiks ramme ved fastlæggelsen af budget 2017."

Region Midtjylland præciserer i brevet af 22. februar 2016 blot det af regionen vedtagne budgetoverslag for 2017, som det fremgår nedenfor i Regionens budget, og understreger, at regionen forventer, at Midttrafik overholder regionens ramme for 2017.

Nettodriftsudgifter for kollektiv trafik

Mio. kr. 2016-p/l	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Budgetoverslagsår		
Nettodriftsudgifter				2017	2018	2019
Bestillerbidrag til Midttrafik	297,7	299,9	303,5	290,9	287,4	286,7
- busdrift	202,8	193,6	199,8	199,4	198,2	198,2
- uddannelsesruter	7,5	7,7	7,8	7,6	7,8	7,8
- togdrift	36,5	36,5	29,6	19,6	19,8	19,8
- investeringsplan for Midtjyske Jernbaner	8,1	0,9	0,9	2,9	0,9	0,9
- administration hos Midttrafik	42,9	43,4	40,0	40,0	40,0	40,0
- rejsekort	-0,4	17,4	25,0	20,6	20,3	19,6
- letbanesekretariatet	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Bidrag til Aarhus Letbane Drift I/S - ALD	7,1	5,2	10,7	8,2	34,3	32,3
Bidrag til Aarhus Letbane - anlægsselskab	0,0	3,4	4,1	5,0	5,0	5,0
Tjenestemandspension på privatbanerne	7,9	9,1	8,8	8,8	8,8	8,8
Puljer til udmøntning ifb. med budget 2017					-16,9	-16,9
Nettodriftsudgifter i alt	320,9	318,5	327,1	312,9	318,6	315,8

Midttrafik skal i de kommende måneder udarbejde budgetforslag for 2017, som skal sendes i administrativ høring i juni måned.

Med de besparelser, der gennemføres i den regionale kørsel i 2016 og i forbindelse med idriftsættelse af letbanen i 2017 er det, med forbehold for at der fortsat er en række usikkerheder, vurderingen, at der kan opnås en overensstemmelse med den regionale ramme.

Der vil med de nu planlagte besparelser i 2016 og 2017 i lighed med 2016 ikke være reserver til imødekommelse af usikkerheder på indtægter, kontraktfornyelser og indeksudvikling. Det skal derfor afklares med Region Midtjylland om regionen ønsker yderligere reduktioner af busdriften m.h.p. at skabe større sikkerhed for budgetoverholdelse i 2017.

Som det også fremgår af regionens budget for overslagsårene 2018 og 2019 er der negativ ramme til udmøntning ifb. med budget 2017 på henholdsvis 16,9 mio. kr.

I bemærkningerne til Regionens budget står der følgende. "Der er i budgetoverslagsår 2018 og 2019 indarbejdet en udmøntet pulje til afklaring i forbindelse med budget 2017. Udmøntningen skal ske i samarbejde med Midttrafik og Aarhus Letbane."

En nettoreduktion på 16,9 mio. kr. i 2018 inden for den kollektive trafiks område vil få betydelig indflydelse på serviceniveauet på de regionale ruter og/eller letbanedriften.

En konkret udmøntning af en nettoreduktion i denne størrelsesorden vil endvidere kræve et ganske omfattende arbejde, og der vil være behov for at koordinere med kommunerne i forhold til servicereduktioner på det regionale rutenet.

Da planlægningen af kørslen efter køreplansskiftet i 2017 (K17) påbegyndes nu med tilpasninger i forhold til bestillernes forventede budgetrammer for 2017, og da K17 og hermed omkostninger til busdrift som udgangspunkt dækker 1. halvår 2018, er der behov for snarest at få afklaret processen for udmøntningen af regionens nettoreduktion i 2018.

Direktøren indstiller,

at Midttrafik søger en nærmere afklaring med Region Midtjylland om den proces regionen ønsker gennemført i forbindelse med den forudsatte udmøntning af nettoreduktionen i 2018 og 2019 i budget 2017, og de principper, der skal gælde for tilpasningen.

Bilag

- Bilag 1 - K16_B2017

1-30-75-4-1-08

7. Orientering om tilfredshedsundersøgelse med siddende patientbefordring

Resumé

Region Midtjylland og Præhospitalet har gennemført en tilfredshedsundersøgelse blandt de patienter, som benytter den såkaldt siddende patientbefordring – en visiteret transportordning for patienter, der ikke selv er i stand til at transportere sig til og fra hospitalet. Siddende patientbefordring bestilles ved Præhospitalets kørselskontor og koordineres af Midttrafik. Der udføres årligt ca. 400.000 patientbefordringsture af leverandører på kontrakt i Midttrafik. Helt op til 99% af de adspurgte brugere er samlet set enten tilfredse eller meget tilfredse.

Sagsfremstilling

Region Midtjylland og Præhospitalet har i efteråret 2015 fået gennemført en tilfredshedsundersøgelse af den siddende patientbefordring gennem CFK-Folkesundhed og Kvalitetsudvikling ved Region Midtjylland. Patienterne visiteres til ordningen efter regler fastlagt af Sundhedsministeren og Regionsrådet. Det er således kun patienter, der ikke selv er i stand til at transportere sig til og fra hospitalet, som kan benytte den gratis ordning. Herudover skal patienten enten være pensionist, have over 50 km til hospitalet eller være i et ambulansforløb på et hospital efter indlæggelse. Hospitalsafsnittende er også blevet spurgt om deres tilfreds med transportordningen.

Patienternes tilfredshed

Undersøgelsen viser, at op til 99% af de adspurgte brugere er tilfredse med transportordningen, 63% meget tilfredse og 36% tilfredse. Ved en lignende undersøgelse i 2010 var det 97%.

Et spørgeskema er sendt til 816 patienter, som på forhånd havde tilkendegivet, at de ønskede at deltage i undersøgelsen. Svarprocenten blandt disse patienter er 89,5% med 730 besvarelser. 62% af svarpersonerne er kvinder, 38% mænd. Hovedvægten er patienterne er over 70 år. 49% af svarpersonerne er blevet kørt til Aarhus Universitetshospital, mens 21% er kørt til Hospitalsenheden Vest og 14% til Hospitalsenheden Midt. Resten fordeler sig på Hospitalsenheden Horsens, Regionshospitalet Randers, Private hospitaler og klinikker samt Psykiatrien.

Præhospitalet og Midttrafik har udover at spørge til kørslen og undersøgt tilfredsheden med bestillingen af kørslen, afhentning, ventetid og chaufførens service.

De mest tilfredse patienter, anvender patientbefordringen 1 gang om året (100%) og 1 gang om måneden (99%), mens de mindst tilfredse anvender ordningen 1 gang om ugen eller 2-3 gange om måneden (begge 96%). Kørestolsbrugere er lidt mindre tilfredse (95%) end ikke-kørestolsbrugere (98%). Selvom patienterne har prøvet at rykke efter bilen er tilfredsheden stadig meget høj sammenlignet med de patienter, der ikke har måttet rykke efter bilen (99% og 100%).

Tilfredsheden med bestillingen ved Præhospitalets kørselskontor er også høj – 96% er tilfredse med medarbejderens venlighed og det samme gælder medarbejderens vejledning ved bestilling. 93% er tilfredse med ventetiden i telefonen.

Med hensyn til afhentning og præcision er tilfredsheden øget betydeligt siden undersøgelsen i 2010, hvad angår udmeldt afhentningstidspunkt som gives ved bestillingen (fra 88% til 94%) og ventetiden fra ankomsten til hospitalet til behandlingen (fra 83% til 91%) og efter behandling (fra 71% til 78%). Sidstnævnte angives af Præhospitalet som et indsatsområde.

Kun 62% af de adspurgte oplever, at chaufføren bærer synligt ID. Generelt opleves chaufførerne som meget servicemindede og hjælpsomme. Chaufførens venlighed scorer 98%, hjælpsomheden ved ind- og udstigning 97%, kendskab til adresse der køres til 99% og kørslen 98%. Bilerne opleves også i høj grad som rene og komfortable (99% og 98%). Chaufførens kendskab til omvejskørsel scorer 92%. Det skal dog siges, at det ikke vides hvor mange af de adspurgte, der har oplevet omvejskørsel.

87% af patienterne, der er tilkendt en servicerejse, har oplevet, at chaufføren har fulgt dem til eller fra hospitalsafdelingen. Er man tilkendt en servicerejse har man ret til den nævnte service, som dermed 13% af patienterne ikke har fået. Derimod er der 100% tilfredshed med chaufførens hjælpsomhed på servicerejsen.

Hospitalsafsniternes tilfredshed

Nedenstående tekst er hentet fra CFKs resumé i rapporten *Undersøgelse af hospitalsafsniternes tilfredshed med den siddende patientbefordring – 2015* og redigeret lidt.

Der er sendt en mail, med et link til et spørgeskema til 307 afsnit. 221 afsnit har besvaret skemaet, hvilket giver en svarprocent på 70. Undersøgelsen er delvist en gentagelse af en tilsvarende undersøgelse, som blev gennemført i 2010.

Der er en overvægt af afsnit fra Aarhus Universitetshospital, som har besvaret skemaet. Således udgør afsnittene herfra 37% af de samlede svarafsnit i undersøgelsen. 21% af afsnittene, der har svaret, er fra Hospitalsenheden Midt, 16% er fra Hospitalsenheden Vest. Regionshospitalet Randers udgør 10% og både Hospitalsenheden Horsens og Psykiatrien udgør 8% af svarafsnittene.

Afsnittene i undersøgelsen bestiller primært patienttransport online via Turbestilling (45%) eller de kombinerer onlinebestilling med telefonisk henvendelse til Præhospitalets kørselskontor (49%).

Afsnittene er blevet spurgt, hvor tilfredse de alt i alt er med patientbefordringen. 12% svarer, at de er meget tilfredse, og 80% svarer, at de er tilfredse. Samlet set er der altså 92% af svarafsnittene, der i en eller anden grad er tilfredse med patientbefordringen, helt det samme som i 2010.

Undersøgelsen viser, at der er en forholdsvis stor tilfredshed med enkeltdelene i patientbefordringen. Der er over 90%, der svarer, at de er meget tilfredse eller tilfredse, når der spørges ind til afhentningstidspunkt i forhold til det aftalte, til ankomsttid i forhold til behandlingstidspunkt og til Patientkontorets retningslinje om anmodning af patienttransport.

Der er over 80% af afsnittene, der er tilfredse med supporten i Turbestilling, med afhentningstidspunkt som gives ved bestilling og med chaufførernes venlighed. Over tre

fjerdedele af svarafsnittene er tilfredse med brugervenligheden på Turbestilling og medarbejdernes vejledning ved telefonbestilling.

Tilfredsheden er lavest ved spørgsmålet om ventetid ved telefonbestilling (58%) og spørgsmålet om medarbejdernes venlighed ved telefonisk henvendelse til Kørselskontoret (67%).

Andelene af tilfredse afsnit er cirka det samme i de to undersøgelser for spørgsmålet om ventetid ved telefonisk bestilling og spørgsmålene om ankomst, afhentning og præcision. Derimod er der sket en tilbagegang i andelene af tilfredse på spørgsmålene om brugervenlighed på Turbestilling (10 procentpoints tilbagegang), om chaufførens venlighed (8 procentpoints tilbagegang) og de to spørgsmål om venlighed og vejledning hos medarbejderne ved kørselskontoret (henholdsvis 22 og 11 procentpoints tilbagegang).

Midttrafiks opfølgning på patienttilfredshedsundersøgelsen

Midttrafik vil sikre kendskab til, at der er krav om at alle chauffører skal bære ID-skilt med navn, via øget information til leverandørerne og på chaufførkurserne. Et andet indsatsområde bliver, at alle der er visiteret til servicerejser bliver fulgt helt til afdelingerne – den information vil også komme ud til leverandører og chauffører.

Det fremgår også af undersøgelsen, at ventetiden efter behandling er et indsatsområde. Det er Præhospitalet, som fastsætter serviceniveauet og, som der er beskrevet i pressemeddelelsen, afhenter Midttrafik 97% af patienterne indenfor aftalt tid. Patienterne oplever ventetiden som lang, men samtidig er ventetiden er indenfor aftalen mellem Præhospitalet og Midttrafik. På baggrund af undersøgelsen, har Præhospitalet bedt Midttrafik om at foretage en beregning af, hvad merudgiften vil være, hvis serviceniveauet ændres, således så patienterne får kortere ventetid efter behandlingen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Pressemeddelelse
- Bilag 2- Undersøgelse af patienternes tilfredshed med den siddende patientbefordr... (2)
- Bilag 3 - Undersøgelse af hospitalsafsnittenes tilfredshed med den siddende patien...

1-7-3-15

8. Orientering om Djursland Mobilitetsstrategi

Resumé

Midttrafik har samarbejdet med Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Region Midtjylland om en mobilitetsstrategi for Djursland, som bliver et fælles grundlag for investeringer i mobiliteten på Djursland. Der er nu udarbejdet et udkast til strategien, som skal behandles politisk i de to kommuner i foråret 2016 sammen med et projektkatalog med konkrete projektforslag.

Sagsfremstilling

Midttrafik har det seneste år samarbejdet med Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune og Region Midtjylland om en mobilitetsstrategi for Djursland. Projektet er det første af sin art i Danmark, hvor man uden for de største byer arbejder strategisk med mobilitet.

Djurs Mobilitetsstrategi en fælles overligger for kommunernes indsats om, hvordan mobiliteten på Djursland udvikles frem mod 2025. Det er centralt i strategien at bringe mere sammenhæng i hele transportsystemet på Djursland og gøre det lettere at kombinere bil, bus, letbane og cykel. Derfor har Midttrafik også bidraget aktivt til strategiens tilblivelse og indhold.

Mobilitetsstrategien skal afløse den eksisterende Masterplan for Infrastruktur på Djursland, som Djurslands UdviklingsRåd (DUR) står bag. Derfor afholdte DUR fredag den 26. februar 2016 en mobilitetskonference med erhvervslivet og politikere fra Syddjurs og Norddjurs Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik på Kystvejenes Konferencecenter i Grenaa.

Dagen blev brugt til at præsentere og drøfte forslaget til Djurs Mobilitetsstrategi. Der var bl.a. arrangeret en paneldebat med deltagelse af de to borgmestre på Djursland, regionsrådsformanden og bestyrelsesformanden i Midttrafik, ligesom der var oplæg af DI's direktør og en forsker fra Syddansk Universitet.

På mødet var der stor politisk opbakning til strategien, bl.a. pga. strategiens fokus på forbedringsmuligheder inden for de enkelte transportformer, samspillet mellem transportformerne og samarbejdet med både borgere, institutioner og erhvervsliv.

Udover at præsentere strategien var mobilitetsdagen samtidig optakten til det videre arbejde med strategien i foråret 2016. Dels skal strategien vedtages i de to kommunalbestyrelser inden sommerferien. Dels skal arbejdets følgegruppe komme med forslag til, hvordan strategiens målsætninger kan opfyldes. Ligeledes skal distriktsråd, lokale borgerforeninger og det lokale erhvervsliv have mulighed for at komme med input til strategien.

Til strategien følger et projektkatalog, som er under udarbejdelse, og som vil indeholde detaljerede projektforslag, der tilsammen lever op til strategien. Projektkataloget

behandles samtidig med, at selve strategien vedtages endeligt inden sommerferien 2016. Ved den endelige vedtagelse af strategien tilslutter de to kommunalbestyrelser sig at tage konkret stilling til igangsættelse af projektkatalogets enkelte projektforslag inden 2022.

I forhold til det videre arbejde med strategien og projektkataloget vil Midttrafik fortsat være projektdeltager og medvirke til, at de beslutninger, der træffes i kommunalbestyrelser om de detaljerede projektforslag, særligt vedr. kollektiv trafik, bliver omsat til resultater.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Djurs Mobilitetsstrategi forslag

1-13-3-1-15

9. Orientering om Trivselsmåling 2015

Resumé

Der er i perioden 25. november - 9. december 2015 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafik administration.

Midttrafik gennemfører trivselsundersøgelse hvert andet år. Svarprocenten for denne måling var helt oppe på 92 %, hvilket betyder, at resultatet er yderst validt, og giver et reelt billede af trivslen i Midttrafik.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring 10 temaer, hvoraf de 9 kan bruges til benchmark med andre offentlige arbejdspladser. Skalaen går fra 1-7, hvor 1 er "meget uenig" og 7 er "meget enig". Resultatet af trivselsundersøgelsen viser store forskelle mellem afdelingerne. Den mest tilfredse afdeling har opnået en tilfredshed på 5,58 imens den mindst tilfredse afdeling scorer en tilfredshed på 4,61.

Samlet set ligger Midttrafik over benchmark på 8 af de 9 kategorier, der indeholder et benchmark.

Afdelingerne har i løbet af februar udarbejdet handlingsplaner for de enkelte afdelinger, og der forelægger nu en samlet plan for opfølgning på undersøgelsen, både i forhold til hele organisationen, og i forhold til den enkelte afdeling. Der vil være drøftelse af og opfølgning på indsatserne i LMU i henholdsvis marts og juni måned, og disse vil løbende blive forelagt for bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Der er i perioden 25. november - 9. december 2015 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafik administration.

Midttrafik gennemfører trivselsundersøgelse hvert andet år. Denne gang blev undersøgelsen gennemført af et eksternt konsulentfirma – Enalyzer - der har taget en anden metode i anvendelse, end den Midttrafik tidligere har gjort brug af. Der kan derfor ikke ske sammenligning med trivselsmålingerne fra forudgående år. Til gengæld er der benchmark i undersøgelsen med ca. 2.000 offentlige virksomheder.

Svarprocenten for målingen var helt oppe på 92 %, hvilket betyder, at resultatet er yderst validt, og giver et reelt billede af trivslen i Midttrafik.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring 10 temaer, hvoraf de 9 kan bruges til benchmark med andre offentlige arbejdspladser. Temaet Work/Life Balance kan ikke benchmarkes, fordi der er tale om specialspørgsmål, som Midttrafik har tilføjet undersøgelsen.

Skalaen i undersøgelsen går fra 1-7, hvor 1 er "meget uenig" og 7 er "meget enig". De 10 temaer er:

- Omdømme
- Arbejdsopgaver
- Effektivitet
- Social kapital - Samarbejde
- Social kapital - Tillid og retfærdighed
- Nærmeste leder
- Direktionen
- Faglig og Personlig udvikling
- Forandring og Omstilling
- Work/Life Balance

Resultatet af trivselsundersøgelsen viser store forskelle mellem afdelingerne. Den mest tilfredse afdeling har opnået en tilfredshed på 5,58 imens den mindst tilfredse afdeling scorer en tilfredshed på 4,61.

Samlet set ligger Midttrafik over benchmark på 8 af de 9 kategorier, der indeholder et benchmark.

Fokusområder og det videre arbejdet med trivselsmålingen:

Analysen har udarbejdet en analyse på baggrund af undersøgelsen. Analysen viser, at Midttrafik skal arbejde for at fastholde den meget flotte score, der er vedrørende nærmeste leder. Lederne har fået et rigtig flot resultat (5,7), og det er vigtigt at fastholde dette, for at kunne motivere og engagere medarbejderne endnu mere.

Endvidere skal der nu fokuseres på områderne effektivitet/arbejdsopgaver samt Work/Life balance, idet analysen af undersøgelsen fastslår, at en forbedring af disse områder vil give den mest markante fremgang i medarbejdernes trivsel, motivation og effektivitet.

Afdelingerne har i løbet af februar udarbejdet handlingsplaner for de enkelte afdelinger, og der forelægger nu en samlet plan for opfølgning på undersøgelsen, både i forhold til hele organisationen, og i forhold til den enkelte afdeling. Der vil være drøftelse af og opfølgning på indsatserne i LMU i henholdsvis marts og juni måned, og disse vil løbende blive forelagt for bestyrelsen.

De gennemgående temaer for afdelingerne er:

- o Work/Life Balance
- o Effektivitet
- o Fokus på prioritering af opgaver både hos ledelse og medarbejdere
- o Fokus på robusthed over for forandringer
- o Fastholde nærmeste leders evne til at motivere og engagere medarbejderne

./. Den samlede rapport for Midttrafik vedlægges samt en samlet oversigt over de indsatser, der iværksættes som opfølgning på undersøgelsen.

Endvidere vedlægges handlingsplaner, udarbejdet af de enkelte afdelinger (ligger i samme dokument).

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik rapport på trivselsundersøgelse 2015
- Bilag 2 - Trivselsmåling 2015 - indsatser

1-00-2-16

10. Siden sidst

Sagsfremstilling

Formandskabets møde med HMU og LMU

Formandskabet har den 9. marts 2016 holdt det årlige møde med medlemmer fra Midttrafiks Hovedsamarbejdsudvalg og de lokale Med-udvalg fra Busselskabet og Midttrafiks administration.

På mødet var der en drøftelse af forskellige problemstillinger omkring den økonomiske fordeling af kommunernes buskørsel og regionernes buskørsel, samt ansvarsfordelingen for vedligehold af stoppesteder. Endvidere var der en dialog omkring Letbanens påvirkning af busdriften, både i forhold til den buserstatningskørsel der allerede er planlagt, men også Letbanens indflydelse på den kollektive trafik generelt, og set på den lange bane.

Endelig var der en tilkendegivelse fra medarbejderrepræsentanterne for chaufførerne i Busselskabet om, at Securitas' varetagelse af billetkontrollen opleves yderst positiv og at der er et godt samarbejde med Securitas. Formanden kvitterede med at orientere om, at det også er bestyrelsens opfattelse, at Securitas' varetagelse af opgaven er tilfredsstillende.

Personaleredegørelsen for Administrationen blev kort drøftet, herunder at der i forbindelse med drøftelserne i administrationens MED-udvalg havde været et ønske om at kigge på personaleomsætningen, således at der blev kigget på, hvem det er, der forlader Administrationen, og hvorfor. Drøftelserne var opstået på baggrund af drøftelserne af Trivselsmålingen i administrationen, hvor der er en tendens til at de medarbejdere, der har den korteste anciennitet ikke er dem der er mest tilfredse af medarbejdergrupperne.

Forkert turvalg i Rejsekortsystemet

Der er i medierne skrevet om et større antal tilfælde af forkert turvalg i rejsekortsystemet. Pressedækningen har primært omhandlet chauffører hos trafikelskabet Movia. Konsekvensen af forkert turvalg har været, at nogle kunder har betalt et forkert beløb for deres rejse.

Valg af forkert tur sker desværre også i busser fra Midttrafik. Midttrafik arbejder derfor på en handlingsplan der har til mål at igangsætte en række initiativer overfor chauffører, administration og kunder. Dette for at rette fokus på korrekt turvalg for at minimere lignende situationer i fremtiden.

Midttrafik har udsendt en opdateret vejledning til busselskaberne. Vejledningen tager udgangspunkt i den eksisterende chaufførmanual og skitserer, hvad der skal gøres, hvis chaufførerne opdager, at der er valgt forkert tur eller en tur mangler i systemet.

Vejledningen understreger afhængigheden i samspillet mellem chauffør, driftsleder og Midttrafik med henblik på at undgå fejl. Midttrafik vurderer pt. forskellige initiativer med henblik på at reducere risikoen for forkert turvalg yderligere, med særlig fokus på uddannelse og løbende overvågning. Midttrafik vil endvidere gå i dialog med Rejsekort A/S med hensyn til en løsning.

Midttrafik har ydermere igangsat initiativer der sikrer en ensartethed i sagsbehandlingen, når kunder henvender sig med fejl og anmodning om refusion. Herunder øget fokus på opfølgning til busselskaber ved flere selskabsspecifikke fejl. Midttrafik vil igangsætte initiativer der sikrer, at kunder der bliver opmærksomme på fejl i rejsehistorikken, ved hvordan de skal få fejlen afhjulpet nemmest muligt. Det skal dog understreges, at fejl af denne type ikke kan elimineres helt. Risikoen for fejlbetjening af udstyret vil fortsat være til stede, men søgt minimeret.

Administrationen til strategiseminar i TiD

Den 3. marts deltog medarbejdere fra administrationen i strategiseminar hos Trafikselskaberne i Danmark. Programmet bestod af emnerne mobilitet og deleøkonomi samt traditionel buskøreplanlægning koblet sammen med andre mobilitetsydelser. Der var således eksempelvis oplæg om ny forretningsplan med fokus på mobilitet fra NT, drøftelser om deleøkonomi, erfaringer med +Way i Movia, bus og letbane ved Midttrafik og fremtiden for Flextrafik. Det blev en god og udbytterig dag for deltagerne fra Midttrafik med interessante faglige input og drøftelser.

Midttrafiks mobil-app

I forbindelse med annoncering af salgsstop af klippekort lancerer Midttrafik en mobilapp. App'en giver Midttrafik mulighed for at tilbyde kunderne et mobilt klippekort og en række produkter, der ikke kan tilbydes på rejsekort. Fra implementeringen af rejsekort i andre trafikselskaber er det kendt, at en del klippekort-kunder ikke vælger rejsekort, når klippekort udfases, men kontantbilletter eller trafikselskabernes mobilbetalingsløsninger. App'en lanceres i flere faser. I fase 1, der idriftsættes i maj 2016, får kunden mulighed for at købe kontantbilletter, klippekort og fastprisprodukter i form af blandt andet et turistprodukt, kombinationsbillet til Djurs Sommerland, Samsø-billet og arrangementsbilletter. I fase 2, der forventes idriftsat i eftersommeren, lanceres periodekort og ungdomskort til appen. App-løsningen giver fremtidigt Midttrafik en mere fleksibel platform til lancering af nye billettyper, end rejsekort og øvrigt eksisterende billetudstyr i dag kan tilbyde.

Mobilapp'en giver kunden mulighed for at betale med såvel Dankort som de mest gængse kreditkorttyper. Endeligt tilbydes betaling med Mobilepay. App'en bliver tilgængelig på platformene Apple iOS og Android og kan således anvendes på hovedparten af Midttrafiks kunders smartphones. App'en lanceres med en print selv-løsning til kunder, der ikke har en smartphone. Print selv-billetten sælges fra midttrafik.dk

Vicedirektør Mette Julbo vil på bestyrelsesmødet give en kort præsentation af app'en.

Ikast-Brande kommune opsiger samarbejdet om variabel kørsel med Midttrafik

Ikast-Brande Kommunes byråd besluttede i oktober 2015 at opsige sit samarbejde med Midttrafik vedr. variabel kørsel med Midttrafik. Den formelle administrative opsigelse er nu trådt i kraft. Såvel borgmester Carsten Kissmeyer som udvalgsformand Frank Heidemann begrundede opsigelsen med utilfredshed med samarbejdet med Midttrafik i henholdsvis Herning Folkeblad og Viborg Stifts Folkeblad primo marts 2016.

Hunde i bybusserne i Silkeborg

Bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen samt bestyrelsesmedlem Frank Borch-Olsen har modtaget en henvendelse fra Hans-Jørgen Hørning, formand for Ældre- og Handicapudvalget i Silkeborg Kommune vedr. rejsebestemmelsen om, at kunder ikke må medtage store hunde i bybusser. Hans-Jørgen Hørning anfører, at det kan være et problem for ældre borgere ikke at kunne tage sin hund med til arrangementer af

længere varighed og opfordrer Midttrafiks bestyrelse til at finde en løsning, der tilgodeser kunder med og uden hund. Bestyrelsesformand Hans Bang-Hansen har svaret, at bestyrelsen har truffet sin beslutning ud fra hensyntagen til alle kunder, og at store hunde har været forment adgang i andre bybusbyer, også inden rejsereglen blev forenklet og ensrettet i Midttrafik i juni 2015.

Timelønnedes overgang til månedslønsansættelse

Regelsættet for timelønnede ændres pr. 1. april 2016, således at timelønnede overgår til månedsløn fra denne dato. Det betyder, at de timelønnede ved overgang til månedsløn bliver omfattet af dels funktionærlovens opsigelsesbestemmelser dels den overenskomstmæssige pensionsordning. Aflønning sker primært i henhold til HK-overenskomsten, hvorfor det for Midttrafik betyder en meromkostning på 15,5 % i forhold til den nuværende udgift til timelønnede, svarende til ca. 71.000 kr. på årsbasis.

På baggrund af en udtalelse fra EU-Kommissionen har KL og KTO (nu Forhandlingsfællesskabet) indgået aftale om, at alle varigt ansatte timelønnede skal følge samme vilkår som månedslønnede i tilsvarende stillinger. Det betyder, at ansatte med en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid under 8 timer skal overgå til månedsløn, forudsat at de er ansat for mere end 1 måned. Tilsvarende skal fremtidige ansættelser ske på månedsløn, hvis ansættelsen er aftalt til at strække sig ud over 1 måned.

Fremover er det således kun ansatte med en beskæftigelse på højst 1 måned, herunder tilkaldte vikarer, som kan ansættes på timeløn. En tilkaldte vikar, er defineret som en vikar som tilkaldes ved pludseligt opståede behov.

Ændringen skal være implementeret senest den 1. april 2016. Det betyder at allerede ansatte timelønnede skal overgå til månedsløn forudsat at de er ansat udover april måned.

- Ansættelsesretlige konsekvenser i Midttrafik

Midttrafik beskæftiger en række timelønnede medarbejdere. De kan primært opdeles i 2 grupper. Den ene gruppe, som har en fast tilknytning til Midttrafik, er studentermedhjælpere, primært ansat i Flextrafik. De har et relativt lavt gennemsnitlig ugentlig timetal, men de er tilknyttet Midttrafik over en lang periode, ofte flere år.

Den anden gruppe timelønnede er medarbejdere, som kun er beskæftiget lejlighedsvist og kun i korte perioder. Det vil typisk være til opgaver som passagertællinger, tasteopgaver i forbindelse med passagertællinger og lignende opgaver.

Det er den første gruppe, som skal overgå til at være månedslønnede fra 1. april 2016.

De væsentligste ændringer for medarbejderne er, at de fra 1. april 2016 omfattes af den overenskomstmæssige pensionsordning på 15,5 %, ligesom de vil blive omfattet af funktionslovens opsigelsesbestemmelser.

- Implementering af de nye regler

Ved overgang til månedsløn skal der fastsættes et gennemsnitlig ugentligt timetal for den enkelte medarbejder. Det fastsatte timetal skal svare til de faktiske forhold. Medarbejderen er forpligtet til i gennemsnit at arbejde det fastsatte antal timer inden for normperioden.

Medarbejderen er garanteret løn for det fastsatte timetal. Det er I Midttrafiks ansvar at sikre, at vagterne tilrettelægges således, at de fastsatte timer erlægges inden for normperioden. Er der planlagt med undertid, kan Midttrafik ikke kræve timerne erlagt i en ny normperiode.

- Økonomi

I forhold til de nuværende lønomkostninger vil der være en merudgift på 15,5 %. Med udgangspunkt i forbruget i 2015 betyder det en merudgift på ca. 71.000 kr. årligt. Denne merudgift afholdes indenfor det godkendte budget.

Bussen 2 topper fornem liste

Markedsføring Online skriver, at Bussen 2 har indtaget pladsen som det mest sete på det britiske, kreative Shots i 2015.

I 2012 lancerede Midttrafik, M2Film og Thomas Falkenberg en reklamefilm under sloganet -Vi skal nok køre dig! Filmen blev kendt som Bussen, og den blev en international viral succes med over 4,5 mio. views og fik omtale i masser af udenlandske medier plus flere reklamepriser.

I 2014 kom Bussen 2 skabt af de samme samarbejdspartnere og det er lykkedes Bussen 2 blive nr. 1 på det prestigefulde, britiske fagmedie Shots - årlige Top 10 over de mest sete på sitet i året, der gik.

./ Se eller gense Bussen 2 <https://www.youtube.com/watch?v=dWPXoAPnkrQ>.

Målinger på intern service og kvalitetsudvalg

Inden for de seneste måneder har administrationen gennemført tilfredshedsmålinger på henholdsvis Kvalitetsudvalget og intern service i Midttrafik. Begge målinger viser høj tilfredshed og har samtidig tilvejebragt nyttig information til brug i det videre arbejde i administrationen.

-Intern service

Den interne service i Midttrafik i form af rengøring, pedelfunktion, kantinehjælp mv. leveres af en ekstern leverandør, ISS, og kantinemaden leveres af Stibo Systems. Administrationen har gennemført en tilfredshedsmåling blandt medarbejderne, som viser høj tilfredshed med leverancerne. 89 ud af 115 medarbejdere har svaret på målingen. På en skala fra 1-7 fordeler tilfredsmålingen sig således på de enkelte ydelser:

Mødeservering: 5,98
 Kvaliteten af maden: 5,04
 Udvalget af maden: 5,04
 Rengøringen: 5,09
 Pedelfunktionen: 5,96
 Service hos køkkenmedarbejderen: 6,33

Der er fulgt op på bemærkningerne og score i forhold til rengøringen. Med hensyn til maden er Midttrafik del af en frokostordning, som deles af flere virksomheder, og som derfor ikke kan ændres væsentligt. Derudover er medarbejderne kommet med en række forbedringsforslag, hvoraf nogle er sat i værk, fx udskåret frugt til møderne og håndsprit tilgængelig ved frokostbuffeten.

-Kvalitetsudvalget

Kvalitetsudvalget i Midttrafik består af 13 repræsentanter fra busselskaberne, der er tale om såvel chauffører som ledere. 9 udvalgsmedlemmer har valgt at besvare spørgeskemaet. Administrationen har spurgt til udvalgsmedlemmernes tilfredshed med afviklingen af møderne samt udbytte af møderne. Den samlede tilfredshed med deltagelsen i Midttrafiks kvalitetsudvalgsmøder ligger på 6,4 på en skala fra 1-7. Den højeste score i tilfredsheden er den faglige relevans og mødereferaterne, som begge scorer 6,4. Den laveste score er mødernes frekvens og opfølgningen på møderne, som begge scorer 5,9.

Reklamesag hos Movia

Danskernes Parti har primo marts lanceret en reklame på Movias busser, som indeholder budskabet "Dine børn fortjener et dansk Danmark". Movia oplever kritik for at lade busserne køre med reklamen på facebook og fra politisk side, herunder bestyrelsesmedlemmet Jens Mandrup (SF). Ifølge TV 2 har Movia godkendt reklamen, da den holder sig inden for deres gældende regelsæt og trafikelskabet udtaler i en skriftlig meddelelse til TV 2, at ikke med hjemmel i deres reklameregler afvise en reklame for Danskernes Parti, da de generelt tillader reklamer for politiske partier, og reklamen ikke i sig selv er ulovlig.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-2-16

11. Eventuelt