



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
29. april 2016 kl. 11.00
Regionshuset i Viborg
Skottenborg 26
8800 Viborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Årsregnskab 2015 samt revisionsberetning	1
2	Anvendelse af mindreforbrug i Trafikselskabet i regnskab 2015	3
3	Indkøbspolitik	5
4	Gratis kørsel til DR Midt & Vest skoleprojekt	6
5	Gratis kørsel i Grenå i juli 2016	9
6	Godkendelse af innovationslinje med el- og hybridbusser i Aarhus	10
7	Dispensation til euro 4 busser i Holstebro Kommune	12
8	Støttet Flextur i Odder Kommune og fælles prisaf tale med Skanderborg og Horsens Kommuner	15
9	Chaufførundersøgelse på ny trafikterminal i Holstebro	17
10	Orientering om takstændring for ikke støttet Flextur Aarhus Kommune pr. 1. maj 2016	20
11	Orientering om samarbejde med Aarhus Kommune om specialkørsel med opstart den 8. august 2016	22
12	Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus og Tog	26

Indholdsfortegnelse

13	Orientering om kundetilfredshed på Midttrafik Kundecenter 1. kvartal 2016	28
14	Orientering om lukning af ruter i Ikast-Brande Kommune	30
15	Siden sidst	32
16	Eventuelt	35

1-22-1-15

1. Årsregnskab 2015 samt revisionsberetning

Resumé

På baggrund af de registrerede udgifter, omkostninger og indtægter opgjort pr. marts 2016, er der udarbejdet årsregnskab for 2015.

Regnskabet er revideret af Midttrafiks revision, og revisionsberetningen er vedlagt. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Revisionen giver en bemærkning i relation til frikortsagen fra foråret 2015.

Administrationen har sikret kontrolprocedurer m.v. og disse er godkendt af revisionen i marts 2016, hvilket også fremgår af beretningen.

Den endelige byrdefordeling i 2015 som følge af regnskabet er vedlagt årsregnskabet.

Sagsfremstilling

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

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

Som et nyt tiltag fremlægges den endelige byrdefordeling for 2015 til godkendelse samtidigt med årsregnskabet. Byrdefordelingen med oversigtstabeller samt specifikationer pr. bestiller fremgår af bilagssamlingen til årsregnskabet.

Der er ikke ændret regnskabspraksis i forhold til tidligere år, men foretaget tilpasninger i opstillingen af resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse samt noter. Sammenligningstallene for 2014 er tilpasset i overensstemmelse med den nye opstilling. I henhold til almindelig praksis for årsregnskaber, skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsregnskabet, revisionsberetningen samt byrdefordelingen.

Det udgiftsbaserede resultat for 2015 er 5,4 mio. kr. der tillagt overskuddet fra 2014 giver et akkumuleret overskud på 19,9 mio. kr.

På baggrund af regnskab 2015 er der byrdefordelt 1.433 mio. kr. til Midttrafiks bestillere, mod de budgetterede 1.465 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen indenfor de enkelte områder fremgår af vedlagte bilagsmateriale.

Revisionsberetningen anbefaler fortsat en øget integration mellem Midttrafiks fagspecifikke systemer og økonomisystemet. Administrationen arbejder på opgradering af de aktuelle systemer, og har løbende fokus på effektive forretningsgange og afstemninger mellem de fagspecifikke systemer og økonomisystemet.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager ved behandlingen af sagen.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender årsregnskab 2015 for Midttrafik
- at** Bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 13 af 29. april 2016 til efterretning
- at** Bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2015

Bilag

- Midttrafik årsregnskab 2015 - endelig
- Revisionsberetning nr. 13 2015 Midttrafik
- BILAGSSAMLING - regnskab 2015

1-22-1-15

2. Anvendelse af mindreforbrug i Trafikselskabet i regnskab 2015

Resumé

Der er et akkumuleret mindreforbrug på 19,6 mio. kr. i Trafikselskabet, som søges overført til 2016 til en række formål.

Sagsfremstilling

Trafikselskabet

Administrationen har afsluttet regnskabsåret 2015 med et mindreforbrug i Trafikselskabet på 19,6 mio. kr. ud af et samlet budget på 135,8 mio. kr. Fra tidligere år er der overført 14,5 mio. kr., hvorfor det reelle mindreforbrug i 2015 er på 5,1 mio. kr.

Årsagen til mindreforbruget skal primært findes i overførslen fra 2014, som det oprindelige budget for 2015 er forhøjet med.

Overførslen fra 2014 var hovedsageligt reserveret til Realtidsprojektet. På bestyrelsesmødet 4. april 2014 blev det besluttet at finansiere Realtidsprojektet med Midttrafiks mindreforbrug fra 2013. Eftersom projektet ikke var blevet færdig i 2014, blev det på bestyrelsesmødet 20. marts 2015 besluttet, at videreføre midlerne fra 2014 til 2015.

På grund af en længerevarende udbudsproces samt en 4 måneders procesforsinkelse strækker projektet sig ind i 2016, og derfor ønskes midlerne videreført til 2016. Samlet set forventes der i 2016 udgifter til realtidsprojektet på 6,7 mio. kr.

Renteudgifter

Der har i 2015 samlet været renteudgifter på 1,0 mio. kr. Årsagen til, at der har været renteudgifter på 1,0 mio. kr. skyldes at likviditetsdepotet medførte et tab som følge af, at det blev justeret i forhold til risiko samt obligationer blev solgt med kurstab. Renteudgifterne dækkes af Midttrafiks mindreforbrug i Trafikselskabet.

Midttrafik har siden 2003 opkrævet Aarhus Kommune for 0,7 mio. kr. for meget i ikke-støttet Flextur, som skal være udgiftsneutral for kommunen. Egenbetalingen, der beregnes i forhold til kilometer, har ikke kunnet finansiere kørselsudgifterne, der beregnes i forhold til faktisk køretid. Fejlen er blevet konstateret i foråret 2016, og korrigeres fremover ved at sætte egenbetalingen op. Merudgiften finansieres af Trafikselskabets mindreforbrug.

Anvendelse

Nedenstående oversigt viser, hvorledes mindreforbruget fra 2015 ønskes forbrugt i 2016:

Formål	Beløb i mio. kr.
Realtidsprojekt (Realtid installation, tællesystem og internet installation)	6,7
Budgetværn til besparelser pga. rejsekort	9,2
Indførelse af ny app	2,0
Samlet til overførsel	17,9

Midttrafik skal spare 12 mio. kr. på grund af rejsekort i 2016; nogle af besparelserne bliver lidt forsinkede, da klippekortet udfases senere end planlagt.

Direktøren indstiller,

at mindreforbruget overføres til 2016 til de angivne formål.

1-61-1-12

3. Indkøbspolitik

Resumé

Administrationen har udarbejdet en politik, der skal sikre at medarbejdere i Midttrafik foretager optimale indkøb indenfor rammerne af udbudsloven. Politikken forelægges bestyrelsen med henblik på godkendelse.

Sagsfremstilling

Indkøbspolitikken indeholder Midttrafiks retningslinjer for indkøb af varer og tjenesteydelser til brug i trafikselskabet, herunder en oversigt over hvilke formelle krav, lovgivningen stiller til disse indkøb.

Formålet med politikken er at sikre en optimering af pris, kvalitet, service, kontraktbetingelser og leverandørvalg på indkøb af varer og tjenesteydelser hos Midttrafik.

Politikken vil fremgå af Midttrafiks intranet. Alle ansatte ved Midttrafik, der foretager indkøb, er ansvarlige for at overholde indkøbspolitikken.

Opdatering af politikken vil ske senest i forbindelse med en ændring af de udbudsretlige tærskelværdier.

Direktøren indstiller,

at indkøbspolitikken vedtages.

Bilag

- 070216 - Direktionssag - Indkøbspolitik for Midttrafik

1-25-4-08

4. Gratis kørsel til DR Midt & Vest skoleprojekt

Resumé

Midttrafik har modtaget en forespørgsel fra DR Midt & Vest vedrørende gratis kørsel i forbindelse med projektet "I Sandhedens Tjeneste", der er henvendt til 8. klasser i deres sendeområde. DR Fyn har igangsat et lignende projekt, hvor gratis transport leveret af Fynbus er medvirkende til projektets succes.

Det ønskes undersøgt, om Midttrafik kan støtte projektet med gratis kørsel i DR Midt & Vests sendeområde.

Sagsfremstilling

Midttrafik leverer som hovedregel ikke gratis kørsel, med mindre at særlige forhold gør sig gældende. I mindre omfang og ud fra fastdefinerede rammer er Direktionen bemyndiget til at godkende gratis kørsel, hvorefter bestyrelsen orienteres. På nuværende tidspunkt er kun én særlig aftale omkring gratis kørsel gældende. I flere år har Natteravnene kunnet køre gratis i deres karakteristiske gule jakker i Midttrafiks busser i forbindelse med deres frivillige arbejde som tryghedsskabende i nattelivet. Omfanget af DR Midt og Vests forespørgsel ligger ud over de rammer, som Direktionen kan godkende på egen hånd.

DR Midt & Vests projekt

Projektet "I Sandhedens Tjeneste" er et tilbud til alle 8. klasser i DR Midt & Vests sendeområde. I Midttrafiks dækningsområde gælder det Ikast-Brande, Herning, Viborg, Skive, Holstebro, Struer, Lemvig og Ringkøbing-Skjern kommuner.

DR Midt & Vest vil tilbyde 8. klasserne et to timers undervisningsforløb på deres station i Holstebro. Forløbet handler om kildekritik, om at ruste de unge til den digitale udvikling og give dem nogle redskaber, som gør dem til kritiske læsere, lyttere eller seere. De bombarderes til dagligt med informationer på sociale medier såsom Facebook, hvor det er vigtigt med en naturlig skepsis over for det publicerede.

DR Midt & Vest nævner, at skolerne generelt ikke råd til at betale for bustransport, og at det for dem er vigtigt, at "I Sandhedens Tjeneste" bliver et tilbud, som alle kan benytte, uanset om de bor i Mejrup eller Brande.

Gratis kørsel hos Fynbus

En lignende forespørgsel fra DR Fyn blev behandlet af Fynbus' bestyrelse den 16. juni 2015. Ordningen blev godkendt som et forsøg for skoleåret 2015/16, hvorefter ordningen skal evalueres.

Fynbus leverer i skoleåret 2015/16 gratis kørsel på regionale ruter for 8. og 9. klasser til DR Fyns projekt i tidsrummet kl. 9-13, hvor der er ledig kapacitet i det eksisterende busnet. Skolerne benytter gruppebestilling, hvorefter Fynbus fremsender en gratis billet

til det konkrete arrangement. Der foretages ingen betaling og der er dermed ingen passagerindtægt til fordeling. Tiltaget finansieres af Region Syddanmark, der er indforstået med indtægtstabet. Et succeskriterie er, at ordningen ikke udløser ekstra udgifter ved behov for ekstra busser.

Fynbus' umiddelbare vurdering på nuværende tidspunkt er, at skolernes har taget godt imod tiltaget, samt at der ikke opstår pladsproblemer i busserne, da DR Fyn kun booker én klasse ad gangen. Fynbus har for nyligt modtaget en henvendelse fra DR Fyn vedrørende en eventuel permanentgørelse af ordningen, som skal bestyrelsesbehandles senere på året.

Administrativ høring omkring gratis kørsel hos Midttrafik

Forespørgslen vedrørende gratis kørsel til DR Midt & Vests skoleprojekt har været sendt til høring hos de otte kommuner i sendeområdet samt Region Midtjylland i perioden 31. marts til 11. april. Kommuner og Region blev bedt om en tilbagemelding inden høringens ophør, såfremt de har indvendinger mod at tilbyde gratis kørsel på egne ruter. Der er modtaget tilbagemeldinger fra fem ud af otte kommuner, hvoraf flere tilkendegiver, at de allerede nu tilbyder gratis kørsel til skolebørn på egne ruter. Region Midtjylland vurderer, at der i det konkrete tilfælde er tale om takstfastsættelse, hvorved beslutningen skal træffes af Midttrafiks Bestyrelse.

Gratis kørsel på regionale ruter er en væsentlig forudsætning for, at tilbuddet har værdi. Det bør ved beslutning om godkendelse overvejes, i hvilket omfang denne sag kan danne præcedens for andre eventuelle forespørgsler. Selvom der stilles gratis kørsel til rådighed på alle lokale- og regionale ruter i sendeområdet, vil tilbuddet fortsat ikke være lige attraktivt for alle skoler i området pga. afstanden til Holstebro. Nogle strækninger dækkes langt bedre med tog end bus, hvor der kræves op til flere skift undervejs.

Måtte bestyrelsen godkende gratis kørsel i dette projekt som forsøg, bør bestyrelsen fastholde, at der som udgangspunkt ikke tildeles gratis kørsel, uanset formålet. Administrationen modtager en del henvendelser fra folk om dette, hvor der henvises til de gode formåld, de repræsenterer, især fra velgørenhedsorganisationer og diverse uddannelsesinstitutioner.

Administrationen foreslår derfor, at tildeling af gratis kørsel sker under forudsætning af, at dem der benytter tilbuddet, benytter busser der kører i forvejen, at tiltaget ikke udløser ekstra udgifter og ikke betyder indtægtstab for kommunen og regionen.

Direktøren indstiller,

- at tildeling af gratis kørsel sker under forudsætning af, at dem der benytter tilbuddet, benytter busser der kører i forvejen, at tiltaget ikke udløser ekstra udgifter og ikke betyder indtægtstab for kommunen og regionen.
- at Bestyrelsen tager stilling til, hvorvidt Midttrafik skal levere gratis kørsel til det konkrete projekt hos DR Midt & Vest under de beskrevne forudsætninger og som 1-årigt forsøg.

Bilag

- Bilag 1 - Omfang af gratis kørsel til DR Fyn projekt
- Bilag 2- Høringsbrev
- Bilag 3 - Tilbagemeldinger fra kommuner og Region
- Bilag 4 - Henvendelsen fra DR Midt & Vest

1-25-1-15

5. Gratis kørsel i Grenå i juli 2016

Resumé

Midttrafik har fra Norddjurs Kommune modtaget anmodning om gratis kørsel på bybusserne i Grenå i juli måned 2016.

Sagsfremstilling

Midttrafik har fra Norddjurs Kommune modtaget en anmodning om gratis kørsel på bybusserne i Grenå i juli 2016. Formålet er at give et tilbud til turisterne i kommunen. Da det er Midttrafik, der har takstkompetencen, skal et sådant ønske formelt godkendes i Midttrafiks Bestyrelse.

Det indstilles, at en sådan godkendelse gives, da ønsket i øvrigt ikke har konsekvenser for Midttrafik. En lignende tilladelse blev givet i juli 2015.

Direktøren indstiller,

at Norddjurs Kommunes ønske om gratis kørsel i juli imødekommes.

Bilag

- Bilag 1 - Udskrift af MTU beslutningsprotokol 24.03.2016 Gratis bybuskørsel i Grenaa om sommeren
- Bilag 2 - Anmodning fra Destination Djursland

1-23-4-8-11

6. Godkendelse af innovationslinje med el- og hybridbusser i Aarhus

Resumé

Aarhus Kommune, Busselskabet Aarhus Sporveje og Midttrafik indgår i et fælles projekt om idriftsættelse af en innovationslinje på den indre ringgade i Aarhus i efteråret 2017. Energistyrelsen har ydet projektet et tilskud på 1,5 mio.kr., mens en del af den resterende finansiering findes hos Busselskabet Aarhus Sporveje.

Sagsfremstilling

Aarhus Kommune har i sit budgetforlig for 2016 ønsket en innovationslinje i Aarhus, hvor der afprøves alternativer til dieselbusser.

På den baggrund gennemfører Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS) i øjeblikket et udbud af forskellige typer af busser med henblik på indkøb af blandt andet hybridbusser og elbusser. Hensigten er, at der fra efteråret 2017 skal idriftsættes fire elbusser og muligvis også fire hybridbusser. Indkøbet af busser foretages i forbindelse med en i forvejen planlagt busudskiftning, hvor BAAS står foran at skulle indkøbe 16 nye ledbusser.

Linje 5A, der betjener den indre ringgade i Aarhus, er udvalgt som innovationslinje. 5A er blandt andet valgt, idet ruten

- kører med mange kunder og har høj anvendelse
- har afgang med kort frekvens
- kører i relativt tætbebyggede byområder og ingen landområder
- ikke ændres i forbindelse med letbanens idriftsættelse i 2017
- er en kort buslinje på kun 6,6 km

5A betjenes af i alt otte busser, hvormed linjen fra efteråret 2017 forventes udelukkende betjent af el- og hybridbusser.

Økonomi

Meromkostningerne til indkøb af fire el-ledbusser i stedet for dieselbusser er anslået 20-21 mio. kr. Overslaget dækker prisdifferencen ved busanskaffelse (18 mio. kr.) og etablering af ladeanlæg (2-2,5 mio. kr.). Hertil kommer en merudgift ved et muligt indkøb af fire hybridbusser.

Aarhus Kommune er ansvarlig for indkøb og etablering af ladeanlæg. Meromkostninger som følge af indkøb af el- og hybridbusser betales via puljemidler fra Energistyrelsen og via træk i BAAS' egenkapital, som nærmere beskrevet nedenfor.

Med Midttrafik som ansøger og med Aarhus Kommune samt BAAS som partnere blev Energistyrelsen i november 2015 ansøgt om et tilskud til indkøb af elbusser. Der kunne jf. betingelserne maksimalt søges om tilskud på cirka 1,5 mio. kr. Der blev derfor søgt

om et tilskud på ½ mio. kr. til etablering af lade-infrastruktur og 1 mio. kr. i tilskud til at dække en del af prisdifferencen ved anskaffelse af el-busser. Energistyrelsen gav i december 2015 tilsagn om tilskud på 1,5 mio. kr. til projektet.

De restende merudgifter til indkøb af el- og hybridbusser dækkes af den egenkapital, BAAS har oparbejdet i kontrakten efter Midttrafiks 3. udbud. Som vedtaget på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 5. februar 2016 bortfalder kontrakten efter 3. udbud ved dens ordinære udløb medio 2018. BAAS har i kontraktperioden oparbejdet en egenkapital på cirka 43,7 mio. kr. Modsat overskuddet i restproduktionen, der endnu ikke har været udbudt, kan beløbet ikke uden videre tilbageføres til Aarhus Kommune, idet en sådan transaktion ville have en negativ indflydelse på troværdigheden og konkurrencen ved fremtidige udbud.

Derfor indstilles til, at BAAS med egenkapitalen fra kontrakten efter 3. udbud indgår i finansieringen af meromkostningerne ved anskaffelse af el-busser og hybridbusser i stedet for dieselbusser.

Projektet, herunder finansieringsmodellen, har været behandlet i Aarhus Kommune uden kommentarer.

Betydning for kunderne

Hensigten med innovationslinjen er at få erfaringer med drift af elbusser og hybridbusser i et område med mange kunder. Således skal viden fra projektet både på kort og på lang sigt bidrage positivt til kundernes oplevelse af den kollektive trafik.

Ved indfasning af el- og hybridbusser i Aarhus vil kunderne opleve klare forbedringer i den lokale luft- og støjforurening.

Erfaringerne med kørsel med hybridbusserne viser reduktion i udledningen af NOx og partikler på 40-50 % sammenlignet med en traditionel dieselbus. Elbussen benytter ikke diesel, og udleder dermed ingen sundhedsskadelige stoffer.

Herudover støjer en hybridbus langt mindre end en konventionel dieselbus, da forbrændingsmotoren stopper automatisk ved stop af bussen. Ved igangsætning anvendes elmotoren, der er meget støjsvag. Elbussen har ingen forbrændingsmotor, og dermed støjsvag under hele kørslen.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen godkender etableringen af en innovationslinje på Ringgaden i Aarhus fra efteråret 2017.
- at** Bestyrelsen godkender, at Busselskabet Aarhus Sporveje dækker merudgifterne ved indkøb af fire elbusser og fire hybridbusser frem for otte dieselbusser.

1-23-4-216-15-10

7. Dispensation til euro 4 busser i Holstebro Kommune

Resumé

Midttrafik har givet Holstebro Kommune forkerte oplysninger om, hvornår der kan dispenseres for krav om euro 5 busser i større byer. På den baggrund har kommunens tekniske udvalg truffet beslutning om, at alle lokale ruter fremadrettet skal køres med euro 4 busser.

Sagsfremstilling

Midttrafik har afsluttet sin evaluering af 47. udbud, der bl.a. omfatter A- og B-kontraktkørsel i Holstebro Kommune.

I forbindelse med udbuddet har Holstebro Kommune ønsket, at Midttrafik på samtlige delkontrakter indeholdende A-kontraktbusser indhenter tilbudspriser på kørsel med henholdsvis euro 4 og euro 5 busser. Dette indbefatter fire ud af fem udbudte delkontrakter.

Holstebro Kommunes kørsel er opdelt i følgende fem delkontrakter:

Delkontrakt	Kontrakttype	Køreplantimer	Busser	Ruter
1	A	1.048	1	260
	B	4.067	8	261,263,263A,264,265,267,268,269
2	A	2.819	2	270
	B	2.010	4	271,272,273,274
3	A	1.645	1	252
	B	1.103	2	251,253
4	B	1.837	3	291,292,294
5	A	1.979	1	283
	B	2.487	4	281,282,282A,284

Det bemærkes, at delkontrakt 4 udelukkende omfatter B-kontraktkørsel, og at de fire A-ruter (260, 270, 252 og 283) alle kører indenfor bygrænsen i Holstebro.

Midttrafiks krav til euronormer

Midttrafiks miljøpolitik fastsætter, at A-kontraktbusser, der kører i byer med over 30.000 indbyggere, som minimum skal overholde euro 5-normen. Altså skal busserne på rute 260, 270, 252 og 283 alle i udgangspunktet overholde euro 5-normen. Miljøpolitikken skal sikre en lav udledning af sundhedsskadelige stoffer i tætbefolkede byer.

Der kan dog dispenseres for reglen, såfremt bussen årligt kører under 1.200 køreplantimer, idet påvirkningen i så fald er begrænset. Dette omfatter kun rute 260 i delkontrakt 1. Midttrafiks administration har fejlagtigt oplyst til Holstebro Kommune, at der dispenseres for reglen, såfremt bussen kører under 2.000 køreplantimer, hvilket omfatter alle fire ruter.

Indhentning af tilbud

Administration blev opmærksom på fejlen umiddelbart før offentliggørelsen af udbudsmaterialet i december 2015, hvorefter Holstebro Kommune blev inddraget. Da indhentningen af sideordnet bud var politisk vedtaget, ønskede kommunens forvaltning ikke at fravige herfra.

Dermed indhentede Midttrafiks administration, som ønsket af Holstebro Kommune, tilbudspriser på kørsel med henholdsvis euro 4 og euro 5 A-kontraktbusser, udover hvad miljøpolitikken tillader.

Efter gennemførelsen af udbuddet har administrationen fremsendt tilbudspriser på henholdsvis euro 4 og euro 5 busser til Holstebro Kommune med henblik på politisk stillingtagen. Samtidig har administrationen skriftligt anmodet kommunen om, at der kun for delkontrakt 1 vælges busser med euronorm 4, idet bussen i denne delkontrakt som den eneste, kører under 1.200 timer årligt, og dermed vil kunne leve op til kravene for dispensation.

Holstebro Kommune har på teknisk udvalgs møde d. 15. marts besluttet, at der skal køres med euronorm 4 på lokale ruter. Dermed har udvalget ikke imødekommet Midttrafiks anmodning.

Økonomi

Der er for delkontrakterne 1-3 og 5 indhentet følgende priser på henholdsvis euro 4 og euro 5 A-kontraktbusser. Priserne er angivet som årspriser (ét køreplanår), hvor udgifter til både A- og B-kørsel er inkluderet.

Del-kontrakt	Euro 4	Euro 5	Difference
1	kr. 3.975.075	kr. 4.045.908	kr. 70.833
2	kr. 3.683.574	kr. 3.755.574	kr. 72.000
3	kr. 1.938.361	kr. 1.962.361	kr. 24.000
5	kr. 3.392.389	kr. 3.459.055	kr. 66.666
I alt	Kr. 12.989.399	Kr. 13.222.898	kr. 233.499

Differencen i kolonnen til højre udgør alene prisforskellen mellem euro 4 og euro 5 A-kontraktbusser. Prisen for B-kontraktkørsel, der også var en del af de pågældende delkontrakter, er således uafhængig af valget mellem euro 4 og euro 5 busser.

Holstebro Kommunes valg om udelukkende at køre med euronorm 4-busser, medfører en årlig besparelse på cirka 162.666 kr. i modsætning til, hvis kommunen havde fulgt Midttrafiks anmodning, og dermed rammerne i Midttrafiks miljøpolitik.

Betydning for kunderne

Kontrakterne træder i kraft i juni 2016, og løber over en periode på minimum seks år til juni 2022.

Euronormerne defineres af bussens udledning af kvælstoffer (NOx), kulilte (CO), kulbrinte (HC) og partikler (PM). Ændringen af kravet til euronormen har betydning for bussernes miljøpåvirkning, hvor udledningen af kvælstoffer er reduceret med godt 40 % fra euro 5 til euro 4 busser. Kravene til kulilte, kulbrinte og partikler er uændret.

Samtidig må det forventes, at busserne på grund af en højere alder er mere slidte. Busser med euronorm 4 er produceret i perioden 2006-2009, hvorefter de blev afløst af euro 5 busserne, der blev produceret til og med 2013. Dermed vil euro 4 busserne være mellem syv til 10 år gamle fra kontraktens begyndelse, hvorimod en euro 5 bus maksimalt vil være cirka 9 år. Et alderskrav på 15 år i kontrakten medfører dog, at busselskabet vil være tvunget til at foretage en busudskiftning, såfremt det indsætter euro 4 busser fra før juni 2007.

Direktøren indstiller,

- at** Bestyrelsen tager Holstebro Kommunes beslutning til efterretning, og dispenserer for kravet om euronorm 5-busser for delkontrakterne 2-3 og 5.

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

8. Støttet Flextur i Odder Kommune og fælles pris aftale med Skanderborg og Horsens Kommuner

Resumé

Odder Kommune ønsker pr. 1. august 2016 at indføre støttet Flextur til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. pr. tur i oplandet samt til/fra tre knudepunkter i Odder by. Kørsel internt i Odder by skal koste 14 kr. pr. km, minimum 70 kr. pr. tur for de kunder, der bruger det.

Der åbnes for fælles pris aftaler mellem Odder og Skanderborg Kommuner samt mellem Odder og Horsens Kommuner, således at der kan køres til 4 kr. pr. km minimum 30 kr. over kommunegrænserne.

Sagsfremstilling

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

Kommunen ønsker indført støttet Flextur på en måde, så kunderne kan køre for 4 kr. pr. km dog minimum 30 kr. pr. tur fra tre knudepunkter i Odder by (Spektrum, Odder Station og Vestermarksskolen) og oplandet, fra oplandet til tre knudepunkter i Odder by (Spektrum, Odder Station og Vestermarksskolen) samt mellem destinationer i oplandet. Kørsel inden for Odder by skal koste 14 kr. pr. km dog minimum 70 kr. pr. tur.

Odder Kommune har indgået fælles pris aftaler med Skanderborg og Horsens Kommuner. Odder og Skanderborg Kommune ønsker, at det koster 4 kr. pr. km dog minimum 30 kr. pr. tur at køre over kommunegrænsen. Odder og Horsens Kommuner ønsker, at det koster 4 kr. pr. km dog minimum 30 kr. pr. tur at køre over kommunegrænsen – dog med respekt for begge kommuners byzoner og knudepunkter.

Fra Odder Kommune kan kunden køre fra de tre knudepunkter og oplandet til alle adresser i Skanderborg Kommune. Fra Skanderborg Kommune kan kunden køre til alle adresser i oplandet i Odder Kommune samt til de tre knudepunkter i Odder by.

Fra Odder Kommune kan kunden køre fra de tre knudepunkter og oplandet til alle adresser i Horsens Kommunes opland samt de to knudepunkter i Horsens by. Fra Horsens opland og de to knudepunkter i Horsens by kan kunden køre til alle adresser i oplandet i Odder Kommune samt til de tre knudepunkter i Odder.

Odder Kommune har afsat 65.000 kr. til Flextur incl. fælles pris aftaler. Forventningerne til Odder Kommunes budget bygger på niveauet i Hedensted Kommune. Der forventes ca. 900 ture om året.

Skanderborg og Horsens Kommuner forventer en udgift på henholdsvis 1.000 kr. og 9.000 kr. pr. år til fælles prisaftaler.

Økonomi

Odder Kommune kan forvente en udgift på 65.000 kr. årligt til støttet Flextur incl. fælles prisaftaler.

Skanderborg og Horsens Kommuner kan forvente en øget udgift på henholdsvis 1.000 kr. og 9.000 kr. årligt til fælles prisaftaler med Odder Kommune.

Kundemæssige konsekvenser

Midttrafik vurderer, at indførelse af støttet Flextur i Odder Kommune samt indgåelse af fælles prisaftaler mellem Odder og Skanderborg Kommuner og mellem Odder og Horsens Kommuner vil være medvirkende til øget kundetilfredshed, da det vil medføre øget fleksibilitet for kunderne.

Kommunikation

Odder Kommune har bedt Midttrafik bidrage med udarbejdelse af lokal markedsføring af Flextur. Flextur vil blandt andet blive markedsført på Tunø færgen. Busforbindelserne til Hou er primært tilrettelagt efter Samsø færgen.

Direktøren indstiller,

- at støttet Flextur til 4 kr. pr. km. minimum 30 kr. i Odder kommune med byzone og tre knudepunkter i Odder by samt fælles prisaftaler mellem Odder og Skanderborg og mellem Odder og Horsens Kommuner pr. 1. august 2016 godkendes.

1-15-0-78-216-1-12

9. Chaufførundersøgelse på ny trafikterminal i Holstebro

Resumé

I november 2014 blev den nye trafikterminal i Holstebro indviet og Midttrafik har nu gennemført en chaufførundersøgelse mhp. at afdække deres erfaringer med og sikkerhed på trafikterminalen. Resultaterne fra undersøgelsen drøftes nu med Holstebro kommune, således brugen af og sikkerheden på trafikterminalen kan øges.

Sagsfremstilling

Den 28. november 2014 indviedes den nye trafikterminal i Holstebro, hvor hele busområdet blev ændret. Tidligere holdt alle busser med front mod jernbanen og bakkede ud, hvor busserne med den nye terminal holder ved faste perroner og aldrig bakker. Samtidig betjener alle bybusser nu trafikterminalen, hvorfor antallet af ankomster og afgang er steget meget.

Trafikterminalen har nu fungeret i 1½ år, og der er tidligere gennemført en kundetilfredshedsundersøgelse, der nu er suppleret med en chaufførundersøgelse. Her er der primært spurgt ind til sikkerhed, fremkommelighed, lysforhold og information på trafikterminalen. Undersøgelsen er gennemført den sidste uge i februar 2016, og der er modtaget 68 svar skemaer.

Chaufførundersøgelsen:

Helt overordnet, er der en del kritik af private biler på området, sikkerheden omkring cyklister og kritik af læskærmenes effektivitet.

Sikkerhed

55 % af chaufførerne svarer, (hele 71 % af de 18 bybuschauffører, når resultatet nedbrydes på kørselstype) at de dagligt oplever en farlig situation på trafikterminalen. I spørgeskemaet er "farlig" ikke defineret, men antallet er meget højt.

Hovedparten af de farlige situationer omhandler cyklister, der tegner sig i 90 % af besvarelsene. De farlige situationer er både i forbindelse med ind- / udkørsel af terminalen, hvor busserne skal passere cykelstien, og for bybusser specielt for det forhold, at cykelstien ligger på perronen mellem de to bybus perroner. Her kan det tænkes, at chaufførerne svarer på kundernes vegne, at de oplever farlige situationer på perronen med cyklerne. I Kundeundersøgelsen var kunderne dog godt tilfredse med sikkerheden (70 % var tilfredse eller meget tilfredse).

Fodgængere nævnes i 76 % af svarene. Her er svarene ikke meget uddybet, udover at fodgængerne ikke benytter de afmærkede fodgængerfelter. Med baggrund i, at svarene ikke er uddybet, og kunderne ikke har vurderet det utilfredsstillende, vurderes emnet ikke med høj prioritet.

Privatbiler blev nævnt i 55 % af svarene. De uddybende svar viser, at det primært er bilister på terminalområdet i forbindelse med bussen fra Rød Billet, der holder ved

perron 5 (længst mod jernbanen), som er årsagen til de farlige situationer.

Fremkommelighed

63 % af chaufførerne svarer, at de oplever problemer med fremkommeligheden. Disse svar kan opdeles i 3 kategorier:

1. Når der er tryk på terminalen om morgenen og omkring kl. 14.15. På disse tidspunkter er alle perroner i brug og antallet af busser er på max. Der er ikke afgang for Rød Billet eller Jydebussen der først har afgang hhv. 8.15 og 8.20.
2. Bilister, her angives igen privat biler der skal aflevere / hente kunder i forbindelse med Rød Billet bussen.
3. Andre busser. Flere chauffører påpeger, dels at busser der holder pause, bør køre på depot pladsen, i stedet for at holde ved perron, og at ikke alle busser kører frem, så der er plads til 3 busser ved hver perron.

Lysforhold

Mere end 80 % svarer, at lysforholdene enten er gode eller meget gode.

Information

I spørgeskemaet er chaufførerne blevet spurgt, hvor ofte kunder spørger chaufførerne til råds, primært om trafikterminalen. Hver 3. chauffør bliver dagligt spurgt til råds. I svarene oplyses, at informationstavlerne ofte er ude af drift, og at de kan være svære at læse i solskin. Enkelte svarer, at de vender forkert. Der er ingen som angiver, at der mangler information.

Andet

Chaufførerne har haft mulighed for at komme med andre bemærkninger til terminalen. Herunder er de væsentligste angivet – hvor kommentarer som "ubrugelig", "gå tilbage til gamle billetsystem" mm. Ikke er medtaget.

- Læskurenes evne til at give læ for kunderne får mange kommentarer fra chaufførerne. Det påpeges, at kunderne bliver våde.
- Nogle finder også at læskurene står for tæt på kørebanen og det er svært at komme helt til kantsten med sidespejle.
- Især perron 5 får kritik for mulighederne for at svinge korrekt ind med 3-akslede busser.

Næste skridt

Problematikken omkring de farlige situationer med cyklister var allerede kendt i forbindelse med planlægningen, hvor cyklisternes passage af trafikterminalen blev drøftet indgående, herunder med Politiet. Siden er især læforholdene blevet bemærket, sidst fra kundeundersøgelsen, hvor Holstebro kommune overvejer mulighederne. Der er siden undersøgelsen taget skridt til, at busserne fra Rød Billet og Jydebussen fremover får stoppested foran stationsbygningen i stedet for på trafikterminalen, hvilket skulle mindske antallet af privat biler.

Resultaterne af undersøgelsen er sendt til busselskaberne og et eksemplar er lagt på chaufførstuen i Holstebro.

Der er aftalt møde med Holstebro kommune den 28. april, hvor resultaterne fra chaufførundersøgelsen vendes.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen taget orienteringen til efterretning. Bestyrelsen har en forventning om, at administrationen følger op på undersøgelsen med konkrete tiltag.

Bilag

- Bilag 1 - Resumé fra kundeundersøgelsen

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

10. Orientering om takstændring for ikke støttet Flextur Aarhus Kommune pr. 1. maj 2016

Resumé

Ikke støttet Flextur i Aarhus Kommune har udviklet sig således, at det ikke økonomisk hviler i sig selv. Midttrafik har på baggrund heraf truffet en administrativ beslutning om, at taksten for ikke støttet Flextur i Aarhus byzone, ikke støttet Flextur til/fra adresse i byzone til/fra opland i Aarhus Kommune samt til/fra Aarhus kommune til/fra nabokommunerne (Syddjurs, Favrskov, Skanderborg og Odder Kommune) ændres pr. 1. maj 2016, fra 14 kr. pr. km minimum 70 kr. pr. tur, til 14 kr. pr. km minimum 100 kr. pr. tur inklusiv de første 5 km.

Sagsfremstilling

Ikke støttet Flextur i Aarhus Kommune har udviklet sig således, at det ikke økonomisk hviler i sig selv. Midttrafik har på baggrund heraf truffet en administrativ beslutning om, at taksten for ikke støttet Flextur i Aarhus byzone, ikke støttet Flextur til/fra adresse i byzone til/fra opland i Aarhus Kommune samt til/fra Aarhus kommune til/fra nabokommunerne (Syddjurs, Favrskov, Skanderborg og Odder Kommune) ændres pr. 1. maj 2016, fra 14 kr. pr. km minimum 70 kr. pr. tur, til 14 kr. pr. km minimum 100 kr. pr. tur inklusiv de første 5 km.

Siden 2013 er Aarhus Kommune uretmæssigt blevet faktureret for udgiften til ikke støttet Flextur. Midttrafik er ligeledes blevet vidende om, at der er foretaget nogle fejlposterings, som har medført en ekstra omkostning for Aarhus Kommune. Midttrafik har truffet administrativ beslutning om, at tilbagebetale Aarhus Kommune 638.721 kr. som dækker merudgiften til ikke støttet Flextur samt posteringsfejl i perioden fra 2013 til 2015.

Oversigt over udgift for Aarhus Kommune for ikke støttet Flextur samt fejlposterings fra 2013 -2015:

Aarhus	2013	2014	2015	I alt
DYR	86.746	154.297	357.719	598.762
Fejlpost.	-	1.031	38.928	39.959
I alt	86.746	155.328	396.647	638.721

Det samlede beløb finansieres af mindreforbrug i trafikselskabet for 2015, jf. anden dagsorden.

For at stoppe den økonomiske udfordring for Aarhus Kommune, har Midttrafik truffet en administrativ beslutning om, at ændre taksten for ikke støttet Flextur i Aarhus kommune pr. 1. maj 2016 fra 14 kr. pr. km. minimum 70 kr. pr. tur til, 14 kr. pr. km minimum 100

kr. pr. tur inklusiv de første 5 km. Den ændrede takst skal sikre, at ikke støttet Flextur i Aarhus Kommune er udgiftsneutral for kommunen fremadrettet.

Nedenstående typer kørsler vil blive omfattet af takststigningen pr. 1. maj 2016:

- ikke støttet Flextur internt i Aarhus byzone
- ikke støttet Flextur til/fra adresse i byzone udenfor knudepunkterne til/fra opland
- Flextur til/fra nabokommuner (Syddjurs, Favrskov, Skanderborg og Odder Kommune)

Der vil fortsat pr. 1. maj 2016 kunne køres støttet Flextur til uændret takst, 4 kr. pr. km minimum 30 kr. pr. tur i opland samt til og fra knudepunkter i Aarhus byzone.

Økonomi

Ikke støttet Flextur udgør i hele Midttrafiks område i 2015 6 % af udgifterne og 14 % af turene inden for Flextrafik. Aarhus Kommune havde i 2015 en udgift på knap 400.000 kr. til 8.349 ikke støttede Flexture. Det svarer til 41 % af de samlede udgifter til Flextur for Aarhus Kommune.

Det forventes, at der vil blive kørt færre ture fra 1. maj 2016. Specielt korte ture under 5 km, da kunderne vil opfatte takstændringen fra 70 kr. til 100 kr. inklusiv de første 5 km som væsentlig.

Kundemæssige konsekvenser

Kunderne vil opleve prisstigningen for ikke støttet Flextur i Aarhus Kommune samt ved kørsel til/fra nabokommunerne, som en forringelse i kraft af, at ikke støttet Flextur bliver dyrere for kunden.

Kommunikation

Ændringen skal kommunikeres via:

- Midttrafiks hjemmeside
- Midttrafiks Flextur kort på hjemmesiden
- Elektronisk Flextur folder Aarhus Kommune tilrettes
- Informationsskrivelse til nabokommuner om ændringen

Informationsskrivelse til visitationen og bosteder i Aarhus Kommune

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

1-23-4-5-15

11. Orientering om samarbejde med Aarhus Kommune om specialkørsel med opstart den 8. august 2016

Resumé

Midttrafik indgik den 15. september 2015, en samarbejdsaftale med Aarhus Kommune om kørsel med børn og voksne med særlige behov, med opstart den 8. august 2016. Kørslen er udbudt i et specialudbud, da kørslen kræver faste chauffører. Aftalen omfatter ca. 1.900 borgere og Aarhus Kommune forventer, at der skal gennemføres 500.000 ture årligt.

Forberedelserne til opstarten har været i gang siden den 1. januar 2016, og omfatter både ansættelse af nye medarbejdere i Midttrafiks Driftscenter, samt oprettelse af arbejdsgruppe mellem Aarhus Kommune og Midttrafik, som skal sikre en robust opstart. Specialkørslen for Aarhus Kommune adskiller sig fra andre specialkørselsopgaver, som Midttrafik udfører for andre kommuner ved, at Aarhus Kommune skal anvende et andet IT planlægningssystem til at planlægge kørslen i, hvorefter turene dagligt skal overføres til Midttrafiks it-system Planet.

Sagsfremstilling

Kørselstyper

Samarbejdsaftalen med Aarhus Kommune omfatter kørsel for flere magistrater og følgende kørselstyper:

- MBU: Kørsel med specialklasseelever mv. efter folkeskolelovens § 26
 - Specialklasser
 - Sprogscreening
 - Modtageklasser
 - Almindelige klasser
 - Tale-/høreundervisning
 - Børn i kørestole
 - Hjemkørsel fra SFO
 - Kaløvig
- MBU: Kørsel til/fra særlige dagtilbud, jf. servicelovens § 32
- MSB: Merudgiftsydelser efter servicelovens § 41
- MSB: Voksenhandicap, jf. servicelovens § 103
- MBU: Specialskoler, jf. folkeskolelovens § 26 og SEL §36
- Lokalcenterkørsel, jf. servicelovens § 79

Samarbejdsaftalen

Samarbejdsaftalen er en standard samarbejdsaftale for specialkørsel, som anvendes i forbindelse med aftaler med andre kommuner, som Midttrafik udfører specialkørsel for. Aarhus Kommune ønsker, at Midttrafik skal udføre flere opgaver, end der indgår i standard samarbejdsaftalen, og på den baggrund er der igangværende forhandlinger om en ny samarbejdsaftale, som forventes afsluttet ultimo april 2016.

Midttrafik har beregnet omkostningerne ved de ekstra opgaver, som Aarhus Kommune ønsker at Midttrafik skal udføre, således Aarhus Kommune kan tage stilling til, hvilke ekstra opgaver Midttrafik skal udføre.

Der er beregnet omkostninger for følgende opgaver:

- Midttrafik besvarer kald fra kunder og institutioner udenfor Aarhus Kommunes åbningstid, som er fra kl. 08.00 – 16.00.
- Udvidet åbningstid ved Midttrafik for at sikre, at den planlagte kørsel til den kommende dag overføres korrekt mellem it-systemerne.
Aarhus Kommune ønsker at overføre kørsel til den kommende dag efter kl. 17.00. Flextrafiks Driftscenter er i dag åben fra kl. 05.50 – 17.00, og der er beregnet tilbud på en udvidet åbningstid til henholdsvis kl. 18.00, 19.00 og 20.00.
- Besvarelse af opkald fra leverandører og chauffører i forbindelse med den daglige kørsel.
I standard samarbejdsaftalen er opgavefordelingen, at chauffører, der udfører den faste kørsel, selv aftaler ændringer til kørslen direkte med forældre, institutioner eller kommunen, og dermed uden om Midttrafik. Når Aarhus Kommune ønsker, at Midttrafik skal informeres ved alle ændringer, medfører det flere opkald til Flextrafik Driftscenter.
- Oprettelse og vedligeholdelse af et chaufførregister.
Aarhus Kommune ønsker at have kendskab til navn på samtlige chauffører, der udfører specialkørsel for Aarhus Kommune.

Som et nyt tiltag har Midttrafik indført, at succeskriterier for samarbejdet indenfor økonomi og performance beskrives i samarbejdsaftalen for specialkørsel. Midttrafik har på den baggrund bedt Aarhus Kommune om, at kommunen leverer sine forventninger gennem mål og KPI'er for samarbejdet.

Udbud

Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet den 17. marts 2016 orienteret om udbudsproceduren, og udbuddets overordnede karakteristika. Udbuddet er afviklet i overensstemmelse hermed, og pt. pågår arbejdet med at evaluere de indkomne tilbud. I alt 16 tilbudsgivere har afgivet tilbud, og tilbuddene fordeler sig som følger:

Delaftale 1 – Stensagerskolen og voksenhandicap	2 tilbud
Delaftale 2 – Langagerskolen og lokalcenterkørsel	5 tilbud
Delaftale 3 – Kaløvig skolen	3 tilbud
Delaftale 4 – Øvrig kørsel	14 tilbudsgivere har afgivet tilbud på de 167 enkeltpakker i delaftalen: <ul style="list-style-type: none"> • 3 pakker med 1 tilbud • 26 pakker med 2 tilbud • 68 pakker med 3 tilbud • 37 pakker med 4 tilbud • 23 pakker med 5 tilbud

	<ul style="list-style-type: none"> • 8 pakker med 6 tilbud • 1 pakke med 8 tilbud • 1 pakke med 9 tilbud
--	---

Set i forhold til udbuddets omfang med både store delaftaler (delaftale 1-3), og mange enkeltpakker (delaftale 4) er det indkomne antal tilbud tilfredsstillende, og i overensstemmelse med forventningerne for udbuddet.

Evalueringen af tilbuddene følger planen, og endelig tildeling af kontrakterne forventes at ske den 20. maj 2016.

Den tekniske løsning

Midttrafiks IT leverandør FlexDanmark har udviklet en funktion (FLX platform), der gør det muligt at overføre data mellem et eksternt planlægningssystem og det planlægningssystem, som trafikskaberne i Danmark anvender - PLANET. I forbindelse med specialkørselsopgaven for Aarhus Kommune gør FLX platformen det muligt at etablere kommunikation mellem Aarhus Kommunes planlægningssystem PASS og Midttrafiks planlægningssystem PLANET.

Det er første gang, at FLX platformen skal anvendes efter den er udviklet, og der skal derfor ske tilpasninger, inden den kan tages i brug. Alle omkostninger til tilpasning afholdes af Aarhus Kommune.

Midttrafik deltager i en arbejdsgruppe med FlexDanmark, Aarhus Kommune og kommunens IT-leverandør Trapeze om tilpasningerne af FLX platformen.

Økonomi

Aarhus Kommune faktureres for de faktiske omkostninger ved Midttrafik i forberedelsesfasen frem til driftsstart den 8. august 2016.

Omkostningerne dækker både de udgifter, som Midttrafik har i forbindelse med gennemførelse af specialudbud og kontraktindgåelse med leverandører, møder, kurser samt oplæring af nye medarbejdere i Flextrafik. Aarhus Kommune faktureres efter Midttrafiks standard priser på 600 kr. i timen, og opkrævningen sker ud fra den tidsregistrering, som Midttrafiks medarbejdere foretager, når der arbejdes på opgaverne. Efter opstarten opkræves Aarhus Kommune en administrationsomkostning pr. tur på 7,89 kr.

Dertil kommer faste udgifter til en projektleder i 2016, i forbindelse med opstart af kørslen, samt udgifter til de ekstra opgaver, som Aarhus Kommune kan vælge Midttrafik skal udføre.

I beregningen af administrationsomkostningerne, er der indregnet udgifter til ansættelse af 3 nye trafikstyrer (37 timer) i Flextrafiks Driftscenter. Såfremt Aarhus kommune ønsker, at Midttrafik skal udføre en eller flere af de ekstra opgaver, som der er afgivet tilbud på, skal der ansætte op til 5 nye trafikstyrer inden opstarten til august 2016.

Ansvarsfordeling i forbindelse med den daglige drift

Aarhus Kommune har ansvar for:

- Visitation af borgere til kørsel
- Fastsættelse af serviceniveau for kørselstyperne
- Sikring af og vedligeholdelse af valid data på borgere (ændringer i borgere, nye afleverings- og afhentningssteder, nye tider mm.) i Aarhus Kommunes system.

- Modtagelse af og behandling af daglige opkald fra institutioner, borgere og pårørende i tilfælde af forsinkelser, aflysninger mv.
- Information og vejledning til chaufførerne om borgerne på de enkelte ture inden opstart
- Fejlfinding på egne IT-systemer
- Overførsel af kørsel til Midttrafiks planlægningssystem dagligt til den kommende dag
- Tilretning af kørslen i forbindelse med sygdom, ferie

Midttrafik har ansvaret for:

- Kontraktadministration og kontraktopfølgning, herunder vognkontrol
- Afregning af kørsel med leverandører. Leverandører skal rette afregningsmæssige spørgsmål til Midttrafik
- Vognstyring og driftsovervågning døgnet rundt. Kontakt med leverandører vedr. akutte problemer såsom punktering o. lign. (driftsstop)
- Besvarelse af driftsrelaterede spørgsmål fra Aarhus Kommune
- Udredning af utilsigtede hændelser (kvalitetsbrister), herunder klager og statistik i samarbejde med Aarhus Kommune. Besvare kundehenvendelser, som Midttrafik modtager
- Øvrige administrative driftsrelaterede opgaver i relation til vognmænd
- Fejlfinding på egne IT-systemer
- Ved systemmæssige problemer skal Midttrafik sammen med FlexDanmark og i samarbejde med Aarhus Kommune samt Aarhus Kommunes systemleverandør finde en løsning
- Fakturering til Aarhus Kommune

Der er nedsat en driftsgruppe med repræsentanter fra Aarhus Kommune og Midttrafik, som har til opgave, at udarbejde en driftshåndbog, som i detaljer skal beskrive arbejdsgange og procedurer i forbindelse med den daglige drift. Driftshåndbogen vil indgå som bilag til samarbejdsaftalen.

Kommunikation

Midttrafik og Aarhus Kommune er opmærksomme på, at det er afgørende, at der i forbindelse med at Midttrafik overtager kørselsopgaverne gennemføres en grundig information til de berørte borgere og institutioner. Der er oprettet en kommunikationsgruppe med medarbejdere fra Midttrafik og Aarhus Kommune, som udarbejder informationsmateriale og gennemfører informationsmøder på institutioner inden opstart.

Ligeledes er der i udbuddet krav om, at alle chauffører samt reservechauffører deltager i informationsmøder på institutionerne inden opstarten, så de har et indgående kendskab til brugerne af kørselsordningerne.

Inden opstarten gennemfører Midttrafik kurser for nye leverandører og chauffører med fokus på kommunikationen mellem Midttrafik og chaufførerne samt krav til kørsels udførelse.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-16-5-115-08

12. Orientering om årsberetning fra Ankenævnet for Bus og Tog

Resumé

Administrationen orienterer om de sager, der vedrører Midttrafik, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har behandlet i 2015.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som Midttrafik har truffet.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har offentliggjort årsberetningen for 2015. I 2015 modtog sekretariatet i alt 313 klager fordelt på 350 klagerpunkter, idet en sag kan omhandle flere klagepunkter. 94 af de modtagne klager vedrører brugen af rejsekort. Antallet af sager som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro behandlede i 2014 var 368.

Årsrapporten viser, at der er indsendt 15 klager over kontrolafgifter udstedt af Midttrafik til Ankenævnet i 2015. Af de fremsendte klager i 2015 er der 4 sager, der endnu ikke er færdigbehandlede. Derudover er der 4 sager blandt de afgjorte sager, der blev optaget til behandling i Ankenævnet i 2014.

Af de 15 sager vedrørende Midttrafik, som blev behandlet i 2015, fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 8 sager:

- 4 sager vedrørende straksbillettering
- 2 sager på grund af manglende billet
- 1 sag hvor der blev fremvist et ugyldigt Ungdomskort
- 1 sag hvor der blev fremvist en udløbet billet

Medhold til klager i 2 sager:

- 1 sag omkring pensionistbillet. Klageren forventede at kunne købe en pensionistbillet i en billetautomat i Aarhus bybus. Prisen på kontantbilletter for pensionister og voksne blev harmoniseret for flere år siden, men der figurerer forsat en knap med "pensionistbillet" på billetautomatens underside. Klageren kunne fremvise en pensionistbillet fra 2014, hvorved ankenævnet afgjorde, at klagerens forventning om en særskilt pensionistbillet var berettiget. Ved henvendelse hos chaufføren blev klageren ikke rådgivet i, at han kunne købe en almindelig voksenbillet til samme pris.
- 1 sag vedrørende rejsekort. Klageren fortsatte en rejse med rejsekort i en bybus i Aarhus, hvor rejsekort endnu ikke kunne anvendes. Til trods for skiltning udenpå bybusserne gav Ankenævnet medhold til klager. Ankenævnet lægger i deres afgørelse vægt på, at klageren henvendte sig til chaufføren efter konstatering af manglende

rejsekortudstyr samt at der var tale om en overgangsperiode, hvor rejsekortet var delvist udrullet.

Midttrafiks administration har i 2015 indført en procedure, hvor direktionen træffer afgørelse om, hvorvidt en sag indbragt for Ankenævnet fastholdes eller ej.

Klagen trukket tilbage af klageren i 2 sager:

- 2 sager vedrørende manglende billet

Klager afsluttet hos Midttrafik inden ankenævnets behandling – 3 sager

- 1 sag hvor kunden ikke blev anset for værende korrekt billetteret
- 1 sag vedrørende manglende check-ind med rejsekort
- 1 sag hvor der efter nye oplysninger opstod tvivl om, hvor kunden var stået på bussen

Som tidligere nævnt afventer Midttrafik afgørelse i 4 sager tilbage fra 2015.

- 1 sag vedrørende rejsegaranti
- 1 sag vedrørende manglende check-ind med rejsekort
- 2 sager vedrørende straksbillettering

De 15 sager som kunder har valgt at indbringe for Ankenævnet efter endt sagsbehandling hos Midttrafik, svarer til 2,04 % af det samlede antal behandlede klager over kontrolafgifter behandlet hos Midttrafik i 2015 eller svarende til 0,06 % set i forhold til det samlede antal udstedte kontrolafgifter i 2015.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Årsberetning 2015 fra Ankenævnet for Bus Tog og Metro

1-15-0-77-3-10

13. Orientering om kundetilfredshed på Midttrafik Kundecenter 1. kvartal 2016

Resumé

Midttrafik gennemfører via Epinion fire årlige kundetilfredshedsundersøgelser på Midttrafik Kundecenter. Her orienteres om resultatet for 1. kvartal 2016.

Sagsfremstilling

Midttrafik Kundecenter servicerer Midttrafiks kunder igennem flere kontaktflader. Som et led i målstyring og løbende kvalitetssikring gennemføres der hvert kvartal en kundetilfredshedsmåling på to af Kundecentrets største kontaktflader – telefoniske henvendelser og personligt fremmøde.

Dataindsamlingen har fundet sted i perioden 14. til 20. marts, hvor der er foretaget i alt 249 interview, heraf 175 på telefoniske henvendelser og 74 på personligt fremmøde.

Overordnede resultater

Midttrafik Kundecenter vurderes positivt af kunderne. 91 % af de adspurgte kunder er samlet set tilfredse eller meget tilfredse med kundecentrets service. Der tale om en positiv fremgang for begge kontaktflader i forhold til tidligere gennemførte undersøgelser.

Ved personligt fremmøde er 100 % af de adspurgte kunder samlet set tilfredse eller meget tilfredse med kundecentrets service. Der ses derudover en signifikant fremgang på alle fire underliggende tilfredshedsparametre, som er:

- *Medarbejderens betjening var positiv og venlig*
- *Jeg fik brugbare svar på mine spørgsmål*
- *Medarbejderen var engageret for at hjælpe mig*
- *Ventetiden inden det blev min tur var rimelig.*

Ved telefonisk henvendelse er 87 % af de adspurgte kunder samlet set tilfredse eller meget tilfredse med kundecentrets service. Alle fire underliggende tilfredshedsparametre ligger på et højt niveau og der ses signifikant fremgang på to af disse.

Til trods for kundeundersøgelsens positive resultater, at der fortsat er forbedringspotentiale på nogle områder. 14 % af de adspurgte, der har rettet henvendelse til kundecentret via telefon, mener ikke, at de har fået brugbare svar på deres spørgsmål. I interviewet indhentes der uddybende kommentarer fra disse kunder, som benyttes til opfølgning hos kundecentret medarbejdere, der på baggrund af dette kan målrette deres aktiviteter.

Midttrafik Kundecenter bliver udover kundetilfredshed også målt på serviceniveauet på telefonbesvarelse, hvor 80 % af alle opkald skal besvares indenfor 60 sekunder. På dette område er der sket en væsentlig forbedring og målet har været indfriet de seneste 5 måneder fra november 2015 til marts 2016. Den kortere ventetid kan være en medvirkende faktor til den høje kundetilfredshed.

Der vil fremadrettet være fokus på både serviceniveau og kvalitet, således at Midttrafiks kunder fortsat får en god betjening og oplevelse, når de kontakter Midttrafik Kundecenter

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik Kundecenter_Kundetilfredshed 1. kvartal 2016

1-23-4-3-15

14. Orientering om lukning af ruter i Ikast-Brande Kommune

Resumé

I forbindelse med oprettelsen af et udrejsecenter har Ikast-Brande Kommune anmodet Midttrafik om, at to skoleruter lukkes for offentligheden. Midttrafik har accepteret kommunens anmodning.

Sagsfremstilling

Staten har, som del af udmøntningen af Regeringens asylpakke fra efteråret 2015, besluttet, at Kærshovedgård - som er et åbent fængsel i Ikast-Brande Kommune - skal omdannes til udrejsecenter med en kapacitet på op til 600 personer. Indflytning af de første beboere er sket i marts 2016.

Ikast-Brande Kommune og Udlændingestyrelsen har drøftet transportbehov og muligheder for beboerne på centeret. Udlændingestyrelsen og Kriminalforsorgen overvejer p.t. hvordan de transportmæssige forhold for beboerne på centeret kan etableres, idet der etableres særskilt transport til beboerne. Ansvar for transport er således ikke et kommunalt anliggende.

Borgerne i området omkring Kærshovedgård har - bl.a. på et borgermøde – dog udtrykt utryghed omkring transport af skoleelever til skolerne i Isenvad og Bording. Hertil kommer generelle kapacitetsudfordringer, såfremt centerets beboere mod forventning anvender kommunens skolebusser til transport.

Ikast-Brande Kommune har derfor bedt Midttrafik undersøge, om to åbne skoleruter, 180 og 173 kan omlægges til lukkede skoleruter fra medio marts 2016, således at udelukkende skoleelever kan benytte ruterne.

Rute 180 og 173 køres i dag i en B-kontrakt efter Midttrafik 11. udbud, pakke 4. Kørslen har netop været udbudt som B-kontrakt i Midttrafiks 47. udbud, pakke 15.

Trafikselskabets ansvarsområde

Jf. Lov om trafikselskaber omfatter trafikselskabets opgaver bl.a. "*offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel*". Endvidere præciseres det at, "*Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«*".

En lukning af rute 180 og 173 vil medføre, at kørslen ikke er åben for offentligheden, hvormed ruterne ikke længere falder indenfor trafikselskabets lovmæssige ansvarsområde.

Rute 180 og 173 er oprettet på baggrund af kommunens forpligtelser til transport af folkeskoleelever i forhold til folkeskoleloven. Jf. lov om trafikselskaber kan trafikselskabet "*efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning*".

På den baggrund har Midttrafik bedt Trafikstyrelsen vurdere, om Midttrafik fortsat må varetage kørslen på rute 180 og 173, efter at kørslen lukkes. Trafikstyrelsen har i et svar til Midttrafik præciseret, at:

»Det er intet problem i, at Midttrafik varetager den omhandlede skolekørsel for Ikast-Brande Kommune«.

Lukning af ruter

Midttrafik har på den baggrund oplyst Ikast-Brande Kommune om, at ruterne 173 og 180 godt kan omlægges til lukkede skoleruter per medio marts 2016. Det er aftalt med kommunen, at Midttrafiks administration af rute 173 og 180 samt administrationsbidraget til trafikselskabet fortsætter som hidtil.

Betydning for kunderne

Ikast-Brande Kommune har oplyst, at der i dag er særdeles få lokale borgere i området, der benytter ruterne. Disse henvises fremadrettet som udgangspunkt til flextur.

Økonomi

Ændringen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterregning.

1-00-2-16

15. Siden sidst

Sagsfremstilling

Takststigningsloft 2017

Trafikstyrelsen har udmeldt takststigningsloft for 2017. Takststigningsloftet er på 0,0 % og afspejler udgiftsudviklingen indenfor sektoren. Takststigningsloftet medfører, at Midttrafik ikke har mulighed for at øge taksterne i januar 2017 med det formål at styrke bestillernes indtægtsgrundlag.

Lav snydeprocent i busserne i Aarhus

Midttrafik har gennem de seneste par år oplevet en effektiv billetkontrol, og performance har bevirket, at behovet for regionale og kommunale tilskud er mindre end det budgetterede. Billetkontrollen i Aarhus' bybusser er udliciteret og snydeprocenten i busserne er faldet fra 3,3 % i 2012 til 2,0 % i 2015. Indtægten fra kontrolafgifterne er i samme periode steget med 16,7 % til 16,1 mio. kr., og det årlige antal kontrollerede busser er steget fra 36.408 i 2012 til 66.044 i 2015.

Annullering af gældsbreve

Regionen har fremsendt brev pr. 1. april med meddelelsen om, at gældsbreve 1 og 2 er annulleret med udgang af regnskabsåret 2015.

Regionen har siden 2008 finansieret spormoderniseringen af Odderbanen via lån til Midttrafik. Regionen har optaget lån ved Kommunekredit til finansieringen af regionens anlægstilskud (lån) til Midttrafik, og Midttrafik har optaget en tilsvarende gældsforpligtigelse. Midttrafik har givet Midtjyske Jernbaner et anlægstilskud svarende til lånet.

Odderbanen overdrages i 2016 til Aarhus Letbane. Da det er Midtjyske Jernbaner, som ejer og overdrager Odderbanen til Aarhus Letbane, kan Midttrafiks gældsforpligtigelse ikke overdrages til Aarhus Letbane. Med overdragelsen af Odderbanen bortfalder grundlaget for regionens tilskud til Midttrafik til dækning af ydelsen på lån vedrørende spormodernisering. Dermed bortfalder også grundlaget for regionens tilgodehavende og gældsbreve vedrørende låneaftale mellem regionen og Midttrafik.

- Gælds brev 1 af 18. juni 2010 på 108,9 mio. kr. er annulleret.
- Gælds brev 2 af 18. juni 2010 på 49,0 mio. kr. er annulleret.

Bilag 1 – Brev fra regionen

Takst Vest status

Den 11. april 2016 holdt transport- og bygningsministeren møde med direktørerne i Arriva, DSB, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik, Fynbus og Midttrafik hos Sydtrafik i Vejen. Ministeren fik en status på arbejdet med en forenkling af taksterne i VestDanmark, et arbejde der blev iværksat på baggrund af Rigsrevisionens kritik af en uigennemskuelig takst- og prisstruktur i Danmark i foråret 2015. Operatørerne fremlagde deres arbejde med en ny takststruktur og principperne herfor. Følgende blev fremlagt:

Primære pejlemærker:

1. Forenkling
2. Forståelige priser
3. Provenuneutralitet
4. Begrænsede kundekonsekvenser

Sekundære pejlemærker:

5. Kommerciel frihed
6. Fleksibelt valg af salgskanal

Grundprincipperne for takstmodellen for Takst Vest er:

- Et zonestystem for hele Vestdanmark baseret på de nuværende kendte rejsekortzoner.
- Hvert trafikselskab udgør ét takstområde.
- De enkelte trafikselskaber og togoperatører har selvstændig takstkompetence for enkeltbillet og rejsekort.
- Der fastholdes et fælles månedskort, hvor parterne skal blive enige om prisen.

Som hovedregel fastsætter togoperatørerne takster for rejser med lyn-, intercity-, og regionaltog og takster på lokaltogsstrækninger fastsættes af de regionale trafikselskaber.

Trafikselskaberne fastlægger prisen for rejser med bus på enkeltbillet og rejsekort, mens der laves fælles månedskortpriser mellem trafikselskaberne og togoperatørerne . Operatørerne fremlagde desuden, hvordan de enkelte kritikpunkter i rigsrevisionens rapport bliver løst med den nye takstmodel.

Ministeren have en række kommentarer til det foreløbige arbejde, samt stillede en række spørgsmål, som parterne skal have besvaret indenfor en måned.

Bilag 2 – Brev til ministeren

Møde i Letbanerådet

D. 11. april 2016 blev det årlige, ordinære møde i Letbanerådet afholdt. Et af de punkter, der blev drøftet på mødet, var forslag til et kommissorium for udarbejdelse af en samlet strategi for udvikling af den kollektive trafik i Østjylland med udgangspunkt i den videre udbygning af letbanen. Her var der enighed om, at visionen for letbaneudbygningen "Samspil 2025" og eventuelle revisioner heraf skal indarbejdes i den kommende revision af Midttrafiks Trafikplan, som også vil inkludere udviklingen af bustrafikken. Der var samtidig et ønske fra Letbanerådet om, at arbejdet koordineres med eventuelle videre initiativer i forlængelse af Mobilitetskommissionens kommende anbefalinger.

Letbanerådet tilsluttede sig ligeledes følgende, som bl.a. blev drøftet på mødet:

- At årsregnskab 2015 for fællesomkostninger ifm. Letbanesamarbejdet kunne godkendes, idet det kunne konstateres, at budgettet er overholdt
- At Letbanesekretariatets budget i 2016 videreføres til 2017
- At der arbejdes på at etablere en krydsningsstation i Risskov, som gør det muligt at køre kvartersdrift på letbanen mellem Aarhus og Hornslet via Risskov
- At Aarhus Letbane tager initiativ til dialog med Banedanmark mhp. at få nedlagt usikrede overkørsler på Grenaabanen, så halvtimesdrift er en mulighed fra letbanens driftsstart
- At dialogen med DSB om ansvarsfordeling på Grenaabanen ifm. letbanens driftsstart fortsættes

- At kommunerne er ansvarlige for etablering af toiletfaciliteter på letbanens standsningssteder

Det næste møde i Letbanerådet afholdes efter planen i april 2017.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik annullering af gældsbreve 01042016
- Bilag 2 - brev til ministeren

1-00-2-16

16. Eventuelt

Sagsfremstilling

Bestyrelsen drøfter administrationens oplæg til Flextur.