



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
3. februar 2017 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forventet regnskab 0. kvartal - "Revideret budget"	1
2	Zoner fra Silkeborg til Kjellerup	3
3	Samarbejdet om landsdækkende handicapbefordring gøres vedvarende	5
4	Orientering om konsekvenser som følge af dom om virksomhedsoverdragelse	7
5	Orientering om resultatet af Midttrafiks 49. udbud	9
6	Orientering om resultatet af Midttrafiks 50. udbud	12
7	Midttrafiks Kundecenter – kundetilfredshedsmåling december 2016	15
8	Orientering om henvendelse fra DR P4 Østjylland vedr. gratis kørsel	16
9	Siden sidst	18
10	Eventuelt	24

1-22-1-17

1. Forventet regnskab 0. kvartal - "Revideret budget"

Resumé

Vedlagt er en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 31. december 2016.

Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2017. Budgetafvigelse for de enkelte forretningsområder er gennemgået i notat om forventet regnskab for 2017, mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af det bestillerspecifikke forventede regnskab, der er vedlagt som bilag til notatet.

Budgetafvigelserne på hvert forretningsområde kan opsummeres som følger:

På busområdet forventes et merforbrug på 9,1 mio. kr.

Det samlede merforbrug skyldes særligt højere kørselsudgifter, som forventes at ligge 13,5 mio. kr. over det budgetterede. Den primære årsag findes i ændrede indeksskøn, som udgør omkring 12,2 mio. kr. Det er særligt stigende brændstofpriser, der får indeksene til at stige.

Øvrige busudgifter, hvilket omtales som Bus-IT og øvrige udgifter, forventes at vise et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. De lavere forventede udgifter kan primært tilskrives lavere udgifter til kunde- og holdepladsfaciliteter særligt i Viborg, hvor de var budgetteret for højt.

For Busindtægter forventer Midttrafik en merindtægt på 3,7 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget. Der er dog en del usikkerhed tilknyttede busindtægter særligt med de store kørselsmæssige ændringer der sker i 2017 som følge af letbanens etablering. Den største afvigelse i forhold til budgettet omhandler bus-tog samarbejdet og udfasningen af klippekortet. Da DSB/Arriva ikke længere sælger klippekort på deres salgssteder, er denne konto blevet nedskrevet med 28,2 mio. kr. Dette modsvares ved, at betalinger til DSB/Arriva for rejser indenfor takstområder er nedskrevet med et tilsvarende beløb.

På handicapområdet forventes et merforbrug på 0,8 mio. kr., hvilket skyldes flere og længere kørte ture.

For Flexture og Teletaxa forventes et merforbrug på 0,4 mio. kr. Merforbruget skyldes primært et større kendskab til produkterne samt oprettelse af prisaftaler for rejser på tværs af nogle af kommunerne.

For Kan-kørsel, hvilket dækker over kommunal kørsel i kommunerne og siddende patientbefordring for Region Midtjylland, forventes en mindreudgift på 66,9 mio. kr.

Forklaringen skal hovedsageligt findes hos Aarhus Kommune, som har valgt selv at stå for Special Kørsel, og som derfor ikke længere skal budgetteres via Midttrafik.

For Buserstatningskørsel er forventningen en merudgift på 2,1 mio. kr. som følge af flere køreplantimer samt øget kørsel med teletaxa.

Midttrafik forventer at omkostningerne til Forberedelse af Letbane bliver nedbragt med 2,7 mio. kr. grundet øgede omkostninger til buserstatningskørsel.

For Letbanedrift er der vedtaget en udskydelse af Midttrafiks køb af Letbanetraffic, hvilket vil betyde færre udgifter i 2017 på 14,4 mio.kr.

På togdriften forventer Midttrafik, at det vedtagne budget holder.

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes ligeledes at balancere i 2017.

Udgifterne til Rejsekort forventes i 2017 samlet set at blive 0,3 mio. kr. lavere end det vedtagne budget. Det er særligt køb af Rejsekortudstyr i 2016, der giver en forventet besparelse til leasing af udstyr.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning.

Bilag

- Notat med forventet regnskab 0. kvartal 2017
- Bestillerfordelt forventet regnskab 0. kvartal 2017

1-25-1-16

2. Zoner fra Silkeborg til Kjellerup

Resumé

Midttrafik har fra Silkeborg Kommunes Vej- og Trafikudvalg modtaget en henvendelse med anmodning om at ændre zoneantallet fra Silkeborg til Kjellerup, så det svarer til zoneantallet fra Kjellerup til Viborg.

Midttrafik har fået udarbejdet forslag til zonekorrektioner, der imødekommer Silkeborg Kommunes ønsker og beregnet provenutabet på et sådant tiltag til ca. 1,2 mio. kr. Strækningen Silkeborg – Kjellerup betjenes af 2 regionalruter, og et evt. provenutab vil derfor ramme Region Midtjyllands indtægter.

Sagsfremstilling

Midttrafik har fra Silkeborg Kommune modtaget en anmodning om at ændre zonerne, så zoneantallet fra Silkeborg til Kjellerup er det samme som zoneantallet fra Kjellerup til Viborg. I dag er der 5 zoner fra Silkeborg til Kjellerup og 4 zoner fra Kjellerup til Viborg på trods af, at afstanden til Silkeborg er kortere. Kopi af henvendelsen er vedlagt som bilag.

Midttrafik har anmodet COWI om at udarbejde et forslag, der kunne ændre zoneantallet mellem Silkeborg og Kjellerup, så det kommer i overensstemmelse med zoneantallet fra Kjellerup til Viborg. I vedlagte bilag er forslaget nærmere beskrevet, og der er beregnet provenutab på de ruter, der passerer gennem Silkeborg og Kjellerup. Det skal bemærkes, at en zonekorrektion også vil ændre taksten på rejser fra Silkeborg til Viborg.

COWI har beregnet provenutabet til ca. 1,2 mio. kr. Da strækningen betjenes af 2 regionalruter – rute 60 og rute 960X - vil provenutabet udelukkende ramme Region Midtjylland.

På baggrund heraf indstiller administrationen, at Silkeborg Kommunes ønske afvises af hensyn til regionens økonomi. Det skal bemærkes, at man med et takstsystem baseret på zoner ikke i alle tilfælde kan forvente en direkte sammenhæng mellem en rejses længde målt i km og så prisen for rejsen. Kjellerup ligger f.eks. i den sydlige del af zone 803, hvilket gør rejsen til Silkeborg ret dyr sammenlignet med rejsen til Viborg.

Direktøren indstiller,

at der ikke gennemføres zonekorrektioner på strækningen Silkeborg – Kjellerup.

Bilag

- Bilag 1 - Forslag om ændring af zonestrutur
- Bilag 2 - Notat - Konsekvens af ændring i zonestruktur mellem Silkeborg og Kjellerup_ver1-1

1-47-1-10

3. Samarbejdet om landsdækkende handicapbefordring gøres vedvarende

Resumé

Midttrafik har siden 1. januar 2007 tilbudt handicapkunder i Midttrafiks område landsdækkende handicapbefordring. Før 1. januar 2016 blev tilslutningsrejser i forbindelse med togrejser samt interne rejser på Sjælland bestilt hos lokal leverandør.

Trafikselskaberne aftalte pr. 1. januar 2016 i en toårig forsøgsperiode at samarbejde om landsdækkende handicapkørsel og tilbyde kunderne min. 10 landsdækkende enkeltrejser pr. år. I Midttrafiks område tilbydes handicapkunderne 104 enkeltrejser, som kan benyttes internt i egen region, som landsdækkende rejser eller som interne rejser i anden region.

Sagsfremstilling

Samarbejdet om landsdækkende handicapbefordring er en udløber af, at trafikelskaberne med den reviderede lov om trafikelskaber har fået hjemmel til at kunne samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikelskabers områder.

Det følger af samarbejdsaftalen, at kunderne kan tage kendte rejseregler og priser med overalt i landet samt, at kunderne bestiller den landsdækkende rejse hos eget trafikelskab.

Kunderne oplever større driftssikkerhed i og med, at deres tilslutningsrejse overvåges af trafikelskabet. Ligeledes er manuelle arbejdsgange hos trafikelskaberne minimeret, eftersom tilslutningsrejserne samt interne rejser i anden region bookes via it-systemet Planet.

For Midttrafiks handicapkunder er der i perioden 1.1.2016 – 30.11.2016 blevet gennemført 246 landsdækkende rejser til en samlet udgift på 94.243 kr. Se bilag 1 landsdækkende handicapbefordring.

Kundemæssige konsekvenser

For Midttrafiks kunder i handicapkørselsordningen har ordningen betydet større tryghed i og med, at deres tilslutningsrejse overvåges af trafikelskabet.

Ændringen har ligeledes betydet forbedrede bestillingsfrister 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.

Kommunikation

Trafikselskaberne udsendte ved årsskiftet en pressemeddelelse om landsdækkende handicapbefordring. Det medførte positiv omtale hos bl.a. Dansk Blindesamfund.

Der blev endvidere registreret positiv omtale hos Spastikerforeningen, Det Centrale Handicapråd og Danske Handicaporganisationer. Midttrafiks Følgegruppe for handicapkørsel samt Midttrafiks Tilgængelighedsforum tog ligeledes positivt imod ændringen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender, at Midttrafik arbejder på at indgå en aftale med de øvrige trafikelskaber om at gøre den toårige forsøgsperiode om samarbejde om landsdækkende handicapbefordring permanent.

Bilag

- Bilag 1 - Landsdækkende handicapbefordring

1-61-1-12

4. Orientering om konsekvenser som følge af dom om virksomhedsoverdragelse

Resumé

På baggrund af Højesterets Dom afsagt den 24. maj 2016 vedrørende en tvist mellem 3F (som mandatar for chaufførerne) og DI (som mandatar for Brande Buslinier ApS) har Midttrafik ændret praksis i forhold til krav i relation til overdragelse af medarbejdere i forbindelse med udbud af busdrift.

Sagsfremstilling

Twisten i den anførte sag vedrørte spørgsmålet om, hvorvidt "Brande Busliniers overtagelse af buslinjen var omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, og om der i modsat fald er indgået aftale om, at loven alligevel skal følges." Dommen er vedlagt som Bilag 1.

Retsgrundlaget for reglerne om virksomhedsoverdragelse udspringer af EU-retten og er implementeret i dansk ret i virksomhedsoverdragelsesloven (1). Den EU-retlige praksis vedr. fortolkningen af EU-reglerne for virksomhedsoverdragelse foreskriver, at der i forbindelse med overdragelse af busdrift ikke er tale om en overdragelse omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, såfremt der ikke overdrages materiel, såsom busser.

Midttrafik har traditionelt haft et ønske om at sikre chaufførerne de bedst mulige rettigheder i forbindelse med udbud af busdriften. Som følge heraf, har Midttrafiks hidtidige praksis i forbindelse med udbud af busdrift været, at der både i udbudsbetingelserne og i kontrakten er anført, at reglerne i virksomhedsoverdragelsesloven skal finde anvendelse ved overdragelse af busdriften til et andet busselskab, *også i tilfælde, hvor der ikke overdrages busmateriel.*

Den anførte Højesteretsdom konkluderede, at "*Der er herefter ikke grundlag for at fastslå, at kontrakten mellem Midttrafik og Brande Buslinier skal forstås således, at Brande Buslinier skal overtage de forpligtelser i forhold til Skjern Bilens medarbejdere, som følger af virksomhedsoverdragelsesloven, uanset om der ikke er tale om en virksomhedsoverdragelse i lovens forstand.*"

Afgørelsen fra Højesteret har således sæt tvivl om, hvorvidt Midttrafiks hidtidige udbudsbetingelser og kontraktvilkår var tydelige nok, således at medarbejderne kunne støtte ret på aftalen mellem Midttrafik og busselskaberne (både nuværende arbejdsgiver og kommende arbejdsgiver). Derudover blev det tydeligt slået fast, at når der ikke overdrages materiel i form af busser, så er overdragelsen af busdriften til et andet busselskab ikke en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand.

På baggrund heraf har Midttrafik justeret udbudsbetingelserne og kontraktvilkårene for fremtidige udbud af busdrift, således at der tages hensyn til følgende situationer:

1. Udbud af busdrift, hvor virksomhedsoverdragelsesloven finder anvendelse (udbud, hvor der er overdragelse af busmateriel).
2. Udbud af busdrift, hvor virksomhedsoverdragelsesloven ikke finder anvendelse (udbud, hvor der ikke overdrages busmateriel).

De nye udbudsbetingelser samt kontraktvilkår er vedlagt som Bilag 2. De nye betingelser og vilkår for overdragelse af medarbejdere er implementeret i Midttrafiks 49. og 50. udbud, som netop er afsluttet. Der har under udbudsprocesserne ikke været spørgsmål til de reviderede betingelser og vilkår.

Økonomi

Ingen betydning for bestillernes økonomi.

Betydning for kunderne

Ingen betydning for kunderne.

(1) Bekendtgørelse om lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse (LBK nr. 710 af 20/08/2002).

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Højesteretsdom af 24. maj 2016
- Bilag 2 - Nye udbudsbetingelser samt kontraktvilkår

1-23-4-5-16

5. Orientering om resultatet af Midttrafiks 49. udbud

Resumé

Midttrafiks 49. udbud omfatter udbud af 58 landevejsbusser fordelt på ca. 134.000 køreplantimer. Der blev udbudt fem A-kontrakter. Kørslen er bestilt af Region Midtjylland, Horsens og Hedensted Kommuner. Bestyrelsen får nedenfor en gennemgang af resultatet af udbuddet.

Sagsfremstilling

Midttrafiks 49. udbud omfatter landevejsbusser primært til og fra Horsens og i området mellem Silkeborg, Viborg og Randers. Kørslen har af hensyn installation af rejsekortudstyr forskudt driftsstart ved køreplansskiftet i juni 2017, og efterfølgende i august og oktober 2017.

Kørslen blev udbudt i fem kontrakter med mulighed for to kombinationstilbud. Hovedparten af kørslen finansieres af Region Midtjylland, mens Horsens og Hedensted kommuner finansierer en mindre del. Administrationen har sammensat kontrakterne, så busserne bruges på den økonomisk optimale måde, hvorfor der i to af kontrakterne er delt finansiering mellem de tre bestillere. Det gælder pakkerne 2 og 3, som primært køres for hhv. Horsens og Hedensted med medfinansiering fra regionen.

Tilbud og tildeling

Kørslen blev af hensyn til Region Midtjyllands budget udbudt med tildelingskriteriet pris, som eneste tildelingskriterie.

Tilbudsgiverne kunne efter eget valg tilbyde enten almindelige landevejsbusser (højgulvsbusser) eller handicapvenlige landevejsbusser (laventrébusser). Midttrafiks administration ønskede at kunne udbyde handicapvenlige landevejsbusser, da bustypen samlet set vurderes give en bedre service til kunderne, men vurderede samtidig, at indkøb af bustypen ville medføre en merudgift.

Midttrafik modtog i alt 34 tilbud fra ti busselskaber.

Kørslen er tildelt i to kombinationstilbud, da disse var billigere end de enkelte tilbud på pakkerne.

Følgende selskaber blev tildelt kontrakter:

- Kombination A (pakke 1, 2 og 3): Brande Buslinier ApS (Herning Turist)
- Kombination B (pakke 4 og 5): Jens Jensen & Sønner A/S (De Blaa Busser)

Nedenfor gennemgås resultat for hver enkelt bestiller. Samlet liste over indkomne tilbud fremgår af bilag 1.

Økonomi

Valg af bustype

Idet der er forskel på indkøbsprisen på de to bustyper i udbuddet, får valget heraf indflydelse på økonomien. Brande Buslinier afleverede to tilbud på kombination A, et med almindelige landevejsbusser, og et med handicapvenlige landevejsbusser. Begge tilbud var billigere end konkurrenternes. Tilbuddet med almindelige landevejsbusser på 64.067.311 kr. var det billigste. Tilbuddet med handicapvenlige landevejsbusser var ca. 1.8 mio. kr. dyrere, hvoraf de 1.3 mio.kr. ville blive pålagt Region Midtjylland.

Midttrafiks administration anser som beskrevet ovenfor handicapvenlige landevejsbusser som den bedste løsning til den udbudte kørsel. I betragtning af tilbudspriserne har administrationen forelagt Region Midtjylland muligheden for at vælge tilbuddet fra Brande Buslinier med handicapvenlige busser. Se bilag 2. Region Midtjylland har afvist denne løsning med henvisning til regionens økonomiske ramme. Se bilag 3.

Region Midtjylland

Som omtalt ovenfor er kontrakten i kombination A delt med Horsens og Hedensted kommuner. Derfor kan priser i tilbuddet og bestillerens økonomi ikke sammenlignes én til én.

Der blev udbudt ca. 118.700 køreplantimer på fordelt på 46 busser for Region Midtjylland.

Kombination A:

Der blev udbudt ca. 92.000 køreplantimer fordelt på 35 busser primært i pakke 1.

Udbuddet af Midttrafik Syd forventes at medføre merudgifter på 3,3 mio.kr. på årsbasis ved nuværende kørselsmængde. Der ventes kørselsreduktioner for 1,7 mio.kr. i forbindelse med udbuddet, men heraf er de 1,5 mio.kr. allerede indregnet i forbindelse med Trafikplan 2017 (reduktion af rute 202). Indregnet i merudgiften er en forøgelse af dubleringsbehovet på 600.000 kr.

Kombination B:

Der blev udbudt ca. 25.700 køreplantimer fordelt på 11 busser i pakke 4 og 5.

Kombinationen omfatter den kørsel, som Midttrafik fratog busselskabet Hans' Biler i juni 2016. I perioden fra juni 2016 til september 2017 varetages erstatningskørslen af tre andre busselskaber.

Det vindende tilbud er 2,5 mio. kr. dyrere pr. år end kontraktbetalingen til Hans' Biler.

Prisstigning kan forklares med lave priser i kontrakten med Hans' Biler, hvilket sandsynligvis var medvirkende til, at busselskabet ikke kunne levere den ønskede kvalitet, hvorfor dele af kontrakten blev ophævet på grund af misligholdelse.

Samlet set betyder udbuddet, at Region Midtjylland får en ekstra udgift på ca. 5,6 mio. kr. om året. Der var forventet en prisstigning på op til 10 %. Forskellen til den nuværende kørsel på 7,8 % anses som et acceptabelt resultat.

Horsens Kommune

Der blev udbudt 7.343 køreplantimer på fordelt på fem busser og seks ruter i pakke 2.

Prisen for kørsel af pakke 2 bliver isoleret set på 4,68 mio.kr. pr. år. Udbuddet vurderes samlet set at medføre en besparelse på 400.000 kr. pr. år. Heraf dækker 300.000 kr. over en reduktion i antallet af køreplantimer på cirka 400 timer.

Hedensted Kommune

Der blev udbudt ca. 7.121 køreplantimer på fordelt på syv busser primært i pakke 3. Kørslen er reduceret med ca. 10 % i antallet af køreplantimer, men samme antal busser.

Prisen for kørsel af pakke 3 bliver isoleret set på 5,37 mio.kr. pr. år. Udbuddet vurderes samlet set at medføre en besparelse på 391.000 kr. pr. år.

Hedensted Kommune har ønsket, at kørslen på to ruter med to busser og 1.445 køreplantimer blev udbudt som optioner. Det drejer sig om kørsel på ruterne 209 og 695. Disse to ruter koster alene 1,1 mio. kr. pr. år i tilbuddet. Brande Buslinier skal senest 18. marts have besked om optionerne udløses.

Betydning for kunderne

Der er ikke ændret markant i ruteføring eller køreplaner i forhold til den nuværende kørsel. Det forventes, at der for kombination A primært indsættes euro 6 busserne, hvilket er en forbedring i forhold til de nuværende miljøstandarder på ruterne.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Liste over indkomne tilbud i 49. udbud
- Bilag 2 - Indstilling om valg af bustyper i Midttrafik Syd
- Bilag 3 - Region Midtjyllands svar på indstilling om valg af bustyper i Midttrafik Syd

1-23-4-6-16

6. Orientering om resultatet af Midttrafiks 50. udbud

Resumé

Midttrafiks 50. udbud omfatter A- og B-kontraktkørsel i Nord- og Syddjurs Kommuner, samt B-kontraktkørsel i Randers og Horsens Kommuner. Bestyrelsen får nedenfor en gennemgang af resultat af udbuddet.

Sagsfremstilling

Midttrafiks 50. udbud omfatter bybusser i Grenaa, lokale ruter i Syddjurs Kommune, samt skoleruter (rabatruter) i Norddjurs, Syddjurs samt Randers Kommuner. Kørslen har driftsstart til køreplansskiftet 2017.

Nedenfor gennemgås resultat for hver enkelt bestiller. Samlet liste over indkomne tilbud fremgår af bilag 1.

Norddjurs Kommune

Der blev udbudt ca. 5.900 køreplantimer fordelt på to bybusser (A-kontrakt) og 13.500 køreplantimer på 17 skolebusser (B-kontrakt). Kørslen er fordelt på i alt 5 pakker.

For bybuskørslen (pakke 1) er der desuden indhentet to sideordnet tilbud:

- Sideordnet bud X: 2 euro 6 hybridbusser, kontraktlængde på otte år
- Sideordnet bud Y: 2 euro 5 dieselbusser, kontraktlængde på seks år

Herudover har Norddjurs Kommune som et forsøg på at styrke mobiliteten ønsket, at der for bybusserne også blev indhentet optionsbud på elektroniske ramper.

Midttrafik modtog i alt 13 tilbud fra seks busselskaber. Billigste tilbud på kørslen blev afgivet af Herning Bilen Specialruter A/S på et kombinationsbud, der omfattede alle fem udbudte pakker. Kombinationsbuddet fra Herning Bilen Specialruter A/S var billigst for begge sideordnede tilbud, hvorfor selskabet er blevet tildelt kontrakt, inden der er truffet beslutning om valg af sideordnet tilbud.

En prisdifference på knap 900.000 kr. mellem hybridbusser og dieselbusser samt optionen elektriske ramper betyder, at sagen skal politisk behandles i Norddjurs Kommune. Hertil kommer, at kommunens budget 2017 ikke kan rumme hele merudgiften for det tilfælde, at kommunen vælger hybridbusser. Sagen forelægges kommunalbestyrelsen d. 21. februar, hvorefter valget meddeles busselskabet.

Syddjurs Kommune

Der blev udbudt ca. 8.000 køreplantimer fordelt på fire lokale rutebusser (A-kontrakt) og 7.400 køreplantimer fordelt på 12 skolebusser (B-kontrakt). Kørslen blev fordelt på 4 pakker.

Midttrafik modtog i alt otte tilbud fra tre busselskaber. Følgende selskaber blev tildelt kontrakter:

- Pakke 6 og 9: Todbjerg City
- Pakke 7 og 8 (vundet som kombinationsbud): Herning Bilen Specialruter A/S

Prisen for kørsel af alle fire pakker er cirka 11.3 mio.kr. per køreplanår. Udbuddet vurderes samlet set at medføre en merudgift på 0.2 mio.kr.

Randers Kommune

Der blev udbudt ca. 9.000 køreplantimer på fordelt på 17 skolebusser (B-kontrakt). Kørslen blev fordelt på 3 pakker.

Midttrafik modtog i alt fem tilbud fra fem busselskaber. Således var der for to af pakkerne kun ét tilbud, mens der for én pakke var tre tilbud. Følgende selskaber blev tildelt kontrakter:

- Pakke 10: Faarup Rute- og Turistfart
- Pakke 11: Ketty og Villy's Buslinier ApS
- Pakke 12: Grund Taxi og Turistbusser

For pakke 12 afgav selskabet M Busser ApS billigste tilbud på pakken. Selskabets tilbud blev dog vurderet som ikke konditionsmæssigt, idet flere vitale dele af tilbuddet manglende. Pakken blev af den grund tildelt Grund Taxi og Turistbusser, der afgav det næst billigste tilbud. Se baggrundsnotat om udelukkelse af M Busser i bilag 2.

Prisen for kørsel af alle tre pakker er cirka 10.2 mio. kr. per køreplantår. Udbuddet vurderes samlet at medføre en merudgift på 1.15 mio. kr.

Horsens Kommune

Der blev udbudt cirka 7.700 køreplantimer fordelt på 16 kontraktbusser (B-kontrakt).

Midttrafik modtog kun ét tilbud på pakken, hvilket kan skyldes pakkens størrelse på 16 kontraktbusser. Pakken blev tildelt selskabet Umovest Vest A/S.

Prisen på pakken er knap 7.2 mio.kr. per køreplanår. Udbuddet vurderes at medføre en helårsbesparelse på 0.4 mio. kr. ved det nuværende kørselsomfang. Indregnes kørsel på rute 672, der ikke tidligere har været en del af Midttrafiks kørsel, er den forventede årlige effekt af udbuddet en besparelse på 200.000 kr.

I forbindelse med sin politiske behandling af udbuddet, har Horsens Kommune ønsket, at kravet til B-kontraktbusserne blev skærpet, således at busserne minimum overholder euro 5. Midttrafiks mindstekrav til B-kontraktbusser er et alderskrav på 15 år. Midttrafik har i udbuddet derfor indhentet priser på, hvad skærpelsen af buskravet vil koste. Såfremt Horsens Kommune ønsker at fastholde sin beslutning om et mindstekrav om, at busserne skal være euro 5, stiger timeprisen med 125 kr., svarende til en ekstraudgift på 960.000 kr. årligt. Prisen er forelagt Horsens Kommune til beslutning.

Betydning for kunderne

For bybuskunderne i Norddjurs Kommune (Pakke 1) kan udbuddet medføre, at kunderne fremadrettet bliver betjent af hybridbusser, der udleder færre partikler og har et reduceret støjniveau i forhold til almindelige dieselbusser. Dette vil samtidig være de første hybridbusser i Midttrafik.

Også for pakke 1 gælder det, at der muligvis sker en opgradering af mobiliteten, såfremt Norddjurs Kommune gør brug af optionen på installation af elektriske ramper i busserne.

For øvrige pakker forventes der ikke betydelige ændringer for kunderne.

Økonomi

Forventningerne til økonomi fremgår ovenfor under hver bestiller.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Bilag

- Liste over indkomne tilbud i 50. udbud - Bilag 1
- Baggrundsnotat om udelukkelse af M Busser - Bilag 2

1-00-1-17

7. Midttrafiks Kundecenter – kundetilfredshedsmåling december 2016

Resumé

Der er i december 2016 foretaget en kundetilfredshedsmåling i Midttrafiks Kundecenter og generelt er tilfredsheden høj. Henholdsvis 90% af kunderne er tilfredse med kundeservicen ved personligt fremmøde – en signifikant fremgang – og 82% er tilfredse ved telefonisk kontakt.

Sagsfremstilling

Generelt er tilfredsheden høj med betjeningen i Midttrafik Kundecenter. 93% er enige i eller delvist enige i, at de har fået en positiv og venlig betjening, når de er mødt personligt op i Kundecenteret. Flere synes dog, at ventetiden er lang – 12% er uenige eller delvist uenige i at ventetiden er rimelig. 90% er samlet set tilfredse med den oplevede service i Midttrafiks Kundecenter.

Selvom langt størstedelen af kunderne kender midttrafik.dk, chat og facebook så vælger de dog at søge deres informationer ved at henvende sig direkte til kundecenteret. Det samme gælder de kunder, der kontakter kundecenteret per telefon.

9 ud af 10 kunder er enige eller delvis enige i, at medarbejderens betjening var positiv og venlig, da de ringede til kundecenteret. Lidt over 8 ud af 10 er enige eller delvist enige i, at de fik brugbare svar og at medarbejderen var engageret og ventetiden rimelig. Den samlede tilfredshed med betjening per telefon i kundecenteret er 82%, mens 7% er utilfredse eller meget utilfredse med servicen i kundecenteret.

Generelt er tilfredsheden ved den personlige betjening steget markant på flere parametre, herunder samlede tilfredshed, ventetiden og hvorvidt kunden vil anbefale kundecenteret. Tilfredsheden med den telefoniske kundebehandling er til gengæld faldet, bl.a. på de punkter hvor tilfredsheden er steget ved det personlige fremmøde.

Samlet set er resultatet tilfredsstillende, især at den samlede tilfredshed er steget ved det personlige fremmøde.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Midttrafik_Kundecenter

1-25-4-08

8. Orientering om henvendelse fra DR P4 Østjylland vedr. gratis kørsel

Resumé

Midttrafik har fået en henvendelse fra DR P4 Østjylland med forslag om et samarbejde i forbindelse med et tilbud til skoler i østjylland, hvor skoleelever i østjylland kan deltage i en gratis workshop om kildekritik og nyheder. DR P4 Østjylland spørger, om Midttrafik kan tilbyde gratis transport til skoleeleverne i forbindelse med workshoppen og henviser til, at det har Midttrafik gjort med DR P4 Midt-Vest i Holstebro. DR P4 Østjylland kontaktede Midttrafik den 17. januar. Workshoppen startede den 20. januar og skal løbe i hele foråret 2017.

Sagsfremstilling

Midttrafik leverer som hovedregel ikke gratis kørsel, med mindre særlige forhold gør sig gældende. I mindre omfang og ud fra fastdefinerede rammer er direktionen bemyndiget til at godkende gratis kørsel, hvorefter bestyrelsen orienteres.

DR P4 Østjyllands tilbud dækker skoler indenfor radiostationens sendeområde - Horsens Kommune, Skanderborg Kommune, Aarhus Kommune, Favrskov Kommune, Samsø Kommune, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune, Silkeborg Kommune, Randers Kommune. Forventningen er, at 1.500 elever inden sommerferien har deltaget i en gratis workshop om kildekritik og nyheder.

DR P4 Østjylland henviser til, at andre steder i landet er det lykkedes at etablere et samarbejde med trafikskaberne, således at skoleklasserne opnår gratis transport i forbindelse med workshoppen, enten den ene vej eller begge veje. Blandt andet har Midttrafik en aftale med DR P4 Midt-Vest i Holstebro, hvor Midttrafik har sagt ja til at give gratis transport på ordinære ruter udenfor myldretid. Det samme har Nordjyllands Trafikskab.

Den 29. april 2016 traf bestyrelsen beslutning om at lave et forsøg med DR P4 Midt-Vest med gratis kørsel af skoleelever i forbindelse med projektet I Sandhedens Tjeneste. Forinden var forespørgslen vedrørende gratis kørsel til DR Midt & Vests skoleprojekt sendt til høring hos de otte kommuner i sendeområdet samt Region Midtjylland. Bestyrelsen traf på mødet i april beslutning om, at:

- 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.
- Bestyrelsen besluttede, at Midttrafik skal levere gratis kørsel til det konkrete projekt hos DR Midt & Vest under de beskrevne forudsætninger og som 1-årigt forsøg.
- Bestyrelsen besluttede, at anmodningerne håndteres af direktionen.

På baggrund af ovenstående har direktionen vurderet, at omfanget af gratis kørsel i forbindelse med DR P4 Østjyllands henvendelse er så stort, at det kan betyde indtægtstab. Derudover er forsøget hos DR Midt & Vest endnu ikke afsluttet, og direktionen ønsker at se resultaterne heraf, inden yderligere bevillinger om gratis kørsel gives.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-17

9. Siden sidst

Sagsfremstilling

Protest fra Segalt beboere

Segalt Beboerforening har fremsendt en henvendelse til Midttrafiks bestyrelses medlemmer, hvori de protesterer mod, at Segalt By fra sommeren 2017 ikke længere betjenes af rute 100 og 293 borgere har skrevet under på protesten – se venligst bilag.

Administrationen orienterer, at i forbindelse med Trafikplan Aarhus 2017 er det aftalt med regionen, at Midttrafik skal anvise besparelser på de regionale busser på 14.800 køreplantimer. Det er aftalt, at disse køreplantimer skal findes på rute 100, 103, 109, 302 og 202.

I selve Segalt får ca. 5 kunder ca. 1 km til nærmeste stoppested. 30 kunder i den østlige del af Løgten får ca. 400 meter til nærmeste stoppested. I den sammenhæng bemærkes at hele det vestlige Løgten, som ligger syd for Løgten Station, har tilsvarende eller længere afstande til tog og bus. Til gengæld vil alle få en fast frekvens med faste minuttal igennem hele byens hovedfærdselsåre, hvor der bl.a. ligger forretninger.

Regionens administration er den 15. september 2016 orienteret om planerne for Segalt, og har godkendt, at forslaget blev sendt i høring. Segalt Beboerforenings bemærkninger vil nu indgå i den videre sagsbehandling og vil blive præsenteret overfor Region Midtjylland, som forventes at træffe endelig afgørelse i løbet af marts 2017.

Invitation til Aarhus Kommunes mobilitetschef vedr. præsentation af planer for Aarhus H

Som opfølgning på bestyrelsens beslutning på bestyrelsesmødet den 16. december 2016, har administrationen inviteret mobilitetschef i Aarhus Kommune, Susanne Krawack, til at komme og præsentere kommunens planer for Aarhus H for Midttrafiks bestyrelse. I henvendelsen foreslår administrationen, at præsentationen enten finder sted på bestyrelsesmødet den 3. februar eller den 24. marts 2017.

Susanne Krawack finder det positivt at komme og holde oplæg for bestyrelsen om planerne, men pointerer, at det er for tidligt at sige noget om konkrete planer for Aarhus H og hvad det kommer til at betyde for bustrafikken. Byrådet i Aarhus Kommune har meddelt Banedanmark i forbindelse med den igangværende VVM-proces, at man foretrækker en løsning, hvor man hæver skinnerne, fordi det kan kombineres med et ønske om at lave byudvikling omkring Banegården. Dette er dog ikke ensbetydende med, at det bliver den endelige løsning. Der er en række planer og ønsker til områdets udvikling, men der er ikke lavet en samlet plan for området endnu.

Susanne Krawack foreslår at holde præsentation for Midttrafiks bestyrelse, når der er grundlag og fastlagte rammer for arbejdet. Administrationen afventer tilbagemelding herom.

Forlængelse af bybuskontrakt i Randers

Midttrafik og Nobina Danmark A/S har indgået aftale om en to-årig forlængelse af bybuskontrakten i Randers, således kontrakten nu løber til og med januar 2020. Forlængelsen medfører en samlet reduktion i betalingen til Nobina på ca. 2.2 mio.kr. årligt i forlængelsesperioden. Resultatet af forhandlingerne med Nobina er med til at reducere behovet for kørselsreduktioner på bybusserne som følge af stigende billetindtægter i Randers bybusser og en merudgift efter udbud af skoleruter i Midttrafiks 50. udbud (se dagsordenspunkt herom). Det endelige behov for reduktioner i Randers Kommune er endnu ikke kendt.

Forlængelse af bybuskontrakt i Herning

Midttrafik og Arriva Danmark A/S har indgået aftale om en et-årig forlængelse af bybuskontrakten i Herning, således kontrakten nu løber til og med juni 2019. Kontrakten er forlænget på uændrede vilkår. Det var Herning Kommunes ønske, at kontrakten blev forlænget med tre år til juni 2021, således forlængelsesperioden kunne inkludere en kommende tilpasning af bybusnettet i Herning, når sygehuset i Gødstrup tages i brug, forventet i 2020. En utilsigtet passus i kontrakten har dog medført, at kontrakten ikke kunne forlænges udover et år. Midttrafik har fået foretaget en ekstern vurdering af spørgsmålet, og Herning Kommune er orienteret om sagen. Midttrafik og forvaltningen i Herning Kommune har primo 2017 påbegyndt forberedelserne til en ny udbudsproces for Herning bybusser.

Mål for CO2 udslip indfriet i 2016

I 2014 vedtog Midttrafiks bestyrelse, at brændstofforbruget og CO2-udslippet fra A-kontraktbusserne skal reduceres med 1% årligt i perioden 2013-2016. Således skulle brændstofforbruget i 2016 reduceres til 2,85 km/l, mens CO2-udslippet fra busserne i 2016 reduceres 907,21 g/km. Administrationen har nu gjort status på miljømålet. For CO2-udslip har Midttrafik nået målet, men ikke for brændstofforbruget. Således er brændstofforbruget reduceret til 2,84 km/l, altså 0,01 km/l fra målet. Udledningen af CO2 er reduceret til 900,4 g/km. Altså knap 7 g/km bedre end forudsat. Årsagen, til at kun CO2-målet indfries, er, at der i en række buskontrakter i Silkeborg, Holstebro og Skive Kommuner kører med gasbusser. Gasbusserne har en mindre effektiv motor end dieselbusserne. Til gengæld indkøbes biogas-certifikater for hver m3 naturgas, gasbusserne tankes, hvormed forbruget af gas reelt er CO2-neutral. Det skal pointeres, at regnskabet er behæftet en grad af usikkerhed, idet tallene er udregnet på baggrund af indberetninger af brændstofforbrug fra busselskaberne.

Razzia mod bybusser i Aalborg

Politiet har over to dage i januar foretaget razziaer i Aalborg. Razziaerne var direkte målrettet lastbiler og bybusser. Ud af 27 undersøgte bybusser var der graverende fejl ved 14 af dem. Busserne enten bremsede for dårligt eller kunne ikke åbne nøddørene. En af de 14 busser fik klippet pladerne, mens 11 andre skal til ekstraordinært syn. Resultatet af razziaerne har givet Midttrafik anledning til at indskærpe, at det er busselskabet ansvar at sikre, at busserne er velvedligeholdte og sikre, og dermed kan bestå en kontrol på et vilkårligt tidspunkt. Midttrafik har fra sine to største kontrakthavere, Busselskabet Aarhus Sporveje og Arriva modtaget redegørelser for selskabernes kontroller af busser. Aarhus Sporveje oplyser bl.a. at, selskabet har et vedligeholdelsesprogram, hvor busserne indkaldes til service for hver 15.000 km. Det er oftere end foreskrevet fra busleverandørerne. Arriva oplyser, at selskabet har fastlagt et inspektionsprogram, hvor busserne fast kontrolleres hver 6. uge (eller 8. uge ved mindre belastede busser og ruter).

Møde med Danske Busvognmænd

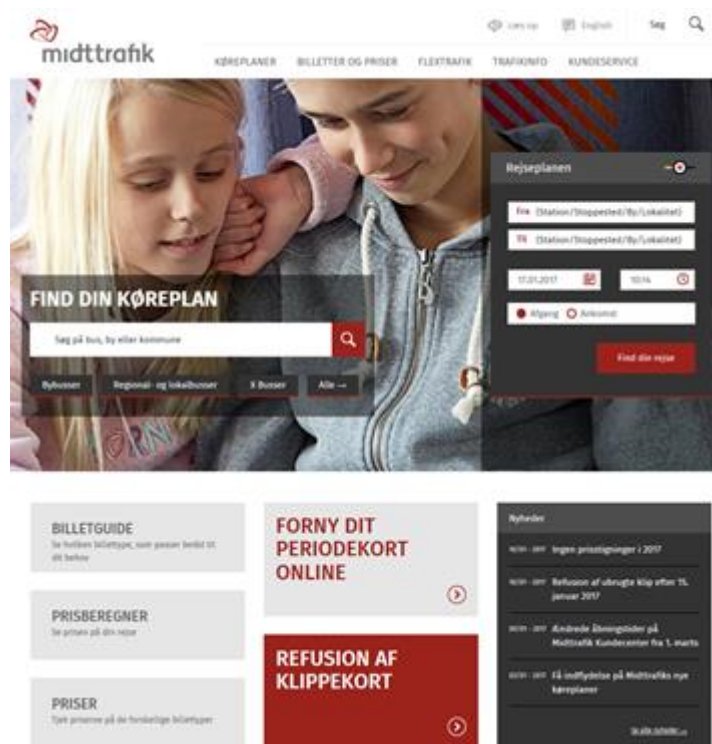
Midttrafik har afholdt møde med chefkonsulent Lasse Repsholt fra brancheorganisationen Danske Busvognmænd. På mødet blev der blandt andet drøftet mulighederne for en bedre vidensdeling mellem brancheorganisationen og trafikskabet. Danske Busvognmænd er således inviteret til at deltage i Midttrafiks halvårslige entreprenørudvalgsmøde med busselskaberne. Samtidig vil Danske Busvognmænd tage initiativ til oprettelse af en ERFA-gruppe for busselskaber på tværs af de jyske trafikskaber. Midttrafik bliver inviteret som oplægsholder til ERFA-møderne.

Ny hjemmeside

Medio februar går Midttrafiks nye hjemmeside 'live'. Den nye hjemmeside er kommet til af flere årsager. Analyser af den nuværende hjemmeside viser, at kunderne trods relativ høj tilfredshed har svært ved at finde rundt på siden og finde de oplysninger, de har brug for. Også i forhold til tilgængelighedskravene til offentlige servicevirksomheder er der områder, som påkræver forbedring. Endnu en årsag er, at den nuværende hjemmeside er bygget op i et gammelt CMS system, som ikke længere udvikles og som kun få servicerer. Den nuværende hjemmeside vil derfor ikke kunne modsvare fremtidens behov for udvikling. Den nye hjemmeside er fremtidssikret i forhold til teknologisk udvikling og vil derfor kunne honorere Midttrafiks fremtidige behov.

Ud over en række forbedringer i forhold til ovenstående, har man i udviklingen af den nye hjemmeside samtidig benyttet lejligheden til at lave en hjemmeside med et ungt og moderne udtryk, som i langt højere grad lever op til ønsket om at styrke Midttrafiks image som en moderne virksomhed med appel til især den unge målgruppe.

Et udsnit af den nye hjemmeside:



TiD's svar til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedr. øget anvendelse af nettokontrakter

På baggrund af en forespørgsel fra Finansministeriet i forbindelse med en opfølgning på Produktivitetskommissionens anbefalinger i december 2016, bad Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM) Trafikselskaberne i Danmark (TiD) med kort frist om at kommentere på muligheden for evt. øget anvendelse af nettokontrakter ved udbud af busdrift, hvor busselskaberne får lov til at beholde merindtægterne ved større passagertal, og kontrakter hvor selskaberne i større grad får lov til at tilrettelægge køreplanerne.

Overordnet svarede TiD, at kontrakter ved udbud af busdrift er udformet, så busselskaberne tilskyndes til at levere høj kvalitet og sikre, at formålet med den kollektive forsyning opfyldes – dette sker bl.a. ved brug af kvalitetsincitamenter, -instrumenter og incitamentsbetaling.

Som uddybning svarede TiD, at der er ikke indført nettokontrakter bl.a. pga. den igangværende implementering af takstreformer samt det forhold at de kommunale og regionale bestillinger er bundet til 1-årige budgetter.

Transportministeriet behandlede spørgsmålet i 2014 i notatet Kontrakter i bustrafikken, jf.

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2014/Kontrakter%20i%20bustrafikken%2019-02-2014.pdf>

Det fremgår af dette notat, at:

”Der er ikke erfaringer, der peger på, at det giver mening på nuværende tidspunkt at indføre rene nettolignende kontrakter i det danske busmarked. Det skal også ses i lyset af, dels at der arbejdes i retning af ens takster mv., dels at udfordringerne omkring sammenhængen på tværs af den kollektive trafik vurderes at være for store.

Erfaringerne viser endvidere, at det fungerer godt med bruttokontrakter og bruttokontrakter med incitament i Danmark, da begge kontrakttyper fremmer omkostningseffektivitet. Incitamenterne i de danske incitamentskontrakter er dog meget små og mulighederne for ekstra indtjening er beskedne og ligger oftest mellem 1 og 2 % i forhold til kontraktbetalingen.”

Trafikselskaberne er enige i Transportministeriets rapport.

Det er endvidere trafikselskabernes opfattelse, at:

- Det ikke vil være hensigtsmæssigt at indføre nettokontrakter i en periode, hvor der arbejdes intenst med implementering af takstharmonisering og -forenkling
- Der hos en række af selskaberne arbejdes med tilpasning af busdriften til en situation, hvor der indsættes letbaner eller åbnes for mere metrobetjening i den kollektive trafik

- Nettokontrakter er et dårligt match for et set-up, hvor trafikbestillerne i form af kommuner og regioner opererer med årlige trafikbestillinger med dertil hørende årlige justeringer
- Erfaringerne med nettokontrakter fra bl.a. Stockholm indikerer, at nettokontrakter fordrer større udbudsenheder, hvis operatøren skal kunne påvirke passager antallet
- Nettokontrakter vil være en fordel for de få, store tilbudsgivere, hvilket kan risikere at medføre en svækkelse af konkurrencesituationen på det danske marked

Trafikselskaberne stiller i varierende grad i udbud krav til og følger op på den oplevede kvalitet og graden af udført kørsel – bl.a. hvor der i visse større kontrakter afregnes en mindre del, der afhænger af antallet af passagerer.

Det er trafikselskabernes opfattelse, at den nuværende model sammen med udbud af enheder af varierende størrelse giver god konkurrence på markedet, hvor også mindre og mellemstore virksomheder kan gøre sig gældende.

Afvikling af handicapkørsel og den siddende Patientbefordring 24. december 2016

Den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Teletaxa og Flextur er ikke åben for kørsel den 24. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende Patientbefordring.

Midttrafik har taget imod handicapbestillinger til den 24. december 2016, i perioden 14. november 2016 til 9. december 2016. Det er Midttrafiks vurdering, at den udvidede bestillingsperiode fra 2 til 4 uger opleves positivt blandt kunderne.

Fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring den 24. december 2016.

Antal ture d. 24. december		2014	2015	2016
Handicap	Liftekørsel	1498	1539	1505
Deraf 100km+	Liftekørsel	13	20	24
Handicap	Siddende	822	819	793
Deraf 100km+	Siddende	7	14	12
Handicap i alt		2320	2358	2298
Handicap - lift uden kørestol		140	140	135
Patient	Liftekørsel	56	70	63
Deraf 100km+	Liftekørsel	2	0	0
Patient	Siddende	207	175	150
Deraf 100km+	Siddende	5	1	5
Patient i alt		263	245	213
Patient - lift uden kørestol		0	1	0
I alt		2583	2603	2511

Afviklingen af kørslen den 24. december 2016 er forløbet planmæssigt. Midttrafik har som tidligere år, sendt en medarbejder til FlexDanmark hvor denne har overvåget driften i Midttrafiks område. Øvrige trafikskaber har ligeledes sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december. FlexDanmark varetager driftsovervågningen for alle trafikskaber undtaget BAT, udenfor almindelig kontor åbningstid.

Midttrafik har til dato modtaget 2 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2016. En kundeklage vedrørende lang rejsetid, grundet forkert indtastning af adressen i Viborg Kommune samt en kundeklage vedrørende manglende bespænding. Til sammenligning modtog Midttrafik 4 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2015.

Midttrafik har samlet haft 208 liftvogne samt 139 små vogne til rådighed den 24. december 2016.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Protest rute 100
- Bilag 2 - 293 underskrifter

1-00-1-17

10. Eventuelt