



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
6. februar 2018 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Tidsplan for Midttrafiks budget 2019	1
2	Finanspolitik for Midttrafik	2
3	Midttrafiks salgsstrategi	5
4	Indførelse af pensionistkort i Aarhus Kommune	13
5	Møderække i bestyrelsen i 2018	15
6	Høring af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032	16
7	Henvendelse fra 3F med forslag om nedsættelse af gruppe til kontrol af ansættelsesforhold og afregning hos Flextrafik-vognmænd	18
8	Indstilling om oprettelse af mulighed for anmeldelse af brud på vilkår for tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring	22
9	Orientering om Midttrafik	24
10	Foreløbigt planlagte punkter til møder i Midttrafiks bestyrelse i 2018	29
11	Trafikplan for Midttrafik 2018 – 2021 og regionens besparelser	30
12	Orientering om organisering af letbanetrafikken	33
13	Orientering om Midttrafiks arbejde med persondataforordningen	35

Indholdsfortegnelse

14	Orientering om kundetilfredshed på Midttrafik Kundecenter 2. halvår 2017	37
15	Afvikling af jule- og nytårskørsel 2017	39
16	Siden sidst	41
17	Eventuelt	43

1-21-1-17

1. Tidsplan for Midttrafiks budget 2019

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2019.

Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2019.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2019 følger samme procedure som tidsplanen for budget 2018. Budgettet fremsendes til bestillerne først i administrativ høring og efterfølgende i politisk høring før det endelige budget vedtages i starten af september.

Det bemærkes, at det budgetmateriale, der fremlægges for bestyrelsen består af en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde samt oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle driftsområder, med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer – dvs. kommentarer, som ligger ud over det der allerede er beskrevet under de generelle forudsætninger.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2019 er vist nedenfor.

18. maj 2018

Budget 2019 fremsendes til administrativ høring ved bestillerne. Deadline for administrative høringssvar er 28. maj 2018.

22. juni 2018

1. behandling af budget 2019. Det foreløbige budgetforslag for 2019 drøftes på bestyrelsesmødet.

25. juni 2018

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 20. august 2018.

11. september 2018

2. behandling af budget 2019. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2019 godkendes.

1-20-1-13

2. Finanspolitik for Midttrafik

Resumé

Midttrafik etablerede i foråret 2015 et likviditetsdepot i Jyske Bank, for at sikre en positiv forrentning af de likvide midler. Dette skete med en dispensation fra den daværende bestyrelse idet finanspolitikken maksimalt giver mulighed for placering af 50 % af den likvide beholdning i obligationer. Etableringen af likviditetsdepotet har med et samlet afkast på 2 mio. kr. været en god beslutning, men da det danske obligationsmarked er udpint og der ikke længere er udsigt til et positivt afkast, er der behov for at formulere en alternativ finanspolitik, som udover kontante indlån kan give mulighed for en diversificeret porteføljesammensætning, der bedre kan sikre et positivt afkast over tid.

Den nye finanspolitik angiver rammerne for den maksimale risiko i forhold til aktiv- og passivplejen, og er dækkende for Midttrafik samt Busselskabet Aarhus Sporveje.

Sagsfremstilling

I foråret 2015 indgik Midttrafik en kapitalforvaltningsaftale med Jyske Bank, hvor der blev etableret et likviditetsdepot på 170 mio. kr. For at sikre driftslikviditeten ved den månedlige afregning af vognmænd har likviditetsdepotet en tilknyttet repo-facilitet som indebærer, at Midttrafik månedligt, med sikkerhed i depotets obligationsbeholdning, får en kortfristet bankgæld med en løbetid på knap 3 uger, svarende til efterfølgende måneds indbetaling af a conto bidrag fra kommuner og region. På grund af rentesituationen opnår Midttrafik en positiv forrentning på den kortfristede bankgæld, og således bidrager repo-forretningen konstruktivt til afkastet på likviditetsdepotet.

Den nuværende finanspolitik giver kun mulighed for investering i danske stats- og realkreditobligationer, og likviditetsdepotet er etableret med dispensation fra bestyrelsen, da finanspolitikken godkendt i 2013 kun giver mulighed for investering af maksimalt 50 % af formuen i obligationer.

Midttrafik er fra Jyske Bank informeret om, at det danske obligationsmarked gevinstmæssigt er udpint, og såfremt det nuværende likviditetsdepot opretholdes, vil der være udsigt til et negativt afkast.

Såfremt Midttrafik fortsat skal opnå et positivt afkast på den likvide beholdning, er det nødvendigt, at finanspolitikken fremover giver bredere muligheder indenfor aktivplejen til sammensætning af en diversificeret obligationsportefølje, som over tid sikrer et positivt afkast.

Finanspolitikken skal være gældende for Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje, der ejes af Midttrafik og finansieres af Aarhus Kommune, og således skal finanspolitikken dels dække Midttrafiks primære behov for optimering vedr. driftslikviditeten og Busselskabets behov for mere langsigtet investering som alternativ til investering i materielle anlægsaktiver, der kan finansieres ved leasingaftaler.

Den fremtidige finanspolitik skal således give mulighed for investering i:

- Danske og udenlandske stats- og realkreditobligationer samt obligationer udstedt af institutioner med offentlig karakter. Risikoen udtrykt ved varigheden skal vurderes i forhold til det kort- eller langsigtede formål med investeringen og må maksimalt være 3. Disse obligationer har en rating svarende til Investment Grade
- Virksomhedsobligationer der som minimum opnår rating svarende til High Yield
- Obligationer udstedt på nye markeder, Emerging Markets, i de tilfælde hvor der er tale om en mere langsigtet investering af en andel af basisformuen.

Endvidere skal finanspolitikken give mulighed for

- Optimering af driftslikviditeten, herunder fastsættelse af mest optimale kassekredit i tæt samarbejde med finansiell rådgiver
- Optimering af finansieringsomkostninger i forbindelse med lånefinansiering, herunder finansiell leasing.
- Det årlige afkast for Midttrafiks dispositioner som følge af finanspolitikken registreres som indtægt/udgift for trafikskabet og friholdes for byrdefordelingen, medmindre andet besluttet af bestyrelsen for det enkelte regnskabsår.
- Driftsrådet for Busselskabet Aarhus Sporveje beslutter anvendelse henholdsvis finansiering af afkast som følge af finanspolitikken, for dispositioner foretaget af Busselskabet.

Den foreslåede finanspolitik giver således bredere rammer for aktivplejen end den hidtidige politik på området. Sammenlignes der med Midttrafiks største interessenter, Region Midtjylland og Aarhus Kommune, er den foreslåede finanspolitik for Midttrafik stadig mere forsigtig, idet de to interessenter begge giver mulighed for investering i aktier for op til henholdsvis 10 % og 30 % af formuen.

Bestyrelsen orienteres årligt om afkast som følge af finanspolitikken i forbindelse med godkendelse af årsregnskabet. Formandsskabet orienteres kvartalsvist om status på dispositioner indenfor rammerne af finanspolitikken.

I henhold til gældende Kasse- og Regnskabsregulativ er beslutninger vedrørende finansielle dispositioner delegeret til Direktøren, og skal udøves indenfor rammerne af den vedtagne finanspolitik.

Direktøren indstiller,

- at Finanspolitikken gældende fra 1. marts 2018 godkendes
- at Afkastet som følge af finanspolitikken ikke indgår i byrdefordelingen, medmindre andet besluttet af bestyrelsen for det enkelte regnskabsår.
- at Rapportering årligt til bestyrelsen, samt kvartalsvist til formandsskabet godkendes
- at Delegering af finansielle dispositioner i henhold til gældende Kasse- og Regnskabsregulativ tages til efterretning

Bilag

- Bilag 1 - Finanspolitik 2018

1-16-0-3-17

3. Midttrafiks salgsstrategi

Resumé

I takt med, at takstreformen, Takst Vest, implementeres i Vestdanmark i foråret 2018 har administrationen foretaget en gennemgang og analyse af Midttrafiks kunder, salgskanaler og produkter med henblik på at fastlægge en ny salgsstrategi, tilpasset Takst Vest. Administrationen fremlægger hermed et oplæg på en fremtidig salgsstrategi, som baserer sig på øget selvbetjening. Det anbefales, at salget fremover primært sker fra Midttrafik App og Rejsekort.

Sagsfremstilling

Rigsrevisionen rejste i sensommeren 2015 kritik af trafikskaber og togoperatører for den manglende harmonisering af selskabernes takster og det forhold, at mange kunder fandt brugen af kollektiv trafik vanskelig på grund af komplekse og uforståelige takstsystemer. Derfor bad Transport- og Bygningsministeren, på et møde den 9. september 2015, trafikskaberne og togoperatørerne om at iværksætte et arbejde med at forenkle takststrukturen.

På den baggrund har trafikskaber i hele Danmark arbejdet med at gøre takstsystemerne enklere og mere forståelige for kunderne. Arbejdet har været delt op i to dele, øst og vest for Storebælt. Baggrunden for den opsplittning er, at sammenhængen mellem bus og tog på Sjælland – og især i Hovedstadsområdet – er væsentlig anderledes end i Jylland og på Fyn.

Midttrafik deltager i arbejdet vest for Storebælt. Arbejdet er organiseret med deltagelse af alle vstdanske trafikskaber, DSB, ARRIVA, Transport- og Bygningsministeriet, Trafikstyrelsen og Bus&Tog.

Pejlemærkerne i arbejdet med Takst Vest har været:

- Forenkling
- Forståelige priser – herunder entydigt prishierarki mellem produkterne (enkeltbilletter, rejsekort, periodekort)
- Provenuneutralitet
- Begrænsede kundekonsekvenser
- Kommerciel frihed
- Fleksibelt valg af salgskanal

Det har medført en række ændringer for de enkelte produkter, men overordnet er de væsentligste (bilag 8):

- Der etableres et fælles zonesystem, som er gyldig for både bus og tog
- Bus og togtakster adskilles – dog med et fælles periodekort, der kan bruges i både busser og tog
- Midttrafiks 4 lokale takstområder afskaffes – og bliver til et stort
- Off-peak rabatten udvides fra kun at gælde rejser internt i et takstområde – til nu at gælde rejser i hele Midttrafik

- Rabatten på rejsekort forenkles – der er nu 4 rabattrin i stedet for 8
- Der etableres en sammenhæng mellem kontantbilletter, rejsekorttakster og periodekorttakster, der gør det lettere at kommunikere overfor kunder, hvornår det kan betale sig at købe hvilket produkt
- Børn får altid 50 % rabat på enkeltbilletter, periodekort og rejsekort
- Pensionister får 25 % rabat på periodekort og rejsekort

Ændringerne har medført nye vilkår, som Midttrafik skal agere på baggrund af. Derfor har administrationen gennemgået Midttrafiks salgskanaler og produkter med henblik på at fastlægge en ny salgsstrategi, tilpasset Takst Vest. Der er foretaget analyser, som baserer sig på data fra Midttrafiks kundetilfredshedsundersøgelse i 2016. Derudover er der foretaget en gennemgang af Midttrafiks produkter, herunder billettyper, systemer og salgskanaler. Den samlede analyse er vedlagt med dertilhørende bilag.

Gennemgangen og analyserne munder ud i en række anbefalinger i nærværende indstilling, hvoraf mange er tilknyttet ændrede vilkår efter implementering af Takst Vest og andre er udløbere af en opdateret og mere nutidig betjening af Midttrafiks kunder.

Vilkår i Takst Vest

Takst Vest forventes indført 18. marts 2018, og har til formål at harmonisere taksterne, så de er mere gennemskuelige og hensigtsmæssige for kunderne. At takstharmonisere har været vanskeligt, fordi Midttrafiks takster i gennemsnit har været ca. 20 % under togoperatørernes. Det har medført en række takststigninger. Derudover har transportministeriet haft et krav om, at Midttrafiks klippekort – og enkeltbillettakster ikke må være lavere end rejsekorttaksten.

Harmoniseringen betyder også, at de fire nuværende takstområder bliver nedlagt, og Midttrafik bliver ét stort takstområde. De nuværende takstområder har været årsag til uigennemsigthed og forvirring for kunderne. Som konsekvens af nedlæggelsen adskilles tog – og bustakster, mens periodekortet (=pendlerkortet) bliver et fælles produkt, som er gyldigt i både tog og bus. Derudover etableres en nogenlunde fast sammenhæng i taksterne, således kunderne ved, hvornår det bedst kan betale sig at skifte fra fx rejsekort til pendlerkort.

DSB og Arriva udfaser pap-periodekortet den 18. marts 2018. Da periodekortet bliver et fælles produkt mellem trafikskaber og togoperatører, har DSB ikke ønsket Midttrafiks pap-periodekort i tog, fordi de vurderer, at risikoen for snyd og misbrug er for stor. Dertil kommer, at det nuværende system ikke kan udstede pap-periodekort efter de nye principper. Der skulle udvikles et helt nye system, som ville koste rigtig mange penge. Derfor kan Midttrafik kun tilbyde pap-periodekort til lokale rejser (2-4 zoner) i en overgangsperiode på ét år i bybusbyerne Aarhus, Randers, Viborg, Holstebro, Skive, Herning, Silkeborg og Horsens (bilag 8).

Som et vilkår i Takst Vest indføres to nye periodekort via rejsekort: pendlerkort og pendler kombi. Førstnævnte er et periodekort, ligesom i dag, men på plastikkort. Sidstnævnte er et periodekort kombineret med det almindelige rejsekort, og som kan bruges til rejser uden for pendlerstrækningen.

Hvem er vores kunder, og hvilke produkter forbedrer det?

Midttrafiks primære kundegruppe er unge mennesker på 15-24 år. De udgør ca. 48 % af kunderne (kundegruppe 1) og rejser stort set alle hverdage, og er dermed karakteriseret

som pendlere. Gruppen benytter primært Ungdomskort, som bibeholdes efter Takst Vest. Da de i høj grad er digitale, vil administrationen arbejde for, at Ungdomskort tilbydes på en digital platform i form af Midttrafik App. Herudover forventes det, at Ungdomskortet på et tidspunkt også kommer på rejsekort.

Undersøgelser viser, at jo ældre kunderne er, desto mindre digitale er de i deres valg af salgskanal og billettype. Dog skal det nævnes, at det er meget få af Midttrafiks kunder, som ikke søger deres informationer digitalt.

Den ældste kundegruppe (+ 65 år: Kundegruppe 4), som udgør 11 % af kunderne, er mindst digital, og benytter primært trykt information. Undersøgelser viser, at gruppen primært bruger periodekort på pap. Det skyldes sandsynligvis, at pensionistrabatten på periodekort i dag er fordelagtig allerede ved få rejser om ugen. Gruppens primære rejseformål er fritid/indkøb/besøg, og kundegruppen rejser i de fleste tilfælde flere gange om ugen.

Kundegruppen kan i en række tilfælde med fordel skifte til et almindeligt rejsekort. Udover, at det er et fysisk kort, får pensionister 25 % rabat, ligesom alle rejser i off-peak perioden får 20 % rabat. Den samlede rabat på en rejsekortrejse for en pensionist i off-peak perioden er således ca. 40 %. Derudover vil det være muligt at erhverve sig et rejsekort pendlerkort og pendler kombi, svarende til periodekortet i dag, blot på rejsekort.

Hvordan vil vi sælge vores produkter efter Takst Vest?

Generelt har Midttrafiks kunder en bred vifte af billettyper at vælge mellem i dag. Begrænsningen og ændringen i anvendelsen af pap-periodekort jf. Takst Vest er dog svært at kommunikere til kunderne, både i markedsføringen og af personalet på salgssteder. Samtidig kan Midttrafik kun tilbyde pap-periodekortet i en overgangsperiode på et år. Derudover er der en række niche-salgskanaler – og produkter, som med fordel kan udfases af hensyn til administration, sammenholdt med et begrænset salg og som indeholder en oplagt overflytning af kunder fra et produkt til et andet.

Ud fra vedlagte analyse og vilkårene i Takst Vest gennemgås administrationens fremtidige anbefalinger til Midttrafiks salgsstrategi.

Overordnet anbefaling: Midttrafik App og rejsekort

Overordnet anbefaler administrationen, at Midttrafik primært sælger billetter og kort via digitale platforme i form af Midttrafik App og rejsekort. Færre salgskanaler vil betyde enklere vejledning til kunderne, og betyde færre omkostninger til færre platforme.

Salget skal fremover være mere selvbetjent, men samtidig er det vigtigt, at kunderne fortsat kan få hjælp og vejledning, som er tilgængelig i alle dele af Midttrafiks område. Kunderne behøver ikke fremover at møde op på et salgssted, men det skal være muligt at tilgå et salgssted i alle dele af Midttrafiks område, såfremt man ønsker en fysisk vejledning og/eller betjening. Derudover læner salgsstrategien sig op af de andre trafikelskabers udbud af salgskanaler, som i høj grad også baserer sig på selvbetjening, således det er nemt for kunderne at navigere på tværs af regionerne i den kollektive trafik.

I bilag 4 findes en oversigt over de nuværende salgskanaler samt administrationens oplæg på, hvordan det skal se ud fremadrettet. I det følgende gennemgås de nuværende salgskanaler og administrationens anbefalinger til, hvor der bør ske ændringer.

Salgssteder

Salgsstederne - og dermed pap-periodekortet - i Aarhus anbefales bevaret i et år, fordi omsætningen og brugen er stor, og det antages derfor at være vanskeligt at flytte så mange kunder fra en platform til en anden inden 18. marts 2018. Salget via DSB på Aarhus H fortsætter dog ikke, da DSB ikke ønsker at sælge produkter på vegne af Midttrafik.

I øvrige kommuner anbefales salg af pap-periodekortet nedlagt. Det skyldes dels, at begrænsningen på pap-periodekort er svær at kommunikere, dels at pap-periodekortet med sine begrænsninger kun eksisterer i et år samt målet om at flytte kunderne til selvbetjening og udfase nuværende kortudstedelsessystem, som ikke kan tilpasses til Takst Vest. I stedet vil administrationen arbejde for at etablere salgssteder i byer, hvor den nuværende omsætning er høj på pap-periodekortet, og som geografisk er placeret i alle dele af Midttrafiks område. Salgsstederne skal i stedet tilbyde vejledning i Midttrafik App og udstedelse af rejsekort. Administrationen har i den kombination udpeget byerne Randers, Herning, Horsens, Silkeborg, Holstebro og Viborg. Det betyder, at administrationen skal opsigte aftaler med en lang række nuværende salgssteder (bilag 2), og forsøge at forlænge med salgssteder i ovennævnte byer eller etablere nye.

Ovenstående vil betyde, at på trods af pap-periodekortets nedlæggelse uden for Aarhus, vil kunderne fortsat kunne få betjent salg og vejledning i alle dele af Midttrafiks område – både hvad angår Midttrafik App og følgende rejsekort: Almindeligt rejsekort, pendler kombi og pendlerkort.

Det skal bemærkes, at Midttrafik er det eneste selskab, som vil tilbyde betjent udstedelse af rejsekort pendlerkort og pendler kombi. DSB og Arriva vil kun tilbyde udstedelse af almindeligt rejsekort i Aarhus (DSB, Aarhus H.), Silkeborg (Arriva), Viborg (Arriva), Skive (Arriva) og Skjern (Arriva). Selvom kunden får udstedt et rejsekort på togstationerne kan det også benyttes i busserne.

Økonomi

Indledningsvist henvises til bilag 7, som indeholder en samlet oversigt over økonomien.

I dag får salgsstederne enten 2,5 % eller 5 % i provision. Provisionen anløber sig samlet til ca. 3,2 mio. kr. om året. Udgifterne til salgsprovision vil sandsynligvis flytte med kunderne enten til nye salgssteder (salgsprovision), Midttrafik App (betalingsgebyrer) eller rejsekort-selvbetjening (distributionsudgift, betalingsgebyr og/eller øget ressourceforbrug). Hvor stor en del, der flyttes til hvilket medie, vides ikke på nuværende tidspunkt, fordi det afhænger af kundernes præferencer for at skifte til Midttrafiks app eller rejsekort. Det antages, at der vil være en mindre besparelse, hvis kunderne foretrækker Midttrafik app, fordi driftsomkostningerne ligger lavere end rejsekort.

Flere af salgsstederne, særligt i Aarhus (bilag 2), benytter i dag udstedelsessystemet, TMS, som administrationen anbefaler udfaset. Når alle salgsstederne lukker ned for salget af pap-periodekort via dette system samt flytter Ungdomskort fra platformen, forventes der varige besparelser, som fremlægges bestyrelsen til anden anvendelse.

Kortudstedelsessystemet har en årlig driftsudgift på 1,4 mio. kr. og dertil kommer bortfaldet af produktionen af 300.000 pap-periodkort årligt (bilag 5 – EY rapport).

De nye salgssteder skal have tildelt rejsekortudstyr, hvilket beløber sig til en samlet udgift på ca. 210.000 kr. Dertil kommer, at administrationen skal oplære og uddanne salgsstederne til rådgivning og vejledning af Midttrafiks produkter. Nye salgsstedsaftaler skal evalueres løbende og om et år sammen med den forestående lukning af salgsstederne i Aarhus, med undtagelse af Kundecenteret. De nye salgssteder samt salgsstederne i Aarhus skal som nævnt fortsat modtage provision. Det nye udstyr kræver support, som vil medføre en ekstra administration i forhold til nuværende support af salgssteder. Merudgifter til nye salgssteder i det næste år finansieres inden for trafikskabets budget.

Rejsekort

Der indføres to nye rejsekortprodukter; pendlerkort og pendler kombi. Kortene fungerer som pap-periodkortet - blot som et plastikkort, hvor kunden skal checke ind og ud. Check ind/ud på pendlerkort og pendler kombi fastholdes på lige vilkår med nuværende Rejsekort af hensyn til kommunikationen over for kunderne. Kunderne kan bestille rejsekort online eller får udstedt dem via salgsstederne.

I forbindelse med lanceringen må der forventes øget administration på det fælles rejsekort kundecenter, Midttrafiks Kundecenter samt øget opkaldsmængde til Midttrafiks Kundeservice i opstarten.

De to nye kortprodukter, pendler kombi (blå) og pendlerkort (grøn), anbefales konfigureret, således kunden altid skal foretage check ind/ud med det blå pendler kombi, ligesom det nuværende almindelige rejsekort. Derimod skal kunden kun checke ind i bus, Letbanen og Lemvigbanen ved brug af pendlerkortet. Anbefalingen tager udgangspunkt i togoperatørernes – og trafikskabernes konfiguration, så det er ensartet for kunderne at rejse på tværs af regionerne. Hvis kunden glemmer at checke ind med et pendlerkort, vil der ikke blive udstedt en kontrolafgift. En eventuel kontrol vil vise, at kortet er gyldigt i de pågældende zoner. Kunden skal derfor reelt kun foretage check ind med pendlerkort for at aktivere en ny periode. Men det anbefales kommunikeret, at der altid skal foretages check ind med pendlerkort ved rejsens start i bus, Letbane og Lemvigbanen.

Der skelnes mellem tog/metro og bus. Generelt gælder det, at der ikke skal foretages check ind i tog og metro. Letbanen og Lemvigbanen regnes som bus.

Rejsekorttype	Farve	Forklaring	Check retningslinje	ind/ud
Almindeligt Rejsekort	Blåt	Rejsekort med rabattrin	Foretag altid check ind/ud	
Pendler kombi	Blåt	Rejsekort med rabattrin og pendlerkort	Foretag altid check ind/ud	
Pendlerkort	Grønt	Periodkort	Foretag altid check ind	

Midttrafik App

Den fremtidige salgsstrategi baserer sig i høj grad på denne platform. Platformen tilbyder alle billettyper og er lettilgængelig for alle kundegrupper.

Pensionistkort

Administrationen lægger op til, at pensionistkort tilbydes til pensionister til en fast pris i de kommuner, som ønsker at tilbyde det til deres borgere. Administrationen anbefaler, at kortet fremover sælges af kommunens borgerservice, hvis der ikke forefindes et salgssted i kommunen. Kortet tilbydes på pap, og vil ikke blive udsat for ændringer ifm. takstreformen. Administrations – og salgsomkostninger til indførelse af pensionistkort betales af kommunen. Administrationen udvikler en salgsstedsløsning, som kan udstede kortene på sigt.

Midttrafik opfordrer kommuner til at henvende sig til Midttrafik snarest muligt, hvis de ønsker at vide mere om at indføre kortet i kommunen.

Online selvbetjening

Midttrafik tilbyder i dag online selvbetjening i form af tre platforme: Kortsalg.midttrafik.dk (pap-periodekort), Midttrafikbestilling.dk (grupperejser) og Printselv.midttrafik.dk (enkelt-billetter).

I bilag 2 fremgår salget af pap-periodekort på Midttrafiks websalgsplatform; kortsalg.midttrafik.dk. Platformen baserer sig på udstedelsessystemet til kort, som anbefales lukket. En overflytning til Midttrafik App eller rejsekort antages at være gnidningsfri.

Midttrafikbestilling.dk (grupperejser) tilbyder i dag institutioner at booke plads og betale for grupperejser. Det anbefales at bibeholde pladsbookingen, som fungerer tilfredsstillende, og indføre Rejsekort Erhverv som fremtidig rejsehjemmel.

Ungdomskort

Ungdomskortet oprettes i et system, som er ejet af Rejsekort A/S. Herefter udstedes det i Midttrafiks nuværende udstedelsessystem. Administrationen anbefaler, at Ungdomskort fremover bliver digitalt i en kombination af Midttrafik App og rejsekort af hensyn til kundegruppen. Midttrafik har kontaktet Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som forklarer, at på baggrund af takstreformen, Takst Sjælland, og den forestående Takst Vest-reform, er styrelsen ved at undersøge muligheden for at indføre Ungdomskort på rejsekort, så Ungdomskortets nuværende rabatter kan tilpasses til den nye takststruktur.

Der udstedes et stort antal Ungdomskort i dag (bilag 1), og det vil være fordelagtigt at flytte kortet til en digital platform, da kundegruppe 1 i høj grad er digitale og kortudstedelsessystemet bør udfases. Administrationen vil arbejde for at tilbyde kortet på App.

E-mail bestilling

Midttrafik udsteder i dag følgende kort på baggrund af e-mail bestillinger: Erhvervskort, Frikort, Pap-periodekort og Skolekort.

Salget af Erhvervskort beløber sig til ca. 2 mio. kr. i første halvår af 2017 (bilag 1). Der er i alt 806 aktive Erhvervskort på nuværende tidspunkt. Udfasningen af udstedelsessystemet og den relativt lille omsætning gør, at administrationen anbefaler, at kortet nedlægges. Eksisterende og fremtidige kunder henvises til Midttrafik App eller rejsekort.

Hvad angår Frikort, anbefaler administrationen, at kortene kun udstedes fysisk af Midttrafik (in-house og/eller via Kundecenteret), så man kan bevare en stram kontrol.

Skolekortet håndteres via Rejsekort A/S' system, men udstedes via ekstern leverandør, og bliver tilsendt til kunden. Det anbefales, at nuværende proces og udstedelse fastholdes, da den fungerer tilfredsstillende.

Stationære billetautomater (Aarhus)

Som følge af lav omsætning nedlægges de stationære billetautomater i Aarhus. Det er muligt at anvende rejsekortautomater, de såkaldte RVM'er, på Letbanestationerne. Ved rejsekortautomaterne kan kunden se sine seneste rejser, tanke op, checke ind og ud, ændre midlertidig kundetype, foretage gruppe check ind samt købe enkeltbilletter.

Aarhus bybussers, Letbanens - og Lemvigbanens billetautomater

Alle nuværende billetteringssystemer fastholdes, således at lejlighedsvis kunder fortsat kan købe en billet ved chaufføren eller ved en billetautomat i bussen eller toget, som det er tilfældet i Aarhus' bybusser, Letbanen og Lemvigbanen.

Det vil sige, at Midttrafik – på trods af mere selvbetjening – fortsat tilbyder kunder at betale med kontanter. På den måde vil det i alle tilfælde være muligt for kunden at finde en betalingsløsning.

Direktøren indstiller,

at følgende ændringer i forbindelse med salgsstrategien træder i kraft ved Takst Vest:

- Midttrafiks salgsstrategi koncentrerer sig om salg via digitale platforme i form af Midttrafik App og rejsekort
- Pap-periodekortet og salgsstederne i Aarhus bevares i et år
- Administrationen nedlægger pap-periodekortet uden for Aarhus, etablerer salgssteder i byerne Randers, Herning, Horsens, Silkeborg, Holstebro og Viborg og opstiller øvrige salgssteder, undtagen i Aarhus.
- Midttrafik indfører to nye rejsekortprodukter (Pendlerkort og pendler kombi)
- Midttrafik bistår kommuner, som ønsker at tilbyde pensionistkort via borgerservice eller et allerede etableret salgssted
- Websalgplatformen, Kortsalg.midttrafik.dk, lukkes ned
- Midttrafikbestilling.dk (grupperejser) bibeholder pladsbookingen, og indfører Rejsekort Erhverv
- Det undersøges, om Ungdomskortet kan flyttes til Midttrafik App og eventuelt rejsekort
- Administrationen nedlægger Erhvervskortet
- Administrationen undersøger mulighed for at udvikle en salgsstedsløsning til pensionistkort og Frikortet
- Skolekortet fastholdes
- Alle nuværende billetteringssystemer i busser samt selvbilletteringssystemer i Aarhus' bybusser, på Letbanen og i Lemvigbanen fastholdes.

Bilag

- Bilag 0 - Samlet analyse og anbefalinger_med rettelser
- Bilag 1 - Omsætning på salgskanaler
- Bilag 2 - Salgssteder tom. medio oktober 2017
- Bilag 3 - Oversigt over byer med-uden bybusområde
- Bilag 4 - Kunder og salgskanaler
- Bilag 5 - EY rapport 10. feb. 2017
- Bilag 6 - Omsætning App-periodekort
- Bilag 7 - Oversigt over besparelser og udgifter
- Bilag 8 - Dagsordenspunkter om Takst Vest

1-16-0-3-17

4. Indførelse af pensionistkort i Aarhus Kommune

Resumé

Periodekort bliver et fælles produkt mellem togoperatører og trafikskaber i den vstdanske takstreform, Takst Vest. Som følge af reformen, har Midttrafiks bestyrelse i december besluttet, at deltidsperiodekortet udfases, fordi det blev vurderet urealistisk at indgå tværgående aftaler om en fortsættelse af produktet. I stedet tilbydes kommuner fortsat at have pensionistkort, som Aarhus Kommune har valgt at indføre, som en erstatning for deltidsperiodekortet.

Sagsfremstilling

Udfasning af deltidsperiodekortet

Takst Vest træder i kraft 18. marts 2018 og kræver, at periodekortet fremadrettet udstedes som fælles rejsehjemmel i et samarbejde mellem bus- og togoperatører under navnet pendlerkort. Hidtil har Midttrafik udelukkende udstedt periodekort til egen kollektiv trafik. Det betyder, at pendlerkortet forventes at skulle basere sig på aftaler mellem trafikskaber og togoperatører.

Midttrafiks nuværende periodekort kan vælges med deltidsrabat. Det vil sige, at periodekortet kun gælder uden for myldretiden (hverdage kl. 7.00 - 8.30 og kl. 15.00 - 17.00), deraf navnet; deltidsperiodekort. Kunderne kan spare ca. 25 % ved at vælge et deltidsperiodekort i stedet for et almindeligt periodekort. Derudover kan kortet købes med pensionistrabat. Deltidsperiodekortet findes ikke i andre vstdanske trafikskaber.

Da DSB/ARRIVA ikke i øvrigt sælger deltidsperiodekort, har administrationen vurderet, at det ville være urealistisk at indgå aftaler om en fortsættelse. Midttrafiks bestyrelse har derfor på bestyrelsesmødet 15. december 2017 besluttet, at deltidsperiodekortet afskaffes som konsekvens af Takst Vest (bilag 1).

Deltidsperiodekortet er primært blevet solgt til pensionister i Aarhus Kommune. Salg af deltidsperiodekort i Aarhus Kommune i perioden 1. november 2016 – 31. oktober 2017 beløber sig til ca. 3,3 mio. kr., hvoraf 53 % af omsætningen består af kort med pensionistrabat.

Indførelse af pensionistkort i Aarhus Kommune

Såfremt kommuner fortsat ønsker at tilbyde et fastprisprodukt til pensionister i erstatning for deltidsperiodekort, giver Takst Vest mulighed for at sælge pensionistkort som et kommercielt produkt. Pensionistkortet tilbydes allerede i dag i kommunerne Horsens, Holstebro og Randers. Pensionistkortet kan tilbydes med gyldighed i hele kommunen - en opsplnitning af zoner er ikke mulig. De nævnte kommuner har det som fuldtidskort, men det er muligt at lave det som deltidskort, og kommunen kan selv fastsætte prisen.

Som følge af, at deltidsperiodekortet primært bliver solgt i Aarhus Kommune, har administrationen rettet henvendelse til Aarhus Kommune, med henblik på at gøre opmærksom på muligheden for pensionistkort som alternativ til deltidsperiodekortet.

Aarhus Kommune meddeler, at de fra 18. marts 2018 ønsker etableret et pensionistkort, som gælder alle rejser internt i hele Aarhus Kommune i Midttrafiks busser og Letbanen. Kortet skal kunne købes af alle pensionister i Aarhus Kommune, dvs. ikke kun alderspensionister, og kortet har samme tidsmæssige begrænsede gyldighed, som det hidtidige deltidsperiodekort (dvs. excl. myldretiderne hverdage kl. 7.00 - 8.30 og kl. 15.00 - 17.00). Kortet ønskes solgt via nuværende salgssteder i Aarhus Kommune. Det nuværende kortudstedelsessystem bevares i Aarhus pga. pap-periodekortets høje omsætning, i en overgangsperiode på et år. Herefter forventer administrationen at have udviklet en salgsstedsløsning.

Prisen for pensionistkortet fastsættes på et niveau nogenlunde svarende til nuværende deltidsperiodekort, hvorfor det hidtidige indtægtsprovenu ikke vil blive påvirket. Aarhus Kommune ønsker derudover, at prisen pr. måned fastsættes ud fra en 'nøgle', som er 14 gange grundprisen for rejsekortrejser for pensionister i 1-2 zoner. Denne pris svarer afrundet til 180 kr. pr. måned. Prisen for et deltidsperiodekort for pensionister til 1-2 zoner er på nuværende tidspunkt 170 kr. pr. måned (bilag 2).

Salgsstrategien tilskriver ellers, at pensionistkort sælges som årskort, men da salgsstederne i Aarhus fortsat vil have det nødvendige udstyr til at udstede kortet månedligt, er det ikke et krav i dette tilfælde.

Indførelsen har krævet kort sagsbehandlingstid, hvorfor rådmanden, Teknik og Miljø – Aarhus Kommune, alene har truffet denne beslutning. Sagen vil efterfølgende blive forelagt Byrådet, som i sidste ende vil skulle godkende rådmandens beslutning.

Direktøren indstiller,

at Aarhus Kommune indfører pensionistkort i Midttrafiks busser og Letbane.

Bilag

- Bilag 1 - Dagsordenspunkt om deltidsperiodekort_15 december 2017
- Bilag 2 - Tilbage melding fra Aarhus Kommune

1-00-1-18

5. Møderække i bestyrelsen i 2018

Resumé

Administrationen fremlægger revideret mødeplan for møder i Midttrafiks bestyrelse i 2018.

Sagsfremstilling

På baggrund af beslutningen på konstituerende bestyrelsesmøde den 18. januar 2018 fremlægger administrationen hermed revideret forslag til drøftelse på bestyrelsesmødet den 6. februar 2018.

Tilpasningerne i mødeplanen er primært foretaget i formandskabet. Møderækken i bestyrelsen, som forelagt i bilag 1, drøftes i bestyrelsen i tilfælde af, at datoerne ikke passer med øvrige bestyrelsesmedlemmers kalendre og suppleanten samtidig er forhindret i at deltage.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen vedtager fremlagte mødeplan.

Bilag

- Bilag 1 - Forslag til møderække i bestyrelsen i 2018 - inkl formandskabsmøder

1-30-75-1-26-16

6. Høring af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Resumé

Midttrafik har modtaget høringsudgaven af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032. Høringsfristen er fastsat til 26. februar 2018. Trafikplanen udarbejdes i henhold til lov om trafikkselskaber, hvor det også er fastsat, at planen skal sendes i høring hos trafikkselskaberne.

Sagsfremstilling

Trafikplan for den statslige jernbane udarbejdes i henhold til lov om trafikkselskaber, som fastsat i § 8 og 9 i lov om trafikkselskaber.

”§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikkselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.

§ 9. Trafikkselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikkselskabet.”

Udarbejdelsen af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 er blevet udskudt på grund af usikkerheden omkring gennemførelse af togfundsprojekterne. Der er fortsat ikke nogen politisk afklaring omkring togfondens fase 2, som bl.a. rummer ny bane Hovedgård – Hasselager, elektrificering Vejle – Struer og hastighedsopgradering af regionalbaner i Midt- og Vestjylland. Disse projekter, som har stor betydning i Midttrafikks område, indgår derfor ikke i trafikplanen.

Høringsudgaven af trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 vedlægges. Planen indeholder en 4 siders sammenfatning med de væsentligste ændringer.

Helt overordnet kan man sige, at planen i forhold til Midttrafikks område frem til 2032 indeholder investeringer i nyt signalsystem og elektrificering mellem Fredericia og Aalborg og nye eltog på hovedbanen København – Aalborg. Øvrige større investeringer i Midttrafikks område ligger i togfondens fase 2. Det drejer sig om:

- Ny bane Hovedgård – Hasselager
- Elektrificering Herning – Struer
- Hastighedsopgradering af regionalbaner og reduktion af rejsetider i Midt og Vestjylland

- Ny bane Silkeborg – Aarhus (Forundersøgelsen er en del af udmøntning af Togfonden DK)

Når det gælder togbetjeningen i Midttrafiks område, er der også kun få ændringer og forbedringer i hele 15 årsperioden.

- Hurtige tog Aarhus – Herning videreføres til Gødstrup – Holstebro, så der på strækningen Herning – Holstebro vil være ½ timedrift i dagtimerne på hverdage.
- Ud over nuværende IC-tog indsættes der fast timedrift Aarhus – København, hvor der kun standses i Odense.
- Der vil sidst i perioden blive tog hver anden time Aarhus – Padborg.

Udkast til høringssvar vedlægges. Udkastet indeholder bemærkninger vedr.:

- Ophør af direkte togforbindelser mellem København – Herning – Holstebro – Struer (skift i Vejle)
- Fremtidig betjening af Struer ved en evt. overdragelse af trafikøberansvaret mellem Skjern og Holstebro til Region Midtjylland
- Hastighedsopgradering på regionalbaner
- Forslag til vurdering af en tredje model for ny bane Silkeborg Aarhus, med en kombination af dobbeltspor og enkeltspor.
- Grenaabanens status som statslig jernbane
- Manglende forbedringer for den interne pendlertrafik i det Østjyske område
- Mulig investering i en shunt ved Langå for at nedbringe rejsetiden fra strækningen Struer – Viborg - Langå mod Aarhus.

Direktøren indstiller,

at udkast til høringssvar godkendes.

Bilag

- Bilag 1 - Trafikplan for den statslige jernbane 2017 til 2032
- Bilag 2 - Udkast til høringssvar statens trafikplan 2017 -2032

1-61-1-12

7. Henvendelse fra 3F med forslag om nedsættelse af gruppe til kontrol af ansættelsesforhold og afregning hos Flextrafik-vognmænd

Resumé

Bestyrelsen har modtaget en opfordring fra 3F til at nedsætte en gruppe til kontrol af ansættelsesforhold samt afregning hos selskaber med OST-tilladelser, som udfører Flextrafik-kørsel for Midttrafik. Administrationen orienterer nedenfor om Midttrafiks hidtidige praksis på området.

Sagsfremstilling

3F har den 22. januar 2018 fremsendt en henvendelse til Midttrafiks bestyrelse, hvori 3F opfordrer til, at Midttrafik i samarbejde med 3F, arbejdsgiverorganisationen ATAX og Krifa opretter en kontrolgruppe. Gruppens formål skal være at føre kontrol af ansættelsesforhold samt afregning hos selskaber med OST-tilladelser (tilladelser til Offentlig Servicetrafik), som udfører Flextrafik-kørsel i kontrakter for Midttrafik. Se bilag 1.

OST-tilladelser

For at udføre Flextrafik for trafiksselskabet har en vognmand, indtil den nye taxilovs ikrafttræden den 1. januar 2018, enten skullet være i besiddelse af en taxitilladelse udstedt af en kommune, eller en OST-tilladelse udstedt af Trafikstyrelsen. Vognmænd med OST-tilladelser må udelukkende udføre kørsel for det offentlige.

For at få en OST-tilladelse har selskabet blandt andet skulle opfylde følgende krav:

- Selskabets ejer skal indenfor en 10 års periode have gennemgået et taxivognmandskursus eller et busvognmandskursus godkendt af Trafikstyrelsen
- Selskabet skal have en egenkapital på minimum 50.000 kr. for den første tilladelse efter taxiloven og herefter 25.000 kr. for hver yderligere tilladelse efter taxiloven.
- Selskabet må ikke have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.
- Selskabets ejer må ikke være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde fare for nye overtrædelser i forbindelse med driften af virksomheden. Styrelsen indhenter en straffeattest og eventuelt en udskrift fra Kriminalregisteret.
- Selskabet skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster

En OST-tilladelse er som udgangspunkt gyldig i en 10-årig periode. Trafikstyrelsen foretager ikke regelmæssige kontroller af, hvorvidt et selskab fortsat kan leve op til de stillede betingelser.

Kritik af OST-tilladelserne

OST-tilladelserne har mødt kritik, specielt efter en højesteretsdom fra 2015 (Nortra-dommen), hvor retten slog fast, at en vognmand opfyldte kravet til en gyldig overenskomst, selvom den pågældende overenskomst indebar ren provisionsafklønning af chauffører, ingen pension og ingen ret til løn under sygdom. Dommen slog dermed fast, at det kræver klar lovhjemmel at stille krav til hvilke overenskomster, der kan danne baggrund for en tilladelse, idet et sådant vilkår er en indskrænkning i princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet.

Indtil den nye taxilov fra 1. januar 2018 bestod der således ikke nogen lovhjemmel, hvorefter trafiksekskaberne kan og skal stille krav om bestemte overenskomster ved udførelse af offentlig servicetrafik.

Ny taxilov

OST-tilladelserne er ved ikrafttræden af en ny taxilov fra 1. januar 2018 udskiftet med en tilladelse til erhvervs-mæssig persontransport. Tilladelsen udstedes af Trafikstyrelsen. Der gælder fortsat kapital- og vandelskrav i den nye taxilov, ligesom der stilles krav til uddannelse, samt biler og udstyr.

Herudover indeholder loven en skærpelse af kravene til løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne, idet der nu stilles krav om vilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst, indgået af de inden for det pågældende faglige område mest *repræsentative* arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jfr. lovens § 10. Der er dermed skabt lovhjemmel til at stille krav om vilkår defineret i bestemte overenskomster.

Kravet i lovens § 10 er omfattet af Trafikstyrelses tilsyn, og en overtrædelse af vilkåret kan betyde inddragelse af tilladelsen.

Praksis i Midttrafik

Branchen har tilbage i 2014 deltaget i et arbejde hos Trafikstyrelsen om løn- og arbejdsvilkår med deltagelse af blandt andre arbejdsmarkedets parter, brancheforeningen og trafiksekskaberne i Danmark. Branchens daværende arbejde danner grundlag for Midttrafiks nuværende praksis om kontrol af selskaber med OST-tilladelser, der typisk afgiver billigere tilbud end selskaber med taxi-tilladelser. Midttrafiks praksis er således i overensstemmelse med parternes aftale.

Inden kontraktstart kontrollerer Midttrafik, om der foreligger en OST- eller taxitilladelse. Herudover sender Midttrafik, som det eneste danske trafiksekskab, selskaber med lave tilbud i forbindelse med udbud af Flextrafik til kontrol hos den tilladelsesudstedende myndighed. Administrationen sendte i forbindelse med seneste udbud 30 selskaber til kontrol hos Trafikstyrelsen.

Såfremt Midttrafik i løbet af kontraktperioden modtager henvendelser omkring løn- og arbejdsvilkår hos et selskab, sendes sagen til undersøgelse hos den pågældende myndighed; for OST-tilladelsernes vedkommende til Trafikstyrelsen. Midttrafik anmoder den tilladelsesudstedende myndighed om en gennemgang af, om selskabet fortsat opfylder kravene til tilladelserne.

Midttrafiks administration fører ikke selv proaktiv kontrol med selskabernes overholdelse af løn- og arbejdsvilkår. Midttrafik kan dog vælge at pointere kontrakternes

bestemmelser om løn- og arbejdsforhold overfor et selskab, hvorefter sagen videregives til Trafikstyrelsen.

Midttrafiks praksis har været forelagt til drøftelse i den foregående bestyrelse uden anmærkninger eller ønske om ændring.

Det er administrationens vurdering, at ovenstående praksis bør fastholdes. Henset til, at lovgiver har lagt tilsynskompetencen hos Trafikstyrelsen, der i øvrigt benytter sig af arbejdsmarkedets parter ved tilsyn med lovens § 10, findes det i uoverensstemmelse med lovens formål, såfremt Midttrafik opretter lignende tilsynsordninger. En indførelse af en kontrolinstans vil derfor medføre en unødigt myndighedssammenblanding, hvor trafikelskabet påtager sig en ikke tiltænkt kompetence. Samtidig vil indførelsen af en kontrolinstans fordele rekruttering af ekstra ressourcer med de nødvendige kompetencer til vurdering af sager.

Øvrige tiltag hos Midttrafik

Midttrafik har selvstændigt eller i samarbejde med Fynbus og Sydtrafik gjort en række andre tiltag, der skal sikre selskabernes fokus på rimelige vilkår for chauffører i Flextrafik.

I Midttrafiks kontrakter er det et krav, at en bil holder en pause på 30 minutter efter cirka fem timers aktivitet, og igen efter 11 timers aktivitet. Midttrafiks driftssystem indlægger automatisk en pause i vognens kørsel efter fem timer, således kravet overholdes. Ordningen, der er unik for Midttrafik, og skal sikre at chaufføren holder pauser under sin vagt.

Midttrafik stiller som krav, at chaufføruddannelsen Fly High gennemføres for samtlige chauffører, der kører i FlexGaranti. I FlexVariabel skal chauffører på vogne med en indtægt ved Midttrafik på mere end 5.000 kr. per måned deltage på Fly High. Kravet skal være opfyldt inden for seks år.

For garantivogne kræver Midttrafik en sikkerhedsstillelse på 10.000 kr. per vogn. Garantien skal primært sikre indgåelse af aftaler med selskaber, som har fået testet deres økonomiske tilstand hos en långiver, og dermed er vurderet egnet til at kunne investere i det antal vogne, de ønsker at tilbyde. Sekundært giver det Midttrafik mulighed for at indløse garantien, hvis et selskab går konkurs, eller hvis kontrakten ophæves på grund af misligholdelse.

Praksis i øvrige trafikelskaber

De danske trafikelskaber har forskellig praksis på området, når det kommer til at udføre kontrol af selskabernes overholdelse af løn- og arbejdsvilkår.

Nordjyllands Trafikelskab (NT) har i 2016 oprettet en kontrolenhed med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter. Trafikelskabet har siden da gennemført kontroller af fem selskaber, hvoraf der blev fulgt op overfor de fire. NT oplyser, at processen er ressourcekrævende for såvel trafikelskabet som de involverede repræsentanter i kontrolenheden.

Fynbus gennemfører kontroller med forud for kontraktindgåelse samt stikprøver og ved anmeldelser i løbet af kontraktperioden. I forbindelse med kontraktindgåelsen i marts 2017 tjekkede Fynbus løn- og arbejdsforhold for chauffører ansat hos 11 selskaber, der

ikke havde tegnet overenskomst. Selskaberne blev anmodet om at sende bl.a. lønsedler, arbejdsplaner, e-indkomstbilag. Dokumenterne gennemgås og sendes – i anonymiseret form - til arbejdsmarkedets parter. De selskaber, Fynbus har undersøgt hidtil, har samarbejdet om at få rettet op på forhold. Efterbetaling har fundet sted i foreløbig ét tilfælde. Fynbus har oplyst, at arbejdet er ressourcekrævende, og derfor fordrer dedikerede medarbejdere med nødvendige kompetencer. De sociale klausuler hos Fynbus er desuden med kædeansvar, hvilket har medført, at Fynbus også har kontrolleret et rengøringselskab, der gjorde rent i busser.

Movia har nedsat et kontrolpanel bestående af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter. Panelet er rådgivende og gennemfører vurderinger af overholdelse af overenskomstforhold på baggrund af stikprøver. Hvis panelet finder kritiske forhold hos et selskab, anmodes selskabet om at bringe forholdene i orden inden for en frist. Manglende overholdelse af reglerne anses for et kontraktbrud, og manglende evne eller vilje til at rette op på fejl kan føre til kontraktophævelse. Sagen overgives ligeledes til prøvelse hos den tilladelsesudstedende myndighed. Movia har desuden oprettet en internetportal, hvor sager om løn- og arbejdsvilkår kan indberettes til trafikelskabet.

Sydtrafiks praksis er identisk med Midttrafik.

Ny adgang til anmeldelse

Med henblik på at lette muligheden for at anmelde brud på vilkår for vognmandstilladelse samt sikre ensartethed i håndtering af henvendelser herom foreslår administrationen oprettelse af en anmeldelsesformular på Midttrafiks hjemmeside.

En nærmere beskrivelse følger i bestyrelsessagen "Indstilling om oprettelse af mulighed for anmeldelse af brud på vilkår for tilladelse til erhvervmæssig personbefordring."

Økonomi

Ingen.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at den nuværende praksis for kontrol af selskaber med tilladelse til erhvervmæssig persontransport fastholdes.

Bilag

- Bilag 1 - Skrivelse til Midttrafik 15-1-2018

1-61-1-12

8. Indstilling om oprettelse af mulighed for anmeldelse af brud på vilkår for tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring

Resumé

Med henblik på at lette muligheden for at anmelde brud på vilkår for vognmandstilladelse, samt sikre ensartethed i håndtering af henvendelser herom til Midttrafik oprettes en anmeldelsesformular på Midttrafiks hjemmeside.

Sagsfremstilling

Trafikselskaberne modtager jævnligt kritik fra vognmandsbranchen samt faglige organisationer om løn- og arbejdsvilkår i branchen for flextrafik. Trafikselskaberne har i den anledning deltaget i et arbejde hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om løn- og arbejdsvilkår med deltagelse af arbejdsmarkedets parter og brancheforeninger. Der er blandt parterne enighed om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er rette tilsynsmyndighed på kravene til løn- og arbejdsvilkår for en tilladelse, og at den praksis, hvor styrelsen lader arbejdsmarkedets parter vurdere løn- og arbejdsvilkår, er rette praksis for at sikre den korrekte vurdering.

Midttrafik har i 2017 modtaget to henvendelser fra fagforbundet 3F om løn – og arbejdsvilkår.

Midttrafik har håndteret de konkrete sager således, at der i begge tilfælde blev rettet henvendelse til vognmanden om forholdene. En af sagerne blev endvidere fremsendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn.

Flere øvrige trafikselskaber har formaliseret muligheden for at rette henvendelse om brud på vilkår for vognmandstilladelser via en formular på selskabets hjemmeside. F.eks. har Movia oprettet en formular på sin hjemmeside, hvor oplysningerne videresendes direkte til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen uden ophold. Movia har i 2016 og 2017 via anmeldelsesformularen foretaget i alt fem indberetninger til styrelsen.

Det vurderes hensigtsmæssigt at oprette en lignende anmeldelsesformular på Midttrafiks hjemmeside, hvor der kan foretages anmeldelse af brud på vilkår for en vognmandstilladelse, herunder løn – og arbejdsvilkår.

Ved anmeldelsesformularen oprettes en standard for karakteren af de oplysninger, der skal foreligge for at belyse en sag mest muligt.

Anmeldelsesformularen indeholder foruddefinerede felter, der kræves udfyldt af anmelderen, bl.a. oplysninger om anmelderen og anmeldte, herunder deres indbyrdes relation, samt oplysninger om det anmeldte forholds karakter. Det er forventningen, at krav til anmeldelsen, herunder krav om at anmelderen oplyser sin identitet, kan hindre chikaneanmeldelser.

Anmeldelsesordningen forankres i Midttrafik hos afdelingen Kontrakter, hvor Midttrafiks egne jurister fortager en kort forhåndsvurdering af de indkomne oplysninger forinden disse videresendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til vurdering og evt. aktion efter styrelsens tilsynsforpligtelse.

Det er forventningen, at anmeldelsesformularen kan få øget betydning for tilsyn med branchen, idet den nye taxilov har skærpet kravene til løn- og arbejdsvilkår i lovens § 10 for tilladelser udstedt efter den nye lovgivning.

Økonomi

Det er forventningen, at der ikke vil være øgede administrationsomkostninger forbundet med anmeldelsesformularen, idet indkomne anmeldelser samles en sted i Midttrafik, og alene underkastes en kort forhåndsvurdering forinden fremsendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Betydning for kunderne

Muligheden for at anmelde brud på vilkårene for en vognmadstilladelse via Midttrafiks hjemmeside kan på sigt give bedre forhold i branchen, hvilket forventeligt vil betyde større kvalitet i kørslen med Midttrafiks kunder.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tiltræder, at der oprettes en anmeldelsesformular for brud på vilkår for tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Bilag

- Bilag 1 - Eksempel på anmeldelsesformular

1-00-1-18

9. Orientering om Midttrafik

Resumé

Administrationen præsenterer Midttrafiks opgaver, ansvar og organisering.

Sagsfremstilling

Midttrafik har 125 ansatte (årsværk), som varetager en række administrative opgaver såsom køreplanlægning, udbud, kvalitets- og kontraktopfølgning, økonomiadministration, kommunikation, mv. Men Midttrafik har også direkte kundekontakt gennem Kundeservice-afdelingen, som besvarer personlige henvendelser på Midttrafiks Kundecenter såvel som skriftlige henvendelser, og det samme gælder bestillingsmodtagelsen i Flextrafik. Daglig leverandørkontakt har vognstyringen i Flextrafik og beredskabet i Trafikservice-afdelingen gennem de daglige henvendelser fra chauffører og busselskaber vedr. den daglige drift.

Som noget nyt etablerer Midttrafik i løbet af 2018 et projektenhed, der udelukkende skal beskæftige sig med digitaliseringsprojekter. Det primære fokus er digitalisering af kundevendte løsninger, fx robotteknologi der kan udvikle selvbetjeningsløsninger fx i kundecenteret, når det drejer sig om standardhenvendelser.

Bilag 1 fremgår Midttrafiks organisationsplan og i bilag 2 fordelingen af medarbejdere på de enkelte funktioner.

Midttrafiks overordnede opgaver:

- Udbud, kontraktstyring, kvalitetsopfølgning, køreplanlægning, markedsføring og udvikling af kollektiv bustrafik, herunder sikring af billetteringsudstyr, informationsmateriale, håndtering af kundehenvendelser, oplysninger om driftsforstyrrelser, opkrævning hos bestillere og afregning med vognmænd.
- Kontrakter med salgssteder i Midtjylland, hvor de fleste drives af DSB/Arriva tog eller er privatejede, men som det fremgår af dagsordenspunkt om Midttrafiks salgsstrategi, er der lagt op til en ændring i porteføljen af salgssteder. Derudover blev Midttrafiks Kundecenter pr. 1. januar 2017 virksomhedsoverdraget til Midttrafik, bl.a. for at få kontakten med kunderne og udviklingen af kundeservicen endnu tættere på, og er nu en del af organisationen.
- Fastlæggelse af takster og rejseregler i samarbejde med togoperatører og nabotrafikselskaber.
- Salg af buskort til folkeskoleelever, uddannelsessøgende m.fl.
- Udbud, kontraktstyring, bestillingsmodtagelse og koordinering af lovpligtig handicapkørsel.
- Økonomisk og administrativt tilsyn med Midtjyske Jernbaner A/S.

- Særlig styring af Busselskabet Århus Sporveje, der ejes af Midttrafik og finansieres alene af Aarhus Kommune, og som kører bybuskørsel i Århus, hvoraf noget er vundet i udbud og andet køres uden udbud foreløbigt.
- Varetagelse af billet- og kvalitetskontrol. Hidtil har opgaven været begrænset til en særlig indsats i Aarhus med billetkontrol outsourcet siden marts 2014, men i 2018 bliver opgaven med billet- og kvalitetskontrol fuldt outsourcet i hele Midttrafiks område pba. et udbud. Midttrafik administrerer kontrakten og håndterer kundeklager.
- Betjening af Letbanesamarbejdet i Østjylland, som er forankret i Letbanesekretariatet i Midttrafik. Letbanesamarbejdet står bag letbanevisionen Samspil 2025, som er under opdatering. Udover arbejdet med letbaneudbygningen er Letbanen en del af Midttrafik produktportefølje, dvs. at Midttrafik har ansvaret for køreplanlægning, information, markedsføring, rejseregler osv. på samme måde som eksempelvis bustrafikken.
- I sammenhæng med lovpligtig handicapkørsel håndteres en række andre former for koordineret kørsel, fx patientkørsel for regionen og kørselsopgaver for en række kommuner (fx lægekørsel).
- Information, markedsføring og dialog med kunderne.

Bestyrelsens ansvar

Det er ejerne af Midttrafik, kommuner og region, der afgør kørselsomfanget og serviceniveauet på busruter, flextrafik, letbane osv. og dermed udgiftsbudgettet til kørsel. Midttrafiks opgave er fagligt at omsætte det i effektiv køreplanlægning og medinddragelse af borgere. Køreplaner drøftes aldrig på bestyrelsesniveau. Derimod tages trafikplaner, der laves hvert 4. år, op i bestyrelsen, herunder sammenhæng til staten. Det er kommunerne og staten, der har ansvar for publikumsfaciliteter ude på ruterne, ved knudepunkter (fx stationen). Midttrafik tilbyder faglig rådgivning. Sager vedr. dette tema er sjældent til drøftelse i bestyrelsen.

Midttrafik laver udbud af kørsel i dialog med bestillerne. Bestyrelsen godkender principperne for udbud og tildelingskriterierne – og ud fra administrationens indstilling godkender bestyrelsen tildeling til den enkelte leverandør.

Kontraktopfølgning og kvalitetskontrol er henlagt til administrationen. Midttrafiks bestyrelse fastlægger takster inden for rammerne af et statsligt fastlagt takststigningsloft og nu Takst Vest. Bestyrelsen beslutter også salgsstrategi – stadig inden for eksterne rammer.

Bestyrelsen har ansvar for Midttrafiks administration, budget mv. Bestyrelsen har også ansvar for information og markedsføring til kunden, som er delegeret til administrationen. Bestyrelsen har ansvar for Busselskabet Århus Sporveje, som ejes af Midttrafik og alene finansieres af Aarhus Kommune – ledelsen er henlagt til et administrativt driftsråd, bestående af repræsentanter fra busselskabet, Aarhus Kommune og Midttrafik.

Midtjyske Jernbaner, der har egen politisk bestyrelse, og finansieres af regionen, skal Midttrafik føre økonomisk og administrativt tilsyn med.

Midttrafik betjener letbanerådet administrativt og har til opgave at understøtte otte kommuner og regionens ønsker om at lave letbaneudbygning i Østjylland.

Midttrafiks økonomi

Midttrafiks økonomi er generel sund og Midttrafik har i en årrække været Danmarks billigste trafikselvskab målt på administrative omkostninger i forhold til omsætning, og Midttrafik har konstant fokus på en effektiv udnyttelse af køreplantimerne. Det er centrale målepunkter for direktionen, da en omkostningseffektiv varetagelse af bestillerbidragene til den kollektive trafik er et afgørende element i det velfungerende samarbejde Midttrafik har med kommuner og region.

De største poster på indtægts- og udgiftssiden gennemgås nedenfor med udgangspunkt i forventet regnskab 2017 efter 3. kvartal, som blev fremlagt på bestyrelsesmødet den 15. december 2017.

For kørselsudgifterne er der et forventet merforbrug på 19,9 mio. kr. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger samt udsættelse af kørselsreduktionerne i forbindelse med Letbanens udsættelse.

Busindtægterne forventes at være 12,2 mio. kr. over budgettet, hovedsagligt grundet en større off-peak kompensation end først antaget samt ekstraindtægter for Aarhus Kommune som følge af senere implementering af Trafikplan Aarhus med færre køreplantimer.

For Flextrafik er der et samlet mindreforbrug på 58,8 mio.kr., da Aarhus Kommune har hjemtaget driften af specialkørsel fra juni 2017 og ikke efter 2017, som forudsat i budgettet.

Buserstatningskørslen forlænges på Odderbanen og Grenåbanen grundet forsinkelsen af Aarhus Letbane. Dette betyder et forventet merforbrug på 4,1 mio. kr. Omvendt forventes der lavere udgifter på 36,2 mio. kr. til drift af Aarhus Letbane, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt Midttrafik, at der ikke skal foretages betalinger for letbanetrafik i 2017 gennem Midttrafik.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på 96,5 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Endeligt regnskab for 2017 fremlægges for bestyrelsen på mødet i maj.

Det forventes derudover, at Trafikselvskabet holder budgettet i 2017. Har trafikselvskabet et mindreforbrug, er dette efter beslutning i bestyrelsen tidligere blevet overført til kommende regnskabsår. Overføres mindreforbrug har det altid været til øremærkede formål, som for eksempel indførelsen af realtid, Midttrafiks app og installation af videoudstyr i busserne mv. i den tidligere bestyrelse.

Byrdefordeling af udgifter og indtægter

Byrdefordelingsmodellen tager udgangspunkt i Midttrafiks vedtægter § 25:

"Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering."

Budget 2018 hviler på de samme principper for byrdefordeling som foregående års budgetter.

Grundlag for byrdefordeling

Repræsentantskabet godkender hvert år på efterårsmødet principperne for byrdefordelingen for det kommende budgetår.

Bevillingsniveauet fastlægger den overordnede økonomiske ramme, inden for hvilket administrationen i Midttrafik kan foretage budgetomflytninger, uden dette skal forelægges bestyrelsen. Ud over fastlæggelse af bevillingsniveauet, har bestyrelsen besluttet, at enkelte områder gives adgang til at overføre et mer- eller mindreforbrug fra ét år til de næste. De områder, der er omfattet af overførselsretten er Letbanesekretariatet, eksternt finansierede puljer samt hele Trafikselskabets område. Overførselsretten gælder separat for hvert enkelt område. Som en konsekvens af ovenstående foretages der ikke efterreguleringer af Trafikselskabets budget.

Principperne for byrdefordeling af udgifter og indtægter for de forskellige forretningsområder:

Buskørsel – nettoudgiften til buskørsel finansieres af den enkelte bestiller. Fordelingen af indtægter mellem bestillerne er låst ud fra budgettet i en 3-årig periode, dette gælder dog ikke Region Midtjylland og Aarhus Kommune på grund af letbanen, som kræver løbende tilpasninger.

Handicapkørsel - den enkelte kommune finansierer sine egne borgeres kørsel og administrationsomkostningerne fordeles efter antal ture.

"Kan-kørsel" – er den type kørsel, som Midttrafik lovmæssigt ikke skal men kan udføre efter bestilling fra kommuner eller region, det kan være patienttransport, kørsel med specialklasselever etc. Udgifter til denne type kørsel og administrationen heraf betales af den enkelte bestiller ud fra konkrete aftaler med Midttrafik.

Nettoudgift i billetkontrol i Aarhus betales af Aarhus Kommune.

Rejsekort – er særskilt godkendt i Midttrafiks bestyrelse og af alle bestillere og fordeles efter en særlig nøgle.

Trafikselskabets budget

- Letbanesekretariatet finansieres alene af de kommuner og regionen, som deltager i arbejdet.
- Særydelser finansieres af den bestiller der ønsker det – et eksempel er Ringkøbing-Skjern Kommune der køber al køreplanlægning i Midttrafik, herunder også skolebusruter.
- Trafikfaglige fællesudgifter (information, markedsføring, IT) fordeles mellem bestillerne efter antal køreplantimer, dog rutebilstationer alene for de bestillere, der bruger dem.

Løn- og personalerelaterede udgifter

- Udgifter til administration til udførelse af handicapkørsel fordeles mellem kommunerne efter antal ture.

-
- Personaleudgifter til administration af buskørsel fordeles mellem bestillere efter køreplantimer (50% rabat til ruter, hvor kommunerne selv står for planlægning – skolebusruter).

Disse byrdefordelingsprincipper har været gældende siden Midttrafiks dannelse og har aldrig været genstand for diskussion.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Organisation 2018_januar
- Bilag 2 - Fordeling af medarbejdere i Midttrafik

1-00-1-18

10. Foreløbigt planlagte punkter til møder i Midttrafiks bestyrelse i 2018

Resumé

Som led i drøftelsen af bestyrelsens opgaver fremlægges hermed den foreløbige oversigt over planlagte punkter til dagsordenen til møder i Midttrafiks bestyrelse i 2018.

Sagsfremstilling

I oversigten over foreløbigt planlagte punkter til møder i Midttrafiks bestyrelse i bilag 1 fremgår såvel punkter og emner, som administrationen allerede på nuværende tidspunkt ved skal drøftes på de pågældende bestyrelsesmøder (fx. budget og regnskab) samt repræsentantskabsmøder (fx årsrapport og byrdefordelingsprincipper).

Derudover indeholder oversigten en liste af de emner, som bestyrelsen skal tage beslutning om samt forslag til mere tematiske oplæg om Midttrafiks opgaver. Til mødet den 16. marts er der således planlagt oplæg om strategiplan med fokus på kunder og produkter. Mødet foreslås samtidig holdt hos Midttrafiks Kundecenter, hvor 18 af Midttrafiks faste medarbejdere er, med en kort rundtur efter mødet.

Til mødet den 16. maj er der fokus på de samarbejder Midttrafik som trafikselvskab indgår i på landsplan.

Derudover er der indarbejdet formandskabets ønsker om at holde bestyrelsesmøderne på de forskellige lokationer, som Midttrafik har, samt hos Busselskabet Århus Sporveje.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter de planlagte punkter.

Bilag

- Bilag 1 - Planlagte punkter til bestyrelsesmøder i 2018

1-30-75-1-26-16

11. Trafikplan for Midttrafik 2018 – 2021 og regionens besparelser

Resumé

Udarbejdelsen af den kommende trafikplan for Midttrafik er afhængig af, at der mellem Region Midtjylland og kommunerne kan opnås enighed om et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet. I forhold til regionens besparelser arbejdes der med en tidsplan, hvor styregruppen for trafikplanarbejdet skal afrapportere et forslag til ændringer i rutenettet på et møde i kontaktudvalget mellem Region Midtjylland og kommunerne den 13. april 2018. Det er planen, at forslaget herefter sendes i høring hos kommunerne m.h.p., at regionsrådet kan træffe beslutninger om ændringer i det regionale rutenet i slutningen af juni måned 2018. Midttrafiks trafikplan kan på den baggrund først forventes politisk behandlet i 2. halvår 2018.

Sagsfremstilling

Ifølge den senest reviderede tidsplan skal forslag til Midttrafiks kommende Trafikplan udsendes til politisk høring og godkendes i 2. kvartal 2018. Midttrafiks trafikplan skal i henhold til lov om trafikselskaber tage udgangspunkt i trafikplanen for den statslige jernbane som i øjeblikket er i høring hos trafikselskaberne og kommunerne.

Hovedindholdet i Midttrafiks trafikplan er fastlagt i § 9 i lov om trafikselskaber.

§ 9. Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, jf. § 5. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Dette er uddybet i § 2 Stk2. i bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.

§ 2. Stk. 2. Trafikselskabernes plan skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag, der udarbejdes i samspil med de overordnede principper. De overordnede principper skal fastlægges ud fra en længere planlægningshorisont **og indeholde et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.**

Arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 blev igangsat primo 2017, og der blev etableret en såkaldt "trafikstyregruppe" til at lede arbejdet, hvor der er repræsentanter for Midttrafik, Region Midtjylland og kommunerne. Sidstnævnte repræsentanter er

udpeget via kommuneforeningen. Kommunaldirektør i Horsens Kommune, Peter Sinding, er formand for Trafikstyregruppen.

Arbejdet med trafikplanen har været vanskeliggjort af, at trafikplanen for den statslige jernbane blev udskudt et år, men ikke mindst af at Region Midtjylland uafhængigt af trafikplanprocessen i foråret 2017 igangsatte et forløb med henblik på skabe balance i regionens budget for 2018.

I begyndelsen af juni 2017 udsendte Region Midtjylland et forslag til reduktioner i det regionale rutenet i størrelsesordenen 35 mio. kr. Baggrunden herfor var, at det udmeldte budget fra Midttrafik lå 35 mio. kr. højere end den ramme på 315 mio. kr., som regionsrådet havde afsat til kollektiv trafik.

Efter massive kommentarer fra berørte lokalområder i medierne hen over sommeren besluttede regionsrådet at udskyde besparelserne til budget 2019, og i stedet indbyde kommunerne til, sammen med Midttrafik, at deltage i en undersøgelse af hele trafikområdet.

I forlængelse heraf besluttede kontaktudvalget mellem Region Midtjylland og kommunerne, at arbejdet med Midttrafiks trafikplan 2018-2021 udvides til, i samspil med trafikstyregruppen, at skabe grundlag for politiske beslutninger i Region Midtjylland og kommunerne i regionen fra og med budget 2019, som inden for de fremtidige økonomiske rammer sikrer den bedst mulige kollektive trafik i Region Midtjylland.

Som en del af kommissoriet skal der udarbejdes en overordnet beskrivelse af finansieringen af den kollektive trafik og baggrunden for regionens besparelser på den kollektive trafik. I kommissoriet hedder det:

- Overordnet belysning af kommunal og regional finansiering af den kollektive trafik og rammerne herfor
- Sammenligning med andre regioner, ift. hvor meget regionerne bruger på kollektiv trafik
- Baggrunden for ønsket om besparelser på den kollektive trafik – en tilbundsgående beskrivelse af, hvad der er årsagen til besparelserne
- Beskrivelse af gældende aftaler for finansiering af rutenettet (eks. finansiering af uddannelsesruter)
- Belysning af regionale udgifter/rejsetimer til kollektiv trafik pr. borger i de forskellige kommuner
- Sammenhæng med andre mobilitetsløsninger, f.eks. flexbusser, flextaxa m.v.
- Redegørelse for letbanens økonomi og betydning for den samlede økonomi til den kollektive trafik.

Midttrafik har udarbejdet denne redegørelse til Trafikstyregruppen, som forelægger den for kommunaldirektørnetværket den 2. februar 2018 med henblik på, at der administrativt kan opnås enighed om fakta vedrørende regionens økonomiske situation.

I tillæg hertil har Midttrafik udarbejdet et oplæg til et overordnet trafiknet, som ligeledes har været behandlet i Trafikstyregruppen og som også forelægges kommunaldirektørnetværket på ovennævnte møde.

Regionen har endvidere præsenteret en tidsplan, hvor styregruppen for trafikplanarbejdet skal afrapportere et forslag til ændringer i rutenettet på et møde i kontaktudvalget mellem Region Midtjylland og kommunerne den 13. april 2018. Det er planen, at forslaget herefter sendes i høring hos kommunerne.

Herefter forventes det, at regionsrådet træffer beslutning om ændringer i det regionale rutenet med henblik på indarbejdelse i budgettet for 2019. Region Midtjylland har nedsat et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik der skal følge processen.

Resultatet af processen omkring de regionale besparelser og deraf følgende konsekvenser for den kommunale kollektive trafik vil have stor indflydelse på trafikplanens oplæg til det grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang i dette rutenet, og hvordan den kollektive trafik skal udvikles i trafikplanperioden.

Tidspunktet for en politisk behandling af Trafikplanen i Midttrafiks bestyrelse kan ikke fastlægges på nuværende tidspunkt, men må afvente de kommende forhandlinger mellem bestillerne og Regionens beslutninger om ændringer i det regionale rutenet. Det må forventes, at trafikplanen først kan behandles politisk i 2. halvår 2018.

Gennemførelsen af ændringerne i det regionale rutenet i det omfang, der er lagt op til vil betyde, at der skal løses et stort antal trafikplanopgaver i samarbejde med bestillerne. Det er ikke realistisk, at ændringerne kan træde i kraft 1. januar 2019. De regionale og kommunale budgetvedtagelser i oktober 2018 sker efter at endelige køreplaner i givet fald skulle have været fremsendt til busselskaberne. Hertil kommer, at ændringer - afhængig af de konkrete løsninger - kan have kontraktmæssige konsekvenser i forhold til busselskaberne.

Midttrafik har i styregruppen opfordret til, at der parallelt med oplægget til ændringer i det regionale trafiknet arbejdes med et realistisk og robust oplæg til indfasning af ændringerne.

Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om fremdriften i arbejdet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-7-1-15

12. Orientering om organisering af letbanetrafikken

Resumé

Midttrafiks bestyrelse har i forbindelse med konstitueringen ønsket en redegørelse for organiseringen af letbanetrafikken.

Letbanetrafikken er en del af Midttrafiks produkter på linje med bustrafikken. Midttrafiks administration fungerer derudover som sekretariat for Letbanesamarbejdet i Østjylland.

Sagsfremstilling

I modsætning til forholdene i Hovedstadsområdet, hvor Metroselskabet, DSB S-tog og Movia udgør selvstændige trafikskaber, har Region Midtjylland og Aarhus Kommune valgt, at Midttrafik skal stå for det samlede udbud af regional- og lokaltrafik, herunder letbanetrafikken.

Midttrafik varetager derfor i forhold til letbanetrafikken de sædvanlige trafikskabsopgaver på bestilling fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Ifølge interessentskabsaftalen mellem regionen og kommunen skal letbanetrafikken, og hermed også budgettet for driften af Aarhus Letbane, leveres gennem Midttrafik og dermed også indgå i Midttrafiks budgetlægning.

Midttrafik har som følge heraf indgået en aftale om køb af letbanetrafik med Aarhus Letbane indenfor de rammer, der er afstukket af Aarhus Kommune og Region Midtjylland, herunder interessentskabsaftalen mellem kommunen og regionen.

Aftalen fastlægger omfanget af og rammerne for Aarhus Letbanes leverancer til Midttrafik vedrørende drift og vedligehold af Aarhus Letbane. Aftalen fastlægger kvalitet, betaling og betingelser for trafikleverancen, samt definerer opgave og ansvarsplacering mellem Midttrafik og Aarhus Letbane.

Midttrafik forestår:

- Indkøb af letbanetrafik fra Aarhus Letbane efter aftale med Region Midtjylland og Aarhus Kommune som led i deres samlede trafikbestilling
- Trafik- og køreplanlægning for letbane og koordinering med bustrafikken
- Kundekontakten og kundeinformationen, herunder dialog med pendler-, cyklist- & handicaporganisationer
- Kundetilfredshedsmålinger
- Drift og vedligehold af billetsystemer og billetkontrol
- Drift og vedligehold af kundeinformation på perroner
- Erstatningskørsel ved sporarbejde m.v.
- Udvikling af kundevedtente initiativer og markedsføring

Aarhus Letbane er ansvarlig for drift og vedligehold af Aarhus Letbane, herunder kontraktstyring af underleverandører. Aarhus Letbane har desuden ansvaret for drift, vedligeholdelse og forvaltning af infrastrukturen på Aarhus Letbane.

Aarhus Letbane forestår:

- Dialog med Midttrafik om muligheder for afvikling af kørsel på Aarhus Letbane og rapportering til Midttrafik
- Letbanekørsel efter bestilt køreplan
- Trafikstyring af letbanetrafikken
- Udkald og ruteinformation i og på letbanetogene
- Vedligehold af infrastrukturen, infrastrukturforvaltning på Aarhus Letbane, jf. Jernbaneloven
- Vedligehold af letbanetog
- Udarbejdelse af driftsbudgetter for Aarhus Letbane

Aarhus Kommune og Region Midtjylland ejer Aarhus Letbane I/S og udpeger bestyrelsens medlemmer. I forhold til Midttrafik kan Aarhus Letbane I/S sidestilles med de private busselskaber, der leverer buskørsel til Midttrafik. Midttrafik har ikke del i ejerskabet og er ikke repræsenteret i selskabets bestyrelse. Midttrafik har dermed ikke noget ansvar for ledelsesmæssige dispositioner i selskabet. Driftsbudgettet for Letbanen skal godkendes af interessenterne og indarbejdes i Midttrafiks budget.

Letbanesamarbejdet

Midttrafiks administration fungerer derudover som sekretariat for Letbanesamarbejdet i Østjylland, som er et samarbejde mellem Region Midtjylland, og 8 kommuner i Aarhusområdet. Samarbejdet har fungeret siden 2007 og ledes nu af Letbanerådet med regionsrådsformanden som formand.

Efter anlægget af etape 1 af letbanen og igangsættelsen af VVM for etape 2 er hovedopgaven for samarbejdet udformning af en fælles strategi for videre udbygning af letbane- og jernbanetrafik i området samt investeringskrævende højklassede busløsninger. Formålet med den fælles strategi er at styrke mulighederne for at opnå statslig deltagelse i udbygningen af den kollektive infrastruktur i området.

VVM-undersøgelserne for etape 2 gennemføres af Aarhus Letbane I/S i samarbejde med planmyndighederne, Aarhus og Favrskov Kommune.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-10-70-1-18

13. Orientering om Midttrafiks arbejde med persondataforordningen

Resumé

Administrationen orienterer om arbejdet med persondata i Midttrafik.

Sagsfremstilling

Regler og krav til behandlingen af persondata

EU har vedtaget, at persondataforordningen træder i kraft 25. maj 2018. Hertil har justitsministeren fremsat lovforslag om en ny databeskyttelseslov, som fastsætter en række præciseringer og danske særregler i forhold til forordningen. Bl.a. er der stillet forslag om, at offentlige organer kan straffes med bøder op til 4% af driftsbevillingen, dog maksimalt 16 mio. kr. for overtrædelse af reglerne. Loven forventes vedtaget 20. februar 2018.

Forordningen stiller en række yderligere krav til vores behandling og håndtering af persondata, end vi er vant til i dag efter persondataloven.

Nogle af de nye krav er bl.a.:

- Risikovurdering af sikkerheden – vi skal have den nødvendige sikkerhed til at beskytte persondata
- Dokumentationskrav – vi skal kunne dokumentere/påvise, at vi overholder forordningen
- Fortegnelse over behandlingsaktiviteter – vi skal have en fortegnelse over samtlige behandlinger af persondata i Midttrafik
- Privacy by design/default – databeskyttelse skal være indtænkt i vores IT-systemer
- Konsekvensanalyse ved indkøb/udvikling af nye IT-systemer
- Notifikationspligt ved sikkerhedsbrud – inden 72 timer, skal Datatilsynet underrettes samt de registrerede ved alvorlige sikkerhedsbrud

For at opfylde kravene i forordningen er det nødvendigt at identificere risici og tilpasse vores håndtering af persondata.

Hvad gør Midttrafik?

Midttrafik har indgået et samarbejde med Deloitte, der har foretaget analyser af Midttrafiks persondatabehandlinger samt vores IT-sikkerhed. Dette har resulteret i en rapport med anbefalinger over hvilke tiltag, Midttrafik skal iværksætte inden 25. maj 2018 for at overholde persondataforordningen.

På baggrund af rapporten har Midttrafik nedsat en projektgruppe til implementeringen af forordningen. Projektet involverer alle afdelinger i Midttrafik i større eller mindre grad alt

afhængig af omfanget og typen af personoplysninger, der behandles i den enkelte afdeling.

Grundet projektets omfang og kompleksitet vil Deloitte bistå ved en række opgaver i implementeringsfasen i projektet. Dette vil være i form af rådgivning vedrørende persondatareglerne, men også i forhold til, at administrationen sikrer, at der er det tilstrækkelige niveau af it-sikkerhed.

Det er administrationens forventning at blive klar til forordningens ikrafttræden.

Merudgifterne til konsulentbistand er håndteret inden for administrationsbudgettet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-77-3-10

14. Orientering om kundetilfredshed på Midttrafik Kundecenter 2. halvår 2017

Resumé

Midttrafik gennemfører via Epinion to halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser på Midttrafik Kundecenter. Her orienteres om undersøgelsens indhold samt resultatet for undersøgelsen gennemført i 2. halvår 2017.

Sagsfremstilling

Midttrafik Kundecenter befinder sig på Aarhus Rutebilstation og servicerer Midttrafiks kunder igennem flere kontaktflader: betjent salg, telefon, chat og e-mail. Som et led i målstyring og løbende kvalitetssikring gennemføres der hvert halve år en kundetilfredshedsmåling på Kundecentrets to primære kontaktflader – telefoniske henvendelser og personligt fremmøde.

Dataindsamlingen har fundet sted i perioden 10. til 17. november, hvor der er foretaget i alt 250 interview, heraf 202 på telefoniske henvendelser og 52 på personligt fremmøde.

Indhold og overordnede resultater

Undersøgelsen har med mindre justeringer været gennemført siden 2012. Den kortlægger kundernes overordnede tilfredshed med Kundecentrets service, samt hvor enig/uenig kunden er i følgende udsagn:

- *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*

Derudover bibringer undersøgelsen viden om kundedemografi, loyalitet og kendskab til Midttrafiks hjemmeside.

På baggrund af kundecenterundersøgelsens resultater i 2017 er det fx muligt at give en indikation på kundeprofilen i de to kontaktkanaler. Ca. 62 % af de servicede kunder er kvinder, hvilket afspejler den generelle kundesammensætning. Kunderne er jævnt fordelt i aldersintervallet 12-85 år, med en gennemsnitsalder på 46 år. Dette afspejler ikke den generelle kundesammensætning, hvor næsten halvdelen af Midttrafiks kunder vurderes af være under 25 år. Den unge kundegruppe benytter ikke telefonisk- og personlig support i samme grad som ældre kunde grupper.

Midttrafik Kundecenter vurderes overordnet set positivt af kunderne i 2. halvår 2017. Generelt er tilfredsheden højere ved personligt fremmøde i forhold til telefonisk kontakt. Henholdsvis 96 % af de adspurgte kunder ved personligt fremmøde og 81 % af de

adspurgte kunder ved telefonisk kontakt, er samlet set *tilfredse* eller *meget tilfredse* med kundecentrets service.

Sammenlignet med målingen i 1. halvår 2017 ses der signifikant fremgang indenfor *medarbejderens engagement* samt den *positive og venlige betjening* ved de telefoniske henvendelser.

Undersøgelsen bidrager positivt til den løbende kvalitetssikring. Er den adspurgte kunde utilfreds med brugbarheden af det modtagne svar eller medarbejderens engagement, indhentes der uddybende kommentarer herom. Dette gør den efterfølgende opfølgning blandt kundecentrets medarbejdere mere håndgribelig og værdiskabende.

Status på Kundecenteret

Midttrafik Kundecenter har fra begyndelsen af 2018 oplevet et stort pres på telefonerne med øget ventetid til følge. Dette skyldes primært indførelsen af en ny løsning til håndtering af Ungdomskort, der skulle implementeres i forbindelse med, at kunderne fra 1. januar 2018 ikke længere kunne betale girokort på posthuset.

Den nye løsning for bestillings-og betalingsprocedure for Ungdomskort gør, at kortet bestilles og betales via et link, der fremsendes til kundens e-mail. Samlet set er det en bedre løsning for kunderne, da den elektroniske betaling er nemmere og de sparer et betalingsgebyr på 40 kr. til posthuset. Dog er vi stadig i en overgangsfase, hvor kunderne har flere spørgsmål til bestillingsproceduren end vanligt. Denne udfordring er opstået efter seneste kundetilfredshedsmåling, der således ikke afspejler dette.

Midttrafik sørger for løbende erfaringsopsamling og medarbejdersparring, for at sikre en omfattende information til kunderne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-6-1-16

15. Afvikling af jule- og nytårskørsel 2017

Resumé

Niveauet af handicapkørsel og siddende Patientkørsel den 24. og 31. december 2017 ligger stort set på niveau sammenholdt med 2016. Kørslen blev afviklet planmæssigt.

Sagsfremstilling

Den 24. december er ubetinget den største og vigtigste kørselsdag for individuel handicapkørsel. Flexbus og Flextur er ikke åben for kørsel den 24. og 31. december. Der udføres udelukkende handicapkørsel og siddende Patientbefordring.

Midttrafik har taget imod handicapbestillinger til den 24. december 2017, i perioden 15. november 2017 til 12. december 2017, svarende til 4 uger.

Af nedenstående tabel fremgår udviklingen og fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring den 24. og 31. december i perioden fra 2015 til 2017.

Kørselstype:	Vognstype:	2015		2016		2017	
		24. dec.	31. dec.	24. dec.	31. dec.	24. dec.	31. dec.
			Før kl. 24		Før kl. 24		Før kl. 24 Efter kl. 24
Handicap	Liftekørsel	1538	213	1502	196	1523	227 23
Handicap	Siddende	820	209	796	165	744	148 26
Handicap i alt		2358	422	2298	361	2267	375 49
Patientbef.	Liftekørsel	70	67	63	51	35	40
Patientbef.	Siddende	175	224	150	156	158	192
Patientbef. i alt		245	291	213	207	193	232
Samlet for dagen		2603	713	2511	568	2460	607 49
Samlet for "året"		3316		3079		3116	

Afviklingen af kørslen den 24. og 31. december 2017 er forløbet planmæssigt. Midttrafik har som tidligere år, sendt en medarbejder til FlexDanmark, hvor denne har overvåget driften i Midttrafiks område. Øvrige trafikskelskaber har ligeledes sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december.

Midttrafik har til dato modtaget 4 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2017. Tre kundeklager vedrørende lang rejsetid samt en kundeklage vedrørende manglende afhentning, da chaufføren havde overset turen. Til sammenligning modtog Midttrafik 2 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2016.

Midttrafik har samlet haft 199 liftvogne samt 155 små vogne til rådighed den 24. december 2017.

Midttrafik har forsøgsvis den 31. december 2017 tilbudt handicapkunderne mulighed for afhentning frem til kl. 02.00. 49 kunder har gjort brug af muligheden. Driftsdøgnet for handicapkørsel er alle øvrige dage fra kl. 06.00 – 24.00.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen tager orienteringen til efterretning
- at** driftsdøgnet for handicapkørsel den 31. december/1. januar permanent udvides til kl. 02.00

1-00-1-18

16. Siden sidst

Sagsfremstilling

Mulig overdragelse af ansvar for togstrækning Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har sendt et aftaleudkast til Region Midtjylland om en eventuel overtagelse af det økonomiske trafikkeransvar for togstrækningen Holstebro-Skjern.

Ifølge aftaleudkastet vil ministeriet yde et årligt statstilskud til regionen på 28,5 mio. kr. Regionen modtager desuden i en otteårig periode et tilskud til reservemateriel på 1,5 mio. kr. Alle passagerindtægter på strækningen tilfalder Midttrafik, som henhører disse til regionen.

Hvis Regionsrådet beslutter sig for at overtage ansvaret for togstrækningen, vil Midtjyske Jernbaner skulle udføre trafikbetjeningen, som regionen bestiller hos Midttrafik.

Region Midtjylland anmoder om Midttrafiks vurdering af økonomiske, organisatoriske og trafikale fordele og ulemper, der vil være ved en eventuel overtagelse af trafikansvaret for strækningen. Regionen har også anmodet bestyrelsen for Midtjyske Jernbaner om en vurdering af aftaleudkastet.

Det har ikke været muligt at behandle sagen på Midttrafiks bestyrelsesmøde den 6. februar 2018, da der ikke foreligger et godkendt driftsoplæg fra Midtjyske Jernbaner med tilhørende økonomiberegninger, og der endnu er uafklarede spørgsmål til aftalegrundlaget, som regionen har anmodet Transportministeriet give et skriftligt svar på.

Administrationen forventes at forelægge sagen for bestyrelsen på et møde i marts.

Gratis kørsel i Silkeborg

I forbindelse med en golfturnering til sommer indsætter Silkeborg særlig shuttle-bus kørsel til golfbane og parkeringsplads. Silkeborg Kommune har anmodet om, at Midttrafik tillader gratis kørsel på ruten. Der er normal betaling på den almindelige bybustrafik. Midttrafiks administration har imødekommet kommunens ønske, da det udelukkende omhandler kørsel indenfor kommunen og ingen andre bestillere vil blive økonomisk berørt af tilbuddet.

Midttrafik busguider

Midttrafik har god erfaring med at sende busguider på gaden, når der er større ændringer for kunderne, som fx nye køreplaner/bybusnet.

Aarhus bybusser blev tilpasset Letbanen og fik nye køreplaner den 17. december 2017. I dagene op til køreplansskiftet og de første par dage efter, var der busguider på alle større busknodepunkter i Aarhus. Busguiderne havde informationsfoldere, praktiske rutezonekort og chokolader med i taskerne. Deres arbejde bestod i at dele materialer ud og guide kunderne på bedste vis. Kunne de ikke svare på kundens spørgsmål, henviste

de til Midttrafik Kundecenter, hvor der var oprettet et særligt info-spot, hvor køreplanlæggere fra Midttrafik vejledte kunderne i den nye trafikplan.

Omtrent samme set-up blev brugt i Horsens, hvor Horsens bybusser fik nyt bybusnet 2. januar 2018.

I begge tilfælde melder guiderne tilbage, at de bliver positivt modtaget af kunderne, som opfatter guiderne som en fin service.

Indenrigsflytrafik på Rejseplanen

På baggrund af et igangværende arbejde med at lade indenrigsflytrafikken fremgå af rejseplanen, har transportminister Ole Birk Olesen henvendt sig til bestyrelsen i Rejseplan A/S med meddelelsen om, at Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet fordobler den statslige medfinansiering af projektet fra 0,5 mio. kr. til 1 mio.kr. for at understøtte projektet. Det statslige tilskud sker under stadig forudsætning af, at parterne bag projektet (Rejseplan A/S, luftfatselskaberne og lufthavnene) indgår aftale om, hvordan opgaven skal finansieres i fremtiden.

Udmøntning af 297 mill. kr. til investeringer i kollektiv bustrafik

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har uddelt i alt 297 mill. kr. til busprojekter i hele landet. De fleste af midlerne gik til Ålborgs projekt BUS mens Randers og Silkeborg i Midttrafiks område har fået støtte til henholdsvis Busfremkommelighed på Århusvej og en forundersøgelse til cykelbusser i Silkeborg.

Bilag

- Bilag 1 - Brev til bestyrelsen i Rejseplanen AS
- Bilag 2 - Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik

1-00-1-18

17. Eventuelt