



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
15. marts 2018 kl. 14.00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forventet regnskab 2018 0. kvartal	1
2	Takst Vest og takstkompetence	2
3	Indstilling om krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel samt etablering af Samarbejdsforum om løn- og arbejdsvilkår	6
4	Forslag om billigt periodekort til Letbanen	10
5	Plustur (Den Samlede Rejse)	12
6	Mulig overdragelse af trafikføreransvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern til Region Midtjylland	16
7	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 16. maj 2018	19
8	Gratis kørsel med busser i Grenå i sommerperioden	20
9	Status på Takst Vest	21
10	Midtjysk brancheforening har koordineret tilbud og afholdt medlemmer fra at afgive selvstændige tilbud	24
11	Orientering om forventede udbud for 2018	27
12	Orientering om køreplanlægning 2018	31

Indholdsfortegnelse

13	Orientering om TiD – Trafikselskaberne i Danmark	35
14	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2016	36
15	Personaleredegørelse 2017	38
16	Siden sidst	40
17	Eventuelt	43

1-22-3-18

1. Forventet regnskab 2018 0. kvartal

Resumé

Forventet regnskab 0. kvartal er det første økonomimateriale, der udarbejdes i det nye år, og det opsummerer eventuelle ændringer siden budgetlægningen i september. Vedlagt er forventet regnskab 2018 efter 0. kvartal. Forventet regnskab 0. kvartal 2018 fremsendes til bestillerne til orientering.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2018 efter 0. kvartal

For Kørselsudgifterne er det et forventet merforbrug på 16,9 mio. kr. i forhold til budget 2018. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger samt et større merforbrug hos Horsens Kommune (2,3 mio. kr.), Aarhus Kommune (8,1 mio. kr.) og Region Midtjylland (5,7 mio. kr.).

Buserstatningskørslen forlænges på Odderbanen og Grenåbanen grundet Letbanens udskudte opstart på disse strækninger. Dette betyder, at der er et forventet merforbrug på 6,1 mio. kr. i forhold til budget 2018. Omvendt forventes der en mindreudgift på 46,1 mio. kr. til Aarhus Letbane i forhold til budget 2018, idet betalingen for Letbanetraffic først begynder 1. juni 2018.

For Flextrafik forventes et samlet merforbrug på 0,8 mio. kr. i forhold til budget 2018. Det skyldes hovedsagligt en justering af forventet antal kørsler i enkelte kommuner.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på ca. 24,4 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2018 efter 0. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- Forventet regnskab Q0 bilag 1
- Forventet regnskab Q0 bilag 2

1-30-78-8-1-15

2. Takst Vest og takstkompetence

Resumé

I henhold til Lov om Trafikselskaber er det Midttrafiks bestyrelse, der har takstkompetencen i Midttrafik. Det betyder, at Midttrafiks bestyrelse fastlægger takster for alle busser, letbaner og lokaltog i Midttrafik.

Eneste undtagelse herfor er det fælles periodekort, hvor taksterne fastlægges i fællesskab mellem togoperatørerne og Midttrafik.

Der har i Midttrafiks historie været en tradition for, at Midttrafiks bestyrelse har godkendt lokale kommunale ønsker til andre takster, hvis det i øvrigt ikke har påvirket økonomi og takster for andre bestillere.

I forbindelse med arbejdet omkring Takst Vest har dette vist sig at give visse udfordringer. Ambitionen med Takst Vest er at forsimple taksterne på tværs af trafikselskaber og inden for trafikselskaber. Bl.a. derfor afskaffes de nuværende fire takstområder. For at understøtte ønsket om en sådan generel forsimples foreslår administrationen, at Midttrafik bestyrelse fremover i højere grad håndhæver takstkompetencen og i højere grad sikrer ensartede takster i alle Midttrafiks busser, for på den måde at undgå et takstsystem med mange forskellige afvigelser rundt omkring i kommunerne.

Forslag til nærmere regler herfor fremgår af denne sag.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse har hidtil som udgangspunkt godkendt særlige kommunale ønsker til takster. Eksempler på det er Viborg-billetten, med særlige billige billetter og rejsekortrejser i Viborg Kommune samt de særlige pensionistkort i Randers, Holstebro og Horsens Kommune. Dertil kommer, at Lemvig og Ikast-Brande Kommune har indført gratis takst for alle busruter og flere kommuner har gratis kørsel på kommunens egne rabatruter.

For at fastholde intentionen i Takst Vest om et mere simpelt takstsystem vest for Storebælt foreslås fremover klarere regler for, hvordan og hvornår en kommune kan indføre særlige takster i kommunen. Konkret foreslås følgende spilleregler:

Pensionistkort:

Det foreslås, at kommunerne fortsat kan indføre særlige billige pensionistkort svarende til Randers, Holstebro, Horsens og Aarhus. Takst Vest giver mulighed for dette, så længe tilbuddet holdes indenfor kommunen og kun gælder i busser. Det foreslås, at disse pensionistkort altid er gyldige i de regionale ruter indenfor kommunen, og at relevante kommune kompenserer regionen for mistede indtægter. Dette sker også i Randers, Holstebro og Horsens.

Kommunerne kan – hvis det ønskes – indføre spærretid på kortet. Dette er tilfældet i de kort der indføres i Aarhus i forbindelse med Takst Vest den 18. marts. For at undgå mange forskellige spærretider, skal eventuel spærretid svare til reglerne fra Aarhus.

Ønsker en kommune at sælge sådanne pensionistkort er kommunen selv ansvarlig for at finansiere salg og distribution af kortet. Midttrafik hjælper gerne med at finde salgssteder og sikre, at kortene udstedes ensartet, men kommunerne finansierer alle salgsudgifter ved ordningen.

Kommuner, der ønsker at indføre et billigt pensionistkort, fremsender ønske herom til Midttrafiks administration. Midttrafiks administration beregner compensation til regionen og indgår aftale med kommunen om startdato og salg af kortet. Tilbuddet godkendes endeligt i Midttrafiks bestyrelse inden ikrafttræden.

Generel gratis kørsel:

Kommuner, der ønsker det, kan indføre generel gratis kørsel for alle de ruter kommunen finansierer. Det svarer til de ordninger der i dag findes i Ikast-Brande Kommune og i Lemvig Kommune. Tilbuddet gælder udelukkende på kommunens egne ruter – ikke i regionalbusser eller fx Lemvigbanen (bortset fra enkelte aftalte ture).

Ønsker en kommune at indføre generel gratis kørsel retter kommunen henvendelse til Midttrafiks administration. Administration aftaler praktiske forhold og indførelsesdato med kommunen, og ønsket forelægges Midttrafiks bestyrelse til godkendelse.

Delvis gratis kørsel eller særlige takster, der adskiller sig fra Midttrafiks:

Delvis gratis kørsel på udvalgte ruter i en kommune eller særlige takster, der i øvrigt adskiller sig fra de takster, der er godkendt i Midttrafiks bestyrelse, er forhold der vil underminere ambitionerne i Takst Vest om et enklere og mere letforståeligt takstsystem Vest for Storebælt. Derfor indstilles det, at sådanne ønsker ikke accepteres fremover. En kommune kan således ikke udvælge 3 ruter og lave gratis kørsel her, og en kommune kan heller ikke efterligne Viborg og indføre særlige lavere takster.

En undtagelse herfor er kommunens egne rabatruter. Her kan kommunen indføre gratis kørsel. Sker det er kørslen gratis for alle, og gælder for alle rabatruter i kommunen. Eventuelle ønsker om gratis kørsel på rabatruter fremsendes til Midttrafiks administration og forelægges Midttrafiks bestyrelse. Det skal bemærkes, at lovgivningsmæssigt er det Midttrafiks bestyrelse, der har takstkompetencen for alle rabatruter.

Denne indstilling er i overensstemmelse med en juridisk udtalelse Midttrafik har fået udarbejdet, i forbindelse med drøftelse med Holstebro Kommune om indførelse af gratis kørsel på udvalgte ruter, hvor der om gratis kørsel konkluderes følgende:

- I det omfang kommuner administrerer egne skolebusruter, og disse er åbne for andre passagerer skal ruterne drives som 0-takst ruter
- I det omfang Midttrafik administrerer åbne skolebusruter (rabatruter), kan disse drives som 0-takst ruter.
- Vurderingen af om en konkret lokalrute er en skolebusrute er formålsbestemt. Det vil ved vurderingen som udgangspunkt være afgørende, at ruten har start-

eller slutdestination ved en skole, og at ruten er tilrettelagt under hensyntagen til skolens opland.

- Der kan som udgangspunkt ikke lovligt træffes beslutning om, at andre ruter end skolebusruter drives som 0-takst ruter. Undtagelse herfor kan formentlig gøres for lokalruter, der ligesom skolebusruterne er oprettet for en kommune for at opfylde en ved lov pålagt pligt, og hvor planlægningsmæssige hensyn gør sig gældende.

Gratis kørsel ved specielle begivenheder:

Nogle gange anmoder kommunen om helt eller delvist gratis kørsel i forbindelse med særlige events eller buskørsel der indsættes til særlige begivenheder. Et eksempel herpå er Silkeborg Kommunes ønske om gratis kørsel til golfturneringen Made in Denmark til sommer.

Det indstilles, at sådanne ønsker generelt imødekommes, hvis der er tale om et tilbud af begrænset længde og der sker i forbindelse med specielle begivenheder.

Mindreindtægten finansieres af relevant kommune, og det indstilles, at Midttrafiks direktion godkender sådanne ønsker, med efterfølgende orientering af bestyrelsen.

Baggrunden for sidstnævnte er, at der ofte er behov for en hurtig sagsgang ved sådanne ønsker, og det derfor ikke er praktisk muligt at afvente et bestyrelsesmøde.

Særlige kommercielle tilbud:

Endelig foreslås det at øvrige særlige kommercielle tilbud, hvor man ønsker at give et tilbud til udvalgte kunder ud fra en konkret kommerciel vurdering tillades forudsat at disse godkendes af Bestyrelsen. Forslag til sådanne tilbud udarbejdes af Midttrafiks administration og skal godkendes af DSB og ARRIVA inden ikrafttræden og vil også være gyldige i tog. Et eksempel på et sådant tilbud er forslaget om et midlertidigt letbanekort i forbindelse med letbanens samlede åbning.

Direktøren indstiller,

at indførelse af følgende regler for særlige takster i forbindelse med indførelse af Takst Vest den 18. marts 2018.

- Kommunerne kan indføre særlige billige pensionistkort til brug i lokale og regionale busser inden for kommunen. Midttrafik beregner en kompensation til Regionen for mistede indtægter og kommunen finansierer alle salgsomkostninger. Tidsplan aftales med Midttrafiks administration og ønsket godkendes hver gang i Midttrafik Bestyrelse
- Kommuner kan indføre generel gratis kørsel på alle lokalt finansierede ruter. Gratis kørsel gælder ikke i regionalbusser og tog. Tidsplan for etablering aftales med Midttrafiks administration og ønsket godkendes hver gang i Midttrafiks Bestyrelse.
- Kommunerne kan ikke indføre delvis gratis kørsel på udvalgte ruter eller i øvrigt fastlægge takster der adskiller sig fra de takster der er godkendt af Midttrafiks Bestyrelse. Undtaget herfor er gratis kørsel på rabatruter. Indføres det, er kørslen gratis for alle og gælder for alle rabatruter i kommunen. Ønsket godkendes hver gang af Midttrafiks Bestyrelse.

- Kommunen kan tilbyde gratis kørsel på enkeltdage og evt. på udvalgte ruter i forbindelse med særlige begivenheder. Ønske herom fremsættes til Midttrafiks administration og godkendes af Midttrafiks direktion.
- Midttrafiks administration kan fremlægge forslag om særligt kommercielt begrundede tilbud til Midttrafiks bestyrelse. Sådanne tilbud skal være gyldig i alle busser og tog indenfor gyldighedsområdet, og skal godkendes af togoperatørerne.

1-61-1-12

3. Indstilling om krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel samt etablering af Samarbejdsforum om løn- og arbejdsvilkår

Resumé

Der indføres krav i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel om løn- og arbejdsvilkår for chauffører således leverandører af flex- og specialkørsel er stillet lige uanset tilladelsestype. Samtidig forsøges etableret Samarbejdsforum med arbejdsmarkedets parter med henblik på vurdering af leverandørens iagttagelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår.

Sagsfremstilling

Den nye taxilov, der trådte i kraft den 1. januar 2018 indeholder i § 10 følgende krav til løn- og arbejdsvilkår:

"Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, 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."

Det er en skærpelse i forhold til krav i den tidligere taxilov, idet det nu defineres, at der skal sikres ansatte samme forhold som anført i en overenskomst indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

§ 10 og kravene til løn- og arbejdsvilkår gælder ikke for gyldige tilladelser efter den gamle taxilov. For disse tilladelser gælder reglerne i den tidligere gældende taxilov og regler udstedt i medfør heraf finder fortsat anvendelse, indtil tilladelserne og godkendelserne udløber eller ombyttes, jfr. den nye lovs § 36.

Det betyder, at indehavere af gyldige tilladelser efter den gamle taxilov alene skal iagttage følgende krav til løn- og arbejdsvilkår:

"§5, stk. 5. indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

I Flex- og specialkørsel står vi herefter med tilladelsestyper, hvor der gælder forskellige krav for vognmanden, alt afhængig om han har en gyldig tilladelse efter gammel lovgivning eller en gyldig tilladelse efter den nye lovgivning. I en udbudssituation vil tilbudsgiverne dermed være stillet ulige. indehaveren af en tilladelse efter den nye lov skal tilbyde sine ansatte overenskomstforhold eller vilkår som anført i den nye lov, mens indehaveren af tilladelse efter gammel lovgivning kan nøjes med at tilbyde en overenskomst eller vilkår, der ikke indeholder samme fordyrende vilkår for virksomheden.

Såfremt det er muligt, er Midttrafik som ordregiver forpligtet til at søge at udligne denne konkurrenceulighed.

Administrationen anbefaler derfor, at der i kontrakterne for flex- og specialkørsel indføres følgende krav til løn- og arbejdsvilkår:

"Leverandøren skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, 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".

Altså at kravet indført i taxilovens § 10 via kontrakten udbredes til også at omfatte leverandører, der kører med en gyldig gammel tilladelse.

Der stilles samme krav til underleverandører.

Derved stilles alle vognmænd lige, uanset hvilke type tilladelse, den erhvervsmæssige transport baserer sig på.

I kontrakterne indføres samtidig mulighed for at Midttrafik, ved mistanke om at kravet ikke iagttages, kan bede om dokumentation for leverandørens og eventuelle underleverandørers overholdelse af kravet. Dokumentation kan f.eks. være kopi af indgået overenskomst, lønsedler, ansættelsesbeviser m.v.

Kontraktkravet følges op med muligheden for bod i kontrakten, hvor Midttrafik kan modregne 1.000 kr. pr. dag indtil overtrædelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår ophører, ligesom der gives mulighed for at ophæve kontrakten ved grov eller gentagen overtrædelse af kravet i kontrakten.

Dokumentationen kan sendes videre til den tilladelsesudstedende myndighed til vurdering af om vilkårene for tilladelsen er overholdt.

Samarbejdsforum

Med henblik på at vurdere om den fremsendte dokumentation er fyldestgørende for iagttagelse af kontraktkravet, indledes et samarbejde med arbejdsmarkedets parter, hvortil Midttrafik kan videregive dokumentationen til de relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer til faglig vurdering af leverandørens iagttagelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår i kontrakten.

Arbejdsmarkedets parter besidder kompetencerne til at vurdere om de pågældende løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med kravet herom.

Samarbejdsforummet vil blive involveret og evt. samlet i det omfang, der er sager at drøfte. Forummet skal ikke føre en løbende kontrol af kontraktkravet, men skal agere bistand for Midttrafik ved kontraktsager, hvor Midttrafik på baggrund af en konkret henvendelse får mistanke om at kravet i kontrakten om løn- og arbejdsvilkår ikke iagttages. Samarbejdet med arbejdsmarkedets parter vil således være løbende og variere alt efter grundlag og dokumentation.

Det er ikke hensigten at oprette en ny kontrolinstans, og arbejdsmarkedets parter skal fortsat køre kontrol i eget regi, ligesom Midttrafik fortsat skal sende eventuelle sager til Trafik, - Bygge og Boligstyrelsen.

En sag om kontraktens krav til løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører flex- og specialkørsel for Midttrafik kan herefter indledes på de i vedlagte bilag 1 følgende måder.

Det bemærkes, at samarbejdet endnu ikke er drøftet med arbejdsmarkedets parter.

Det er administrationens forventning ovenstående skærper leverandørernes motivation til at sikre løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne, samt kan imødekomme efterspørgslen på et samarbejde med arbejdsmarkedets parter.

Midttrafik modtog i januar 2018 en henvendelse fra 3F, hvori 3F opfordrede til, at Midttrafik i samarbejde med 3F, arbejdsgiverorganisationen ATAX og Krifa opretter en kontrolgruppe, der kan belyse om overenskomsten overholdes og om der er korrekte ansættelseskontrakter. 3F har også tidligere henvendt sig til Midttrafik med ønsker om et samarbejde.

Bestyrelsen behandlede den seneste henvendelse på sit møde i februar 2018, hvor administrationen indstillede, at der ikke nedsættes et egentligt kontrolorgan. Administrationen henviste særligt til, at der på området er nedsat et tilsyn hos Trafikstyrelsen, og at indførelsen af en egentlig kontrolinstans vil medføre unødigt myndighedssammenblanding. Efter en drøftelse i bestyrelsen blev det besluttet, at problemstillingen skulle bearbejdes yderligere og en løsningsmodel på ny forelægges bestyrelsen.

Administrationen har arbejdet indgående med problemstillingen. Henset til nye krav i taxiloven og hensynet til at ligestille tilbudsgivere, er det herefter administrationens vurdering, at det kan medvirke til en hensigtsmæssig udvikling i branchen at etablere et formelt samarbejde med arbejdsmarkedets parter efter ovennævnte model.

Praksis i øvrige trafikskaber

Den fremlagte model for fastlæggelse af krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakten samt håndteringen heraf i samarbejde med arbejdsmarkedets parter lægger sig tæt om af modeller anvendt i flere øvrige trafikskaber.

Movia, NT og Fynbus har alle oprettet lignende modeller, idet der dog er varianter over egenkontrol samt formaliseringen af samarbejdet med arbejdsmarkedets parter. Erfaringerne herfra er at sagsomfanget er begrænset, men dog stigende, at vognmændene er interesserede i at rette op på forholdene og at arbejdsmarkedets parter ser velvilligt på samarbejdet. De nævnte trafikskaber har alle dedikerede ressourcer til at løfte opgaven.

Økonomi

Det er forventningen, at der vil være øgede administrationsomkostninger til personaleressourcer i mindre omfang forbundet med indførelse af krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakter for flex- og specialkørsel, og etablering af samarbejdsforum, idet der skal foretages vurdering og opfølgning på indkommen dokumentation samt

forberedelse, administration og opfølgning på eventuelle drøftelser med arbejdsmarkedets parter.

Opgaven forankres hos afdelingen Kontrakter i tæt samarbejde med afdelingen Flextrafik.

Det anbefales, at modellen evalueres efter 1 år med henblik på at vurdere omfang og karakteren af de indkomne sager, herunder samarbejdet med arbejdsmarkedets parter.

Betydning for kunderne

Krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakterne for flex- og specialkørsel, samt etablering af samarbejdsforum 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 indføres ovenstående krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakter for flex- og specialkørsel.
- at bestyrelsen tiltræder, at der forsøges etableret et samarbejdsforum med arbejdsmarkedets parter ud fra den beskrevne model.

Bilag

- Bilag 1 -indstilling om krav til løn og arbejdsvilkår samt Samarbejdsforum

1-25-1-17

4. Forslag om billigt periodekort til Letbanen

Resumé

På baggrund af drøftelser i Midttrafiks bestyrelse om det uhensigtsmæssige i generelle takststigninger på periodekort i forbindelse med Takst Vest – samtidig med at Letbanen begynder at køre på hele strækningen fra Grenaa til Odder, fremlægger administrationen et forslag om en tilbudsordning på periodekort på strækningen. Der er tale om en genfremsættelse af forslag drøftet på bestyrelsesmøde den 15. december 2017.

Administrationen har analyseret flere muligheder, herunder gratis kørsel, og er kommet frem til at foreslå en løsning med et "letbanekort" til en maksimal pris på 800 kr. pr. måned. Det foreslås, at tilbuddet gælder i et år.

Den forventede mindreindtægt ved tilbuddet udgør 0,7 mio. kr. for et år., som kan finansieres af en beskedent forventet merindtægt ved Takst Vest generelt.

Sagsfremstilling

I forbindelse med drøftelser om Takst Vest i Midttrafiks bestyrelse har man bl.a. noteret sig det uheldige i, at Takst Vest implementeres ca. samtidig med fuld drift på Letbanen. Takst Vest medfører betydelige takststigninger for længere periodekortrejser, og det vurderes, at det kan blive vanskeligt at vinde kunder på Grenaa-banen tilbage til den kollektive trafik, hvis de oplever store takststigninger.

Administrationen har i den forbindelse undersøgt forskellige takstinitiativer.

Bl.a. er mulighed for gratis kørsel i en periode undersøgt. På baggrund af erfaringer fra et lignende tilbud på Svendborg-banen anbefaler administrationen ikke den løsning. I stedet foreslås en løsning med et særligt billigt periodekort, som gælder på hele strækningen. Der foreslås en pris på periodekortet på 800 kr. pr måned. Forslaget er nærmere beskrevet i vedlagte bilag. Kortet er gyldigt på hele Letbanen fra Odder til Grenaa, men er kun favorabel ved rejser længere end 5 zoner.

Forslaget kræver accept fra DSB og ARRIVA på grund af nye regler om aftaler vedr. periodekort i forbindelse med Takst Vest. En sådan accept er indhentet.

Der er tale om en genfremsættelse af forslag drøftet på bestyrelsesmødet den 15. december. Til dette bestyrelsesmøde var indhentet bemærkninger fra administrationen i Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Aarhus Kommune havde ingen indvendinger mod forslaget, mens regionen bl.a. var bekymrede for de økonomiske konsekvenser. I forhold til sidstnævnte er det Midttrafiks administrations vurdering, at forslagets mindreindtægt vil kunne opvejes af en generel beskedent merindtægt for regionen ved indførelse af Takst Vest, og at det er i regionens interesse på lidt længere sigt at sikre flere kunder på Letbanen.

Direktøren indstiller,

at der indføres et letbanekort til 800 kr. pr. måned i forbindelse med åbning af hele letbanestrækningen.

Bilag

- Bilag 1 - Takster på letbanen

1-15-1-75-1-15

5. Plustur (Den Samlede Rejse)

Resumé

Trafikselskabernes nye tilbud Plustur, tilbydes nu i alle kommuner i Nordjylland og de øvrige trafikselskaber er ved at planlægge tilbuddet i nogle af deres kommuner som forsøg. Med Plustur tilbydes borgerne nu også en transport til eller fra et stoppested på Rejseplanen, der således tilbyder en samlet rejse. Det forventes, at nogle kommuner i Midttrafik også gerne vil tilbyde denne service, men forud for dette skal forskellige forhold omkring Plustur fastlægges.

Sagsfremstilling

Midttrafik har i samarbejde med de øvrige trafikselskaber udviklet et nyt produkt "Plustur" i fællesselskabet FlexDanmark – et samarbejde om Flextrafik. Produktet er ved at være færdig udviklet og alle kommuner i Nordjylland tilbyder nu Plustur på Rejseplanen. Inden Plustur kan tilbydes på Rejseplanen, er der en række forhold som skal fastlægges. Her gives dels en orientering om Plustur samt forslag til hvorledes borgere i Midttrafik kan få vist Plustur på Rejseplanen, såfremt der er kommuner som ønsker dette.

Formålet med Plustur

Hvis man i dag skal rejse med kollektiv trafik, skal man selv sørge for at komme til et stoppested, hvor man kan stige på det kollektive trafiknet, og man skal selv sørge for at komme fra det stoppested, man stiger af det kollektive trafiknet og til det endelige destinationsmål.

I de større byer, vil det ofte ikke være et større problem, da bybusser servicere byområderne med korte afstande mellem stoppestederne, men hvis et eller begge destinationer ligger udenfor et tættere bybusområde, skal man i dag selv søge og finde anden transport i forbindelse med det kollektive trafiknet. Det er dette "hul" i yderområderne som Plustur kan udfylde således kunden tilbydes en samlet rejse.

Plustur tager udgangspunkt i Flextur, som med tilretninger og i form som Plustur vises, tilbydes og kan bestilles via Rejseplanen.

Med Plustur vil Rejseplanen, udover at vise de nuværende rejseforslag, også vise kunden en mulighed for at benytte Plustur til eller fra et stoppested og bestille turen sammen med den øvrige rejse via Rejseplanen. Dermed skal kunden ikke selv søge og sikre transport til eller fra stoppestedet, det bestilles via Rejseplanen og kørsel med det kollektive trafik gøres mere tilgængeligt.

Plustur tilbydes til knudepunkter (større stoppesteder), hvor der er et godt tilbud om kollektiv trafik og et minimum af faciliteter. Disse knudepunkter kan også tænkes betjent af Midttrafiks kommende hovednet i trafikplanen, hvorved der skabes en større samlet plan og tilbud om kollektiv trafik.

Plustur i dag

Siden 2014 har Trafikselskaberne i regi af fællesselskabet FlexDanmark arbejdet på at udvikle og tilbyde borgerne Plustur. Projektet er støttet af Trafikstyrelsens Yderpulje med godt 15 mio. kr. Projektet er planlagt til afslutning juni 2018.

Plustur er underudvikling i de øvrige trafikselskaber:

- I NT tilbyder alle 11 kommuner Plustur på Rejseplanen,
- hos FynBus tilbydes Plustur i Faaborg-Midtfyn kommune fra 1. februar
- hos Movia iværksættes forsøg i Roskilde og Kalundborg kommuner den 1. marts.
- I Sydtrafik er Sønderborg kommune i overvejelser om at tilbyde Plustur på Rejseplanen.

I Midttrafik har flere kommuner ytret sig positivt om Plustur og Lemvig kommune har tilkendegivet, at de ønsker at være den første kommune, der analyseres for muligheder og konsekvenser ved at tilbyde Plustur på Rejseplanen.

Set fra et kundesyn

Kunden vil opleve, at der tilbydes en lettere tilgang til den kollektive trafik og særligt for kunden i yderområderne vil det få betydning for muligheden for at benytte den kollektive trafik.

I dag kan kunden bestille en Flextur, til den manglende transport, men med Plustur bliver kørslen vist for kunden på Rejseplanen og kunden kan bestille turen direkte gennem Rejseplanen (dog via omstilling til andre hjemmesider).

Udover den lettere tilgang til servicen, har Plustur også indbygget nogle andre fordele for kunden som ikke tilbydes i Flextur.

Plustur skal ses i sammenhæng med kørsel med anden kollektiv trafik og derfor er det vigtigt med korte overgangstider mellem Plustur og den kollektive trafik. I Flextur skal kunden i dag acceptere en ændring af det ønskede tidspunkt på -15 / + 45 minutter. I Plustur vil ventetiden altid være maksimalt 15 minutter. Kunden vil således ankomme til stoppestedet maksimalt 15 minutter før bussen / toget har afgangstid og maksimalt vente 15 minutter ved et stoppested før kunden bliver afhentet for transport af den sidste del af rejsen.

Kunden kan betale for turen med sit betalingskort, hvor en tur med Flextur i dag skal betales kontant eller med betalingskort ved online bestilling. Betaling med Rejsekort er teknisk udviklet og virker, men mangler en mulighed for at trafikselskaberne kan følge pengestrømmen.

På sigt er det også tanken, at der vil være en rejseovervågning, hvis der er bestilt en Plustur i forbindelse med en rejse. Dette betyder at hvis der fx er en forsinkelse på den kollektive trafik, vil en Plustur fra ankomst stoppestedet blive ændret, således der fortsat vil være en kørsel ved ankomst til stoppestedet. I dag vil en kunde opleve, at den videre kørsel med Flextur er kørt / aflyst og kunden må selv finde en ny transport. Denne overvågning forventes tilbudt kunderne fra april 2018.

Set fra et kommunesyn

Hvis Plustur tilbydes i en kommune, vil borgerne i kommunen få et bedre kollektiv transport tilbud.

Omkring mobilitet og bosætning vil kommunerne med tilbuddet kunne øge mobiliteten og gøre det lettere at bosætte sig i yderområderne.

Omkring 70 % af kunderne i Flextur er i dag over 60 år. Erfaringen fra NT er at aldersfordelingen er jævn hvilket viser at Plustur henvender sig til alle aldersgrupper.

Ved at Plustur vises på Rejseplanen vil Plustur blive markant mere synlig og kommunen vil få en omkostning til Plusture udover kundens egen betaling. Der er ikke megen erfaring fra Nordjylland i dag, hvorfor det er vanskeligt at forudsige omkostningen for kommunen, men det giver merudgifter. Da Plustur skal transportere kunden mellem bopæl og en kollektiv trafik forbindelse, forventes længden på udførte Plustur at få en begrænset længde. Ligeledes vil omkostningen øges som følge af den kortere overgangstid og omkostningen også afhænge af de samme faktorer som ved Flextur: aftalen med vognmand, mulighed for samkørsel (flere i det samme køretøj) tidspunkt på dagen mv.

Plustur i Midttrafik

Inden borgerne kan tilbydes Plustur på Rejseplanen, er der en række forhold som skal analyseres og der skal foretages en række beslutninger. Tilbuddet bestilles af de enkelte kommuner, men det anbefales at Midttrafik foretager en række beslutninger omkring tilbuddet, for at sikre en ensartet visning på Rejseplanen, ensartet tilbud til borgerne og en ensartet proces i Midttrafik.

Plustur er i sin grundstruktur tænkt som en variabel af Flextur, som vises på Rejseplanen. Det betyder at mange af de aftaler som er gældende for Flextur indgår også i Plustur. De forhold som administrationen anbefaler tages direkte med over er:

- Den kommune som en tur starter i, afholder omkostningerne her til
- Bestilling af en Plustur skal være minimum 1 time før afgang, hvor det er 2 timer hos de øvrige Trafikselskaber
- Kunden kan anmode om at modtage en SMS inden afgang
- Kunden betalerved bestillingen med betalingskort (og senere mulighed med rejsekort)
- Der tilbydes kørsel alle dage 06.00 – 24.00

Udover disse direkte overførte faktorer anbefaler administrationen, med baggrund i de erfaringer og test de øvrige trafikselskaber har gennemført, også at følgende skal være ens for alle Plusture:

- Taksten sættes til samme værdi som 1-2 Zoner, i dag 20,- kr. pr tur pr. person for alle (dette svarer til takstsætningen i NT (22 kr.) og det forventes at den gennemsnitlige rejselængde vil være omkring 1 – 2 zoner. Ved at benytte zonetaksten linkes Plustur også til den kollektive trafik rent takstmæssigt)
- Ventetiden mellem Plustur og den kollektive trafik sættes til 15 minutter (hvorved der dels sikres at der er korrespondance, og en ikke urimelig lang overgangstid, om end dette må forventes at øge omkostningen til Plusturen, da kørsel med andre mindskes)
- Der kan ikke bestilles en Plustur, hvis der ikke indgår en anden kollektiv trafikur i bestillingen,
- Der kan ikke bestilles en Plustur, hvis der er mindre end 1 km. til en busrute, i busrutens driftstid

Implementering i Midttrafik

Erfaringer fra de øvrige trafikselskaber øges dag for dag og Midttrafik følger udviklingen nøje, således kommunerne kan vejledes. Inden en kommune kan tilbyde Plustur på Rejseplanen, er der en del forarbejde som skal udføres, dels generelt i Midttrafik og dels i opbygningen i de enkelte kommuner.

Plustur er et tilbud til borgerne om transport til / fra et stoppested hvor den kollektive trafik anvendes. Det er vigtigt at de Plustur forslag, som vises på Rejseplanen er logisk korrekte, set fra borgerens side; det er det logiske stoppested som vises, køretiden er korrekt, der skal ikke foretages baglænskørsel, parallel kørsel med kollektiv trafik osv. Alle disse faktorer styres af 2 hovedpunkter, dels udvælgelsen af de stoppesteder Plustur skal betjene og dels det bagvedliggende IT-system.

Erfaringer fra tests, viser, at ikke alle stoppesteder skal betjenes af Plustur. Dels vil der altid være ventetid ved stoppestedet og derfor bør der stilles krav til faciliteter ved stoppestedet og ofte skal der være en rimelig kollektiv betjening af stoppestedet. Vi taler om disse stoppesteder som knudepunkter. Derfor skal de enkelte kommuner analyseres for, hvilke stoppesteder der skal udnævnes til knudepunkter, dels i forhold til den kollektive trafikbetjening, faciliteter og den indbyrdes placering. Herefter vil det være IT-systemet som skal tilpasses de udvalgte knudepunkter og de områder som de skal betjene.

Der er ikke afsat ressourcer i Midttrafik til at gennemføre disse analyser for alle kommuner i Midttrafik på én gang. Derfor anbefales det, at kommunerne tilbydes at få vist Plustur på Rejseplanen, i den takt de fremkommer med ønske herom. Lemvig kommune har fremsat ønsket og det anbefales at starte med Lemvig kommune i foråret 2018.

Med Lemvig kommune som forsøgskommune, vil forsøget foregå i et afgrænset tyndt befolket område, hvor den kollektive trafik er sparsom og erfaringerne tænkes at kunne indsamles og vurderes forholdsvist let.

Direktøren indstiller,

- Lemvig kommune bliver forsøgskommune og får vist Plusture på Rejseplanen for interne ture i Lemvig kommune
- Bestilte Plusture afregnes med Lemvig kommune efter samme aftale som Flextur
- Taksten for en Plustur svarer altid til taksten for en kontant voksen billet til 1-2 zoner
- Øvrige kommuner, som ønsker at Plusture vises på Rejseplanen, indenfor deres kommune grænser, tilbydes dette i takt med ønskerne fremsendes, således at der arbejdes i én kommune ad gangen
- Det forventes, at kommunerne deltager og bidrager aktivt til udpegning af knudepunkter og sikrer et minimum af faciliteter på disse knudepunkter
- Midttrafik kan opkræve betaling for projekt udarbejdelsen for kommunerne såfremt erfaringer viser at omfanget heraf er udover hvad Samarbejdsaftalen med Midttrafik rummer.

1-3-1-18

6. Mulig overdragelse af trafikføberansvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern til Region Midtjylland

Resumé

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har i det offentliggjorte udbud af den statslige togtrafik i Midt- og Vestjylland, givet mulighed for at Region Midtjylland kan overtage det økonomiske trafikføberansvar for togstrækningen Holstebro-Skjern.

Som økonomisk kompensation for overtagelse af trafikken, har Transportministeriet meddelt at Region Midtjylland vil modtage et årligt statstilskud samt en vederlagsfri tilrådighedsstillelse af 3 Desiro togsæt i 8 år.

Ved en eventuel overdragelse til Region Midtjylland, vil togtrafikken kunne varetages af Midtjyske Jernbaner. Region Midtjylland vil samtidig anmode Midttrafik om at forestå koordinering af takster, kundevedtde aktiviteter, indtægter mm.

Midtjyske Jernbaners Bestyrelse har på mødet den 1. marts 2018 besluttet at anbefale til Region Midtjylland, at regionen indgår aftale med Transportministeriet om overtagelse af trafikføberansvaret, under den forudsætning af Transportministeriet vederlagsfrit stiller Lint tog til rådighed.

Sagsfremstilling

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har fremsendt et aftaleudkast til Region Midtjylland om en eventuel overtagelse af trafikføberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern.

Regionen vil i givet fald modtage et årligt statstilskud på 28,5 mio. og i otteårig periode et tilskud til reservemateriel på 1,5 mio. kr. Desuden fremgår det af aftalen at Transportministeriet vederlagsfrit stiller 3 Desiro tog til rådighed for Region Midtjylland.

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

På Lemvigbanen benytter Midtjyske Jernbaner Y-tog. Lemvigbanen skal i løbet af få år anskaffe nye tog. Det er overvejende sandsynligt at det bliver Lint tog, eftersom Lint tog er et meget benyttet togsæt og anvendes flere steder i Danmark. Desiro tog produceres ikke længere, hvorfor det er uhensigtsmæssigt for Midtjyske Jernbaner at forestå togdriften med Desiro tog.

Midtjyske Jernbaner har under drøftelserne med ministeriet tilkendegivet, at det vil være økonomisk og driftsmæssigt uhensigtsmæssigt med anvendelse af to togtyper, og har foreslået Transportministeriet, at der i stedet stilles Lint tog til rådighed.

Transportministeriet fastholder i et svar til Region Midtjylland og til Midtjyske Jernbaner, at det kun er muligt at stille de statsejede Desiro tog til rådighed. Det sker ud fra et hensyn om at mindske usikkerhederne for tilbudsgiverne i det statslige udbud og dermed sikre lavest mulige pris.

Administrationen tilslutter sig Midtjyske Jernbaners indstilling om, at Transportministeriet bør stille Lint tog til rådighed for Region Midtjylland, i stedet for Desiro tog.

Region Midtjylland har endvidere anmodet Midttrafik om en vurdering af de økonomiske og organisatoriske udfordringer, der er forbundet med en eventuel overtagelse af ansvaret for strækningen.

Midtjyske Jernbaner har fremlagt et driftsoplæg hvoraf det fremgår at det vil være økonomisk muligt at gennemføre trafikken mellem Skjern og Holstebro, inden for den ramme som staten stiller til rådighed, såfremt der anvendes Lint tog. Midtjyske Jernbaner påpeger endvidere mulige synergieffekter og driftsmæssige og organisatoriske fordele ved en samtidig varetagelse af togtrafikken på begge strækninger.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet oplyser til regionen, at der i 2016 var estimerede passagerindtægter på 11,8 mio. kr. Det er administrationens vurdering at overtagelse af trafikkeransvaret kan være forbundet med en betydelig økonomisk risiko på indtægtssiden, såfremt der i perioden viser sig afvigelser i de oplyste passagerindtægter.

De oplyste indtægter er beregnet på grundlag af automatisk optalte passagertal og omregnet til en gennemsnitlig indtægt pr. personkilometer. Det er en usikker metodeberegning, som vil være afvigende i forhold til de konkret betalte passagerindtægter på strækningen.

Indtægtsberegningen baseres bl.a. på togoperatørernes takster, der er højere end Midttrafiks takster. Ved anvendelse af Midttrafiks takster, vil der være et lavere indtægtsniveau. Takst Vest (fra 18. marts) vil få en virkning på indtægtsniveauet, idet der sker en delvis adskillelse af trafikkselskabernes og togoperatørernes takster, som kan påvirke kundernes adfærd. Takstreformen betyder også at en ny indtægtsfordelingsmodel mellem trafikkselskaberne og togoperatørerne skal aftales og vil være et yderligere usikkert forhold.

Indtægterne fremkommer i øvrigt fra Arrivas samlede indtægter for al togtrafik i Midt- og Vestjylland og ved en kompliceret indtægtsfordeling for fælles rejser mellem DSB og Arriva, som Midttrafiks administration ikke har kendskab til.

Det er således administrationens samlede vurdering at indtægtsgrundlaget kan være behæftet med stor usikkerhed og forbundet med en økonomisk risiko for regionen. Overtager Region Midtjylland trafikkeransvaret skal der også tages højde for mulige udgifter til ændringer og tilpasninger i billetteringsudstyret til Midttrafik takster.

Regionen vil anmode Midttrafik om at forestå alle kundevendte aktiviteter såsom køreplaner, information, markedsføring takster, indtægtshåndtering mm. Det indebærer øget ressourceindsat i Midttrafiks organisation.

Region Midtjylland må på det grundlag påregne et ekstra bestillerbidrag til udligning af øgede trafikselskabsomkostninger.

Direktøren indstiller,

- at Midttrafik tilslutter sig Midtjyske Jernbaners anbefaling til Region Midtjylland om benyttelse af Lint tog i stedet for Desiro tog.
- at det meddeles Region Midtjylland at beregningsmetoden for indtægtsopgørelsen på strækningen kan være forbundet med en væsentlig økonomisk usikkerhed.
- at Region Midtjylland pålignes et ekstra bestillerbidrag for øgede trafikselskabsomkostninger såfremt regionen vælger at overtage trafikkøberansvaret.

Bilag

- Dagsorden bestyrelsesmøde 01.03.2018
- regionens mulighed for at overtage togstrækning midttrafik

1-00-1-18

7. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 16. maj 2018

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 16. maj 2018, bl.a. på baggrund af ønsker fra repræsentantskabsmøder i 2017.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Årsrapport og regnskab 2016 ved direktør
4. Repræsentantskabets ønsker til samarbejde med Midttrafik
Punktet drøftes med udgangspunkt i en mini-bestillerundersøgelse om, hvor Midttrafik med fordel kan styrke samarbejdet med politikere og forvaltninger. Undersøgelse fremsendes, data indsamles og analyseres forud for repræsentantskabsmødet og fremlægges på mødet.
5. TEMA - Styrket samarbejde i repræsentantskab
 1. Erfaringer fra indretning af nye stationer og mindre knudepunkter på Djursland
 2. Digitaliseringsprojekter i Midttrafik
 3. Mobilitetsprojekter i Midttrafik
6. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslag til dagsorden for repræsentantskabsmødet.

1-25-1-17

8. Gratis kørsel med busser i Grenå i sommerperioden

Resumé

Grenå Kommune ønsker at tilbyde borgerne gratis bybuskørsel i sommerperioden.

Sagsfremstilling

I perioden 1. juli til 12. august 2018 ønsker Grenå Kommune at tilbyde gratis bybusser for passagererne i Grenå svarende til sommerkøreplanen, begge dage inklusive.

Derudover ønsker Grenå Kommune at gøre tilbuddet permanent og tilbagevendende hver sommer med datoer tilpasset sommerkøreplanen for bybusserne, indtil Miljø- og Teknikudvalget tager en ny beslutning.

Grenå Kommune afholder tabte indtægter, som vurderes at beløbe sig til ca. 0,055 mio. kr. pr. år.

Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen skal træffe endelig beslutning om tiltaget den 13. marts 2018.

Direktøren indstiller,

Bestyrelsen godkender, at

- der tilbydes gratis bybus for passagerne i Grenaa i sommerperioden svarende til sommerkøre-planen, som i 2018 gælder fra søndag, den 1. juli – søndag, den 12. august 2018, begge dage inkl.
- tilbuddet skal gøres permanent i sommerperioden med datoer tilpasset sommerkøreplanen for by-busserne, indtil Miljø- og Teknik-udvalget tager en ny beslutning

Bilag

- Bilag 1 - Sag MTU Bybussystem i Grenaa gratis bybus i sommerperioden

1-16-0-3-17

9. Status på Takst Vest

Resumé

På bestyrelsesmødet den 6. februar 2018 blev Midttrafiks salgsstrategi fastlagt, som er tilpasset vilkårene i takstreformen, Takst Vest. Administrationen fremlægger en status på Takst Vest samt arbejdet med at implementere den nye salgsstrategi.

Sagsfremstilling

Status på Takst Vest

Takst Vest træder i kraft den 18. marts 2018. I ugerne op til arbejdes der på IT-systemernes beregningsprincipper på rejsekort og app, som udvikles og tilpasses.

I Midttrafik er det primært tilpasningerne i Midttrafik app, som har hovedfokus, når det gælder systemer, som skal danne grundlag for Takst Vest. I dag udvælger systemet de gældende zoner for kunden på den faste strækning, når der købes i et periodekort (pendlerkort). Det er planlagt, at kunden fremover selv kan vælge de ønskede zoner, som skal være gældende på pendlerkortets faste strækning. Dog har leverandøren af Midttrafik app, Kofoed & Co., meddelt Midttrafik, at de ikke kan nå at udvikle dette nye beregningsprincip til pendlerkortet på app. Alternativet er at tilpasse priser og takster i den nuværende form, således det stemmer overens med Takst Vest – men uden, at kunden kan foretage det planlagte valg af zoner på deres strækning, som det ellers var planlagt. Emnet er blevet drøftet i Takst Vest styregruppen, som har godkendt det alternative forslag. Leverandøren forventer at kunne levere det nye beregningsprincip inden for et par måneder.

Status på salgsstrategi

Ligeledes pågår arbejdet med at implementere Midttrafiks nye salgsstrategi, som koncentrerer sig om salg via digitale platforme i form Midttrafik app og rejsekort.

Det blev på bestyrelsesmødet den 6. februar 2018 besluttet, at pap-periodekortet skal fortsætte i Aarhus i en overgangsperiode på et år, men med en begrænsning på maksimalt fire zoner, fordi det nuværende kortudstedelsessystem ikke kan tilpasses Takst Vest beregningsprincipperne. Administrationen har derfor udsendt informationer til de nuværende salgssteder i Aarhus, med informationer om ovennævnte samt udfasningen af deltidsperiodekortet og indførelsen af pensionistkort fra 18. marts 2018. Administrationen vil også besøge salgsstederne med henblik på at oplære personalet i udstedelsen af pap-periodekort til maksimalt fire zoner og pensionistkort.

Når Takst Vest er trådt i kraft, vil administrationen desuden udarbejde en plan for, hvordan Midttrafik sikrer en hensigtsmæssig flytning af kunder fra pap-periodekort til Midttrafik app eller rejsekort.

Midttrafik har indledt dialog med kommunerne om at indføre pensionistkort og vejledningssteder. Kommunerne skal tage stilling til, om de vil oprette et vejledningssted, enten på borgerservice eller på anden vis. Derudover skal de beslutte,

om de vil indføre et pensionistkort. Generelt er kommunerne villige til at oprette vejledningssteder via borgerservice i en overgangsperiode. Allerede nu har Randers, Ringkøbing-Skjern og Syddjurs kommuner endeligt tilkendegivet et ønske om at oprette vejledningssteder ved henholdsvis Føtex Dytmærskens i Randers, borgerservice i Ringkøbing og i Skjern samt borgerservice afdeling og biblioteker i Syddjurs Kommune. Derudover har Ikast-Brande Kommune meddelt, at de ikke foretager sig yderligere. Øvrige kommuner er ved at undersøge deres muligheder internt ved borgerservice, og i nogle tilfælde er Midttrafik behjælpelige med at undersøge muligheden for at benytte privat vejledningssted.

Langt størstedelen af kommunerne har også meldt tilbage, at der er kort frist til at behandle en eventuel indførelse af pensionistkort, da emnet bør behandles politisk. De vil derfor vende tilbage, når det bliver aktuelt.

Arbejdet med at indføre Rejsekort Erhverv til særligt institutioner pågår, og der søges sparring med DSB med henblik på at indhente erfaringer om implementeringen. Derudover er administrationen i gang med at kontakte kunderne (virksomheder) til Erhvervskortet, som nedlægges 18. marts 2018. Erhvervskortet er et halv – eller helårskort, hvorfor det kan benyttes i lang tid efter Takst Vests ikrafttræden, hvis det er købt inden 18. marts 2018.

Administrationen er derudover ved at undersøge muligheden for at udvikle en salgsstedsløsning til pensionistkort og frikort. Tanken er at udvikle en meget simpel platform, som borgerservice og Kundecenteret kan tilgå på et website. Platformen skal kunne printe kortene, og kunne afrapportere de mest nødvendige oplysninger, herunder antal solgte/udstedte kort til Midttrafik. Administrationen mødes derfor med leverandøren, Kofoed&Co., ultimo marts, som er leverandør og udvikler på Midttrafik app.

Ligeledes afsøger administrationen fortsat muligheder for at få Ungdomskortet på app. Administrationen har 1. februar 2018 afsendt brev til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om, hvorvidt det bliver et krav i fremtiden at tilbyde Ungdomskort på rejsekort – og om det stadig vil være muligt at tilbyde kortet på app. I samme forbindelse ønskede Midttrafik at få tilsagn, om fortsat at kunne få refusion ved brug af app-mediet på Ungdomskort (bilag 1). Midttrafik har modtaget svar om, at der er påbegyndt et arbejde om at undersøge muligheden for at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi. Det er en politisk beslutning, og bliver det besluttet, er det Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens umiddelbare vurdering, at rejsekortet vil blive anvendt som et generelt medie for kortet tidligst medio 2019. Styrelsen forventer dog, at der vil være en overgangsfase, hvor selskaberne kan benytte de eksisterende løsninger. Styrelsen forventer, at app-mediet som minimum vil kunne benyttes frem til sommeren 2020 (bilag 2).

Såfremt det vurderes, at det fortsat kan give værdi for kunderne at flytte kortet på app-mediet, vil administrationen indstille dette til bestyrelsen på et kommende bestyrelsesmøde.

På Facebook er der i øjeblikket mange kritiske bemærkninger om Takst Vest. De handler blandt andet om prisberegninger, afskaffelsen af pap-periodkortet og favoriseringen af rejsekort – alt sammen forhold, Midttrafik ikke kan påvirke, da de er konsekvenser af takstreformen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Brev til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
- Bilag 2 - Svar fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

1-61-1-12

10. Midtjysk brancheforening har koordineret tilbud og afholdt medlemmer fra at afgive selvstændige tilbud

Resumé

Konkurrencerådet har anmeldt Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) til statsadvokaten, idet foreningens medlemmer har koordineret afgivelse af tilbud, når ØFP bød på offentlige opgaver. Samtidig forbød ØFP's vedtægter medlemmer selv at byde på opgaver, som ØFP bød på. Sagen begyndte efter en henvendelse fra Midttrafik til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Sagsfremstilling

Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) er en brancheforening for 24 vognmænd i Midtjylland. ØFP afgiver blandt andet tilbud på handicapkørsel, flexkørsel og patientbefordring på vegne af sine medlemmer, når kommuner, regioner eller trafikelskabers sender opgaver i udbud

Midttrafik modtog i foråret 2016 oplysning om, at ØFP forsøgte at hindre et af sine medlemmer i at byde selvstændigt i udbud af specialkørsel, som foreningen afgav tilbud på. Udbuddet blev gennemført af en vestjysk kommune med Midttrafiks som konsulent, og det var kommunen, der gjorde Midttrafik opmærksom på sagen.

I et sideløbende udbud af kommunal specialkørsel, hvor Midttrafik også fungerede som konsulent, afgav ØFP tilbud på 16 pakker. I enkelte af pakkerne afgav ØFP flere tilbud, med forskellige hjemsted for vognene, men til samme timepris. ØFP havde i deres tilbud angivet, at de ville benytte fire underleverandører (lokale taxi-selskaber). Udbuddet blev efterfølgende annulleret grundet manglende konkurrence.

I forbindelse med sagerne fik Midttrafik fremsendt en kopi af foreningens vedtægter, hvoraf det af vedtægternes § 17.3 fremgik, at:
"Såfremt et af foreningens medlemmer afgiver bud på patientbefordring, omfattet af foreningens formål jfr. § 2, kan medlemmet ekskluderes."

Og videre i § 17.5:

"Såfremt der er sket eksklusion af et medlem, som følge af overtrædelse af § 17.3, udløses der samtidig en bød på kr. 100.000,00. såfremt det ekskluderede medlem opnår befordringsopgaven, fastsættes bøden til samlet 20% af den samlede aftalesum, opgjort for hele aftaleperioden."

Det vurderes, at hverken ØFPs vedtægter eller ageren fik betydning for resultatet i de to ovennævnte udbud.

Kontakt til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Midttrafik er som ordregiver og offentlig myndighed forpligtet til at reagere ved mistanke om konkurrencefordrejende aftaler. Midttrafik orienterede derfor ØFP i maj 2016 (vedr. annullationen af ovennævnte udbud af kommunal specialkørsel) om, at det var Midttrafiks vurdering, at ØFP ville være omfattet af udelukkelsesgrunden i udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 4 om konkurrencefordrejende aftaler. Se bilag 1.

Dermed fik ØFP mulighed for at undersøge og afklare, om der var praksis og/eller andet i forbindelse med ØFP's tilbudsafgivelse, der skulle ændres i forhold til afgivelse af tilbud i fremtidige udbud hos Midttrafik eller anden offentlig myndighed.

For at få en afklaring af de juridiske problemstillinger henvendte Midttrafik sig samtidig til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, med henblik på at få styrelsens vurdering. Se Midttrafiks henvendelse til styrelsen i bilag 2. Midttrafik underrettede i august 2016 ØFP om henvendelsen til styrelsen.

Udbud af Flextrafik

ØFP henvendte sig telefonisk i september 2016 for at få at vide, hvorledes Midttrafik i et forestående udbud af Flextrafik (5. udbud af Flextrafik) ville forholde sig til de konkurrencemæssige problemstillinger, som Midttrafik efter annullationen havde informeret ØFP om. Herunder om ØFP ville risikere at blive udelukket fra udbuddet.

På denne baggrund anmodede Midttrafik ØFP om at indsende de gældende vedtægter for at være sikker på, at de vedtægter, som Midttrafik allerede var i besiddelse af, fortsat var gældende. Midttrafik fik herefter foretaget en ekstern vurdering af, om en vedtægtsbestemmelse, der forbyder medlemmer at byde selvstændigt i et udbud, udgør en konkurrencebegrænsende aftale. Dette blev konkluderet af Midttrafiks advokat.

Svaret blev meddelt i spørgsmål-svar dokumentet til 5. udbud af Flextrafik, således at alle potentielle tilbudsgivere blev sikret samme information. Af spørgsmål-svar fremgik derfor følgende:

Efter udbudsloven § 137, stk. 1, nr. 4 kan en tilbudsgiver udelukkes fra at deltage i udbudsproceduren, hvis ordregiver har tilstrækkelige troværdige informationer til at konkludere, at tilbudsgiveren har indgået en aftale med andre tilbudsgivere eller økonomiske aktører med henblik på konkurrencefordrejning.

En vedtægtsbestemmelse, som eksempelvis forbyder foreningens medlemmer at afgive selvstændige tilbud i et udbud, hvor foreningen afgiver tilbud, kan være en konkurrencebegrænsende aftale. En sådan bestemmelse kan siges at have til formål at begrænse antallet af bydende på den enkelte kontrakt. En forening der har en sådan eller lignende bestemmelse i sine vedtægter risikerer derfor at blive udelukket fra at deltage i udbudsproceduren.

Hvis en tilbudsgiver vurderer, at have en vedtægtsbestemmelse, som kunne udgøre en konkurrencebegrænsning, som beskrevet ovenfor, bør tilbudsgiveren overveje, hvorvidt en vedtægtsændring, hvor den konkurrencefordrejende bestemmelse ændres eller fjernes inden afgivelse af tilbud, vil være relevant.

ØFP bød som foreningen ikke på 5. udbud af Flextrafik. Foreningen har ej heller siden afgivet tilbud i udbud gennemført af Midttrafik.

Rådets afgørelse

Konkurrencerådet, under Konkurrence- og Forstyrrelsen har efter undersøgelse af sagen d. 28. februar afgjort, at ØFP ved at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning har overtrådt konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler. Se rådets afgørelse i bilag 3.

ØFP har ikke selv tilladelse til at udføre persontransport, men brancheforeningen har budt på opgaver på vegne af sine medlemmer. I regi af ØFP har medlemmerne løbende koordineret, hvilke opgaver ØFP skulle byde på samt drøftet priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud. Medlemmer måtte i henhold til ØFP's vedtægter ikke byde på de opgaver, hvor ØFP bød.

Konkurrencerådet har påbudt brancheforeningen omgående at ophøre med den ulovlige adfærd og fremover at afstå fra en lignende adfærd.

Konkurrencerådet har desuden besluttet at anmelde sagen til Statsadvokaten for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet med henblik på en strafferetlig forfølgelse.

Betydning for økonomi

Ingen.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - ØFP
- Bilag 2 - ØFP
- Bilag 3 - ØFP

1-61-1-12

11. Orientering om forventede udbud for 2018

Resumé

Administrationen orienterer nedenfor om Midttrafiks strategi ved udbud af kollektiv trafik, processen for gennemførelse af udbud samt forventede udbud i 2018.

Sagsfremstilling

Rammerne for udbud af busstrafik er fastlagt i "Standard samarbejdsaftale mellem Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland", afsnit 6. Samarbejdsaftalen blev indgået ved Midttrafiks dannelse i 2007, og beskriver blandt følgende om Midttrafiks ansvar i udbudsprocessen:

Midttrafik tager initiativ til og udarbejder en tidsplan, hvor der tages højde for den gennemgang, der skal ske for de køreplaner, som er omfattet af udbuddet. Tidsplanen drøftes med bestillerne. Tidsplanen skal indeholde og omhandle de arbejdsopgaver, som Midttrafik henholdsvis bestillerne udfører i udbudsprocessen.

Midttrafik udarbejder et oplæg til udbudsbetingelser for den kørsel der udbydes. Det drøftes med bestillerne, hvilke krav og vilkår der ønskes indarbejdet i udbudsbetingelserne.

Midttrafik tilretter udbudsprocessen, så bestillerne kan høres om konkrete forslag og ønsker på et detaljeret niveau. Der afsættes i den forbindelse tid til eventuel politisk behandling hos bestillerne.

Og videre:

Midttrafik udarbejder udbudsmaterialet og gennemfører udbuddet. Midttrafiks bestyrelse træffer endelig beslutning om hovedprincipper i de enkelte udbud og træffer beslutning om tildeling af kørsel på baggrund af tildelingskriterier fastlagt i samarbejde med bestillerne.

Afhængig af kørselstypen og kompleksiteten varer en udbudsproces cirka 2-4 år fra den indledningsvise planlægning til driftsstart af kontrakten. Udbuddet skal normalt være afgjort mindst et halvt år inden driftsstart for at sikre de vindende selskaber en rimelig responstid til eventuelt indkøb af kørselsmateriel og overdragelse af personale.

Midttrafiks udbudsstrategi

Midttrafiks udbudsstrategi blev vedtaget af bestyrelsen i november 2012, og opdeler buskørsel i tre typer:

- Type 1 kørsel: Åbne skoleruter og anden let lokalkørsel
- Type 2 kørsel: Regionale ruter, let bybuskørsel og tung lokalkørsel
- Type 3 kørsel: Tung bybuskørsel eller udbud med særlige tiltag

I samme forbindelse blev det vedtaget, at Midttrafik benytter forskellige udbudsformer afhængig af den udbudte kørsel:

- Type 1 udbud: Offentligt udbud med tildeling efter "Pris"
- Type 2 udbud: Offentligt udbud med tildeling efter "Bedste forhold mellem pris og kvalitet"
- Type 3 udbud: Begrænset udbud med forhandling med tildeling efter "Bedste forhold mellem pris og kvalitet"

For offentligt udbud (Type 1 og 2) er det gældende at alle interesserede selskaber kan deltage i udbuddet, så længe de overholder en række egnethedskrav til blandt andet myndighedstilladelser og økonomi.

For begrænset udbud (Type 3) afholdes en prækvalifikation blandt interesserede selskaber, hvorefter 2-5 busselskaber inviteres til at afgive tilbud. Derefter indledes forhandlinger med selskaberne for at optimere tilbuddet og dermed den endelige kontrakt.

Når administrationen vurderer selskabernes tilbud efter tildelingskriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet" kan der lægges vægt på objektive eller subjektive parametre. Objektive parametre kan fx være arbejdsmiljøcertificering (Ja/Nej) eller bussens euronorm (4, 5 eller 6). Altså parametre der er åbenlyst konstaterbare. Subjektive kriterier kan fx være beskrivelser af busselskabernes procedurer for rengøring og vedligehold af busser eller beredskabsplaner ved busnedbrud eller forsinkelser.

Procedure for tildeling af kontrakter

I juni 2015 godkendte bestyrelsen et oplæg fra administrationen om, at bestyrelsen forud for hvert udbud godkender udbudsgrundlaget. Til gengæld tildeler administrationen kontrakter uden bestyrelsens forudgående godkendelse, såfremt tildelingen udelukkende er baseret på objektive parametre (som fx 100 % pris, jf. ovenstående afsnit).

Til bestyrelsens godkendelse af udbudsgrundlaget skal administrationen som udgangspunkt oplyse om følgende:

- Den udbudte kørsel, herunder køreplantimer og kontraktbusser
- Krav til busser i sammenligning med nuværende kørsel
- Tildelingskriterie og forventet tildelingsmodel (hvilke kriterier vægtes)
- Resultat af dialog med bestilleren og eventuel lokal politisk behandling
- Tidsplan for udbuddet
- Forventning til prisudvikling

Bestyrelsen skal fortsat godkende tildelingen af kontrakter, når:

- Kontrakten tildeles på baggrund af administrationens vurdering af subjektive parametre
- den samlede kontraktpris på alle delkontrakter (pakker) forøges med over 10 %, med mindre prisforøgelsen på over 10 % var forudsat i den forudgående bestyrelsesindstilling til godkendelse af udbudsgrundlaget
- Udbuddet har en anderledes karakter, fx hvis
 - der indstilles til kørsel på større forsøgsruter
 - udbuddet har givet anledning til ekstraordinær lokalpolitisk drøftelse

Med mindre et af de to sidstnævnte undtagelsestilfælde gør sig gældende, foretager administrationen således som regel en direkte tildeling af buskørsel på lokale ruter og på skoleruter (type 1 og 2) samt alle flextrafik-udbud.

Udbud af kan-kørsel

Administrationen gennemfører i nogle tilfælde udbud af kan-kørsel for bestillerne. Kan-kørsel er ikke omfattet af lov om trafikskaber, men *kan* overgå til trafikskabet efter bestillerens ønske.

Kan-kørsel kan for eksempel omfatte ældrekørsel, svømmekørsel, skolekørsel eller specialkørsel. Midttrafik kan enten gennemføre hele udbuddet, eller yder kommunen faglig sparring omkring drift og jura i udbudsprocessen.

Idet opgaver omkring denne type kørsel ikke er beskrevet i standardsamarbejdsaftalen indgås for hvert udbud en selvstændig aftale med den pågældende bestillerkommune om forpligtelser og finansiering. Midttrafik modtager betaling til en fast timepris for sin deltagelse i udbuddet og et administrativt bidrag per udført tur. Finansieringen adskiller sig således også fra Trafikskabets øvrige budget.

Af disse årsager forelægges udbuddene derfor ikke bestyrelsen til godkendelse, og administrationen tildeler selv kontrakter.

I 2018 gennemføres udbud af specialkørsel på vegne af Skive Kommune.

Forventede udbud i 2018

I 2018 forventer Midttrafik at gennemføre fire udbud af kollektiv trafik.

Herning bybusser: Midttrafik og Herning Kommune har gennem et par år arbejdet på et udbud, der indbefatter et delvist skifte fra dieselbusser til brintbusser. Herning byråd har afsat ekstra 15 millioner kroner til at dække meromkostningerne ved brintbusser. Herudover deltager kommunen i et EU-projekt (JIVE), hvor der ydes et tilskud på ca. 17 mio. kr. til indkøb af i alt 10 brintbusser. Indkøbsprisen for brintbusser er i dag cirka tre gange så høj som indkøbsprisen på tilsvarende dieselbusser. Udbuddet gennemføres som et type 3-udbud. Udbudsgrundlaget forventes forelagt bestyrelsen på møde d. 16. maj

Lufthavnsbusser mellem Aarhus og henholdsvis Billund og Tirstrup: Lufthavnskørslen udføres i dag i tre selvstændige kontrakter. Administrationen vurderer, at der er en synergi at hente i at udbyde alt kørsel mellem Tirstrup-Aarhus-Billund i samme kontrakt. Administrationen er i øjeblikket i dialog med bestilleren, Region Midtjylland om udbuddet. Herudover er de nuværende busselskaber på strækningerne blevet bedt komme med input til udbuddet. Udbuddet gennemføres som et type 3-udbud. Udbudsgrundlaget forventes forelagt bestyrelsen på møde d. 22. juni.

FlexGaranti og FlexVariabel: Midttrafik udbyder for sjette gang flextrafik i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Udbuddet gennemføres i et samarbejde med FynBus og Sydtrafik, men kørselskontrakterne i Region Midtjylland indgås alene med Midttrafik. Kørslen udbydes via to forskellige udbud, henholdsvis FlexGaranti og FlexVariabel, der gennemføres med ganske kort tidsinterval. Udbuddene gennemføres som type 1-udbud. Et samlet udbudsgrundlag forventes forelagt bestyrelsen på møde d. 16. maj.

Betydning for økonomi

Ingen.

Betydning for kunderne

Ingen.

./ <https://www.midttrafik.dk/media/2305/standard-samarbejdsaftalen.pdf>

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-30-75-1-25-16

12. Orientering om køreplanlægning 2018

Resumé

Administrationen orienterer om køreplanlægningens hovedopgaver, hovedfokus og årshjul samt konkrete forslag til ændringer til køreplanskiftet 1. juli 2018 og igangværende større opgaver og køreplanprojekter.

Sagsfremstilling

Køreplanlægningens hovedopgaver og hovedfokus

Kerneopgaven for Midttrafiks afdeling for køreplanlægning er at omsætte bestillernes økonomiske ramme og ønsker til serviceniveau til konkrete transportløsninger – indeholdende både ordinær buskørsel og tilbud om Flexbus. Løsningerne skal i videst muligt omfang tilgodese flest mulige kunders behov og være driftsstabile.

Køreplanlægningen håndterer en række konkrete opgaver i relation til udarbejdelsen af køreplaner. Typemæssigt spænder det bredt lige fra datahåndtering i planlægningssystemet til analyse og planlægning til rådgivning af bestillere til kommunikationsopgaver til udskrift og opsætning af stoppestedstavler.

Midttrafiks overordnede mål for planlægningen er tilfredse bestillere, dygtige leverandører og tilfredse kunder. Hovedfokus i planlægningsprocessen sigter derfor mod at sikre en god køreplanproces og gode køreplaner.

Kunderne har altid den højeste prioritet - det er dem, vi laver køreplaner efter. Men det er også meget vigtigt, at vi prioriterer at give busselskaber og chauffører de bedst mulige rammer for at levere den service, der skal til for at opnå tilfredse kunder - vi skal medvirke til at sikre at busselskaberne er dygtige.

Derfor skal Midttrafik sikre en god køreplanproces overfor både busselskaber og bestillere. Grundlaget for en god køreplanproces sker igennem god og tæt dialog med bestillere og busselskaber, hvor Midttrafik rammesætter processen med realistiske tidsplaner, er åbne for input og handler proaktivt ud fra fakta om køreplaner, køretider og viden om kunders behov.

Midttrafik skal ligeledes sikre en god køreplan, som kan være en lidt anderledes alt efter hvem det holdes op imod - kunder, bestiller eller busselskaber/chauffører. For busselskabet er en god køreplan en plan som indeholder realistiske køretider, indeholder muligheden for gode og effektive vagtplaner, sikre god fremkommelighed (optimal rute) og indeholder korrekt information. For bestillere tager en god køreplan i tillæg et sigte på at dække nuværende og fremtidigt behov og den overholder bestillers forventninger til økonomisk ramme. For kunder er det vigtigt, at køreplanen har realistiske køretider – at bussen kommer til tiden og der er gode skiftemuligheder. Den skal i videst muligt omfang passe til kunders behov, og så skal køreplanen være overskuelig og letforståelig og indeholde korrekt information.

Køreplanlægningens årshjul

Midttrafiks planlægnings årshjul består overordnet af fire faser med forskellige hovedfokus og arbejdsopgaver. Det overordnede mål for planlægningen er at sikre tilfredse bestillere, dygtige leverandører og tilfredse kunder.

Fastlæggelse af arbejdsgrundlag (juni-august)

Køreplanlægningen starter årets planlægningsarbejde med at fastlægge og beskrive kommende års arbejdsgrundlag. Her fastlægges et arbejdsprogram med beskrivelse af projekter og større planlægningsopgaver. Arbejdsopgaverne i fasen vil bestå af egen opsamling og videnindsamling, dvs. analyse af fakta (passagertal, økonomi m.m.), dialog og mødeaktivitet med bestillere og busselskaber.

Planlægning af udkast (september-november)

Med udgangspunkt i det fastlagte arbejdsprogram foregår den egentlige planlægning af kommende køreplaner i denne fase. Der vil være en central og løbende dialog med både bestillere og busselskaber om opgaverne. Midttrafik indkalder aktivt bemærkninger fra alle busselskaber til det kommende køreplanarbejde og samler op på de henvender der er modtaget løbende.

Offentlig høring (december-marts)

Hvert år i januar måned sendes resultatet af planlægningsarbejdet i offentlig høring. Høringen handler om de væsentlige ændringer i køreplaner, fx nedlæggelse af betjening eller væsentlig omlægning af betjening, som er foreslået i køreplanerne til kommende køreplansskifte. Når forslag til væsentlige køreplanændringer sendes i offentlig høring, så er det fordi kunder skal have mulighed for både at se og komme med deres bemærkninger og synspunkter til nye køreplaner – man skal kunne forholde sig til de konsekvenser ændringer måtte have for de daglige rejser. Høringssvarene skal primært bruges til to formål. Dels skal kundernes bemærkninger indgå videre i kommuners/regionens politiske behandling, så de kan træffe den endelige beslutning på et fuldt oplyst grundlag. Dels skal Midttrafik bruge dem til at fange mindre uhensigtsmæssigheder, fx mistede korrespondancer eller for sent ankomst til en ringetid, altså forhold og bindinger, som Midttrafik ikke umiddelbart har kendskab til eller har været opmærksomme på. Alle henvendelser vurderes og indgår i den videre proces med udarbejdelsen af de endelige køreplaner.

Offentliggørelse (april-juni)

Den sidste fase i planlægningsprocessen handler om at offentliggøre resultatet af de nye køreplaner. Det handler dels om offentliggørelse af de endelige køreplaner og den sagsbehandling, der er foregået i Midttrafik og dels systemmæssigt arbejde og dels om systemmæssigt arbejde med klargøring af data til rejseplanen, rejsekort, realtidssystemer, elektroniske tavler m.m.

Større ændringer i 2018

En del af de større planlægningsopgaver blev implementeret omkring årsskifte 2017/18. Det gælder Trafikplan Aarhus, hvor ændringerne på bybussystemet i Aarhus blev implementeret 17. december 2017. Det gælder også Trafikplan Horsens, hvor nyt bybussystem blev implementeret 2. januar 2018 samt implementeringen af et justeret bybussystem i Holstebro, som trådte i kraft den 8. januar 2018.

Foruden har Midttrafik arbejdet med udkast til både mindre og lidt større justeringer til køreplanerne fra kommende køreplanskifte 1. juli 2018. De væsentligste ændringer har været i offentlig høring på Midttrafiks hjemmeside i perioden fra den 8. til 21. januar 2018. I den forbindelse har Midttrafik modtaget 280 høringssvar fra kunder, borgere og busselskaber/chauffører, som Midttrafik netop er i gang med at sagsbehandle til den videre proces frem til bestillernes endelige godkendelse af køreplaner.

Et af køreplanlægningens væsentligste indsatsområder for 2018 har været køreplanlægningsopgaver i Silkeborg området. Uddannelsesinstitutionerne i Silkeborg, og særligt Silkeborg Gymnasium, har i en længere periode været utilfredse med transportmulighederne i Silkeborg. Utilfredsheden har handlet om lange transporttider, lange ventetider, overfyldte busser og mistede korrespondancer.

Derfor har Midttrafik sammen med Silkeborg Kommune arbejdet med forslag til forbedringer af uddannelsessøgende transportmuligheder til uddannelser i Silkeborg Kommune. Der er dels arbejdet med justeringsforslag til de regionale ruter og dels med bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter. De konkrete forslag betyder både bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter, væsentlig kortere rejsetid og større sammenhæng med ringetider.

Resultaterne er hovedsagelig opnået ved dels mindre omlægninger af ruter (afgangstider og ruteføring) og dels en langt bedre udnyttelse af ressourcerne, hvor nuværende dubleringskapacitet er omlagt til nye planlagte ture, som giver en bedre og mere direkte betjening til gavn for kunder.

Både Silkeborg Kommune og uddannelsesstederne i Silkeborg har udtrykt stort tilfredshed med planlægningen og de foreslåede ændringer. Alle ændringerne på de lokale ruter overholder Silkeborg Kommunes ønsker til økonomisk ramme og ændringerne på de regionale ruter er holdt indenfor regionens eksisterende økonomiske ramme.

Igangværende større opgaver og køreplanprojekter

Foruden konkrete ændringsforslag til køreplanskiftet 1. juli 2018 arbejder Midttrafiks køreplanlægning både med driftsjusteringer og køreplanlægningsopgaver med implementering i 2019.

Sikring af bedre driftsstabilitet

Det er en løbende opgave for Midttrafiks køreplanlægning at vurdere behovet for justeringer i køretider for at opnå størst mulig driftsstabilitet. Det gælder for alle ruter under Midttrafik. Der vil dog altid være særligt behov for opfølgning, når nye bybussystemer implementeres. Derfor er Midttrafik i gang med en total gennemgang af køretider i både Aarhus og Holstebro, hvor de enkelte køreplaner og ture gennemgås og justeres i forhold til konkrete realtidsdata. Arbejdet foregår i tæt dialog med de berørte busselskaber.

Tilpasninger af bybussystem i Viborg

I Viborg Kommune er der igennem de seneste år arbejde med implementeringen af nye vejstrukturer i Viborg by, som åbner muligheden for at bybuslinjerne kan give en anderledes og bedre betjening af byen. Da der samtidig er et kommunalt ønske om at betjene nye byområder i Viborg skal Midttrafik sammen med Viborg Kommune og busselskabet se på mulige justeringer af nuværende bybussystem til køreplanskiftet i

2019. Arbejdet er i sin opstartsfasen, hvor der planlægges en overordnet dialog med Viborg Kommune og busselskabet om principper, muligheder og udfordringer.

Nyt bybussystem i Herning

I forbindelse med udbud af kørslen i Herning inklusiv nye brintbusser, er det nuværende bybusnet analyseret. Herning kommune har ønsket at kørslen til byområderne i Herning bliver med så direkte kørsel som mulig (til og fra centrum), og at linjeføringen bliver ens over hele dagen. Det nye sygehus i Gødstrup betjenes med det nye system og samtidig implementeres mobilitetsplanens 4 knudepunkter. En arbejdsgruppe bestående af medlemmer fra busselskabet, Herning kommune og Midttrafik har udarbejdet forslag til ændret bybusnet, der kommer i høring i perioden 5 - 25 marts. Det er planen at ændrede bybusnet træder i kraft til køreplansskiftet sommer 2019.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-18

13. Orientering om TiD – Trafikselskaberne i Danmark

Resumé

Administrationen giver hermed en kort orientering om Trafikselskaberne i Danmark – TiD.

Sagsfremstilling

Trafikselskaberne i Danmark blev etableret i 2008 og er en brancheforening for de seks regionale trafikselskaber. TiD afholder hvert år fire årlige direktørmøder og faciliterer også samarbejder på tværs af trafikselskaberne, bl.a. omkring udarbejdelse af fælles høringssvar.

Bestyrelserne mødes hvert andet år til bestyrelsesseminar, mens bestyrelsesformændene mødes til bestyrelsesmøder 2-3 gange om året. Der er desuden et årligt møde mellem TiD-formandskabet og udvalgsformænd fra KL og Danske Regioner. Der er tradition for, at TiD-bestyrelsen mødes med transportministeren. Det har givet ministrene anledning til, at møde formændene og trafikselskaberne mulighed for at præsentere aktuelle indsatsområder.

Bilag 1 beskriver yderligere om TiD's arbejde samt TiD's vedtægter, mens bilag 2 giver et overblik over TiD's nye bestyrelse og de øvrige trafikselskabers bestyrelser.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - TiD
- Bilag 2 - TiD bestyrelse

1-22-1-16

14. Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2016

Resumé

Trafik- og Byggestyrelsen udarbejder hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten vedrørende regnskab 2016 er offentliggjort på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside, og administrationen orienterer her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

Trafik- og Byggestyrelsens rapport med nøgletal for regnskab 2016 fordelt på landets trafiksekskaber er netop offentliggjort efter lang tids forsinkelse. Et uddrag af tallene ses herunder.

Trafik- og Byggestyrelsens nøgletal for buskørsel 2016							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.111	51	542	588	1.420	663	6.374
Salgsudgifter (mio. kr.)	289	1	16	46	95	56	505
Administrationsudgifter (mio. kr.)	173	3	35	29	49	33	322
Bruttoudgifter (mio. kr.)	3.573	55	593	663	1.563	753	7.201
Antal køreplantimer (tusinder)	4.302	83	664	839	2.026	913	8.826
Driftsudgifter %	87,1%	91,9%	91,3%	88,8%	90,8%	88,2%	88,5%
Salgsudgifter %	8,1%	2,0%	2,8%	7,0%	6,1%	7,5%	7,0%
Administrationsudgifter %	4,8%	6,1%	6,0%	4,4%	3,1%	4,4%	4,5%
Driftsudgifter per køreplantime	723	615	816	701	701	727	722
Salgsudgifter per køreplantime	67	13	25	55	47	62	57
Administrationsudgifter per køreplantime	40	41	53	35	24	36	36
Bruttoudgifter per køreplantime	830	669	894	791	772	825	815

Midttrafik er fortsat det trafiksekskab i Danmark med den laveste andel af udgifter til administration. Således betales kun 24 kr. i administration per køreplantime mod landsgennemsnittet på 36 kr, og udgifterne til administration er på 3,1% af de samlede udgifter.

Trafik- og Byggestyrelsens rapport indeholder desuden en sammenligning af indtægter hos de forskellige trafiksekskaber. Den ser således ud:

Trafik- og Byggestyrelsens nøgletal for buskørsel 2016							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	48%	60%	40%	41%	47%	42%	46%
Indtægt per køreplantime (kr./time)	395	402	354	322	363	345	372
Tilskud per indbygger (kr./indbygger)	729	557	734	544	659	745	691

Tabellen viser, at kun BAT har en betydeligt højere passagerfinansieringsgrad end Midttrafik. Midttrafiks passagerfinansieringsgrad er på niveau med Movia, og et stykke over de øvrige trafikselskaber. Indtægten per køreplantage er over landsgennemsnittet, mens tilskuddet fra region/kommuner per indbygger i Region Midtjylland er lavere end landsgennemsnittet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Nøgletal fra Trafikstyrelsen R2016

1-13-6-18

15. Personaleredegørelse 2017

Resumé

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

Sagsfremstilling

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

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

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

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

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

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

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Personaleredegørelse 2017 (2)

1-00-1-18

16. Siden sidst

Sagsfremstilling

Liberalisering af markedet for fjernbusser

EU Kommissionen har rejst forslag om en liberalisering af fjernbustrafikken i EU. Væsentlige punkter i forslaget er bl.a. at kørsel over 100 km kan udføres som fjernbuskørsel og at fjernbusoperatører skal sikres adgang til terminaler over 600 m².

Trafikselskaberne i Danmark samt de øvrige nordiske sammenslutninger indenfor kollektiv transport har i et fælles brev til UITP fremført deres bekymring med forslaget, med fokus på kravet om at fjernbusser skal have jævnbyrdig adgang til større terminaler. Med udgangspunkt i et konkret eksempel fra Hovedbanegården i København er bekymringen, at nogle terminaler, der i forvejen er hårdt pressede på kapacitet, skal imødekomme trafik, der i højere grad skal parkere end stoppe. Hvilket kan forværre vilkårene for den kollektive transport i form af længere ventetid og følgevirkninger heraf - fx faldende tilslutning og færre billetindtægter. De foreslår, at det skal være muligt at prioritere den kollektive transport på offentligt ejede terminalområder samt at eventuelle behov for opgraderinger af terminaler relateret hertil skal finansieres af fjernbusselskaberne.

Danske Busvognmænd er generelt positive overfor forslaget og foreslår bl.a. at grænsen for at udføre fjernbuskørsel nedsættes til 75 km samt at den danske regel, der forudsætter kørsel i gennem tre trafikselskaber, revideres i samme ombæring.

Yderpuljeforsøg i Viborg kommune

Med puljemidler fra Yderpuljen er Viborg kommune godt i gang med et forsøg omhandlende alternativ kollektiv trafik i 3 udvalgte geografiske områder i kommunen. Det særlige ved dette forsøg er, at det skal være drevet af borgere. Ved at gøre forsøget borgerdrevet opnås dels, at der tages udgangspunkt i borgernes faktiske ønsker til kollektivt trafiktilbud og dels at der sikres en lokal forankring, og dermed et håb om at borgerne i højere grad fremover vil bruge den kollektive trafik. I projektet er der dannet borgergrupper i de 3 områder som skal drive projektet i området.

Viborg Kommune har allerede gennemført en række baggrundsundersøgelser - pendleranalyser, analyser af den kollektive trafik og kortlægning af vigtige rejsemål samt spørgeskemaundersøgelser i de 3 områder. Som supplement til kommunens undersøgelser er de 3 lokale borgergrupper blevet bedt om at undersøge områdets konkrete behov for pendling til/fra arbejde, til/fra uddannelse, til/fra idræt (træning eller kampe), kørsel til anden kollektiv trafik (busser eller tog) samt kørsel til indkøb, læge eller anden fritidskørsel. Dette med henblik på at sikre det bedste transportløsning.

Indtil videre er arbejdet i grupperne meget forskellig, og helt afhængig af hvilke "ildsjæle" der er i områderne. Fx vil der i Vridsted være en stor kollektiv dag i august, hvor en førerløs bus fra Autonomous kommer på besøg.

Midttrafiks deltager i projektet med henblik på vidensinput og ser projektet og processen som læring, der kan bringes i spil i forbindelse med udvikling af kollektiv trafik i andre yderområder i Midttrafiks område.

Tidsplanen for projektet følges, hvor analyserne nu er gennemført og områderne har dannet lokale arbejdsgrupper, som har valgt hvilken form for kollektiv transport, de gerne vil have. Viborg kommune er netop nu ved at undersøge mulighederne for at imødekomme ønskerne – både ud fra et økonomisk og juridisk aspekt. Kørselsforsøgene skal gennemføres i perioden forår 2018 til ultimo 2018, hvorefter der skal foretages en evaluering til Trafikstyrelsen.

Yderpuljen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer en pulje, der skal støtte projekter til forbedring af den kollektive trafik i yderområder, i daglig tale Yderpuljen. Tilskud gives primært til udvikling af nye ruter, herunder driftsstøtte i op til 2 år, men også til forbedringer af eksisterende ruter, således at det samlet bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fra 2015 indført et ekstra vilkår for driftsprojekter om, at midlerne fra puljen skal bruges til et forhøjet serviceniveau. Styrelsen valgte dette for at sikre, at puljemidlerne bruges til at opfylde puljens kriterium om en forbedret kollektiv trafik i yderområderne, idet det var styrelsens opfattelse, at der var risiko for, at kommunerne benyttede puljemidlerne til at finansiere allerede eksisterende busstrafik. Derfor skal kommuner nu afgive dokumentation om kommunens samlede kørselsomfang i henhold til kravet i tilsagnsskrivelsen. Kravet måles i antal køreplantimer. Projektaftaler fra 2015 er nu ved at være afsluttet, hvorfor denne ændring nu bliver aktuel. Midttrafik er blevet opmærksom på ændringen fra Skive kommune, der har fået afslag på udbetaling af tilskud, til oprettelsen af en ny ungdomsuddannelsesrute fra Glyngøre til Skive, med baggrund i at kommunens samlede køreplantimetallet er faldet i perioden, dette uagtet, at der kun er foretaget reduktioner på bybusnettet.

Det nye krav betyder, at kommuner, for at kunne modtage puljemidler, ikke må reducere antallet af køreplantimer i hele kommunen i forsøgsperioden. Midttrafik finder, at ændringen betyder, at kommuner, der har modtaget tilsagn om puljemidler begrænses i deres muligheder for at foretage ændringer i den kollektive trafik i øvrigt fx som følge af udbud eller skolelukninger. Midttrafik har bedt TiD rette henvendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i den anledning. Styrelsen har svaret, at ændringen er politisk vedtaget og tager ikke initiativ til en ændring. Midttrafik vil informere kommunerne om ændringen med henvisning til, at et ønske om en eventuel ændring, med baggrund i svaret fra styrelsen, må rejses gennem KL.

Rejsekort i Lemvigbanen

Fra medio marts vil det være muligt at benytte rejsekortet i Lemvigbanens Y-tog. Hidtil har kunderne ikke haft mulighed for at benytte rejsekortet på Lemvigbanen, fordi der i Midttrafiks business case for indførelse af rejsekortet, var en undtagelse mht. Lemvigbanen. Nu er det aftalt, at anskaffelsen finansieres af opsparede midler hos Midtjyske Jernbaner.

Validator-standerne til rejsekortets check ind og check ud, monteres ikke på Lemvigbanens 20 stationer og standsningssteder. Som det eneste sted i Danmark installeres rejsekortudstyret inde i togene og er af praktiske grunde samlet i den ende af togsættet. Derved minimeres anskaffelsesudgiften. Det forventes ikke, at denne løsning vil give gener for kunderne.

Besøg hos Midttrafiks ejere

Formandskabet i Midttrafik har besluttet at kontakte Midttrafiks ejere vedr. møder om samarbejdet mellem Midttrafik og de enkelte ejere.

Formandskabet ønsker, at det bl.a. kan være gennem deltagelse på møder i Teknisk Udvalg, gerne sammen med borgmestrene.

Men formandskabet kan også med fordel deltage på temamøder i byrådene, hvor mange kommuner jævnligt har temadrøftelse om diverse samarbejdspartnere. Det vil være godt for det fremtidige samarbejde at også Midttrafik indgår i disse drøftelser.

Formanden vil deltage på møderne med Teknisk Udvalg/borgmestrene, mens formandskabet vil dele møderne med byrådene mellem sig.

Administrationen vil indarbejde forslaget om møderne i materialet til repræsentantskabsmødet den 16. maj og derefter tage kontakten med ejerne.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-18

17. Eventuelt