



midttrafik

**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
1. november 2019 kl. 09:00
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 13. december 2019	1
2	Forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal.	2
3	Besparelser i Midttrafiks budget 2020	4
4	Orientering om Letbanen: Is på køreledningerne og kundeendt information	6
5	Orientering om rømning af pladsen på rutebilstationen den 30. oktober 2019	11
6	Indstilling om præcisering af ændringsbestemmelserne i Midttrafiks buskontrakter	15
7	Orientering om Midttrafik og Midtjyske Jernbaner A/S	18
8	Takstudvikling 2016 – 2020	22
9	Orientering om fremrykning af plan for fuld omstilling til fossilfri busser i Aarhus	23
10	Orientering om mystery shopping på Kundecenter og i Bestillingsmodtagelse	25
11	Orientering om stramning af grupperejser med Flexbus	28

Indholdsfortegnelse

12	Rådgivning til kunder om rejsekort og flex-produkter	30
13	Orientering om vedtagelse af Kollektiv trafikplan for Randers Kommune 2020 og status for øvrig områdeplanlægning	32
14	Drøftelse om løn- og arbejdsvilkår inden for flextrafik	36
15	Bestyrelsens studietur den 22.-24. september 2019	38
16	Siden sidst	46
17	Eventuelt	49

1-00-1-19

1. Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 13. december 2019

Resumé

Forslag til dagsorden til møde i repræsentantskabet den 13. december 2019 fremlægges til drøftelse i bestyrelsen.

Sagsfremstilling

Forslag til dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Meddelelser fra formanden
3. Budget 2020
4. Godkendelse af byrdefordelingen for 2020
5. Strateginotat og miljøkonference februar 2020
6. Indtægtsudviklingen og mulige virkemidler
7. Eventuelt

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter forslaget til dagsorden til møde i repræsentantskabet.

1-00-1-19

2. Forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal.

Resumé

Forventet regnskab efter 3. kvartal opsummerer Midttrafiks forventninger til regnskab 2019. Sammenligningsgrundlaget er budget 2019. Vedlagt er forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal.

Sagsfremstilling

Forventet regnskab 2019 efter 3. kvartal

For Kørselsudgifterne er der et forventet merforbrug på 7,6 mio. kr. i forhold til budget 2019 på 1,4 mia. kr. Merforbruget skyldes primært indeksstigninger. Derudover er Kompensation til vognmænd blevet reduceret med 5 mio. kr.

For Bus-IT er forventningen et merforbrug på 3,1 mio. kr., som hovedsageligt skyldes, at Midttrafik i 2019 har afholdt udgifter til køb og installation af tælleudstyr i busser. Det skal dog bemærkes, at dette ikke har nogen økonomisk betydning for bestillerne i 2019, da finansieringen af udstyret for kommunerne betales i 2020-2022 og for Region Midtjylland af opsparede midler fra 2018.

For Indtægter er der en forventning om mindreindtægter på 25,2 mio. kr., sammenlignet med budget 2019 på 711 mio. kr. De væsentligste årsager til indtægtsnedgangen er faldende indtægter for salg af Ungdomskort, skolekort og bus-tog-omstigere.

For Flextrafik forventes et samlet mindreforbrug på 1,2 mio. kr. i forhold til budget 2019. Det skyldes primært, at væksten i brugen af Siddende patientbefordring er stagneret, hvilket resulterer i et forventet mindreforbrug på 5,7 mio. kr. Dette modsvares dog delvist af en merudgift til Handicapkørsel på 3,4 mio. kr., som følge af øget vækst på området.

For Letbanen forventes et merforbrug på 10,9 mio. kr. i forhold til budget 2019. Merforbruget skyldes hovedsageligt en forventning om færre indtægter end budgetteret.

For Billetkontrollen forventes en merudgift på 3,7 mio. kr. Det skyldes bl.a. vigende indtægter fra kontrolafgifter, samt at der ikke var budgetteret med tab på ubetalte kontrolafgifter. Bemærk, at det er Aarhus Kommune, der varetager inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for Midttrafik. Nye regler på området medfører, at tab skal registreres ved Midttrafik i regnskabsåret.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige driftsområder forventes et samlet merforbrug på 44,9 mio. kr. i forhold til budget 2019 på i alt 1,6 mia. kr. Midttrafik udsender administrativt det forventede regnskab efter 3. kvartal fordelt på de enkelte bestillere.

Direktøren indstiller,

at det forventede regnskab for 2019 efter 3. kvartal tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Forventet regnskab Q3
- Bilag 2 - Forventet regnskab Q3
- Bilag 3 - Repræsentantskabet - opsummering for hver bestiller

1-00-1-19

3. Besparelser i Midttrafiks budget 2020

Resumé

Region Midtjylland har reduceret sit bidrag til Midttrafik med 18%, svarende til 125.000 køreplantimer. Kommunerne har genbestilt ca. 60.000 køreplantimer og får deres bidrag til Midttrafik forøget relativt hermed. Resten på 3,6 mio. kr. skal findes som besparelse i Midttrafiks budget.

Sagsfremstilling

Som bekendt har Region Midtjylland besluttet at reducere sit kørselsomfang med ca. 125.000 køreplantimer. Kommunerne har genbestilt ca. 60.000 køreplantimer inkl. flexbus-ture.

Det indebærer, at ejernes bidrag til Midttrafiks budget til tværgående aktiviteter og administration varigt skal reduceres med 3,6 mio. kr. årligt.

Midttrafiks budget til administration af Flextrafik er undtaget for denne reduktion, da det er finansieret af regionens sundhedsområde og kommunernes socialforvaltninger.

Der skal således findes besparelser på 3,6 mio. kr. i budget til bustrafik og letbane, der i 2019 udgør 105,0 mio. kr.

Det bemærkes, at Midttrafik ifølge Trafikstyrelsens nøgletal er landets billigste trafikselskab med administrationsudgifter på 3% af den samlede omsætning.

Det er vigtige pejlemærker for direktionen, at besparelserne ikke påvirker den gode, sikre drift, hvor servicemålene overholdes, og at de heller ikke underminerer den nødvendige fremdrift med digitalisering eller begrænser vores muligheder for at yde endnu bedre rådgivning til bestillerne.

Reduktionsområde	Beløb
Reduktion i udgifter til forsendelser (Når ungdomskort kommer på app i efteråret 2019, vil udgiften til forsendelser kunne sættes ned)	0,5 mio. kr.
Reduktion i udgifter til tværgående samarbejder – (Bus & Tog, Titsam, CIT-samarbejde med de vestdanske trafikelskaber, DPO)	1,3 mio. kr.
Reduktion i udgifter til skolekort (skolekort lægges i løbet af 2020 på rejsekort. Der kan spares på nuværende system samt administration)	0,4 mio. kr.
Hjemtagelse af rejsekort-service til Kundecenter i efteråret 2020	0,2 mio. kr.
Reduktion i personaleudgifter	1,2 mio. kr.
Total	3,6 mio. kr.

Det indebærer, at der skal nedlægges 3-4 stillinger. Nogle ledige stillinger genbesættes ikke, og opgaverne prioriteres endnu mere og fordeles ud på øvrige medarbejdere. Andre går ned i tid. Hvis regnestykket ikke holder, bliver der tale om få afskedigelser, hvor kriteriet bliver relativt mest undværlig.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender ovenstående forslag til besparelser.

1-00-1-19

4. Orientering om Letbanen: Is på køreledningerne og kundevendt information

Resumé

Følgende orientering indeholder den orienteringsmail bestyrelsen fik fremsendt d. 30.10.19, samt en uddybende information omkring den kundevendte information. Afslutningsvis fremgå en oversigt over udviklingen i skriftlige henvendelser/rejsegarantier samt uddrag af kundehenvendelser fra FB skrevet d. 30.10.19.

Sagsfremstilling

Mail fremsendt d. 30.10.19

Kære bestyrelse

En kort orientering om Aarhus Letbane som også drøftes under eventuelt på bestyrelsesmødet på fredag.

Kunderne oplever lige nu (uge 44) to store udfordringer med Letbanen. Den ene knytter sig til manglende realtidsinformation/forsinkelser omkring driften, den anden knytter sig til store udfald i driften grundet is på køreledningerne.

Manglende information

Siden Letbanens start har der været store problemer med Letbanens AVLS system i forhold til kundevendt information omkring driftsforstyrrelser på Letbanen. Det omfatter særligt informationen om aflysninger. Der blev i juli etableret et work arounds omkring levering af trafikinformation, der sikrer realtidsinformation og aflysninger på rejseplanen/Midtrafik Live/Standere på perronerne, men det omfatter manuelle processer, som i perioder med store driftsudfordringer ikke virker optimalt.

Midtrafik har i uge 42 og 43 medvirket til en test omkring forbedret information via AVLS-systemet. I forbindelse med testen er realtidsinformation til kunderne forsvundet fra rejseplanen/Midtrafik Live/Standere på perronerne. Midtrafik skule i dag holde møde med AAL om at få systemet rullet tilbage hurtigst muligt, så man går tilbage til work around løsningen der blev etableret i juli. Mødet blev aflyst pga. frostproblemer på køreledningerne på letbanen.

Situationen er lige nu, at Letbanen ikke kan levere den information, som Midtrafik og kunderne er så afhængige af, for at kunne vide, hvornår togene reelt kører, og der ingen udsigt er til, at det kommer til at fungere. Det er Aarhus Letbanes ansvar at levere et velfungerende informationssystem.

Is på køreledningerne

Dertil kommer, at direktør Michael Borre har meddelt flere medier, herunder DR, at kunderne godt kan forvente ustabil drift i de kommende måneder, da den løsning, der reelt kan løse problemer med frost på ledningerne, først bliver leveret til januar. Kunderne - og dermed indirekte Midttrafik - stilles derfor yderligere usikkerhed i letbanens drift i udsigt de kommende to måneder.

./ <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/oestjylland/frost-parkerer-letbanen-hjaelpen-kommer-foerst-til-januar>

./ <https://syddjurs.lokalavisen.dk/2019-10-29/Letbanedirekt%C3%B8r-afsl%C3%B8rer-efter-frostaflysninger-Man-har-ikke-t%C3%A6nkt-over-vinteren-6296885.html#.XbgBjIqZ33Q.email>

Midttrafik er i gang med at undersøge mulighederne for et beredskab i forhold til erstatningsbusser. Et beredskab, som AAL skal være ansvarlige for at aktivere ved behov.

Der er bestilt erstatningsbusser af Aarhus Letbane de kommende to dage som beredskab mellem Grenå-Hornslet og Beder-Viby.

Passagerpulsen har desuden kontaktet Midttrafik i dag og vil kontakte Aarhus Letbane som led i, at de i aften vil kommunikere deres holdning til driftsproblemerne på letbanen.

Kundevendt information på Letbanen

D. 30.10.19 blev bestyrelsen orienteret omkring de udfordringer Midttrafiks kunder og Midttrafiks administration har oplevet i uge 44 i forbindelse med is på køreledningerne i en periode, hvor der ikke tilgås realtidsinformation til kunderne, men kun manuelt indtastede aflysninger.

Hvorfor er der ikke længere realtidsinformation til kunderne?

Som det fremgår af orienteringen, har der været en test i gang af Aarhus Letbanes AVLS-systemet i uge 42+43. AVLS-systemet er et af de bagvedliggende systemer, der hjælper med at styre Letbanedriften. En lille del af AVLS-systemet har også til formål at generere kundevendt information. Test i forhold til den kundevendte information er foregået i et samarbejde mellem AAL, Rejseplanen og Midttrafik.

AAL er systemejere og primære opgavestiller omkring AVLS-Systemet. Det er kun AAL der kan indgå aftaler med det firma, ASAL, der har udviklet AVLS-Systemet. Rejseplan er samarbejdspartner i forhold til at få realtidsinformationer og aflysninger ud på rejseplanen/Midttrafik Live/Standere på perronerne. Rejseplanen opsætter de filtre, der sikrer, at det er de rigtige data der vises til kunderne. Midttrafik er bindeledet i forhold til at sikre og teste, at den data AVLS-systemet genererer, også ser korrekt ud kundevendt.

I forbindelse med testen, er realtidsdata til kunderne forsvundet. Hverken ASAL, AAL eller Rejseplanen kan forklare, hvorfor dette er sket. Dog kan indtastede aflysninger fortsat vises.

Hvornår kommer der kundevendt realtidsinformation til kunderne igen?

Midttrafik arbejder aktivt på at få realtidsinformation tilbage på rejseplanen/Midttrafik Live/Standere på perronerne igen. Det er vores første prioritet. Desværre er der ingen

parter, hverken Rejseplanen eller AAL der kan sige, hvorfor informationerne forsvandt i første omgang.

Vi kan derfor ikke give et estimat for, hvornår der er informationer til kunderne, på samme vis som der var inden testen af AVLS-systemet.

Hvordan er kvaliteten af den kundevedt information?

Work around løsningen, der har virket fra juli frem til testen i uge 42, virker i det omfang letbanedriften er stabil. Dette skyldes, at realtidsinformationer vises automatisk, men aflysninger skal indtastes manuelt.

Når der er større uregelmæssigheder i driften, er det erfaringen, at nogle aflysninger ikke når at blive indtastet manuelt, og derved ikke fremgår til kundevedt. Denne problemstilling har Midttrafik påpeget overfor AAL, og der er indgået et samarbejde om at løse udfordringen.

Midttrafik har fx bidraget økonomisk til at der er ansat en ekstra ressource ved AAL, der skal hjælpe med den kundevedt information.

Kundevedt information i fremtiden?

Af testen gennemført i uge 42+43, samt erfaring med samarbejdet omkring AVLS-systemet frem til nu, er det ikke Midttrafiks vurdering, at AVLS-Systemet nogensinde kommer til at fungere optimalt i forhold til aflysning af ture.

Midttrafik vil, frem til bestyrelsesmøde i december, påbegynde en analyse, i forhold til andre løsninger, der kan forbedre mulighederne for at indtaste aflysninger. For at sikre at det bliver den bedste løsning, vil sådanne analyser kræve tid, samt et tæt samarbejde med medarbejdere fra både AAL og Keolis, for at sikre, at nyudvikling sker i den rigtige retning med den bedste løsning.

Oversigt over udviklingen i henvendelser ved store driftsforstyrrelser

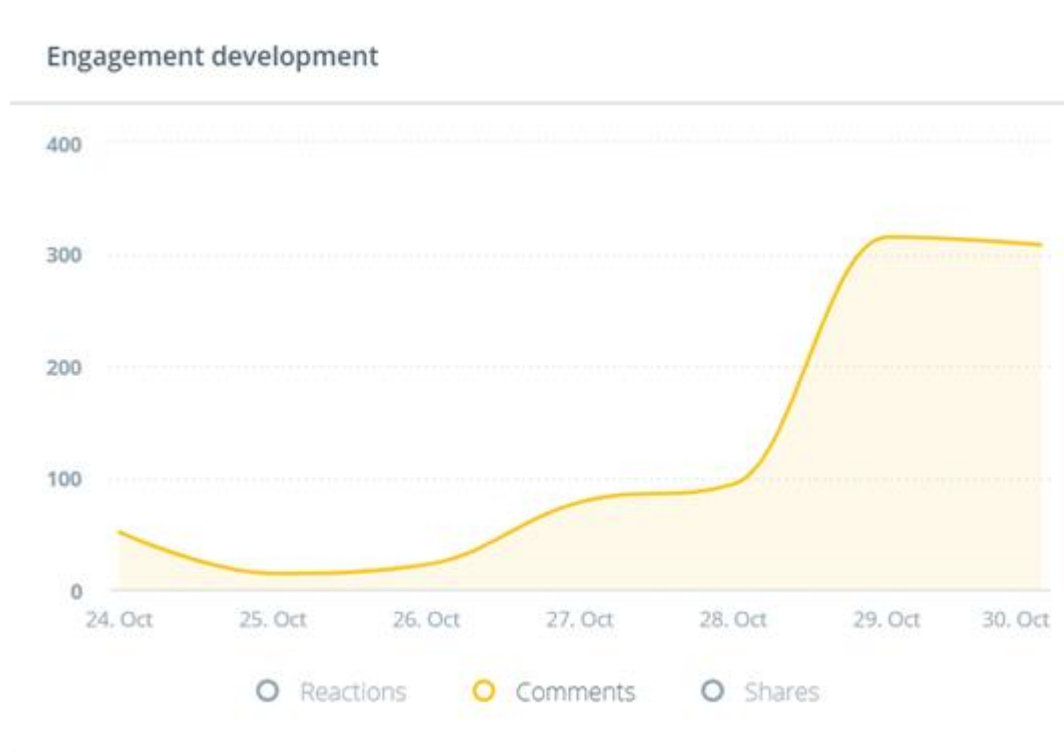
I forbindelse med udfordringerne på Letbanen d. 29+30 oktober, er der oplevet en markant stigning i kundeførelser til Midttrafik.

Skriftlige henvendelser

Nedenstående oversigter viser udviklingen i skriftlige henvendelser fordelt på rejsegaranti og generelle henvendelser

Dato	Kundeførelser Generelt	Rejsegaranti Knyttet til Letbanen
23.10.19	19	6
24.10.19	34	16
25.10.19	28	17
26.10.19	4	8
27.10.19	6	7
28.10.19	35	9
29.10.19 – frost på køreledninger	28	59
30.10.19 – frost på køreledninger	29	92

Udvikling i kommentarer på Midttrafik Facebook



Eksempler på kundehenvendelser

Mage til inkompetent ledelse af Letbanen er helt uhørt - og vi skatteborgere skal bare holde kæft og betale uhørte bonusser til folk som overhovedet ikke magter deres opgave. Det var bedre man ansatte "Murermesteren fra Lønstrup" som uden ekstern rådgivning kunne sætte en meget tung ting på skinner og flytte denne på rekordtid, til en bagatel af en omkostning i forhold til de mange milliarder der er brugt på dette misfoster af projekt. Luk det omgående, og sæt minibusser og taxa ind ved alle afgange på ALLE stationer. Det må være et minimumskrav fra alle de pendlere man lige nu lader i stikken.

Det er helt utroligt med den tungbane. Ufatteligt at man indført sådan en gammeldags transportform i en moderne by, som i sin grundform er opfundet i 1850. Sikkerhedsmæssigt uhyre ringe da den ikke kan undvige, kun bremse. Ufleksibel da man ikke bare kan omlægge ruten, som man kan med busser. Utrolig dyr at anlægge og holde i drift. Visuelt og æstetisk er det også noget rod og se på med skinner og master i byen. Man spørger sig selv hvorfor man ikke brugte pengene til el-busser og mange flere busruter, istedet for hovedløst at bruge pengene til nogle få letbane ruter.

Det er jo så meget til grin 😏😏 det kommer til at være frost vejr de næste 4 måneder eller mere, så skal det stå stille Århus kommune ?????????? 🤔🤔🤔🤔🤔 det må i finde en løsning på meget hurtig.

Her til morgen stod jeg på lystrup station. Højtaleren, skærmen, trafikinfo og jeres Facebook siger at tog mellem Aarhus H og Odder samt lystrup og Grenå er aflyst. Der

står dog intet om at L1 slet ikke kører (heller ikke mellem Lystrup og Aarhus H). Det er simpelthen for ringe når man skal møde kl. 8 inde ved banegården og L1 hverken kører 07.21 eller 07.37 og jeg derfor er nød til at tage L2 over Skejby 07.42 og komme for sent! I ved sku da at togene står stille så skriv det da!

Samlet oversigt over henvendelser på månedsbasis

De blå kolonner er tal Midttrafik har modtaget fra Aarhus Letbane.

2019	Aflysteture	Forsinkede ture	Skriftlige henvendelser knyttet til Letbanen (inkl. rejsegaranti)	Rejsegaranti Letbanen	Henvendelser Bus (inkl. rejsegaranti)	Rejsegaranti bus	Beløb rejsegarantier til Letbanen	Beløb rejsegarantier bus	Straks- godkendelse
Januar	1,12%	4,37 %	67	35	881	83	5.879	48.900	36
Februar	0,52%	2,18 %	54	25	665	93	3.340	24.065	46
Marts	2,74 %	3,26 %	98	50	672	129	7.924	34.739	61
April	0,44 %	2,24 %	59	22	732	121	2.243	39.400	63
Maj	5,10 %	9,84 %	384	193	705	93	52.331	32.998	86
Juni	5,45 %	9,66 %	213	87	614	114	29.509	35.936	47
Juli	8,24%	5,90%	389	243	765	96	87.057	25.290	79
August	4,78%	5,97%	380	235	1030	154	80.855	40.822	71
September	3,31%	6,98%	330	218	1255	135	65.230	41.263	58

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

1-00-1-19

5. Orientering om rømning af pladsen på rutebilstationen den 30. oktober 2019

Resumé

Om aftenen den 29. oktober fik Midttrafik via mail fra Teknik- og Miljø-forvaltningen i Aarhus Kommune påbud om straks at rømme pladsen på rutebilstationen. Rømningen blev gennemført inden onsdag morgen kl. 6. Fremadrettet er der en række uafklarede forhold, som kræver stillingtagen fra kommunen og inddragelse af Midttrafik.

Sagsfremstilling

Fakta om rutebilstationen

Aarhus Rutebilstation er et helt centralt element i den kollektive trafik i Aarhusområdet. Området med Rutebilstationen, bybusterminalen i Park Allé/Banegårdspladsen og Aarhus H fungerer som en stor skifteterminal, som benyttes af meget stort antal passagerer, der bruger mulighederne for skift mellem regionale ruter og bybuslinjer.

Muligheden for ophold på Rutebilstationen er afgørende for at skabe stabilitet og udligne forsinkelser for regionalruterne og giver mulighed for pause for chaufførerne på de relativt lange regionale ruter.

Midttrafik har foretaget vurderinger af konsekvenserne af at afkorte regionale ruter uden for bymidten og konklusionen er, at der generelt er negative konsekvenser for passagererne, fordi der ikke opnås væsentlige rejsetidsgevinster ved at skifte til bybus. Snarere tværtimod vil et skifte blive opfattet som en "straf" der vil gøre den kollektive rejse mindre attraktiv. Enkelte relationer, hvor der skiftes til letbanen kan dog på grund af letbanens højere regularitet i myldretiden være acceptable fra et passagermæssigt synspunkt.

Der er i dag 20 bybuslinjer og regionale ruter, der anløber Rutebilstationen. Den benyttes af i flere millioner passagerer.

Fakta om ansvarsfordeling

Midttrafik lejer pladsen på rutebilstationen, som bybusserne i Aarhus, de regionale busser samt private fjernbusselskaber som Kombardo og Flixbus bruger, af Aarhus Kommune. Midttrafik ejer bygningen som Kundecenteret bebor og Aarhus Kommune ejer grunden. Der er derfor tale om bygning på lejet grund. Midttrafik står for nedrivningen af bygningen, hvis vi bliver opsagt. Midttrafik har for et par uger siden netop forlænget kontrakten med kommunen i 3 år.

Som ejer og udlejer af pladsen påhviler det Aarhus Kommune at vedligeholde pladsen, og løbende at vurdere kvaliteten af forholdene på området og forestå eventuelle udbedringer. Det påhviler også kommunen at sørge for færdselsforholdene, overholdelse af færdselsregler, skiltning mv.

Aarhus Kommunes information til Midttrafik

Kl. 18.53 tirsdag den 29. oktober tilgår en mail fra Aarhus Kommune Midttrafiks hovedpostkasse og en menig medarbejder, som ikke har noget med den daglige drift på

rutebilstationen at gøre. Mailen indeholder et påbud om omgående rømning af et større areal på holdepladsen på rutebilstationen markeret på et vedlagt kort og baseret på et notat udarbejdet af rådgivningsfirmaet Orbicon. Arealet skal afspærres inden onsdag den 30. oktober om morgenen. Notatet er udarbejdet den 24. oktober.

Informationen sendes også til Midttrafiks planchef fra en anden medarbejder i Aarhus Kommune tirsdag aften.

Det er denne mail, der bevirker, at Midttrafik iværksætter et beredskab i løbet af natten: Pressemeddelelser udarbejdes, busselskaber kontaktes telefonisk og skriftligt, medarbejdere indkaldes til at møde kl. 6 på pladsen og pladsen rømmes tidligt onsdag morgen. Flere medarbejdere har arbejdet i døgn drift for at sikre rømningen af pladsen og korrekt anvisning af busser og kunder den efterfølgende dag.

I løbet af onsdagen modtager forskellige medarbejdere i Midttrafiks administration til tider modsætningsfyldt information om

- måske skal hele rutebilstationens areal rømmes
- måske skal det nuværende afspærrede areal halveres
- i artikler i Aarhus Stiftstiden står, at rutebilstationen måske skal flyttes på havnen
- på tv2.dk fremgår det, at Aarhus Kommune har kendt til problemerne i 10 år

Midttrafik er ikke på noget tidspunkt blevet orienteret om, at en proces var igangsat med hensyn til undersøgelse af dækket. Midttrafik har heller ikke fået tilsendt notatet. Kort før midnat den 30. oktober bliver det oplyst til Midttrafik, at notatet beror på en såkaldt visuel vurdering. Det fremgår af en orientering til Teknisk Udvalg i Aarhus Kommune. En egentlig undersøgelse pågår nu med forventet afrapportering fredag den 1. november, hvor man undersøger de bærende konstruktioner i dækker mhp. teknisk beregning/simulering af dæk 1's bæreevne, handleplan for håndtering af hhv. dæk 1 og dæk 2, herunder udbedringsmetode. Der udføres derudover en *2nd opinion* – vurderinger ved ingeniørfirmaet COWI.

Midttrafiks direktion har onsdag den 30. oktober over for Aarhus Kommune pointeret, at kommunikationen fremadrettet skal gå gennem direktionen, så der er reel mulighed for at mobilisere organisationen til at håndtere selskaber, kunder, medier osv.

Midttrafiks situation lige nu

Situationen er stadig præget af stor usikkerhed. Midttrafik ved ikke, om der fx kommer yderligere påbud om rømning af et større areal end det nuværende, hvor skal bussernes anvises til at holde etc. Midttrafik har fremført over for kommunen, at det er afgørende, at administrationen kender til kommunens forskellige planer, da det har afgørende indflydelse på driften af såvel bybusser som regionale busser.

Hvis kommunen fastholder, at halvdelen af pladsen skal være afspærret, vil der fremadrettet ikke være plads til alle nuværende ruter, der anløber på rutebilstationen. Det vil i så fald være kommunen, der skal træffe beslutning om, hvilke ruter der skal være på rutebilstationen og anviser alternativer til andre. Kommunen skal udover holdeplads og færdselslogistik indregne nødvendige faciliteter for busselskaberne, chauffører og kunder – vand, affaldshåndtering, toiletforhold, pauserum og evt. billethåndtering. Hvis kommunen lukker hele pladsen, bliver deres opgave endnu større, og kommunen skal informere om ekstra køretid for kunderne, kompensation til regionen for merudgifter ved omfattende tomkørsel etc. Derudover savner Midttrafik svar på, hvordan Aarhus Kommune vil inddrage Midttrafik fremadrettet i planerne for rutebilstationen.

Rutebilstationens fremtid

I forbindelse med den massive mediedækning, har der været flere udmeldinger fra såvel administrative medarbejdere i Aarhus Kommune samt politikere om rutebilstationens fremtid.

Administrationen finder det hensigtsmæssigt at gøre opmærksom på, at en række andre aktører end Aarhus Kommune benytter rutebilstationen. Busselskabet Aarhus Sporveje har således fire ruter, der anløber rutebilstationen, mens de busselskaber der kører regional kørsel og fjernbusser udgør resten af brugerne. Det er Midttrafik, som tilrettelægger bussernes vognløb, sørger for ordentlige chaufførforhold, udarbejder kontrakter med busselskaberne etc. Al planlægning og drift af stationen hører således under Midttrafik i dag. Administrationen vil derfor lægge op til, at bestyrelsen drøfter en anden mulig model for styringen af rutebilstationen.

Gennem indtægterne fra brugerne kunne Midttrafik delvist finansiere driften af rutebilstationen. Administrationen kan påbegynde en undersøgelse af muligheden for at få statstilskud, og Aarhus Kommune vil alene skulle stille en lejet grund til rådighed. Som bestyrelsens studietur til Groningen viste, kunne modellen også omfatte et samarbejde med en privatinvestor, som kunne se fordelene i at investere i bygning af ejendomme i forbindelse med rutebilstationen. Man bruger også tilsvarende model i Sverige, fx Västtrafik. Trafikselskaberne i Sverige har ansvaret for at indrette stoppesteder, stationer m.m., mens kommunerne ejer vejene og grunden. Se eksempel nedenfor - bemærk ejerskabet og at det er Västtrafik, der er bygherre. Det er alle bustyper, der anløber stationen og der er butikker, kundeservice, rejsebureauer mv. Midttrafiks tidligere bestyrelse var på studietur i 2009 for at besøge stationen.

- ./. **Nils Ericsonsterminalen** (officielt Nils Ericson Terminalen) är [Göteborgs](#) centrala bussterminal.
 - ./. Den ligger i anslutning till [Göteborgs centralstation](#) för järnvägstrafik och [Centralhuset, Göteborg](#), tillsammans utgör de Göteborgs [resecentrum](#). Från terminalbyggnaden avgår [Västtrafiks](#) bussar till olika delar av länet utanför Göteborgs kommun, inkl flygbussar, och numera även fjärrbussar. Härifrån avgår [bussar](#) till hela [Sverige](#) och övriga [Europa](#) med [bussbolagen Swebus](#), [Nettbus Express](#), [Eurolines](#) med flera. Det avgår omkring 1 000 avgångar per dag.^[1]
 - ./. I terminalen finns förutom Västtrafiks Kundservice (f.d. [Tidpunkten](#)) också bland annat snabbmatsrestauranger, kiosker och [resebyråer](#). Alldeles bredvid ligger centralstationens byggnad [Centralhuset](#), med betydligt fler butiker och restauranger.
- Byggherre var Västtrafik AB (tidigare Göteborgsregionens Lokaltrafik AB). Ägare och förvaltare är Västtrafik AB.



Midttrafik ejer som nævnt allerede i dag bygningerne på rutebilstationen. Det beror på yderligere undersøgelser, hvordan ejerforholdet i den oven for skitserede model for en rutebilstation kan udformes.

Direktøren indstiller,

at Bestyrelsen drøfter redegørelsen.

1-61-1-12

6. Indstilling om præcisering af ændringsbestemmelserne i Midttrafiks buskontrakter

Resumé

Midttrafiks kontrakter om buskørsel indeholder bestemmelser for, hvornår busselskaberne skal kompenseres økonomisk i tilfælde af reduktion samt muligheder for tilkøb af visse supplerende ydelser. For at styrke kontrakterne indstiller administrationen til, at der tilføjes bestemmelser, der præciserer grænserne for, hvor meget Midttrafik kan tilkøbe eller reducere i omfanget af kontrakterne.

Sagsfremstilling

Det er ganske almindeligt, at der i løbet af en kontraktperiode opstår behov for at foretage ændringer. Hvis ændringen sker *i medfør* af en ændringsbestemmelse i kontrakten, kan ændringen foretages uden fornyet udbud. Det er dog et krav, at bestemmelsen er tydeligt formuleret, ligesom bestemmelsen skal fastsætte omfanget og arten af de ændringer, som kan foretages.

Findes der ikke en klar defineret ændringsbestemmelse i kontrakten, er det afgørende, om ændringen udgør en ændring af "grundlæggende elementer". En ændring anses for at være en ændring af grundlæggende elementer, når den indebærer, at kontraktens karakter bliver "væsentligt forskellig fra den oprindelige kontrakt". Dette scenarie kan for eksempel opstå, hvis Midttrafik undervejs i en kontraktperiode vil ændre fra dieselbusser til gasbusser, eller hvis Midttrafik gennemfører en betydelig reduktion af kørselsomfanget.

Det beror på en konkret vurdering, hvorvidt en ændring af en kontrakt er grundlæggende. Udbudsreglerne indeholder en række forhold, som i hvert tilfælde skal vurderes. Sådanne vurderinger kan være vanskelige at foretage i de konkrete situationer, og hvis konklusionen falder til den forkerte side, kan den påtænkte ændring af kontrakten ikke gennemføres.

Vurderer Midttrafik, at ændringen ikke er grundlæggende, og dermed kan foretages, er der dog fortsat en risiko for, at ændringen kan afstedkomme klager fra parter, der er af en modsat opfattelse. Dette kan være en klage fra den leverandør, der har kontrakten (fx ved en stor reduktion), eller klager fra leverandører, der deltog i udbuddet, men ikke vandt kontrakten (fx ved tilkøb af busser). I sidste ende kan Midttrafik blive forpligtet til at bringe kontrakten til ophør inden for en af Klagenævnet for udbud fastsat frist samt til at betale en økonomisk sanktion for de allerede erlagte ydelser.

Midttrafiks ændringsbestemmelser

Midttrafiks kontrakter indeholder i dag ændringsbestemmelser, der definerer, hvornår et busselskab skal kompenseres økonomisk i tilfælde af en reduktion i kørselsomfanget og/eller antallet af busser. Kontrakten foreskriver, at et busselskab skal kompenseres,

hvis kørselsomfanget i løbet af et år reduceres med mere end 7,5 % i forhold til foregående år eller med mere end 20 % i forhold til det oprindeligt udbudte kørselsomfang.

Det forudsættes af kontrakten, at Midttrafik betaler almindelige satser, hvis kørselsomfang eller antallet af busser udvides.

Kontrakten indeholder også bestemmelser, der i nogle tilfælde giver mulighed for indkøb af supplerende ydelser (fx en konvertering til biodiesel).

Kontrakten indeholder *ikke* en afgrænsning af, hvor meget antallet af køreplantimer eller busser kan reduceres eller udvides. Bestemmelsen opfylder derfor ikke kriterierne for at være en klar, entydig og præcist formuleret. Større reduktioner eller tilkøb vil således altid skulle vurderes i forhold til, om ændringen er væsentlig eller ej.

Hidtil har bestemmelserne ikke medført udfordringer. Men under de regionale besparelser i 2019 har administrationen foretaget konkrete vurderinger om lovligheden af påtænkte ændringer.

Denne problematik kan undgås fremadrettet ved at indføje bestemmelser, der præciserer grænserne for, hvor meget Midttrafik kan ændre. Dermed er rammerne for ændringer beskrevet allerede i udbuddet, og alle leverandører har kendt til betingelserne i forbindelse med afgivelse af deres tilbud. Dermed sker ændringerne i kontraktperioden *i medfør* af kontrakten.

Forslag til ændringsbestemmelser

Administrationen foreslår derfor, at det i fremtidige kontrakter præciseres, at:

- Antallet af køreplantimer maksimalt kan ændres med +/- 50 % i forhold til det oprindeligt udbudte antal køreplantimer med fastholdelse af de fastsatte betalingssatser. Dermed følger, at en kontrakt på fx 10.000 køreplantimer kan reduceres ned til 5.000 timer, og udvides op til 15.000 timer.
- Antallet af kontraktbusser maksimalt kan ændres med +/- 50 % i forhold til det oprindeligt udbudte antal kontraktbusser med fastholdelse af de fastsatte betalingssatser. Dermed følger, at en kontrakt med 12 busser kan reduceres ned til 6, og udvides op til 18 busser, mens en kontrakt med 9 busser kan reduceres ned til 5 kontraktbusser, og udvides op til 13 busser.

Grænsen på +/- 50 % er foreslået ud fra en gennemgang af reduktioner og tilkøb af Midttrafiks nuværende kontrakter, hvor kun én kontrakt er i risiko for at blive omfattet af ændringsbestemmelsen. Samtidig giver bestemmelsen mulighed for at foretage betydelige ændringer også i mindre kontrakter, der hurtigere kan blive omfattet af bestemmelsen.

De nuværende bestemmelser for økonomisk kompensation fastholdes uanset om kontrakten udvides eller reduceres.

Betydning for økonomi

En præcisering af ændringsbestemmelserne kan i yderste konsekvens få betydning for bestillernes økonomi.

Idet Midttrafik sætter grænser for, hvor meget en kontrakt kan reduceres, præciseres busselskabernes risiko ved tilbudsafgivelsen. Dette kan få en begrænset, positiv indflydelse på tilbudsprisen i det tilfælde, at busselskaberne betragter den udbudte kontrakt som risikofyldt.

Omvendt medfører ændringen en grænse for, hvor meget en bestiller får mulighed for at reducere sin kørsel med. Bestillerne kan således blive tvunget til at opretholde en vis mængde af kørsel, selvom bestilleren har et ønske om at gennemføre en betydelig reduktion.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at der i Midttrafiks kontrakter om buskørsel tilføjes en ændringsbestemmelse, der præciserer, at kontraktens omfang af køreplantimer og busser maksimalt kan ændres med +/- 50%.

1-3-1-19

7. Orientering om Midttrafik og Midtjyske Jernbaner A/S

Resumé

I orienteringen beskrives historien bag Midtjyske Jernbaner, organiseringen, økonomien og de udfordringer, som Midtjyske Jernbaner, står over for.

Sagsfremstilling

Baggrund - Midtjyske Jernbaner A/S

Midtjyske Jernbaner A/S blev dannet i 2008 ved en fusion mellem tidligere Lemvigbanen og Odderbanen. Baggrunden for fusionen var ønsket om at få én større og mere effektiv jernbanevirksomhed fremfor to virksomheder. Samtidig var det et ønske at styrke virksomhedens jernbanesikkerhedsmæssige kompetencer.

I 2012 blev Region Midtjylland og DSB enige om de økonomiske rammer for en samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen. DSB blev operatør på samdriften på banerne i perioden 2012-2016. Odderbanens gamle Y-tog blev erstattet af DSB's Desiro tog. Midtjyske Jernbaner bevarede dog ansvaret for drift af infrastrukturen på Odderbanen.

Fra 1. september 2016 blev Odderbanens infrastruktur overdraget til Aarhus Letbane I/S. Det var en del af aftalegrundlaget mellem Staten, Region Midtjylland og Aarhus Kommune om etablering af Aarhus Letbane, at Odderbanens infrastruktur stilles til rådighed for letbanen. For letbanens kørsel på Grenaa-banen er det aftalt, at statens tidligere driftstilskud til togkørslen nu tilgår Region Midtjylland.

Organisering – Midtjyske Jernbaner A/S

Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner A/S. Aktiekapitalen er fordelt mellem:

- Midttrafik 87,66%
- Lemvig kommune 11,60%
- Holstebro kommune 0,11%
- Private aktionærer 0,63%

I Midttrafiks Årsrapport er aktieposten i Midtjyske Jernbaner værdiansat til under 1.000 kr., da selskabet gennem en årrække har haft varierende resultater, der i overvejende grad har været et driftsunderskud.

Midtjyske Jernbaners bestyrelse består af 8 medlemmer:

- 2 medlemmer udpeges af Midttrafik (Arne Lægaard som formand og Niels Viggo Lynghøj som næstformand)
- 2 medlemmer udpeges af Region Midtjylland
- 2 medlemmer hvoraf hhv. Holstebro og Lemvig kommune udpeger hver én.
- 2 medlemmer er medarbejdervalgt.

Ifølge aktionæroverenskomsten varetages posterne som bestyrelsesformand og næstformand i selskabet af de to medlemmer, som er udpeget af Midttrafikks bestyrelse. (Arne Lægaard og Niels Viggo Lynghøj Christensen).

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal Midttrafik:

- føre tilsyn med økonomi og administration i privatbaneselskabet.
- modtage information/oplysninger om betydende forhold i selskabet som efterspørges.
- vedtage og godkende selskabets vedtægter og ændringer heri.

Midttrafik bruger ca. ½ stilling til formålet. Til sammenligning bruger Midttrafik ca. 6 stillinger til varetagelse af opgaver i relation til letbanen.

Midtjyske Jernbaners formål er at forestå regional jernbanedrift på Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner er ejer af materiel, bygninger og banens infrastruktur.

Selskabet har ansvaret for:

- drift af togkørsel på Lemvigbanen efter køreplan godkendt af Midttrafik.
- vedligeholdelse og drift af infrastrukturen på banen.
- reinvesteringer i infrastrukturen – (spor, skinner, materiel, broer, grøfter mm.)
- Midtjyske Jernbaner udfører også transport af gods. Dette må ikke drives med offentligt tilskud og derfor laves hvert år et særligt driftsøkonomisk godsregnskab, der økonomisk skal hvile i sig selv.

Togdrift udgør et særskilt resultatområde i Midttrafik. Region Midtjylland er bestiller af togtrafikken på Lemvigbanen og finansierer nettodriftsudgifterne samt et årligt investeringstilskud til reinvestering og vedligeholdelse af infrastrukturen på banen.

Nøgletal Lemvigbanen

I 2018 modtog Midtjyske Jernbaner et driftstilskud 19,3 mio. kr. til drift af banen. Der var indtægter fra passagerer på 2,8 mio. kr. og nettotilskuddet var 16,5 mio. kr. Midtjyske Jernbaner modtager herudover et årligt investeringstilskud på ca. 3,5 mio. kr. til fornyelser og reinvesteringer i Lemvigbanens infrastruktur. Der køres årligt ca. 6.800 køreplantimer. I "ren" drift anvendes 2 Y-tog. Herudover har Midtjyske Jernbaner ekstra 2 Y-tog til reservemateriel.

Ved udgangen af 2018 var der gennemsnitligt 25 fuldtidsstillinger i selskabet fordelt på tilnærmelsesvis følgende grupper:

Administration og sikkerhed = 5 stillinger

Drift, styring og lokomotivførere = 12 stillinger

Bane, værksted og anden infrastruktur = 8 stillinger

Bloktilskuddet til Region Midtjylland

Det statslige bloktilskud til regionerne fordeles efter en nøgle hvorefter:

20% fordeles efter indbyggertal

80% fordeles efter andre strukturelle kriterier.

I de strukturelle kriterier indgår blandt andet antal kilometer privatbanestrækning. Regionens administration har beregnet, at hvis Lemvigbanen fjernes fra andelen af strukturelle kriterier, vil Region Midtjyllands andel af det samlede bloktilskud falde med ca. 51,0 mio. kr. årligt, som til gengæld vil blive fordelt på de øvrige regioner.

Opgaver løses af Midttrafik

Midtjyske Jernbaner er et driftsorienteret selskab, der er karakteriseret ved en høj grad af fleksibilitet i organisationen og god motivation blandt medarbejderne. Selskabet er et godt eksempel på et "privatbaneselskab", der på mange områder finder egne løsninger og ikke altid er underlagt faglige begrænsninger, som ses i den øvrige togbranche i Danmark. Direkte togrelaterede driftsopgaver på Lemvigbanen løses fint hos Midtjyske Jernbaner.

Det har igennem mange år været sædvane, at selskabet egenhændigt løser kunde- og markedsføringsopgaver i lokalområdet uden indblanding fra Midttrafik. Blandt andet fordi der findes stor lokal patriotisme i selskabet.

Det vil være nødvendigt med en stillingtagen til, hvorvidt Midttrafik påtager sig flere af disse kunde- og informationsmæssige opgaver.

I 2020 vil det blive aktuelt at Midttrafik påtager sig disse opgaver fordi Midtjyske Jernbaner fra 13. dec. 2020 overtager ansvaret for drift af togkørsel mellem Holstebro og Skjern. Midtjyske Jernbaner overtager rollen som togoperatør fra Arriva Tog. Strækningen bliver dermed en lokalbane-strækning i Midttrafik på samme måde som Lemvigbanen. Region Midtjylland er bestiller og finansierer togkørslen på strækningen gennem Midttrafik. Regionens bidrag til Midttrafiks administration reguleres i overensstemmelse hermed.

Udfordringer for Midtjyske Jernbaner

Overtagelse af togbetjening Holstebro – Skjern

Region Midtjylland har godkendt overtagelse af trafikøberansvaret for togbetjeningen mellem Holstebro og Skjern. Regionen modtager et årligt statstilskud til finansiering af togtrafikken. Det indgår desuden i aftalen mellem Staten og Region Midtjylland, at Transportministeriet stiller 3 Lint tog vederlagsfrit til rådighed for Region Midtjylland. Midtjyske Jernbaner skal være togoperatør på strækningen og skal overtage de 3 togsæt fra Arriva.

Overtagelse af togtrafikken pålægger Midtjyske Jernbaner mange nye og flere opgaver. Det vil belaste selskabets administration både i forberedelsesfasen og i den kommende driftsfase. Der er i selskabet nedsat en projektgruppe til at forberede og planlægge overtagelsen.

Nye tog til Lemvigbanen

Der er i 2018 vedtaget en investeringsplan for Midtjyske Jernbaner gældende for perioden 2020-2030. En ny investeringsplan er nødvendig, fordi der er et presserende behov for nyt driftsmateriel til Lemvigbanen. Banens nuværende Y-tog er grundet den høje alder nedslidte. Gennemsnitsalderen for togene er 35 år. Inden for ganske få år er det ikke muligt at få nødvendige reservedele til at holde togene kørende. Det er ikke en økonomisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel. Midtjyske Jernbaner er eneste selskab i Danmark, der benytter Y-tog.

Indkøb af nyt materiel skal ske ved udbud. Der er valgt rådgiver og konsulent til at løse opgaven, men alligevel involveres Midtjyske Jernbaner voldsomt i gennemførelsen af opgaven. Processen påvirker Midtjyske Jernbaners organisation.

Midtjyske Jernbaners bestyrelse besluttede på mødet 13. september at udskyde et nyt udbud af dieseltog med op til 6 måneder. I mellemtiden skal Midtjyske Jernbaner undersøge om det er muligt at lave et nyt udbud, hvor der anvendes batteridrevne tog. Midtjyske Jernbaner har lavet en markedsundersøgelse af potentielle togleverandører. Det er i forbindelse med denne undersøgelse, Midtjyske Jernbaner er blevet præsenteret for muligheden for at anskaffe batteridrevne tog.

En arbejdsgruppe med repræsentanter fra Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik følger processen omkring udbuddet af nye tog til Lemvigbanen og processen om overtagelse af Holstebro-Skjern.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

8. Takstudvikling 2016 – 2020

Resumé

Administrationen orienterer om udviklingen i Midttrafiks takster i perioden 2016 til 2020.

Sagsfremstilling

Administrationen har gennemgået Midttrafiks takststigninger i perioden 2016 til 2020. Beskrivelse af takstudvikling i perioden fremgår af bilag.

Takstudviklingen i perioden har i særlig grad været præget af effekterne af Takst Vest, som gennemførtes i marts 2018. Dertil kommer årlige reguleringer, som fastlægges af det årligt udmeldte takststigningsloft. Disse reguleringer har i perioden været mellem 0,0 og 2,0 %.

Overordnet kan der for rejser på forskellige rejselængder konkluderes følgende:

- Korte rejser har fået relativt dyrere kontantbilletter end gennemsnittet. Til gengæld er pendlerkort ikke steget så meget.
- Mellemlange rejser har fået dyrere klippekortrejser end gennemsnittet.
- Lange rejser har fået dyrere pendlerkort end gennemsnittet. Til gengæld er taksterne for rejsekortrejser faldet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1- Notat - takstudvikling 2016-2020

1-61-1-12

9. Orientering om fremrykning af plan for fuld omstilling til fossilfri busser i Aarhus

Resumé

Et bredt flertal i Aarhus Byråd har vedtaget et budgetforlig, der indebærer, at bybusserne i Aarhus inden udgangen af 2027 skal være fossilfri. Dette fremrykker den hidtidige plan for fuld omstilling med tre år. Aarhus Kommune har afsat 50 mio.kr. til omstillingen. Herudover medfører omstillingen en reduktion i den årlige tilbageførsel af overskud til Aarhus Kommune.

Sagsfremstilling

I sit budgetforlig for 2020 vedtog Aarhus Byråd d. 19. oktober, at ca. 180 bybusser skal køre på et fossilfrit drivmiddel inden udgangen af 2027. Bybussernes CO₂-udledning, som i dag udgør ca. 6.000 tons pr. år vil således blive reduceret til 0 i 2027.

Byrådets beslutning medfører en fremrykning af udskiftningsplanen med tre år, idet fristen indtil videre har været 2030.

Fossilfrie drivmidler

Fordelen ved fossilfrie drivmidler er, at bussen ikke udledes sundhedsskadelige stoffer eller CO₂, der er medvirker til globale klimaforandringer. Fossilfrie drivmidler udgøres aktuelt af el og brint, hvor elbus-teknologien i øjeblikket er den fremmeste på markedet. Elbusserne har de senere år undergået en udvikling, hvor bussernes driftssikkerhed og rækkevidde er på et stadie, så teknologien nu er moden til at erstatte konventionelle dieselbusser.

Der produceres to typer af elbusser. Den ene type elbus oplades både på depotet om natten og ved lynopladninger af pantografer på endestationer rundt om i byen. Den anden type elbus oplades på busselskabets depot; typisk om natten, imens busserne klargøres.

I dag kører en elbus, der udelukkende oplades på depotet, op til cirka 300 km på én fuld opladning. Rækkevidden varierer dog i forhold til chaufførernes kørsel, byens topografi og temperaturen udenfor bussen.

I Aarhus kører busserne mellem 300 og 500 km dagligt. Der foregår derfor et arbejde mellem Midttrafik og Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS) for at tilpasse bussernes omløbsplaner, så planerne er dimensioneret til de depot-opladede elbussers rækkevidde på indtil videre 300 km. En del af udfordringen løses ved, at elbusserne udenfor myldretiderne kører på depot og oplader, mens dieselbusserne fortsat er i drift.

Hensigten er at undgå anlæg af de dyre pantografer på endestationer rundt om i Aarhus. Anlæg af én pantograf koster mellem 1-2 mio.kr. Henset til udviklingen er det samtidig

markedets vurdering, at batteriernes kapacitet indenfor en kort årrække forøges til et omfang, der gør, at depot-opladede elbusser kan køre hele dagen på én opladning.

Udgifter til etablering af ladeinfrastruktur

Ved omstilling til elbusdrift er der behov for etablering af ladeinfrastruktur på de tre busanlæg i Hasselager, Tilst og Risskov. Herudover skal der ske en dimensionering af transformatorstationerne ved de tre depoter, så der kan transporteres betydelige mængder strøm til depoterne.

Infrastrukturen kan i et vist omfang etableres i etaper, efterhånden som dieselbusser udskiftes til elbusser på det enkelte busanlæg. Dog skal dimensionering af transformatorstationer tage udgangspunkt i det samlede antal busser på det enkelte anlæg, hvorfor nogle af anlægsudgifterne skal afholdes før de sidste elbusser anskaffes.

De samlede udgifter til omstilling vurderes at blive op til 50 mio. kroner, som Aarhus Kommune finansierer. Heraf afsættes de 13 mio.kr. tilslutningsbidrag til elnetselskabet, og 37 mio. kroner til etablering af laderne på de tre busdepoter i Aarhus. I 2022 og 2023 afsættes de første 21 mio.kr. til etablering af ladeinfrastrukturen fordelt ligeligt mellem de to år.

Samarbejde med Region Midtjylland

Af forligsteksten fremgår det, at forligspartierne tillige ønsker, at Aarhus Kommune i samarbejde med Midttrafik og Region Midtjylland arbejder for, at også de regionale busser, der kører i Aarhus, gradvist bliver fossilfrie frem til 2027.

Forvaltningen i Region Midtjylland og Midttrafiks administration arbejder i forvejen på en plan for indfasning af nye drivmidler i forbindelse med kommende udbud, der kan reducere eller neutralisere CO2 udslippet fra busserne.

Betydning for økonomi

En elbus koster aktuelt mere end det dobbelte af en dieselbus. Herudover skal bussens batteripakke udskiftes én gang i bussens levetid. Dette bringer de samlede udgifter til en elbus op på cirka 2½ gange investeringen i en tilsvarende dieselbus.

BAAS vurderer, at selskabet kan gennemføre omstillingen (excl. etablering af ladeinfrastruktur) indenfor den eksisterende kontraktøkonomi, dog med den konsekvens, at der forventes en nedgang i BAAS' årlige overskud, og dermed en reduktion i den årlige tilbageførsel til Aarhus Kommune, på mellem 15-18 mio.kr. årligt. BAAS har i gennemsnit over de seneste fem år returneret 20 mio. kr. årligt til Aarhus Kommune.

Betydning for kunderne

Indsættelse af elbusser medfører en neutralisering af CO2 og sundhedsskadelige stoffer (NOx og partikler), samt en betydelige reduktion af støjniveauet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

10. Orientering om mystery shopping på Kundecenter og i Bestillingsmodtagelse

Resumé

I juni 2019 blev der gennemført et mystery shopping-forløb på Midttrafik Kundecenter og i Flextrafiks bestillingsmodtagelse, som et alternativ til tidligere kundetilfredshedsmålinger, der overvejende har været spørgeskemabaserede med lukkede svarmuligheder. Resultatet var overordnet positivt. Der udpeges i rapporten både forhold, som bør fastholdes og forhold, der med fordel kan forbedres.

Denne orientering redegør for overordnede resultater og det videre forløb.

Sagsfremstilling

Mystery shopping-forløbet blev tilrettelagt i samarbejde med analysebureauet Epinion. Undersøgelsen omfattede den fysiske betjening på Midttrafik Kundecenter og telefoniske henvendelser hos Flextrafik bestillingsmodtagelse. Formålet med undersøgelsen var at få feedback fra kundernes perspektiv – både på, hvad der i dag gøres godt og hvad der kan forbedres i fremtiden. Medarbejderne, der er i daglig kontakt med Midttrafiks kunder, er afhængige af information fra og beslutninger truffet i andre afdelinger og resultatet af undersøgelsen rækker derfor videre ud i organisationen.

Berørte medarbejdergrupper blev varslet forud for igangsættelsen og der var ligeledes en orientering om forløbet med på LMU-mødet den 18. juni 2019. Undersøgelsen er anonym og kan ikke henføres til en specifik medarbejder.

Mystery shopperne er rekrutteret af Epinion og henvender sig som almindelige kunder med almindelige spørgsmål. Efterfølgende beskriver de deres oplevelse ud fra et fastlagt rapporteringsskema, der kommer omkring alle relevante observationspunkter. Indenfor hhv. Kundecenter og Flextrafik bestillingsmodtagelse blev der udvalgt nogle overordnede undersøgelsesområder, hvortil Midttrafik udarbejdede realistiske problemstillinger og spørgsmål, som mystery shopperne tog udgangspunkt i. Fællesnævneren for flere af de udvalgte undersøgelsesområder er øget digitalisering, der stiller andre krav til medarbejdernes kompetencer. Undersøgelsesområderne og fordeling af besøg/opkald skitseres nedenfor.

Undersøgelsesområder til Kundecentret:

- Rutevejledning fra a til b, herunder optimal billettype ud fra rejsemønster (14 besøg)
- Vejledning i og hjælp til betjening af Midttrafik App, herunder valg og køb af billetprodukt (14 besøg)
- Vejledning i rejsekort og rejsekortprodukter (8 besøg)

Undersøgelsesområder til Flextrafik bestillingsmodtagelse:

- Vejledning i hvad Flextur er og hvordan det kan benyttes (20 opkald)
- Vejledning i bestilling af Flextur, herunder billigste tur (20 opkald)
- Vejledning i bestilling af Flexbus (10 opkald)

Resultater

Både på Kundecentret og i Flextrafik bestillingsmodtagelse formår medarbejderne at levere en god service, der langt hen ad vejen lever op til kundernes forventninger. På baggrund af resultaterne udpeger Epinion de tre væsentligste tendenser, der bør fastholdes og de tre væsentligste tendenser, der bør prioritere fremadrettet.

Midttrafik Kundecenter:

Fasthold	Priorité
<ol style="list-style-type: none"> 1. Den fyldestgørende service ifm. håndtering af kundehenvendelser. 2. Den servicemindedede behandling af kunderne. 3. De behagelige venteforhold. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fokus på kunden, fx ved at tage sig den nødvendige tid og afslutningsvist sikre sig, at kunden har fået svar på alle spørgsmål. 2. Nogle pointerede at enkelte medarbejdere kan virke stressede og fortravlede – hvilket går udover den samlede oplevelse. 3. Vejledning i Midttrafik App og Rejsekort, fx ved sikkert at kunne vejlede og kommunikere fordele og ulemper.

Flextrafik bestillingsmodtagelse:

Fasthold	Priorité
<ol style="list-style-type: none"> 1. Det gode førstehåndsindtryk, både i form af kort ventetid og medarbejdernes imødekommenhed. 2. Den høflige behandling af kunden. 3. Formidlingsevnen, hvor der både opleves engagement og hjælpsomhed. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Servicen vedr. Flexbus-produktet, hvor vejledningen oplevedes mangelfuld. 2. Mere dybde i vejledning, fx i form af alternative muligheder 3. Styring af samtalen.

I den efterfølgende opfølgning med medarbejderne i bestillingsmodtagelsen blev det bemærket, at Flexbus på undersøgelsestidspunktet var et relativt nyt produkt hos Flextrafik og at vidensniveauet er hævet ifm. køreplansskiftet, hvor Flexbus-produktet fik en større udbredelse.

Videre forløb

Der følges op på resultaterne med de relevante medarbejdergrupper og foretages justeringer, hvor det findes hensigtsmæssigt.

Midttrafik er ved at afsøge mulighederne for at etablere en mere langsigtet løsning for måling og medarbejderudvikling i disse to primære kundevendte kontaktflader, så der fastholdes et fokus på at sikre, at de nødvendige kompetencer og værktøj er til stede, for at medarbejderne fortsat kan levere en høj service til Midttrafiks kunder.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

11. Orientering om stramning af grupperejser med Flexbus

Resumé

Administrationen modtager henvendelser om grupperejser med Flexbus. Produktet egner sig ikke til grupperejser, hvorfor administrationen har strammet reglerne for grupperejser med Flexbus. Stramningen sker i sammenhæng med en generel stramning af grupperejser med ordinære busser ved Midttrafik.

Sagsfremstilling

Om Flexbus

Flexbus er et Midttrafik produkt, som benyttes til små rejsestrømme. Flexbusafgange indgår i almindelige buskøreplaner, og kan udgøre hele ruter eller blot udvalgte afgange. En Flexbus kører kun, hvis den bliver bestilt, og kun dén del af turen, der er bestilt, bliver udført. Kunden bliver kørt i taxa, personvogn eller liftvogn, og der kan være andre med på turen.

Flexbus kan fx anvendes af kommunerne ved nedlæggelse af eksisterende ture med få rejsende, supplement til eksisterende buskørsel eller styrkelse af geografiske områder.

Taksterne er ligestillet med bussen, og der kan betales med alle billetter, som er udstedt af Midttrafik, undtagen rejsekort (personlig - flex - og anonymt eller til handicappede), som kræver check-ind/ud udstyr.

Grupperejser med Flexbus

Administrationen har konstateret et øget antal henvendelser og forespørgsler til grupperejser med Flexbus. Det sker sandsynligvis, fordi antallet af Flexbus afgange er øget markant siden køreplansskiftet 30. juni 2019 i forbindelse med nedlagte eller reducerede busruter som følge af de regionale besparelser.

Det er især skoler og institutioner, som forespørger på grupperejser med Flexbus. Forespørgsler på bestillinger sker i nogle tilfælde med op til 100-120 personer, hvilket Flexbus ikke egner sig til, fordi:

- Bestillingerne vil udfordre Midttrafiks forsyningsgrad pga. antallet af vogne, som skal benyttes
- Det vil kunne øge bestillernes udgifter, da Midttrafik kan være nødsaget til at hente vogne fra områder, som ligger langt væk fra rejsens geografiske placering
- Kunderne skal medbringe autostole/selepuder til alle børn, som er under 135 cm høje, hvilket formodes at være en relevant udfordring, når der er tale om skoler og institutioner
- Der ved almindelige grupperejser med bus skal bestilles minimum 4 hverdage i forvejen, hvor grupperejser med Flexbus skal bestilles senest 1 time før afgang.

Midttrafik har derfor strammet reglerne om grupperejser med Flexbus den 3. oktober 2019, så der fremover ikke kan bestilles til større grupper. Det maksimale antal personer pr. bestilling er nu begrænset til 5 personer. Dog kan der medtages store familier på op til 8 personer (bestilt på 2 vogne) pr. bestilling pr. rute.

Tiltaget forhindrer ikke skoler, institutioner mv. i at bestille ad flere omgange pr. tlf., ligesom det ikke kan forhindres via online bestilling, når det bliver tilgængeligt for Flexbus. Derfor overvåger administrationen turantallet på ruter løbende. Sker der åbenlyse tilfælde med grupperejser på Flexbus tager administrationen kontakt til bestilleren og aflyser turene.

Midttrafik foretager stramningen forud for en generel stramning af grupperejser ved Midttrafik, som gennemføres til årsskiftet. Den 21. juni 2019 vedtog bestyrelsen en række ændringer på grupperejser, fordi det nuværende serviceniveau i dag er højt sammenlignet med øvrige trafiksselskaber (*Midttrafiks bestyrelse, 21. juni 2019, pkt. 4.: Rejsekort Erhverv til grupperejser*). Det har medført et højt udgiftsniveau. Derudover har priserne ikke været reguleret i en årrække.

De generelle stramninger på grupperejser medfører følgende:

- Der anvendes færre ekstrabusser, og derfor vil flere bestillinger vil blive afvist på grund af manglende plads
- Vi går fra tre til to typer billetter på midttrafikbestilling.dk - Turbillet og den nuværende gruppebillet udgår
- Priserne på midttrafikbestilling.dk hæves, så de svarer til Midttrafiks øvrige prisniveau
- Bestillingsfristen for grupperejser hæves fra 4 til 7 hverdage
- Der købes altid billet på midttrafikbestilling.dk i forbindelse med bestilling af rejse

Kunder, som henvender sig angående grupperejser på Flexbus, bliver henvist til turistvognmænd, som følge af ovenstående stramninger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

12. Rådgivning til kunder om rejsekort og flex-produkter

Resumé

Administrationen oplever en jævn efterspørgsel efter Midttrafik-medarbejdere, som kan deltage i fx møder med Ældre Sagen, Ældreråd, Faglige Seniorer og ikke mindst kommunerne, for at fortælle ældre borgere om, hvordan de kan bruge rejsekort, Midttrafik app, flexbus, flextur mv. For nuværende tilbyder administrationen ikke ydelsen, da det har trukket mange ressourcer ud af driftsopgaverne i administrationen. Direktionen har besluttet at iværksætte en forsøgsordning med målrettede ressourcer til opgaven i 1 år.

Sagsfremstilling

Administrationen oplever efterspørgsel på, at Midttrafiks medarbejdere deltager i arrangementer for fx Ældre Sagen, Ældreråd, Faglige Seniorer m.v., hvis medlemmer ønsker mere viden om brug af rejsekort, Midttrafik app, flexbus, flextur mv.

Henvendelser siden sommerferien t.o.m. september:

Før sommerferien	3F i Norddjurs Kommune
29. august 2019	Tre Ældre Sagens lokalafdelinger i Horsens Kommune (Horsens, Brædstrup og Horsens Nord)
30. august 2019	Norddjurs Kommune/Ældrerådet i Norddjurs Kommune
17. september 2019	Ældre Sagen Randers-Nørhald-Langå
24. september 2019	Ældre Sagen Herning

Meldingen til dem, der henvender sig i dag er, at Midttrafik pt ikke har ressourcer til opgaven, men deltager i møder, hvor der er politisk deltagelse.

Set i lyset af den øgede digitalisering og den deraf øgede selvbetjening, ændringer i produktporteføljen på såvel billet-siden (bl.a. pensionistkort) som på bussiden (øget flexbus-anvendelse) vurderes det, at behovet for Midttrafiks rådgivning er stigende. Derudover kan man forvente en potentiel politisk interesse i, at ældre borgere får en fyldestgørende rådgivning fra Midttrafiks side i en tid, hvor billetprodukter digitaliseres.

Direktionen har derfor besluttet at iværksætte en forsøgsordning, hvor en medarbejder med god tværgående indsigt i Midttrafiks billetprodukter mv løser opgaven, og der hentes ressourcer ind til at løse medarbejderens øvrige opgaver. I forsøgsperioden allokeres ca. 10 timer ugentligt hos den faste medarbejder. Ressourcerne vil næppe fordele sig ligeligt henover året, da der må forventes at være udsving i efterspørgslen.

Oplæg på møder med Ældre Sagen og andre organisationer vil omhandle emner som:

- Ruteændringer/-nedlæggelser
- Flexbus-ruter
- Flextur-takster
- Prisaftaler
- Rejsekort
- Midttrafik app
- Pensionistkort

Forsøget evalueres efter et år, herunder efterspørgslen for Midttrafiks deltagelse i møder, da de regionale besparelser formodes at være en medvirkende årsag til, at efterspørgslen er høj netop nu.

Forsøgsordningen forventes at igangsættes inden årsskiftet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

13. Orientering om vedtagelse af Kollektiv trafikplan for Randers Kommune 2020 og status for øvrig områdeplanlægning

Resumé

Midttrafik har sammen med Randers Kommune udarbejdet en kollektiv trafikplan for kommunens samlede kollektive trafiknet. Målet er at ensarte serviceniveauet og binde kommunen bedre sammen indenfor den samme økonomiske ramme. Trafikplanen blev vedtaget af byrådet i Randers Kommune i juni 2019 og sættes i drift fra køreplansskiftet 2020.

Parallelt med trafikplanen i Randers arbejdes der på gennemførelse af den nu vedtagne trafikplan for Djursland, som sættes i drift fra køreplansskiftet 2020. Der er desuden udarbejdet analyser af den kollektive trafik i Silkeborg og Favrskov med henblik på kommende trafikplanlægning i kommunerne.

Midttrafik drøfter endvidere en samlet områdeplanlægning med kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland.

Sagsfremstilling

Den kollektive trafikplan for Randers Kommune indeholder servicemål for betjeningen af kommunens byer efter indbyggertal og for bybusbetjeningen i Randers by.

På baggrund af servicemålene omlægges den kollektive trafik i hele kommunen, så der tilbydes høj frekvens i byer med mange indbyggere og lavere og mere fleksibel kørsel med bl.a. Flexbus i mindre byer. Taksten på Flextur nedsættes desuden for at sikre større fleksibilitet i landdistrikterne fra nuværende 7 kr./km til 4 kr./km, når trafikplanen træder i kraft.

Trafikplanen harmoniserer betjeningen i hele Randers Kommune, så borgerne sikres et sammenligneligt serviceniveau efter bystørrelse. Generelt får langt de fleste bysamfund en forbedret service. Der er således 37 bysamfund, der får flere afgang, end de har i dag, 35 byer, der får det samme antal afgang, som de har i dag, og to byer, der ikke har busbetjening i dag, der fremover vil få betjening i form af flexbus. Modsat er der 13 bysamfund, der får færre afgang end i dag og otte, der helt mister busbetjening. De byer, der mister den ordinære busbetjening, er alle bysamfund med under 100 indbyggere.

I Randers by omlægges de nuværende ti bybuslinjer til to direkte og højfrekvente A-buslinjer samt to nye bybuslinjer. Regionale og lokale ruter, der anløber Randers by, benyttes i højere grad som erstatning for bybuslinjer på samme strækning, så ressourcerne udnyttes bedst muligt. Generelt vil omlægningerne give en bedre betjening

af Randers, om end nogle kunder vil opleve en længere afstand til nærmeste stoppested eller at skulle benytte fx en lokalrute fremfor en bybuslinje.

Arbejdet med trafikplanen blev oprindeligt sat i gang i september 2015, på daværende tidspunkt med fokus på at kortlægge og optimere bybusnettet i Randers by, og i efteråret 2016 var et forslag til et ny bybusnet i offentlig høring. Parallelt hermed igangsatte Landdistriktsudvalget en undersøgelse af offentlig transport i landdistriktet, hvilket resulterede i, at Miljø- og Teknikudvalget i december 2016 besluttede, at der skulle udarbejdes en kollektiv trafikplan for hele Randers Kommune, hvor ændringerne i bybusnettet kunne tænkes sammen med den øvrige kollektive trafik i kommunen. I december 2018 godkendte Miljø- og Teknikudvalget servicemål for betjeningen og i juni 2019 blev den kollektive trafikplan vedtaget i byrådet.

Trafikplanens principper, herunder betjeningsniveau og nye linjeføringer, var i offentlig høring fra d. 4. april til d. 30. april 2019. I høringsperioden blev der desuden afholdt "åbent kontor" én dag fire steder i kommunen, hvor borgere kunne få svar på eventuelle spørgsmål og få hjælp til at indsende et høringssvar. Den kollektive trafikplan var desuden i særskilt høring ved Ældrerådet og Handicaprådet. Ældrerådets og Handicaprådets høringssvar gav ikke anledning til ændring af planen.

I forbindelse med den offentlige høring kom der 158 høringssvar. Fem høringssvar omhandlede det nye bybusnet i Randers, mens de resterende 153 omhandlede betjeningen af oplandsbyerne. Høringssvarene gav kun anledning til mindre ændringer i planen, fx mindre justeringer af konkrete linjeføringer.

Bybuslinjer og lokalruter i og omkring Randers by er pt. i udbud. Udbuddet forventes afklaret i efteråret 2019, hvorefter der afholdes en endelig, offentlig høring af nye køreplaner.

Øvrig områdeplanlægning

Djursland

Der er tidligere udarbejdet en ny trafikplan for Djursland. Gennemførelsen blev sat i bero i forbindelse med de regionale besparelser. Djurslandskommunerne har nu vedtaget planen og Midttrafik er i gang med køreplanlægningen med henblik på gennemførelse ved køreplansskiftet i 2020.

Silkeborg

Midttrafik har udarbejdet en analyse af den kollektive trafik i Silkeborg med henblik på politisk stillingtagen til om man ønsker at arbejde i den retning. Der er i analyserne både fokuseret på bybusbetjeningen og på serviceniveauer i oplandet til Silkeborg. For betjeningen af områder udenfor Silkeborg by arbejdes efter samme model som i Randers kommune, hvor betjeningen afspejles i bystørrelsen. Midttrafik forventer at større ændringer i forbindelse med trafikplanen kan implementeres i 2021, i forbindelse åbningen af Nordskovvej. Analyserne er præsenteret for udvalget på en temadag den 10. oktober 2019. På temamødet fik Midttrafik en række tilkendegivelser til det videre arbejde med analyseresultatet.

Favrskov

Midttrafik har gennemført en analyse af den kollektive trafik i Favrskov med henblik på politisk stillingtagen til gennemførelse af ændringer. Det er især betjeningen af mindre byer og landdistrikter, der er i fokus. Midttrafik forventer, at en udvidelse af flextilbuddene kan komme på tale.

Odder

Midttrafik og Odder Kommune arbejder i øjeblikket på at lave justeringer på bybussystemet, så der bliver bedre korrespondance for pendlere til og fra Letbanen.

Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland

I forbindelse med høringen af Midttrafiks trafikplan, modtog Midttrafik et fælles høringssvar fra de 8 kommuner i Kommunesamarbejdet i Midt- og Vestjylland.

Høringssvaret omhandlede 4 hovedemner:

- Udvikling af mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen
- Hovednettet og fordeling af regional kollektiv trafik i regionen
- Økonomien i hovednettet – konsekvenser og realisme
- Implementering og proces

Midttrafik afholdte møde med repræsentanter for de 8 kommuner den 4. september 2019 i Herning, hvor de enkelte punkter blev gennemgået. På mødet fremlagde Midttrafik forslag til oprettelse af en arbejdsgruppe/styregruppe med deltagelse af de 8 kommuner og regionen. Midttrafik kommer til at levere det væsentligste input til planarbejdet, og der tilknyttedes evt. en ekstern rådgiver til arbejdet, der finansieres af deltagerne.

Gruppens målsætninger er:

- Udarbejde en strategi for udvikling af hovednettet og den øvrige mellemkommunale kollektive trafik med henblik på ændringer ved køreplansskiftet i 2022
- Udvikling af bæredygtige og fleksible mobilitetsløsninger i den vestlige del af regionen

Det aftales at Midttrafik udarbejder forslag til kommissorium for oprettelse af en gruppe.

Dette forslag udsendes til de tekniske direktører i kommunerne samt cc. til deltagerne i mødet og drøftes i direktørnetværket den 8. november 2019.

Horsens

I Horsens er der igangsat et arbejde med at gennemgå kommunens kollektive trafik med Rambøll som rådgiver. Resultaterne af Rambølls arbejde forventes, implementeret i forbindelse med større udbud til K23.

Horsens Kommune har i budgetforliget 2020 besluttet at oprette bybus mellem Horsens og Gedved og mellem Horsens og Hatting for en to-årig periode. Dette vil blive implementeret til køreplansskiftet ultimo juni 2020.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Kollektiv trafikplan for Randers Kommune 2020
- Bilag - Kollektiv trafikplan for Randers Kommune 2020

1-00-1-19

14. Drøftelse om løn- og arbejdsvilkår inden for flextrafik

Resumé

På baggrund af flere henvendelser til Midttrafiks formandskab, inviterede formandskabet for Midttrafiks bestyrelse Eigil Andersen, sekretær for SF's fagklub for Østjylland og Orla Aagaard, faglig sekretær v. 3F Transport, Logistik og Byg, Aarhus til en drøftelse om løn- og arbejdsvilkår inden for Midttrafiks flextrafik på formandskabsmødet den 22. oktober. Orla Aagaard meldte afbud inden mødet.

Sagsfremstilling

På baggrund af henvendelser til næstformand Hans Okholm vedr. løn- og arbejdsvilkår i flextrafik deltog sekretær for SF's fagklub for Østjylland, Eigil Andersen, i et møde med formandskabet for Midttrafiks bestyrelse den 22. oktober. På mødet fremlagde Eigil Andersen en række synspunkter fra Orla Aagaard, som meldte afbud til mødet.

Baggrunden for ønsket om en drøftelse fremlagde Eigil Andersen primært med udgangspunkt i:

- 3F's ønske om, at Midttrafik udfører tilsyn af løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne i flextrafik i stil med Movia – stikprøvekontroller samt flere faste møder årligt med arbejdsgiverorganisationer og faglige organisationer.
- At 3F udtaler, at de har henvendt sig til Midttrafik med en række sager, der påviser kritisable forhold inden for flextrafik-leverandører, herunder at chaufførerne ikke er ansat på overenskomst, som det forlanges i udbuddet. Orla Aagaard har bl.a. afdækket disse forhold via en aktindsigt.
- At Eigil Andersen ikke er enig med Midttrafik i, at Færdselsstyrelsen er tilsynsmyndighed på området og ikke trafiksekskaberne.

Midttrafiks formandskab slog fast, at Midttrafiks bestyrelse ikke politisk tager stilling på området, men er sat i verden for at bestyre trafiksekskabet. Samtidig har den nuværende bestyrelse gennem sin ca. 1½-årige levetid været med til at igangsætte en række tiltag for at forbedre forhold for chauffører inden for såvel bus- og flexkørsel, fx chaufførfaciliteter og en forbedret måde at indberette driftsforhold, der bør forbedres (fx vedr. køreplaner).

På samme måde har bestyrelsen vedtaget etableringen af et samarbejdsforum, hvis rolle er at behandle indberettede sager, om manglende overholdelse af bl.a. løn- og arbejdsvilkår inden for flextrafik, herunder også overholdelse af ansættelse på overenskomster. Forudsætningen for, at samarbejdsforummet mødes er, at der foreligger konkrete og skriftligt dokumenterede sager, som forummet kan behandle. Derfor har Midttrafik oprettet en anmeldelsesblanket på midttrafik.dk, som 3F, SF, chauffører eller andre skal bruge for at indberette en evt. sag til samarbejdsforummet.

På den baggrund kunne såvel direktør og formandskabet orientere Eigil Andersen om, at administrationen aldrig har modtaget indberetninger, endsige sager der er undersøgt pba. en aktindsigt. Så længe der ikke foreligger konkrete, skriftlige indberetninger, er det umuligt for Midttrafiks administration at behandle en sag, og derfor har der heller ikke været tilstrækkelig substans til at danne grundlag for en mødeindkaldelse af samarbejdsforummet.

Skulle samarbejdsforummet i fremtiden modtage en eller flere indberetninger og på den baggrund fastslå, at der er forhold, der virker kritisable og/eller bør underlægges tilsyn, vil sagerne blive indberettet til Færdselsstyrelsen. Det er Transportministeriet, der har det overordnede ansvar for at føre kontrol – den faktiske kontrol er dog uddelegeret til Færdselsstyrelsen, som også er myndigheden, der udsteder tilladelse til vognmændene inden for flextrafik:

Af Færdselsstyrelsens hjemmeside om taxiloven (https://taxilov.dk/Sanktioner_og_boeder) fremgår det bl.a., at: "Sideløbende med politiets kontrol fører styrelsen (Færdselsstyrelsen, red.) tilsyn med, at indehaverne af tilladelse overholder betingelserne for at have en tilladelse, og med at virksomheden udføres i overensstemmelse med lovgivningen.

Tilsynet bygger dels på planlagt kontrol, dels på kontrol som følge af konkrete henvendelser fra myndigheder m.v."

Og videre:

"Styrelsen kan tilbagekalde en tilladelse eller et chaufførkort, hvis tilladelsesindehaveren eller chaufføren groft eller gentagne gange overtræder taxilovgivningen eller lovgivning anført i taxiloven, eller hvis tilladelsesindehaveren eller chaufføren ikke længere opfylder betingelserne for at have tilladelsen eller chaufførkortet".

Af samme grund mener Midttrafiks bestyrelse ikke, at det er hensigtsmæssigt at administrationen i Midttrafik udfører egentlige kontroller som fx stikprøver eller agerer tilsyn på området med faste møder med arbejdsmarkedets parter. Det er Færdselsstyrelsen, der har tilsynsforpligtelsen. Så længe Midttrafik ikke har modtaget konkrete, dokumenterede henvendelser via anmeldelsesblanketten, er det desuden vanskeligt at vurdere omfanget af eventuelle problemer på området.

Der var enighed blandt mødedeltagerne om, at der skal etableres et møde mellem Orla Aagaard, 3F og direktør Jens Erik Sørensen, Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

15. Bestyrelsens studietur den 22.-24. september 2019

Resumé

Den 22.-24. september 2019 var bestyrelsen for Midttrafik på studietur i Holland. Formålet med studieturen var at få inspiration fra et større byområde, hvor kollektiv trafik er et prioriteret middel til at fremme et attraktivt bymiljø. Studieturen havde fokus på stoppestedsløsninger, terminaler, parkér og rejs-faciliteter og busfremkommelighed i Groningen samt kollektive trafikløsninger i mindre byer og landområder udenfor Groningen.

Nærværende sagsfremstilling beskriver de løsninger, som bestyrelsen fik præsenteret.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse mødtes i Billund lufthavn om eftermiddagen søndag d. 22. september, hvorfra studieturen startede med fly mod Amsterdam. Torben Nørregaard deltog som suppleant for Arne Lægaard, der havde meldt afbud. Ango Winther meldte også afbud.

Mandag den 22. september

Ved ankomst i lufthavnen i Amsterdam blev Midttrafik bestyrelse mødt af Professor Rob A. J. van der Bijl, der var medarrangør af studieturens program og fungerede som guide undervejs. Transporten fra Amsterdam til Groningen foregik i bus, hvor transporttiden blev brugt på at afholde bestyrelsesmøde. Ved ankomst i Groningen satte bussen os af udenfor den bilfrie bymidte, der som udgangspunkt er lukket for trafik efter kl. 11, hvorefter der kun kører kollektiv transport og cykler. Den sidste vej mod hotellet var således til fods.



Tirsdag den 23. september

Første besøg var i Assen, hvor OV-Bureau, det regionale trafikselskab for regionerne Groningen og regionen Drenthe, er beliggende. Her præsenterede General Director Wilko Mol og Program Manager Erwin Stoker deres løsninger og overordnede koncept for kollektiv transport. Området har samlet set ca. 1.1 mio. indbyggere, hvoraf ca. 220.000 er bosiddende i den største by, Groningen – nogle dimensioner, der er nogenlunde sammenlignelige med Region Midtjylland. Trafikselskabet udarbejder anbefalinger for den kollektive transport, men beslutningskompetencen og ansvaret for strategien ligger hos tre parter, der skal komme til enighed – Regionen Drenthe, Regionen Groningen og Byen Groningen, der har udpeget tre medlemmer til bestyrelsen for OV-Bureau.

Deres primære mål for kollektiv transport er, at alle, uanset hvor de bor, skal kunne komme til deres destination. Til det formål er der opbygget et velfungerende BRT-system, hvor hovednettet udgøres af produkterne Q-liner og Q-link, der er høj-kvalitets busser, der kører med høj frekvens (4-8 afgang pr. time) kl. 7-24 alle ugens dage. Der er udstedt en garanti for fastholdelse af disse ruter og stoppesteder i 20 år, hvilket giver borgere og erhvervsliv høj sikkerhed, når de skal etablere sig. Hver hovedlinje har sin egen farve, både på oversigtskort og på selve busserne, hvilket blev prioriteret for at gøre systemet let genkendeligt for kunderne.





Udover hovednettet er der et basisnet med mindre busser, hvor der garanteres en forbindelse mellem endepunkterne (fx to byer) i 10 år, men der udstedes ingen garantier på rute- og stoppestedsniveau. Basisnettet kører med minimum timedrift hele døgnet alle ugens dage.

Efter planen er alle nye busser nulemission fra 2025 og alle busser nulemission fra 2030. Der er igangsat flere brint-projekter med EU-støtte.

Adgangen til kollektiv transport i omlandet foregår via såkaldte hubs, der er knudepunkter for skift til kollektiv transport. Der er 50+ hubs fordelt over Drenthe- og Groningen- regionerne, så alle borgere har en hub tilgængelig inden for en radius af 15 km. De enkelte hubs er designet forskelligt afhængigt af lokale ønsker, men med faste faciliteter såsom parkeringspladser, overdækket cykelparkering, ladestander til el-biler og el-cykler, stand med drikkevand, café, information og salg o.l. for at skabe liv og adgang til toilet, wifi, udendørs fitness, opsamlingspladser til andre transportmidler mv. En af de andre transportmidler, der stilles billigt til rådighed for borgere og besøgende, er hub taxaer, der kan sørge for transporten fra adresse til nærmeste hub eller retur.

Grundtaksten for buskørsel er 16,6 cents pr. kilometer. Hub-taxaen koster 16,6 cents x 2,5 pr. kørt kilometer fra adresse til hub. Hub-taxaen kan også benyttes fra adresse til adresse for 16,6 cents x 5 pr. kørt kilometer.

Bestyrelsen besøgte Hub Gieten og besigtigede de mange fine faciliteter, der er blevet etableret. Hub'en har en afsides beliggenhed, men med let adgang for både biler og cykler med cykelstier. Der var næsten tomt for kunder og busser, men kort tid efter ankom 8-10 busser stort set samtidigt og pladsen blev pludselig fyldt med kunder, der foretog omstigning fra én rute til en anden. Få minutter senere var pladsen tom igen. Dette sker to gange i timen.



I udkanten af byen Groningen er der flere parkér og rejs-faciliteter, der tilbyder gratis parkering og påstigning til kollektiv transport. Bestyrelsen besøgte en af de større faciliteter i Hoogkerk med plads til 1.000 biler, der var imponerede fuld.

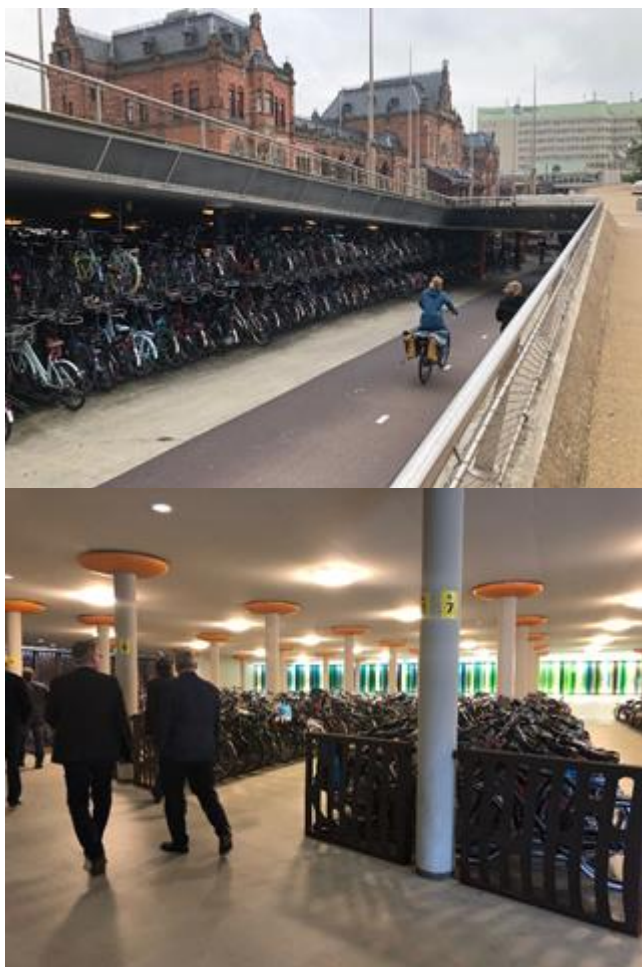




Eftermiddagens program havde fokus på byen Groningen. Først med et besøg på rådhuset, hvor senior rådgiver Eric van Huissteden bl.a. præsenterede byens udvikling over tid, hvor det ud fra billederne var tydeligt, hvad den bilfrie bymidte har gjort for bymiljøet og den urbane planlægning. Alle vareleveringer sker inden kl. 11, hvorefter der kun kører busser og cykler i bymidten, med relativt få undtagelser. Store shopping centre og hospitaler ligger i udkanten af byen. Bygninger, der står for udskiftning, erstattes af højere huse for at holde byen samlet og samtidigt imødekomme et stigende indbyggertal. Efter besøget på rådhuset fortsatte byvandringen mod togstationen, hvor der var rig mulighed for at få et indtryk af bymiljøet.

Policy officer André Buikhuizen fra regionen Groningen præsenterede et stort projekt for fornyelse af byens togstation, hvor henholdsvis nationale og regionale togruter mødes med mulighed for omstigning til bus. Projektet bringer tog og busser tættere på hinanden og løsner op for trafikale udfordringer ved at give busserne en dedikeret vej udenom den øvrige trafik.

Groningen er en universitetsby og hjem for ca. 50.000 studerende, der alle nyder gratis kollektiv transport. Byen er karakteriseret ved mange cyklister og der gøres meget for at imødekomme behovet for parkering. Banegården har i dag kapacitet til 10.000 parkerede cykler, men der er behov for yderligere 7.500, hvilket bliver løst via en underjordisk løsning i banegårdsprojektet.



Tirsdag den 24. september

Formiddagen bød på et besøg på Energi Transition Center, hvor bestyrelsen bl.a. blev præsenteret for planen for overgangen til brint som primær energikilde.

Klimaudviklingen har medført, at Holland i højere grad er ramt af jordskælv, hvilket har medvirket, at den nuværende energiform, gas, udgør en risikofaktor. Omstillingen til brint muliggør, at den nuværende infrastruktur med gasledninger kan genanvendes til transport. Brinten omdannes til el, hvor energien skal bruges. Det sker et stort energitab ved konvertering fra brint til el, men ikke noget, er udgør nogen bekymring, da der produceres energi i overflod. Dele af den hollandske industri har desuden brint som overskudsprodukt i deres produktion, hvilket der også vil blive gjort brug af.

Bestyrelsen blev transporteret med en af el-busserne, der allerede er indsat i den kollektive transport i Groningen. En afgang, hvor det var svært ikke et blive imponeret af den høje belægningsgrad og hvor der skulle en del koordinering til, for at sikre, at alle kom af på rette stoppested.



Perspektiver for Midttrafik

Bestyrelsen oplevede stor gæstfrihed og studieturen har bidraget med god inspiration på flere områder.

Groningen og Drenthe har fået etableret et misundelsesværdigt BRT-System. Biler ses som sådan ikke som konkurrenter og man giver med flotte park-and-ride-faciliteter og hubs bilisterne et godt incitament til at kombinere bil og kollektiv transport. Dedikerede busbaner gør det muligt for bussen at passere bilkøerne. Som følge af alt dette opleves der stor vækst i passagertallene.

Hubs binder opland og yderområder sammen med den kollektive transport og ambitionsniveauet for disse trafikale knudepunkter er højt. Der opstår konkurrence imellem lokalområderne omkring at få etableret den bedste hub, hvilket i sidste ende er medvirkende til, at der leveres attraktive løsninger til borgerne og at de benyttes.

I Groningen har man fået skabt et attraktivt bymiljø ved at fjerne bilerne fra bymidten og i stedet satse på en kombination af cykler og busser. De mange cyklister tilbydes gratis, overdækkede eller indendørs parkeringsfaciliteter. De flotte faciliteter ser ud til at have en afsmittende effekt på, hvor pænt cyklerne parkeres.

Groningen og Drenthe er kommet langt ift. omstillingen til grøn energi og er afklarede omkring ønskede energiformer.

Midttrafik arbejder for etablering af Hub's ved strategiske knudepunkter med højfrekvent kollektiv trafik. Region Midtjylland har administrativt vist positiv interesse for projektet, men et eventuelt økonomisk bidrag kræver en særskilt politisk beslutning. Også statslig og kommunal medfinansiering skal undersøges. Midttrafik skal være rådgivere og projektledere.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

16. Siden sidst

Sagsfremstilling

Webshop med pensionistkort

I indstilling til bestyrelsen den 2. november 2018 blev det indstillet, at Midttrafik skulle levere en webshop til at håndtere bl.a. pensionistkort, i 1. halvår 2019.

Tiltaget blev godkendt af bestyrelsen for at imødekomme ikke-digitale borgere, som måtte have vanskeligt ved at benytte Rejsekort og Midttrafik app.

Efter en mindre forsinkelse af leveringen, som blev udskudt til uge 44, kan Midttrafik konstatere, at leverandøren er yderligere forsinket, da det er meddelt Midttrafik, at webshoppen først forventes leveret i 1. kvartal 2020.

De tilbageværende fire salgssteder, som sælger pensionistkort, var oprindeligt opsagt til udgangen af årsskiftet, men det er lykkedes administrationen at forlænge med alle fire steder.

Når webshoppen lanceres med pensionistkort, bliver det muligt for pensionister at bestille et pensionistkort online eller ved at ringe til Midttrafik Kundecenter. Samtidig udbredes pensionistkort i alle kommuner gennem den digitale løsning.

Når webshoppen lanceres med pensionistkort i 2020 får alle kommuner et pensionistkort, som koster 180 kr. pr. måned, mens de nuværende kommuner med pensionistkort (Aarhus, Randers, Horsens, Struer og Holstebro) fortsætter deres nuværende opsætning, med undtagelse af Randers Kommune, som ændrer opsætning fra 300 kr. til 365 kr. pr. år, og inkluderer førtidspensionister fremover.

Bestyrelsesformandens møde med rådmænd for Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Bestyrelsesformanden har haft møde med rådmænd i Aarhus kommune omkring en række temaer for den kollektive trafik, herunder økonomi, fremkommelighed, rutebilstation, trafikplanlægning, miljø, udbud, billettering osv. Parterne var enige om, at samarbejdet skal styrkes, og Midttrafiks viden og rådgivning skal inddrages mere i den kommunale planlægning.

Holstebro Kommune hjemtager administration af skoleruter

Tekniks Udvalg i Holstebro Kommune har besluttet, at kommunen fra 1. januar 2020 skal hjemtage driften af sine skoleruter (B-kontrakter). Holstebro Kommune har 21 rabatrunder (skoleruter) til at køre i kontrakt via Midttrafik. Disse ruter planlægges udelukkende efter folkeskolernes ringetider og kørselsberettigede elever. Ruterne planlægges af Holstebro Kommune, mens Midttrafik er ansvarlig for administrationen af kontrakten og afregningen til busselskaberne. Holstebro Kommune betaler et administrations gebyr til Midttrafik på 30 kr. pr. køreplantime, som busserne udfører. Ved hjemtagelse af skoleruterne reduceres administrationsbidraget til Midttrafik med mellem 250.000 og 300.000 kr.

Plustur

Skanderborg kommune har ønsket at tilbyde borgerne Plustur fra 1. januar 2020.

Skanderborg Kommune og Midttrafik er ved at udpege skiftsteder og få defineret de områder, hvor der skal tilbydes plusture. Skanderborg Kommune ønsker at involvere; Seniorrådet, Ungdomsrådet, Handicaprådet, Integrationsrådet og landsbysamvirket i Skanderborg i valget af skiftsteder.

Lemvig Kommune har siden 1. september 2018 tilbudt plustur. Der er udført 70 ture siden starten og der er en svag stigende tendens med 12 ture i september 2019. Omkostningen for Lemvig Kommune har været netto 6.500 kr. siden opstarten. En analyse viser, at 40 % af de bestilte ture er fra kunder, der rejser længere væk end til nabokommunerne (Skive, Holstebro Ringkøbing – Skjern og Struer). NT har fra august udrullet en plustur 2.0 for at booste benyttelsen. NT har udarbejdet flere annoncer, videoer og indført gratis kørsel fra 11. august – 11. november 2019. Det har været en stor stigning i antallet af ture fra knapt 100 ture pr. uge til 213 ture i uge 40. Midttrafik vil følge antallet af ture efter udløb af gratisperioden.

Plustur tilbydes på rejseplanen som kørsel til eller fra et stoppested, i forbindelse med anden kørsel i den kollektive trafik. Da der er forbindelse med busser og tog er ventetiden i stoppestedet ca. 15 minutter, hvor den i flextur kan være op til 45 minutter.

Møde med transportordførere

Fredag den 11. Oktober havde bestyrelsesformanden i sin egenskab af formand for Trafikselskaberne i Danmark møde med transportordførerne for Venstre, Alternativet, Enhedslisten og SF.

Her blev drøftet effektiv måde at håndtere grøn omstilling på i forhold til kontraktlængde, teknologisk udvikling, finansiering og forlængelse af nuværende el-afgift, differentierede tiltag afhængig af ruternes længde og geografi. Eventuelle målrettede takstnedsættelser, hvor især den faldende omsætning på ungdomskort, er en udfordring.

Man talte også om busprioritering, BRT, styrkelse af hovednet og opgradering af knudepunkter samt behovet for investeringer i den kollektive trafik. Bestyrelsens studietur til Groningen indgik som konkret indspil i debatten.

Rejseplanen udvider

Rejseplanen er en service, som viser rejseforslag og anden information omkring busser, tog, metro og letbane. Rejseplanen er en af de mest benyttede apps i Danmark.

Fra starten af november 2019 opdateres Rejseplanen, så brugerne får mulighed for at få vist rejseforslag med indenrigsfly, bybiler, delecykler og samkørsel.

Indenrigsflyene bliver en del af de landsdækkende rejseforslag på lige fod med kollektiv trafik. Rejseforslag med nye mobilitetsformer - bybiler, delecykler, samkørsel, skal aktivt tilvælges, og vil blive vist som supplement til kollektiv trafik. I Midttrafiks område omfatter det i første omgang delecykler (Donkey Republic) i Aarhus og GoMore samkørsel.

Den aktuelle opdatering af Rejseplanen, skal ses som første trin i en overordnet strategi, hvor kollektiv trafik og andre mobilitetsformer skal spille bedre sammen, for at styrke mobiliteten og effektivisere transporten i Danmark. Visionen er, at borgere og kunder, kan foretage rejseplanlægning, som omfatter kollektiv trafik og andre mobilitetsformer, bestille plads, købe billet og få kundeservice i én samlet app-service (Mobility as a Service). Denne udvikling understøttes bl.a. af seneste ændring af lov om trafikkselskaber (L129. Feb. 2019).

1-00-1-19

17. Eventuelt