



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
13. december 2019 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Budget 2020	1
2	Tidsplan for Midttrafiks budget 2021	3
3	Ny styringsmodel mellem Midttrafik og Region Midtjylland	5
4	Indstilling om sammenlægning af regionale kontrakter ved kommende udbud	7
5	Indstilling om udvidelse af Flextur-konceptet i Syddjurs og Norddjurs kommuner	10
6	Indstilling om tilføjelse af nye ændringsbestemmelser i Midttrafiks buskontrakter	13
7	Orientering om analyse af fald i salg af ungdomskort	16
8	Orientering om ikke-realiseret besparelse i Holstebro Kommune 2018	20
9	Orientering om straksgodkendelse af Rejsegaranti	22
10	Orientering om buskørsel i forbindelse med Smukfest	24
11	Orientering om henvendelse til Forbrugerombudsmanden om kontantbetaling i Flextrafik	28
12	Orientering om samarbejde med Stena Line	30

Indholdsfortegnelse

13	Siden sidst	31
14	Eventuelt	33

1-00-1-19

1. Budget 2020

Resumé

Midttrafiks forslag til 2. behandling af budgettet for 2020 samt budgetoverslagsårene 2021-2023 fremsættes for bestyrelsen til godkendelse. Budgetforslaget har været i politisk høring ved bestillerne, og eventuelle bemærkninger er indarbejdet i dette materiale.

Sagsfremstilling

Budgetforslag 2020 – 2. behandling

Grundlaget for budget 2020 er regnskabet for 2018, kendte ændringer i 2019 samt tilbagemeldinger fra den administrative og politiske høring.

For kørselsudgifter er budget 2020 opskrevet med 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2019. Det skyldes at indeksstigningen delvist opvejes af bl.a. de regionale besparelser og hjemtagning af rabatruter i Holstebro. Bemærk at i budget 2019 var der afsat 12,1 mio. kr. til mellemfinansiering (finansiering af de regionale ruter i mellemprioriteten fra 1. april 2019 til 30. juni 2019) og 10 mio. kr. til kompensation af vognmænd. Disse poster indgår ikke i budget 2020.

Busindtægterne er i budget 2020 reduceret med 23,6 mio. kr. i forhold til budgettet for 2019. Det skyldes faldende forventninger til passagerindtægter som følge af de regionale besparelser samt faldende forventninger til omsætning på Ungdomskort og skolekort.

For Flextrafik er det samlede budget i 2020 forøget med 14,6 mio. kr., som primært skyldes generel vækst i antallet af kørte ture på alle områder. Desuden er der ved handicapkørsel foretaget en lovændring, som inkluderer blinde og stærkt svagtseende samt kørsel til behandling, terapi og lignende.

For Aarhus Letbane er budget 2020 forøget med 8,3 mio. kr. i forhold til budget 2019. Det skyldes stigninger i driftsbudgettet hos Aarhus Letbane I/S.

Trafikselskabets budget er forøget med 1 mio. kr. i forhold til budget 2019. De regionale besparelser, på yderligere 2,2 mio. kr., er indarbejdet i budgettet for 2020. I 2019 var der en besparelse på 2,3 mio. kr., og i alt giver det 4,5 mio. kr. i regional besparelse. Det opvejes af øgede udgifter til planlægning og administration af Flexbusruter, ligesom fremskrivning af de administrative udgifter med KL's pris- og lønindeks øger budgettet. Endelig er budgettet blevet nedskrevet med 1,2 mio. kr. som følge af, at drift af Ungdomskort, udgift til den sikre betalingsforbindelse ved brug af Midttrafik app samt X-Bus-sekretariatet er flyttet fra trafikselskabet til bus-IT.

For billetkontrol er budget 2020 forøget med knap 3 mio. kr. Samarbejdsaftalen med Opkrævningen i Aarhus Kommune vedrørende opkrævning af ubetalte kontrolafgifter er ændret, og fremadrettet vil ubetalte afgifter blive estimeret og indgå som en udgiftspost

i Midttrafik's regnskaber. Den estimerede udgift hertil er den primære årsag til stigningen i budgettet.

Midttrafik har udarbejdet et detaljeret budgetmateriale for hver enkelt ejer, der er udsendt til administrationen for den respektive ejer, men for at begrænse omfanget, er dette materiale ikke udsendt til bestyrelsen.

Direktøren indstiller,

at budgetforslaget for 2020 2. behandling godkendes.

Bilag

- Bilag 1- Budget 2020 2. behandling
- Bilag 2 - Budget 2020 2. behandling
- Bilag 4 - Oversigt over høringsvar
- Bilag 5 - Høringsvar

1-00-1-19

2. Tidsplan for Midttrafiks budget 2021

Resumé

Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2021.

Sagsfremstilling

budgettet for 2021.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2021 er ændret lidt ift. tidsplanen for budget 2020. Administrationen anbefaler, at den administrative og politiske høring af budget fremover lægges sammen til en lang høring, så 1. behandling af budget udarbejdes og sendes i høring hos bestillerne inden sommerferien med svarfrist ultimo oktober. Herefter udarbejdes 2. behandling af budget, som efterfølgende vil blive endeligt behandlet og vedtaget af Midttrafiks bestyrelse medio december. Begrundelsen for denne ændring er, dels at give bestillerne en længere svarfrist i forbindelse med den politiske høring, og dels at bestillerne får bedre mulighed for at indregne udgifter til kollektiv trafik i deres budgetter lokalt.

Det bemærkes, at budgetmaterialet, som fremlægges for bestyrelsen, består dels af en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde og dels af bestilleroversigter opdelt på driftsområder. Bestyrelsen modtager som udgangspunkt ikke det bestillerspecifikke materiale, som indeholder bestillerspecifikke kommentarer og de dertilhørende tabeller – dvs. kommentarer og bemærkninger som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de generelle bemærkninger og forudsætninger, og som kun vedrører den enkelte bestiller.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2021 er vist nedenfor:

19. juni 2020

1. behandling af budget 2021. Det foreløbige budgetforslag for 2021 drøftes på bestyrelsesmødet.

22. juni 2020

Det foreløbige budget 2021 fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 31. oktober 2020.

11. december 2020

2. behandling af budget 2021. Bestyrelsen behandler det endelige budget 2021 for Midttrafik.

Direktøren indstiller,

at den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2021 godkendes.

1-00-1-19

3. Ny styringsmodel mellem Midttrafik og Region Midtjylland

Resumé

Styringsmodellen blev fremlagt til godkendelse på udvalg for regional udvikling den 11. september 2019, hvor der blev fremsat ønske om, at administrationen overvejede muligheden for en afgrænsning af Midttrafiks råderum i forhold til reduktioner i serviceniveauet for regional kollektiv trafik. Regionsrådet behandlede styringsmodellen igen på regionsrådsmøde den 30. oktober, hvor modellen blev godkendt.

Sagsfremstilling

Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland har indgået en standard samarbejdsaftale om ansvars- og byrdefordelingen. I tillæg til den standardaftale har Region Midtjylland og Midttrafik indgået en aftale om en styringsmodel for samarbejdet om fastlæggelse af serviceniveauet i den regionale kollektive trafik. Baggrunden er regionsrådets beslutning om, at Midttrafik fremover løbende skal fremlægge forslag til aktivitetstilpasninger. Det skal sikre, at budgettet bliver overholdt. Samtidig forpligter Midttrafik og Region Midtjylland sig til at samarbejde om visionerne for den regionale udviklingsstrategi vedr. udvikling af mobiliteten på tværs af kommunerne med fokus på bæredygtige og fleksible mobilitetsløsninger.

På møde i udvalg for regional udvikling den 11. september blev regionens administration bedt om at overveje mulighederne for afgrænsninger af Midttrafiks råderum. I bilag 2 fremgår regionens administrations kommentarer til det administrative råderum og hvordan dette er afbalanceret i forhold til den politiske indflydelse.

Helt konkret betyder det et større administrativt råderum for Midttrafik, men hvis ændringer i serviceniveauet betyder, at der bør oprettes eller nedlægges ruter/strækninger, skal Region Midtjylland godkende, inden ændringer træder i kraft.

Styringsmodellen blev godkendt på regionsrådsmødet den 30. oktober - Alternativet, Dansk Folkeparti, Kristendemokraterne og Søren Gytz Olesen stemte imod, idet de mener, at kompetencen hos Midttrafik til ændringer i serviceniveauet ikke skal inkludere oprettelse og nedlæggelse af bus- og flexbusafgange.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender ny styringsmodel mellem Midttrafik og Region Midtjylland.

Bilag

- Bilag 1 - Aftale mellem Midttrafik og Region Midtjylland om en styringsmodel
- Bilag 2 - Kommentarer til styringsmodel

1-00-1-19

4. Indstilling om sammenlægning af regionale kontrakter ved kommende udbud

Resumé

Administrationen anbefaler, at regionale kontrakter fremover udbydes i større enheder, hvilket skal ske ved, at mindre kontrakter sammenlægges i forbindelse med udbud. Sammenlægningen af mindre kontrakter skal effektivisere udbudsprocessen og kontraktadministrationen samt gøre kontrakterne mere fleksible overfor ændringer i løbet af kontraktperioden på 8-12 år.

Sagsfremstilling

Midttrafik administrerer cirka 32 regionale kontrakter, hvoraf halvdelen af disse kontrakter omfatter under 20.000 køreplantimer. Selvom de mindre kontrakter i antal udgør halvdelen af alle regionale kontrakter, udgør de kun 19% af regionens samlede kørselsomfang hos Midttrafik.

Administrationen ønsker over åre at samle mindre kontrakter i få, større kontrakter for så vidt angår den regionale buskørsel. Der er tre hovedårsager til, at denne strategi er hensigtsmæssig at forfølge.

Effektiv administration og fleksible ændringsmuligheder

Administrationen af store og små kontrakter er ikke forholdsvis, idet Midttrafik bruger relativt mere tid på administrationen af små kontrakter end på store kontrakter. En samling af mindre kontrakter vil medføre en effektivisering i både kontraktstyringen, planlægningen, dialogen med selskaberne og i udbudsprocessen. Der ligger dermed en indirekte besparelse ved at reducere antallet af kontrakter.

Dernæst har Midttrafik arbejdet på at indføre gradvis større krav til kvaliteten af den service og samarbejde, busselskaberne leverer. Dette er sket ved at kvalificere udbudsfasen og skærpe kravene i kontrakten. I dag gennemføres udbud derfor med vægt på 50% kvalitet og 50% pris i stedet for 100% pris. Samtidig afholdes der 1-3 forhandlingsrunder med prækvalificerede (godkendte) busselskaber. Den udvidede udbudsproces og de skærpede krav fordrer, at selskaberne har solide processer for håndtering af drift og personale, samt at selskaberne kan give input til forbedringer og medvirke til innovative tiltag. Samtidig skal busselskaberne være i stand til at håndtere større projekter efter krav fra Midttrafik, fx anlæggelse af tankstationer eller implementering af IT-løsninger.

Herudover er større kontrakter mere fleksible for ændringer i kontraktperioden, både hvad angår ændringer i kørselsomfang, og tiltag med økonomisk betydning for kontraktens samlede værdi. Da regionale buskontrakter oftest løber i otte til 12 år, og Midttrafik på tidspunktet for udbuddet ikke har kendskab til, hvilke ændringer kontrakten

bliver udsat for år ud i fremtiden, bør kontrakten i sit udgangspunkt have en rimelig volumen, så den er robust overfor potentielle ændringer.

Mulighed for at byde

Set ud fra den nuværende sammensætning af busselskaber vurderer administrationen, at en sammenlægning af mindre kontrakter ikke udelukker et stort antal busselskaber fra byde.

De regionale kontrakter drives i dag af mellemstore (ex Silkebus, Holstebro Turistbusser, Herning Turist, De Blaa Busser og De Grønne Busser) og nationale busselskaber (ex Arriva, Keolis, Nobina og Umove). En kontrakt med et omfang på 20-40.000 køreplantimer synes ikke urealistisk for nogen af de ovenstående busselskaber. Hovedparten af de mellemstore selskaber driver i forvejen kontrakter på mellem 20.000-100.000 køreplantimer.

Hertil skal det nævnes, at udbuddene af lokalruter og skoleruter (begge kommunalt finansierede ruter) fortsat er i et kørselsomfang, der er attraktivt for helt små og mellemstore busselskaber.

Sammenlægninger oplyses forud for udbud

Administrationen har ikke udarbejdet en konkret plan for samling af alle små kontrakter over tid. Dette skyldes, at kontraktens udløbsdato og kørselsomfang ikke er statisk for resten af deres løbetid. Derfor kan det være forskelligt, hvilke sammenlægninger der logistisk og geografisk er fornuftigt at foretage i dag contra om seks til otte år.

Ovenstående skal derfor ses som den strategi, administrationen anbefaler at benytte ved kommende udbud af regional bustrafik. Bestyrelsen bliver orienteret om kontraktsammensætningen, når udbudsgrundlaget skal godkendes forud for udbuddets offentliggørelse.

Endelig giver Midttrafik ofte mulighed for, at busselskaberne i udbuddet kan afgive tilbud både på enkeltkontrakter og kombinationsbud. Et kombinationsbud omfatter ét samlet tilbud på flere kontrakter. Administrationen har gode erfaringer med kombinationsbud, idet kontrakterne hermed tildeles de selskaber, der samlet set byder med det allerbedste tilbud på pris og kvalitet.

Betydning for økonomi

I forhold til de aktuelle timepriser er der ingen klare indikationer på, at prisen bliver højere eller lavere ved at udbyde i større kontrakter. De nuværende timepriserne i store og små regionale kontrakter er næsten identiske med ca. 690 kr. per køreplantime. Busudnyttelsen er også relativ ens, idet en kontraktbus kører cirka 2.500 timer årligt i både store og små kontrakter. Den identiske busudnyttelse understøtter pointen om, at timepriserne ikke udgør et argument mod strategien.

Betydning for kunderne

Kontrakter på over 15.000 køreplantimer bliver omfattet af Midttrafiks kundetilfredshedsmodel. Her bliver kunderne spurgt om deres oplevelse med busrejsen, og busselskabet kan blive økonomisk belønnet i tilfælde af høj kundetilfreds.

Direktøren indstiller,

- at** Midttrafik i kommende udbud af regionale ruter arbejder for sammenlægninger til større kontrakter.

1-00-1-19

5. Indstilling om udvidelse af Flextur-konceptet i Syddjurs og Norddjurs kommuner

Resumé

Administrationen ønsker per 1. januar 2020 at udvide flextur-konceptet i Syddjurs og Norddjurs kommuner, således det bliver muligt for de to hjemkommuner at integrere Randers Sygehus i Randers Kommune i hjemkommunernes egen geografi. Herved kan kunderne krydse en kommunegrænse og køre til og fra Randers Sygehus til hjemkommunens kendte flextur-takst. Hjemkommunen finansierer både ud- og hjemkørsel, hvilket vil sige, at modellen holder Randers Kommune, der køres til og fra, udgiftsneutral.

Sagsfremstilling

Flextur-konceptet i dag

Flextur-konceptet i dag er opbygget således, at kunderne kan køre til den flextur-takst, som hjemkommunen har internt. Hvis hjemkommunen har indgået en prisaftale med en eller flere nabokommuner, kan kunderne køre over kommunegrænsen til den flextur-takst, som prisaftalen foreskriver. Der kan enten være tale om:

- Den samme flextur-takst, som kunderne kører til internt i hjemkommunen, hvis begge kommuner har samme Flextur-takst
- Den højeste flextur-takst, som gælder i de to kommuner, som prisaftalen er indgået mellem, hvis kommunerne har forskellige flextur-takster

Hvis kommunerne ikke har indgået en prisaftale, kører kunderne over kommunegrænsen til den højeste Flextur-takst, 14. kr. pr. km.

Reglerne for en prisaftale foreskriver også, at det er den kommune, hvor flextur-turen starter, som betaler for turen.

Udvidelsen af flextur-konceptet

I Syddjurs og Norddjurs kommuner er der blevet efterspurgt en billigere kørselsmulighed til Randers Sygehus. Dette skyldes, at Randers Kommune ikke har en prisaftale med hverken Syddjurs eller Norddjurs kommuner. Derfor kører kunderne fra og til hhv. Syddjurs og Norddjurs kommuner og Randers Kommune til den høje flextur-takst, 14 kr. pr. km. Midttrafik foreslår derfor med en model, hvor Syddjurs og Norddjurs kommuner kan integrere Randers Sygehus i Randers Kommune, som en del af deres egen geografi. Dette muliggør, at kunderne i Syddjurs og Norddjurs kommuner kan køre til og fra Randers Sygehus til de to kommuners flextur-takst:

- Fra og til Randers Sygehus og Syddjurs Kommune: Flextur-takst, 4 kr. pr. km, minimum 30 kr.
- Fra og til Randers Sygehus og Norddjurs Kommunes: Flextur-takst, 7 kr. pr. km, minimum 35 kr.

Syddjurs og Norddjurs kommuner vil i forbindelse med integreringen af Randers Sygehus i deres egen geografi stå for alle omkostningerne, som er forbundet med flextur, undtagen kundernes egenbetaling.

Hvis Midttrafik i fremtiden modtager lignende henvendelser fra andre kommuner i regionen, som den Syd- og Norddjurs Kommune har henvendt sig om i forhold til integreringen af Randers Sygehus i de to kommuners egen geografi, vil Midttrafiks administration fortsat behandle sagerne enkeltvis. Midttrafiks administration vil i forbindelse med behandlingen tage hensyn til nabokommunernes regler for flextur, inkl. byzoner og knudepunkter.

Kundemæssige konsekvenser

Kunderne i hhv. Syddjurs og Norddjurs kommuner vil opleve en bedre service, da de kan køre til Randers Sygehus til den flextur-takst, som de kender fra deres respektive hjemkommuner.

Kunderne i Syddjurs Kommune kan rejse til og fra Randers Sygehus til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr., i Syddjurs Kommune. Kunderne i Norddjurs Kommune kan rejse til og fra Randers Sygehus til 7 kr. pr. km, minimum 35 kr.

Kommunikation

Syddjurs og Norddjurs kommuner orienterer Randers Kommune om, at Randers Sygehus integreres i deres geografi.

Midttrafik vil være behjælpelig med skabeloner til markedsføringen af integreringen af Randers Sygehus. Syddjurs og Norddjurs kommuner står for information i de medier, de ønsker samt information til borgerservice, lægehuse, sundhedshuse med videre.

Derudover ændres beskrivelsen af flextur både på kommunernes egen hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside.

Midttrafiks prisberegner tilpasses til den nye takst, således kunderne har mulighed for at fremsøge rejsens pris efter takstændringen.

Økonomi

Ved indførelsen af udvidelsen af flextur-konceptet vil Syddjurs og Norddjurs kommuner formodentligt øge deres flextur-antal. Dette vides dog ikke med sikkerhed, da udvidelsen endnu ikke har været afprøvet. Midttrafik samt Syddjurs og Norddjurs kommuner vil derfor følge udviklingen nøje i opstarten, for at sikre at udvidelsen ikke medfører en u hensigtsmæssig forøget udgift til kommunerne.

Syddjurs Kommune budgetterer med 1.000 ture om året i forbindelse med udvidelsen af Flextur-konceptet for 2020-budgettet.

Norddjurs Kommune budgetterer ikke med et øget turantal i forbindelse med udvidelsen af Flextur-konceptet.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender indstillingen.

1-00-1-19

6. Indstilling om tilføjelse af nye ændringsbestemmelser i Midttrafiks buskontrakter

Resumé

For at styrke buskontrakterne indstiller administrationen til, at der tilføjes to nye bestemmelser, der sætter grænser for, hvor meget Midttrafik kan tilkøbe eller reducere i kontrakterne.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen traf den 1. november beslutning om at ændre de nuværende grænser for, hvornår busselskaberne kan få økonomisk kompensation, hvis en kontrakt reduceres.

Administrationen ønsker dog, at bestyrelsen træffer beslutning om at tilføje to nye bestemmelser til buskontrakten, der sætter grænserne for, hvor meget Midttrafik må tilkøbe eller reducere i antallet af køreplantimer og kontrakter i løbet af kontrakten.

Administrationen gensender på den baggrund sagsfremstillingen i revideret version.

Ændringer i løbet af kontrakten

Det er almindeligt, at der i løbet af en kontraktperiode opstår behov for at foretage ændringer, fx udvidelser eller reduktioner i antallet af busser eller køreplantimer. Når der foretages ændringer, er det hensigtsmæssigt, at kontrakten beskriver, hvordan en ændring skal udmøntes.

Midttrafiks kontrakter om buskørsel indeholder ikke bestemmelser om, hvor meget antallet af køreplantimer eller busser kan reduceres eller udvides med i løbet af en kontraktperiode. I stedet vurderer administrationen fra sag til sag, om en ændring er væsentlig eller ej, og dermed om ændringen er lovlig.

Vurderer Midttrafik, at ændringen er lovlig, og dermed kan foretages, er der dog fortsat en risiko for, at ændringen kan medføre klager fra parter, der er af en modsat opfattelse. Dette kan være en klage fra den leverandør, der har kontrakten, eller klager fra leverandører ikke vandt kontrakten. I sidste ende kan Midttrafik blive forpligtet til at bringe kontrakten til ophør samt til at betale en økonomisk sanktion for de allerede erlagte ydelser.

Hidtil har de manglende bestemmelser ikke medført udfordringer. Men under de regionale besparelser i 2019 har administrationen af flere omgange foretaget konkrete vurderinger om lovligheden af påtænkte ændringer. Disse sag-til-sag vurderinger er uhensigtsmæssige.

Problematikken kan undgås ved at tilføje kontrakten to nye bestemmelser, der sætter tydelige grænserne for, hvor meget Midttrafik må ændre. Dermed er rammerne for

potentielle ændringer beskrevet allerede i udbuddet, og alle leverandører kender betingelserne i forbindelse med afgivelse af deres tilbud.

Forslag til ændringsbestemmelser

Administrationen foreslår derfor, at det i fremtidige kontrakter indsættes to nye bestemmelser, der fastslår at:

- Antallet af køreplantimer maksimalt kan ændres med +/- 50 % i forhold til det oprindeligt udbudte antal køreplantimer. 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. 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.

Forslaget til ændringerne er illustreret i bilag.

Grænsen på +/- 50 % foreslås ud fra en gennemgang af reduktioner og tilkøb af Midttrafiks nuværende kontrakter, hvor kun én nuværende kontrakt ville være i risiko for at blive omfattet.

Samtidig giver grænsen på +/- 50% fortsat mulighed for at foretage betydelige ændringer også i mindre kontrakter, der hurtigere kan blive omfattet af bestemmelsen.

Grænser for økonomisk kompensation

Kontrakten foreskriver, at et busselskab skal kompenseres økonomisk, 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.

Grænserne for økonomisk kompensation fastholdes, og er således ikke en del af indstillingen.

Betydning for økonomi

De to nye bestemmelser kan potentielt få betydning for bestillernes økonomi, om end administrationen vurderer, at sandsynligheden er lille.

Bestemmelserne tydeliggør busselskabernes risiko, når de afgiver deres tilbud. Dette kan i bedste fald få en begrænset, positiv indflydelse på tilbudsprisen.

Omvendt sætter bestemmelserne en grænse for, hvor meget en bestiller må reducere sin kørsel med i kontraktperioden. En bestiller kan dermed, i yderste konsekvens, blive tvunget til at opretholde mindst 50% af den oprindeligt udbudte kørsel, selvom bestilleren ønsker at gennemføre en reduktion på over 50%.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at der i Midttrafiks kontrakter om buskørsel indsættes to nye bestemmelser, hvormed omfanget af køreplantimer og busser maksimalt kan ændres med +/- 50%.

Bilag

- Bilag 1 - Indstilling om præcisering af ændringsbestemmelserne i Midttrafiks buskontrakter - genfremsendt version

1-00-1-19

7. Orientering om analyse af fald i salg af ungdomskort

Resumé

Siden 2017 er salget af ungdomskort faldet i Midttrafik – en tendens der også ses hos øvrige trafikselskaber og togoperatører.

Administrationen har udarbejdet en analyse, som belyser problemstillingen bredt og som slutteligt kommer med anbefalinger til videre tiltag til at fastholde de unge kunder.

Sagsfremstilling

Om undersøgelsen

Ungdomskortet er Midttrafiks tilbud til unge mellem 16-19 år, unge på en videregående uddannelse og unge på en ungdomsuddannelse. Tilbuddet er mest favorabelt for unge på en ungdomsuddannelse, som også tegner sig for den største kundegruppe. Siden 2017 er salget af Ungdomskort til unge på ungdomsuddannelser faldet hos Midttrafik. En tendens der også er gældende hos de øvrige trafikselskaber og togoperatørerne i Danmark.

Små årgange, billige biler, adfærdsændringer, forsinkelser eller bortsparede ruter – begrundelsen kan findes flere steder. Svaret er ikke entydigt, og formentlig en kombination af flere faktorer.

Vedlagte analyse behandler demografiske data, driftsmæssige data, bilrådighed og unges adfærd ud fra en række eksisterende udgivelser. For at understøtte de fremfundne data, er der lavet en kvalitativ undersøgelse på en ungdomsuddannelse og en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse, sendt ud via Midttrafiks Facebookside.

Sammenfatning af resultater

Der er ingen entydig forklaring på salgsnedgangen på Ungdomskortet, ifølge Midttrafiks undersøgelse. Den knækkede salgskurve skyldes en kombination af flere faktorer, som vil blive gennemgået her.

Demografiske data viser, at der har været færre unge i aldersgruppen 16-19 år i perioden 2015-2019, samtidig viser prognoser at tallet falder yderligere hen over de næste 10 år. Et faktum som Midttrafik ikke kan gøre noget ved, men som understreger vigtigheden af at fastholde, og fange de unge kunder, der er.

Midttrafik sælger kollektiv trafik til Generation Z. En generation, der stiller høje krav, har høje forventninger og en lav tolerance for barrierer. Bare enkelte oplevelser med forsinkede busser, overfyldte busser, busser, der ikke kommer og ingen busser, når man skal bruge dem – dét matcher ikke de unges adfærd og forventninger. Det samme gælder billetprodukterne. De unge ønsker fleksibilitet og lette overgange. Det matcher ikke Ungdomskortets kompleksitet med en forældet bestillingsplatform, tunge processer, mange regler og lang leveringstid.

Busbesparelser i yderområderne rammer de unge hårdt. Selvom de er sikret transport til og fra uddannelse til almindelig mødetid, er det svært at leve et ungdomsliv med venner, job og fritidsaktiviteter uden busforbindelse. Den netop gennemførte regionale besparelse forventes at skubbe yderligere til den udvikling. Samtidig falder salget af ungdomskort også i Aarhus, og nedgangen er derfor spredt i regionen.

Områdenr.	Kommuner	H1 forskel 16-17		H2 forskel 16-17		H1 forskel 18-17		H2 forskel 17-18		Forskel H1 15-18		Forskel H2 15-18		Nominel forskel H1 15-18		Nominel forskel H2 15-18	
69	Ringkøbing/Skjern	-7%	-5%	-5%	-5%	-13%	-16%	-265	-413								
73	Ikast-Brande	13%	0%	-7%	7%	8%	10%	21	32								
74	Herning	-6%	-5%	-12%	-17%	-16%	-26%	-353	-722								
75	Holstebro	-8%	-6%	-22%	-26%	-30%	-36%	-251	-381								
76	Struer/Lemvig	3%	-12%	-14%	-24%	-8%	-32%	-39	-215								
78	Skive	-7%	-9%	-12%	-21%	-6%	-29%	-78	-515								
80	Aarhus	-16%	-6%	-7%	-14%	-24%	-30%	-899	-1209								
82	Aarhus omegn	-13%	-11%	-5%	-15%	-20%	-31%	-1251	-2161								
83	Odder/Samsø/Favrskov	0%	-5%	-4%	-5%	2%	-8%	124	-497								
84	Syddjurs/Favrskov	1%	-3%	0%	-7%	8%	-10%	250	-397								
85	Norrdjurs	-7%	-11%	-10%	-8%	-9%	-20%	-321	-868								
86	Skanderborg/Favrskov	-4%	-2%	-1%	-12%	-2%	-14%	-119	-880								
87	Horsens/Hedensted	-4%	80%	101%	-5%	128%	71%	2044	1652								
88	Viborg/Favrskov	-4%	-6%	-10%	-20%	-9%	-22%	-223	-685								
89	Randers/Favrskov	-5%	-9%	-8%	-14%	-6%	-22%	-295	-1393								

Kommuner, som har haft et fald på mere end 20 % fra 2015-2018 er markeret med gult. Særligt Herning (74), Aarhus (80, 82), Norrdjurs (85) og Randers (89) har haft et markant fald i købte antal Ungdomskort.

Samtidig er det steget i Midttrafiks sydlige område i Horsens og Hedensted Kommuner. Det hænger givetvis sammen med, at takstområderne, MTS (MTsyd) og MTØ, er blevet lagt sammen forud for stigningen.

Antallet af familiens biler er steget i takt med, at salget af Ungdomskortet er faldet. Når familien anskaffer både bil nummer tre og fire, må det antages, at det er fordi, de unge får en bil at køre i. Men også dét faktum, at relativt mange familier har to biler til rådighed, giver de unge større mulighed for at låne en bil eller blive kørt til og fra uddannelse. Især forældrenes serviceniveau over for de unge overraskede fx administrationen på besøget på Viby Gymnasium, da en del elever blev enten kørt i skole eller hentet af deres forældre.

Der er kommet mange billige biler på markedet i den undersøgte periode. Laver de unge samkørsel med andre unge, kan det hurtigere blive billigere end at køre med kollektiv trafik. Dertil kommer, at de unge kun sammenligner udgiften til bus med udgiften til benzin, som en undersøgelse fra FynBus viser.

Anbefalinger

Med udgangspunkt i undersøgelsens sammenfatning, har administrationen lavet en række anbefalinger:

- Tænk helhedstilbud til de unge, så den kollektive trafik kan bruges til fritidsaktiviteter
- Arbejde for at tilpasse Ungdomskort til unges adfærd
- Arbejde for at ændre mitungdomskort.dk
- Prisnedsættelse
- Bedre kommunikation omkring rabatter og fordele på de unges medier

De unge har behov for transporttilbud, som dækker hele deres liv. De er spontane, dyrker fritidsinteresser og sociale fællesskaber - og har derfor behov for at bevæge sig frit og uafhængigt. I den perfekte verden ville det blive modsvaret af høj frekvens på busafgange i alle afkroge af Region Midtjylland. Langt de fleste unge i Region Midtjylland er sikret transport til og fra uddannelse med faste afgange morgen og eftermiddag. Men det er ikke nok at tænke i uddannelsesruter, som eneste transportbehov for de unge. De unge har behov for transport til venner, fritidsinteresser og job. Skal de unge blive i kollektiv trafik, skal der tænkes i helhedstilbud, der er fleksibelt og let tilgængeligt. Det gælder både selve transportformen, billetproduktet og bestilling af produktet. Her er Ungdomskortet præget af tunge processer og forældede platforme.

Midttrafik skal arbejde for, at der opnås konsensus både politisk og blandt trafikelskaber og togoperatører om en modernisering af mitungdomskort.dk. Den fælles bestillingsplatform blandt trafikelskaberne er forældet, og det vil muligvis forbedre produktet markant, hvis denne side blev moderniseret. Det er grundlaget for bestillingen, og det første man møder som kunde. En overbevisning, som Midttrafik deler med DSB. Lancering af Ungdomskort på Midttrafik app vil gøre det lettere for de unge at bruge Ungdomskortet, når de først har bestilt Ungdomskortet på mitungdomskort.dk én gang.

Samtidig skal der arbejdes for en nytænkning af produktet. Undersøgelsen viser, at de unge ønsker fleksibilitet og lette overgange. Den viser også, at mange unge blander kollektiv trafik med andre transportformer, fx kørsel med forældre eller et lift med en ven, og på den baggrund ikke har behov for et Ungdomskort, der gælder alle månedens dage. Her er der mere behov for et fleksibelt produkt, hvor det er muligt at vælge dage fra for at spare penge og ikke betale for en ydelse, man ikke benytter. En løsning der også tilgodeser de mange kunder, der bruger Ungdomskort i dag, fordi de ønsker et pendlerkort, hvor de kan rejse frit uden at skulle tænke på pris og zoner.

Et alternativt supplement kunne være et subsidieret klippekort med ungdomsrabat som en fastholdelse af de unge, der bruger bussen en gang i mellem. I den forbindelse skal tilføjes, at Midttrafik ikke har haft mulighed for at spore kundernes færden mellem produkterne. Det er en mulighed, at de unge allerede i dag har skiftet medie til fx Midttrafik app eller ét af rejsekorts korttyper. Det kunne også være en mulighed at tilpasse Midttrafiks egne produkter, fx via en Ung-kundetype, hvor de får rabat hvis de er mellem 16-25 år.

Den kvalitative spørgeskemaundersøgelse samt FynBus' markedsanalyse viser, at prisen også er et væsentligt parameter hos de unge. Det kan overvejes, om man skal arbejde for nedsættelse af prisen på ungdomskort.

Kommunikationsmæssigt kunne Midttrafik markedsføre Ungdomskortet, evt. med en nedsat pris, målrettet forældrene til 16-19-årige, som en modvægt til den stigende bilrådighed. Samtidig skal vi forbedre kommunikationen om Ungdomskort, så vi sikrer, de unge kender til alle fordelene og let kan tilgå produktet.

De unge er miljøbevidste, og man kunne derfor friste sig til at lave kommunikative initiativer, som kunne tale til de klimabevidste unge. Men selvom de unge er klimabevidste, viser undersøgelser, at grøn kollektiv trafik ikke får flere passagerer i busserne. De unge oplever heller ikke, at det gør en forskel at tage den kollektive trafik frem for bussen, ifølge FynBus-undersøgelsen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter undersøgelsen og tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Ungdomskortundersøgelse
- Bilag 2 - Passagerpulsens undersøgelse
- Bilag 3 - Markedsanalyse af FynBus
- Bilag 4 - Midttrafiks undersøgelse af unges transportvaner

1-00-2-19

8. Orientering om ikke-realiseret besparelse i Holstebro Kommune 2018

Resumé

Midttrafik har i et notat til Holstebro Kommune den 22. november 2019 redegjort for en ikke-realiseret besparelse på bybusnettet for 2018. Den ikke-realiserede besparelse skyldes i grove træk to forhold: Prisregulering og interne procedurer i Midttrafik.

Sagsfremstilling

Holstebro Kommune blev for 2018 sat en besparelse på 1.500.000 kr. i sigte. Dette var baseret på en reduktion af ca. 1.500 køreplantimer på bybusnettet. Den nye køreplan for bybusnettet trådte i kraft fra januar 2018. Reduktionen i timer er realiseret mens den realiserede besparelse er ca. 400.000 kr. – altså 1.100.000 kr. lavere end forventet.

Budgettet for 2018 tager udgangspunkt i priser fra regnskab 2016 – det senest kendte regnskab. Priserne korrigeres til budgettet efter et omkostningsindeks, som fastlægges efter bedste skøn ved første budgetberegning. Indeks og priser kan i sagens natur svinge over budgetåret, hvorfor der til endelig afregning korrigeres herfor. For 2018 gav denne korrektion anledning til en merudgift.

Udover indekset bliver timepriserne korrigeret efter kørsels dag- og døgnfordeling samt hvor mange pauser/ophold, der er indlagt i kørslen. Disse faktorer er altså afhængige af den gældende køreplan. Da budgettet for et givent år er baseret på regnskabet for to år tidligere, og dermed køreplaner der ikke er gældende for budgetåret, er der en risiko for, at timepriserne for budgettet ikke er retvisende. Beregningerne der ligger til grund for den udmeldte besparelse, og som er lavet ultimo 2017, tager udgangspunkt i de på daværende tidspunkt gældende priser og dermed et mere opdateret grundlag.

Der er altså en forskel mellem de forudsætninger, der danner grundlaget for budgettet, og dem der ligger til grund for beregningen af besparelsen. Da priserne for budget 2018 ligger et godt stykke under priserne i beregningen, kan en del af besparelsen ikke realiseres. Derudover bliver der til køreplansskiftet medio 2018 justeret i kørslen, som medfører en højere timepris. Denne justering kendte man ikke til ved tidspunktet for budgetlægningen eller beregningen af besparelsen.

Ovenstående problemstilling har den største betydning i forhold til den ikke-realiserede besparelse. Det beror på, at den nuværende procedure for budgetberegning ikke tager højde for ændrede køreplaner – og dermed potentielle ændringer i timepriser - siden regnskabet det er baseret på. Derfor ændrer Midttrafik proceduren fra og med budget 2021 for at kunne give et mere retvisende budget. Derudover giver dette mulighed for mere præcise beregninger og rådgivning til Midttrafiks bestillere i forbindelse med ændrede køreplaner.

Teknisk udvalg i Holstebro Kommune er indlysende utilfredse med Midttrafiks håndtering af sagen og har bedt om, at bestyrelsen orienteres herom. Midttrafik har påtaget sig det fulde ansvar for fejlen og har påpeget problemstillingen overfor Holstebro Kommune i forbindelse med de kvartalsvise budgetopfølgninger.

Fremadrettet vil Midttrafik sikre bedre sammenhæng mellem økonomi og planlægning vedrørende prognoser omkring besparelser hos bestillerne, kommunikere tidligere og klarere, hvis forudsætningerne ændrer sig og udarbejde alternative forslag, hvis kommunen måtte ønske det.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Redegørelse

1-00-1-19

9. Orientering om straksgodkendelse af Rejsegaranti

Resumé

Rejsegaranti er en af de vigtigste services Midttrafik tilbyder, for at hjælpe strandede kunder videre på deres rejse. Servicen sikrer refusion op til 50 km. kørsel i egen bil eller taxa, hvis kunden bliver mere end 20. min forsinket til sit ankomststed grundet fejl i kørslen fra en bus/Letbane.

Sagsfremstilling

Udfordringen ved rejsegaranti er kundens usikkerhed, i forhold til at vurdere, om man er berettiget til rejsegaranti eller ej.

For at afhjælpe denne problemstilling, har det siden september 2018 været muligt for kunderne at ringe til Midttrafiks Kundecenter og få tildelt en straksgodkendelse. Dette servicetiltag har været til stor glæde for kunderne, men også for medarbejderne på Kundecenteret, da de har fået et redskab til at hjælpe kunderne videre i en presset situation.

Via realtidssystemet, kan Kundecentermedarbejderen, med kunden i røret, undersøge, om en bus/Letbane er forsinket, udgået, er kørt forbi det pågældende stop uden at standse, eller måske er kørt før tid. I disse tilfælde, kan kundecentermedarbejderen bekræfte, at kunden er berettiget til at benytte sig af rejsegarantien, og derfor kan være sikker på at få sit udlæg refunderet.

Tiltaget med straksgodkendelse fik en 3. plads ved Passagerpulsens Initiativpris 2019.

For at højne servicen yderligere, arbejder Midttrafik for nuværende på at udvikle en digital løsning, hvor kunderne kan få information om de er berettiget til rejsegaranti digitalt - også udenfor Kundecenterets åbningstid. Projektet er lige nu i første stadie med foranalysen, hvor det afdækkes på hvilket medie servicen skal tilbydes, og hvordan man sikrer, at godkendelsen gives på baggrund af korrekt data. Servicen forventes implementeret i løbet af 2020.

Oversigt over rejsegaranti 2019

2019	Rejsegaranti Letbanen	Rejsegaranti bus	Beløb rejsegarantier til Letbanen	Beløb rejsegarantier bus	Straksgodkendelse
Januar	35	83	5.879	48.900	36
Februar	25	93	3.340	24.065	46
Marts	50	129	7.924	34.739	61

April	22	121	2.243	39.400	63
Maj	193	93	52.331	32.998	86
Juni	87	114	29.509	35.936	47
Juli	243	96	87.057	25.290	79
August	235	154	80.855	40.822	71
September	218	135	65.230	41.263	58
Oktober	278	126	86.414.	25.133	96
<i>Samlet</i>	<i>1386</i>	<i>1144</i>	<i>334368</i>	<i>348546</i>	<i>643</i>

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

10. Orientering om buskørsel i forbindelse med Smukfest

Resumé

Midttrafik har opgraderet betjeningen til Smukfest 2019 betydeligt i forhold til 2018 betjeningen. Nye ruter, flere afgang og bedre markedsføring har alt sammen bidraget til en flot fremgang i passagertallet, samt et overskud på cirka 240.000 kr. på kørslen.

Midttrafik vil til næste år opgradere yderligere på busbetjeningen til Smukfest, for at sikre der er en tilstrækkelig kapacitet, og da der fortsat er en stor kundemængde vi kan flytte fra privatbilen over i den kollektive trafik, ved forbedringer af den tilbudte kørsel.

Sagsfremstilling

Midttrafik har de sidste mange år oplevet en stor kontinuerlig kundefremgang på buskørslen til Smukfest. I 2013 var 8 busser nok til at udføre kørslen. I 2017 var kørslen opgraderet til 15 busser, i 2018 19 busser og til 2019 opgraderede vi til 24 busser til Smukfest, for at kunne sikre der var kapacitet til efterspørgslen.

De vigtigste ændringer på ruterne fra 2018 til 2019 er:

- Linje 22S Vrold – Skanderborg: Udvidet til også at betjene Skanderborg station.
- Linje 25S Skanderborg station – Smukfest: Udvidet med flere afgang i de tidsrum med flest passagerer.
- Rute 300S Aarhus – Smukfest: Flere afgang, så bussen afgår fra Aarhus hvert 15. minut i stedet for hvert 20. minut. Om natten køres der fra Smukfest mod Aarhus hvert. 10. minut i stedet for hvert 12. minut.
- Ruterne 307S (Horsens – Smukfest), 311S (Silkeborg – Smukfest) og 331S (Odder – Smukfest) har hidtil kørt 2-3 afgang om natten. Det er opgraderet til 5 afgang, og herudover er der tilføjet 2-3 direkte dagsture til Smukfest. Rute 331S betjener derudover også et større område i Odder samt Solbjerg.
- Ny rute 309S (Galten – Smukfest) med dagsture fra Galten, Skovby og Stjær til Smukfest fredag-søndag, og hjemkørsel alle dage hvor bussen fortsætter til Låsby.

De fleste ture på rute 300S til/fra Aarhus har rigtig mange kunder med. Derfor har vi bedt Arriva udføre kørslen med ledbusser i størst muligt omfang, og tidligere år har alle turene været kørt med ledbusser. Pga. besparelser på buskørslen, samt at der skulle køres med ledbusser på rute 100 pga. Busgadeforløbet, så har det ikke været muligt for Arriva i år at indsætte mere end 1 ledbus på ruten. De resterende 12 har derfor kørt med lavere kapacitet.

Midttrafik har modtaget i alt 12 kundefremstillinger, af dem var de 7 angående lang ventetid på rute 300S onsdag nat. Her oplevede flere kunder desværre at stå i kø i 1-2 timer for at komme med bussen efter Robbie Williams koncerten. Problemet skyldtes til dels, at rigtig mange publikum forlod området på samme tid, dels de mindre busser på 300S, og til dels nogle fremkommelighedsudfordringer omkring bommene foran festivalen, der gjorde at busserne ikke kunne komme ind til holdepladserne ved

Skanderborghus. Midttrafik har derudover modtaget enkeltstående henvendelser omkring ruteføring, manglende plads i busserne, skiltning på stationsområder, samt en enkelt rosende henvendelse omkring direkte betjening til/fra Solbjerg.

De tidligere år har Midttrafiks passagertal været sporadiske på Smukfest kørslen, da der ikke var tælleudstyr i alle busser. Tælleudstyret blev installeret i alle busser inden dette års Smukfest, så vi fra 2019 har mulighed for at opgøre passagertallet, og ikke mindst vurdere kapacitetsbehovet mere præcist fremadrettet.

Passagertal Smukfest 2019		
Rute	Gnm pr. tur	Total
22S Skanderborg - Vrold	33	1.768
25S Skanderborg St. - Smukfest	20	14.269
300S Aarhus - Smukfest	52	17.699
307S Horsens - Smukfest	42	1.571
309S Galten - Smukfest	26	564
311S Silkeborg - Smukfest	48	1.776
331S Odder - Smukfest	56	2.056
I alt:	39	39.703

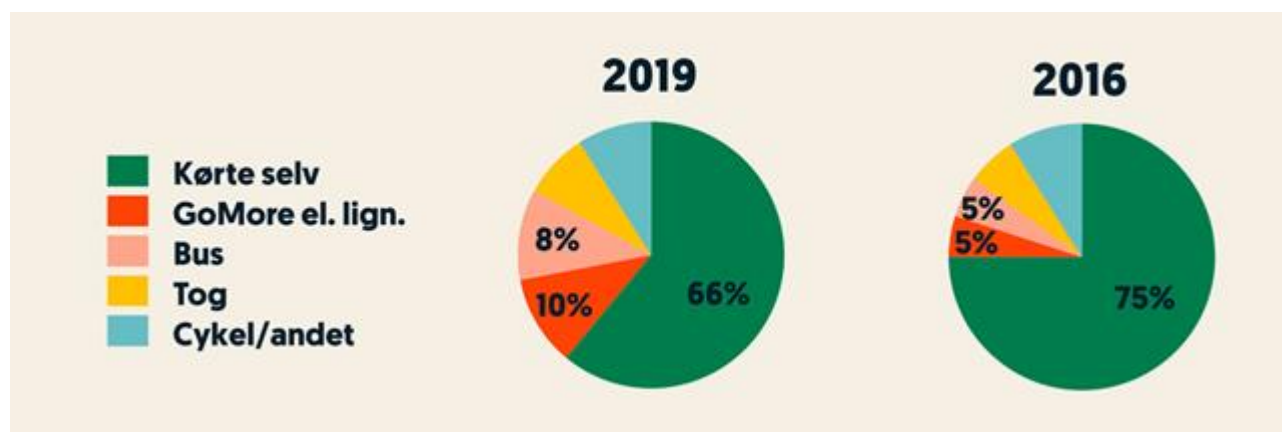
Ruterne til/fra Horsens, Silkeborg og Odder er ikke overraskende dem, der er steget mest i passagertal siden sidste år. Vi har øget antallet af afgang med cirka 2,5x, mens passagertallet er steget med 6x-8x. Der er ingen tvivl om, at det har været populært med direkte dagskørsel til Smukfest, hvor rigtig mange ture har haft 70-110 passagerer med. Derudover har det gjort hjemkørslen væsentlig mere attraktiv, at der kører en bus hver time, i stedet for kun hver anden time.

På ruterne til/fra Aarhus, Horsens, Silkeborg og Odder, er en stor del af busserne nu helt fyldte, så mange passagerer er nødt til at stå op en stor del af rejsen. Det stigende passagertal medfører desværre også nogle forbikørsler af passagerer, fordi busserne er helt fyldte. Til og fra Aarhus er frekvensen så høj, at der hurtigt kommer en ny bus, mens det til de øvrige byer er et noget større problem for kunderne, når de skal vente 1-2 timer på næste bus.

Som følge af kundefremgangen har Midttrafik indsat flere busser til Smukfest kørslen, og hver bus kører også generelt flere afgang pr dag. Midttrafik har også øget både markedsførings- og billetkontrolindsatsen, og det medfører alt i alt en stigning på 40% på udgifterne sammenlignet med 2018. Indsatsen har resulteret i flere kunder, og med en indtægtsfremgang på hele 58% på bare ét år, leverer kørslen til Smukfest et flot overskud på 240.000 kr. 54% af indtægterne stammer fra salg af Smukfestbillet i Midttrafik App (24 timers billet til 80 kr.), 25% fra Rejsekort og 21% fra kontant salg.

Økonomiopfølgning Smukfest			
	2018	2019	Stigning
Totale udgifter	467.476 kr.	654.960 kr.	40%
Totale indtægter	567.108 kr.	897.988 kr.	58%
Overskud:	99.632 kr.	243.028 kr.	144%
Selvfinansieringsgrad:	121%	137%	13%

Hvert år udsender Smukfest et spørgeskema til tilfældigt udvalgte festivalgæster efter festivalen. Et af spørgsmålene er, hvordan gæsterne er kommet til/fra Smukfest. Her udgør buskørslen en stigende andel af gæsterne, fra 5% i 2016 til 8% i 2019. Hvis man udelukkende analyserer på gæster med endagsbilletter, er andelen af gæster i 2019 der kommer til festivalen med bus på hele 16%.



I håbet om at Midttrafik kan betjene en endnu større andel af festivalgæsterne i fremtiden, har administrationen rekvireret en liste over salg af endags- og partoutbilletter til Smukfest 2019, fordelt på postnumre i Region Midtjylland. Det giver Midttrafik en mulighed for at identificere store kundepotentialer, og optimere det samlede rutenet til Smukfest. I 2019 har Midttrafik tilbudt direkte betjening til Smukfest til 53% af Smukfest gæsterne i postnummerområdet 8000-8999. En senere analyse vil afgøre hvorvidt det giver mening at udvide den geografiske dækning af rutenettet.

De mange fyldte busser gør det nødvendigt, at Midttrafik udvider kapaciteten til Smukfest til 2020. Arriva har hidtil udført alt kørslen til Smukfest, men de har ikke mulighed for at udvide med hverken flere busser eller chauffører til kørslen. Derfor har Midttrafik indgået en aftale med Busselskabet Aarhus Sporveje om at udføre kørslen på rute 300S til og fra Aarhus, så der er busser og chauffører nok til at imødegå efterspørgslen fra kunderne. Arriva udfører fortsat de øvrige ruter. Aftalen med Busselskabet giver derudover den fordel, at vi kan sikre, at der kører ledbusser på samtlige afgang, og kapaciteten dermed øges betydeligt.

Udvidelsen af kørslen skal sikre, at Midttrafik undgår forbi-kørsler af kunder, samt i endnu højere grad realiserer det kundepotentiale der er for buskørsel til Smukfest. Mange af kunderne i busserne til Smukfest er nye kunder i den kollektive trafik, og her har vi en

god mulighed for at skabe et godt indtryk af både Midttrafik og den kollektive trafik generelt.

Forventningen til økonomien for Smukfest kørslen 2020 er, at Midttrafik kan levere et overskud svarende til de 240.000 kr. i 2019.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

11. Orientering om henvendelse til Forbrugerombudsmanden om kontantbetaling i Flextrafik

Resumé

Favrskov Kommune har på vegne af kommunens ældreråd og handicapråd bedt Forbrugerombudsmanden vurdere, om Midttrafiks regler for kontantbetaling i Flextrafik overholder betalingsloven. Betalingsloven indeholder nemlig bestemmelser, der skal sikre, at kontanter ikke stilles ringere fremfor digitale betalingsløsninger. Midttrafiks advokat har tidligere vurderet, at Midttrafiks regler på området er i overensstemmelse med lovgivningen.

Sagsfremstilling

Favrskov Kommune henvendte sig i juli med et ønske om, at Midttrafik vurderede, hvorvidt den daværende regel for at opkræve kunder i Flextrafik et lige kontantbeløb var lovligt. Kommunens anmodning skete efter opfordring fra kommunens handicapråd og ældreråd, der begge har et ønske om at kunne få byttepenge retur ved kontantbetaling i forbindelse med flex- og handicapkørsel.

I sin henvendelse henviser Favrskov Kommune til betalingslovens §81 og Forbrugerombudsmandens fortolkninger heraf. Forbrugerombudsmanden har nemlig af flere omgange pointeret, at virksomheder, der omfattes af betalingslovens §81, er forpligtede til at tilbyde byttepenge ved kontantkøb.

Midttrafiks vurdering

Midttrafik fik på ovenstående baggrund foretaget en ekstern vurdering af, om Midttrafik er omfattet af betalingslovens §81.

I sin konklusion skriver Midttrafiks advokat:

"Sammenfattende er det vores vurdering, at Midttrafik aktuelt ikke er forpligtet til at tilbyde byttepenge, da selskabet efter det oplyste alene modtager kontantbetaling og derfor ikke accepterer betaling med et »betalingsinstrument«, således som begrebet er defineret i § 81."

Midttrafiks advokat bemærker samtidig, at konklusionen ikke ændres, selvom Midttrafik også tilbyder kunderne en mulighed for online bestilling og betaling via Midttrafiks hjemmeside:

"Vi har overvejet, om vurderingen som følge af, at Midttrafik ved onlinebestillinger accepterer andre betalingsmidler, må falde anderledes ud. Det er efter vores opfattelse ikke tilfældet (...)."

Advokatens samlede vurdering fremgår af bilag 1. Vurderingen blev fremsendt til Favrskov Kommune, ældrerådet og handicaprådet.

Videresendes til Forbrugerombudsmanden

Ældrerådet og Handicaprådet har bedt Favrskov Kommune videresende sagen til Forbrugerombudsmanden med henblik på at få dennes vurdering. Kommunens henvendelse til Forbrugerombudsmanden af d. 5. november fremgår af bilag 2.

Midttrafiks administration har efterfølgende taget initiativ til at mødes med de to råd og Favrskov Kommune for at få en dialog; herunder for at opnå en bedre forståelse af de forskellige problematikker, der er forbundet til sagen fra begge sider. Parterne havde et konstruktivt møde d. 18. november, og blev enige om at afvente Forbrugerombudsmandens vurdering, der herefter må være rammesættende for en kommende praksis på området.

Betydning for kunderne

For at imødekomme behovet hos en sårbar kundegruppe, har Midttrafik ændret sine retningslinjer for kontantbetaling, så kunderne fra og med 1. december 2019 får mulighed for at få byttepenge tilbage på op til nærmeste 100 kr.

Der er dog flere årsager til, at Midttrafik umiddelbart ikke kan imødekomme ønsket om, at kunderne kan få byttepenge uden en beløbsgrænse. Hovedargumenterne er for det første, at en sådan ændring vurderes at medføre en øget administration, både hos Midttrafik og blandt de cirka 130 leverandører, der udfører flexkørsel i kontrakter for Midttrafik. Af dette følger også en forventet udgiftsstigning.

For det andet er Midttrafiks flextrafik bundet op på et samarbejde mellem flere trafikelskaber. Dette medfører, at en leverandør godt kan udføre kørsel i Midttrafiks område, selvom leverandøren er kontrakt-haver hos Fynbus. Kundernes mulighed for byttepenge vil således afhænge af, hvilket kontrakt den pågældende leverandør er underlagt, og der vil derfor ikke kunne garanteres et ensartet serviceniveau.

Betydning for økonomi

Iværksættelsen af byttepenge op til nærmeste 100 kr. medfører et uændret udgiftsniveau for Midttrafik, da muligheden fremgår af de nuværende kontrakter med leverandørerne af Flextrafik. Der er således kun et behov for en forberedelsesperiode til orientering af leverandører og kommunikation ud mod kunderne.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Vurdering af kontantbetaling i forbindelse med Flextur og handicapkørsel af 8. juli
- Bilag 2 - Favrskov Kommunens henvendelse til Forbrugerombudsmanden

1-00-1-19

12. Orientering om samarbejde med Stena Line

Resumé

I februar 2020 starter Stena Line en ny rute mellem Grenaa og Halmstad. I den forbindelse har Stena Line, Norddjurs Kommune og Midttrafik været i dialog om at lette adgangen til ruten for både danske og svenske turister der vil benytte offentlig transport på rejsen.

Sagsfremstilling

Telebybusser

For at sikre let transport fra Grenå Trafikterminal til Stena Line færgelage, har der siden august 2019 været indsat et telebybusstop ved Stena Lines Sverige-færgeløbe. Det er aftalt, at Stena Line kan bestille telebybussen efter behov. Dette for at gøre det nemmere for turister, at benytte færgen uden at medbringe bil. I Halmstad er der indgået tilsvarende aftaler for at komme videre fra færgen.

Potentielt billetsamarbejde

Den 29. november mødtes medarbejdere fra Midttrafik og Stena Line for at drøfte mulighederne for et billetsamarbejde.

For Midttrafik er det vigtigt, at en evt. kombinationsbillet sælges via Midttrafik app.

Udfordringen er, at appen ikke er udviklet til at en kunde kan indtaste den data, som Stena Line skal bruge i forbindelse med et billetkøb til færgen. Der var enighed om, at der ikke skal udvikles nye digitale løsninger, inden omfanget af kundegrundlaget er kendt.

En løsning der var enighed om at arbejde videre med, er et link fra Stena Lines hjemmeside direkte til Midttrafiks webshop mod 48 timers eller 72 timers billetten, med supplerende information om Midttrafik App. Denne information vil særligt være rettet mod de svenske turister, der tager på weekendtur til Danmark. På den måde, bliver turister henvist direkte til et medie, hvor de kan printe billetten på forhånd.

Der blev ikke indgået særlige aftaler i forhold til de danske kunder, da forventningen er, at det er en kundegruppe med Rejsekort eller Midttrafik app.

Afslutningsvist blev det aftalt, at Stena Line skulle følge op i forhold til det videre samarbejde.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

13. Siden sidst

Sagsfremstilling

Direktionen mødtes med 3F

Bestyrelsen blev d. 1. november orienteret om formandskabets møde med Eigil Andersen, sekretær for SF's fagklub for Østjylland, hvor parterne havde drøftet løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der kører i flextrafik. Formandskabet og Eigil Andersen aftalte, at Midttrafiks direktionen skulle holde et selvstændigt møde med Orla Aagaard fra 3F, idet Orla Aagaard har den praktiske erfaring og viden indenfor området.

Mødet mellem Midttrafiks direktion og Orla Aagaard blev afholdt d. 13. november. Her orienterede direktionen om bestyrelsens beslutning om at udføre reaktive kontroller af løn- og arbejdsvilkår i Flextrafik. Samtidig blev Orla Aagaard orienteret om, Midttrafik fortsat vil arbejde for, at den tilladelsesudstedende myndighed, Færdselsstyrelsen i højere grad engagerer sig i kontroller af virksomhederne. På mødet blev det aftalt, at Midttrafik skal sende et udkast til udbudsmaterialet i høring hos arbejdsmarkedets parter forud for næste udbud af Flextrafik. Høringen skal give parterne mulighed for at give forslag til tiltag og ændringer af udbudsbetingelserne og kontrakten. Administrationen udsendte som følge heraf en høring d. 15. november.

Formandens møde med borgmesteren i Randers

Mandag den 11. november var formand for Midttrafiks bestyrelse til møde med borgmester Torben Hansen i Randers. Formålet med mødet var at drøfte det generelle samarbejde med Midttrafik, samt konkrete opgaver i Randers. Det var bl.a. opgaver som samarbejdet om trafikplanen i Randers Kommune, ny busterminal, udbud af Randers bybusser, pensionistkort i Randers og strategiprocesen i Midttrafik.

Møde i Trafikselskaberne i Danmark den 12. november

På mødet mellem bestyrelsesformændene og direktørerne fra trafikselskaberne blev der bl.a. samlet op på en række møder med ministre og ordfører, som har været gennemført i efteråret 2019, et naturligt tiltag i forbindelse med regeringsskiftet i juni. Derudover blev udvalgte lovforslag drøftet, herunder finanslovsforslag 2020, elafgift, kommende klimalov og -handlingsplan, miljøzoner og Clean Vehicle Directive. Sidst, men ikke mindst, drøftede formænd og direktører den faldende omsætning på ungdomskort, som tegner sig på tværs af trafikselskaberne.

Rapport om kollektiv trafik i yderområderne

Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen har fået COWI til at udarbejde en rapport om kollektiv trafik i yderområderne.

Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder, også kaldet 'Yderområdepuljen', blev etableret i en trafikaftale i 2012. For perioden 2013-2018 var der afsat i alt 305 millioner kr. til statslig medfinansiering af tiltag, som kan forbedre den kollektive trafik i yderområderne. I alt er der givet tilsagn om projektstøtte for 198 millioner kr. af disse midler. Antallet af projekter, som har opnået støtte fra puljen, er 91, hvoraf ca. halvdelen er afsluttede.

Gennem rapporten ønsker styrelsen at:

- Gennemføre en **analyse** af den kollektive trafik i yderområderne (beskrive karakteristika ved den kollektive trafik i yderområderne, komme med bud på perspektiver i en større målretning, omlægning og/eller styrkelse, herunder hvordan den kollektive trafik i yderområderne kan forbedres eller mere systematisk omlægges til gavn for brugerne.
- **Evaluer** puljen til forbedring af den kollektive trafik i yderområderne (puljens effekter, hvilke projekter har været levedygtige, hvordan er projekterne tænkt sammen med anden kollektiv transport. Derudover skal evalueringen undersøge tilfredsheden med puljen, graden af nytænkning og komme med forslag til en eventuel omlægning af puljen.

Rapporten redegør for udfordringer og karakteristika forbundet med mobilitet i yderområderne (den demografiske udvikling, bilrådigheden er steget, planlægningen er rettet mod at betjene de største efterspørgselsstrømme, samtidig er der indført flexitur).

Anbefalingerne går bl.a. på, at der fortsat arbejdes med en arbejdsdeling, hvor betjening med konventionel kollektiv transport suppleres med behovsstyrede løsninger og at der kontinuerligt arbejdes med initiativer som bidrager til at skabe en sammenhæng i den kollektive transport. Andre mål end flere passagerer i den kollektive transport i yderområderne er relevante. F.eks. bruger mange unge lang tid i busser. Gode transportvilkår bidrager til deres livskvalitet her og nu, men kan måske også fastholde dem lidt længere som kollektive brugere.

Formandskabet holdt møde med Aarhus Letbane

Tirsdag den 3. december mødtes formandskabet for Midttrafiks bestyrelse med formandskabet for Aarhus Letbane.

Direktør for Midttrafik, Jens Erik Sørensen og direktør for Aarhus Letbane, Michael Borre, deltog også, og mødedeltagerne drøftede bl.a. udfordringer med information til kunderne, passagertællinger og diverse problemstillinger i forbindelse med den daglige drift af letbanen.

Bilag

- Kollektiv trafik i yderomraader

1-00-1-19

14. Eventuelt