



midttrafik

**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
13. marts 2020 kl. 09:30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Midttrafiks miljøkonference	1
2	Udvidelse af direktions- og bestyrelsesansvarsforsikring	10
3	Behandling af samspil 2030	12
4	Flextrafiks åbne kørselsordninger	14
5	Ændring af åbningstiden for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel	19
6	Billetkontrol Lemvigbanen og på strækningen Holstebro-Skjern	22
7	Orientering om Kollektiv Trafikplan Djursland 2020	24
8	Opfølgning på dialog med 3F om arbejdsvilkår og overenskomster i Flextrafik	26
9	Orientering om vejledende udtalelse fra Ankestyrelsen om Holstebro Kommunes indførelse af gratis buskørsel på fire lokalruter	28
10	Klimapartnerskab og fremkommelighed for busser	30
11	Brancheanalyse vurderer, at udvidet samarbejde kan indfri uudnyttet potentiale i kollektiv trafik	32
12	Orientering om forsøg med gratis cykelmedtagelse i bybusserne i Viborg	34

Indholdsfortegnelse

13	Orientering om status for indberetningsværktøjet	37
14	Orientering til Midttrafiks bestyrelse vedr. Datatilsynets skriftlige tilsyn med Midttrafik d. 5. december 2019	39
15	Orientering om Midttrafiks Personaleredegørelse 2019	41
16	Siden sidst	42
17	Eventuelt	47

1-00-1-19

1. Midttrafiks miljøkonference

Resumé

Fredag den 7. februar løb Midttrafiks miljøkonference af stablen. Blandt de knap 100 deltagere var kommunalpolitikere, borgmestre, branchefolk, tekniske chefer og direktører samt naturligvis oplægsholderne. Formålet med konferencen var at kickstarte dialogen mellem kommuner, region og Midttrafik samt busselskaberne om den grønne omstilling i den kollektive trafik. Samtidig var der fokus på kundebehov og -adfærd, da den grønne omstilling nødvendigvis skal handle om busmateriel og drivmidler alene. Kundernes behov skal tænkes ind hele vejen i såvel den grønne som den teknologiske udvikling. På konferencen kunne man derfor også besøge stande om, hvordan kommunerne kan øge fremkommeligheden for den kollektive trafik, lave mere attraktive knudepunkter og stoppesteder og en elbus fra Aarhus Sporveje havde også fundet vejen til Silkeborg, hvor konferencen blev holdt.

Sagsfremstilling



DI's udvalg for Transport og Infrastruktur samt deltager i 1 af regeringens 13 klimapartnerskaber, sparkede konferencen i gang. Han pointerede, hvor vigtig den

kollektive transport er for erhvervslivets rekruttering af medarbejdere og for fx unges adgang til erhvervsuddannelserne. Glem ikke dem, det handler om og deres behov: Det er afgørende for de store virksomheder, at medarbejderne har god adgang til kollektiv trafik – sådan er det ikke i dag. De unge på erhvervsuddannelser har brug for god kollektiv trafik. Mange bruger 45 minutter eller mere på at komme i skole. Andelen af familier uden bil i Region Midtjylland er i gennemsnit 27,5 %, så ifølge Palle Damborg, er der er kunder nok at tage af.





Forskningsleder Niels Buus Kristensen fremlagde fakta bag prognosen om en global temperaturstigning på 1,5° i 2050 med uoverskuelige følger medmindre man omlægger massivt til vedvarende energi og reducerer CO²-udslippet. Fremtidens mobilitet er elektrisk, automatiseret og delt – el er den bedste løsning. Hele vejtransporten skal omlægges til vedvarende energi og den kollektive trafik står for en lille del. Niels Buus Kristensen sagde, at fremtiden byder på masser af kunder til kollektiv trafik - vi bliver flere, vi bliver byboere og vi bliver ældre. Men kollektiv trafik bliver udfordret af automatiserede biler, og klimavenlighed og sikkerhed er ikke længere konkurrenceparametre, når alternativet er grønne selvkørende biler. I fremtiden (inden for 10-20 år) skal kollektiv trafik fokusere på sine styrkepositioner:

- Mobilitet og bymiljø kan bekæmpe trængsel
- Mobilitet til alle – robottaxaer kan være en mulighed i landdistrikterne
- Højklasede hastighedsbusser mellem større byer



Movia og Arriva fortalte om de erfaringer de har høstet med grøn omstilling.

Kontraktchef Jeppe Gaard fra Movia fortalte, at Movia allerede har sat 76 elbusser i drift i bl.a. Roskilde, København og Frederiksberg, og at målet er at alle busser i Movia er fossilfrie i 2030. Man har også erkendt, at biodiesel ikke er grønt nok - skridtet videre til elbusser. Men dyre elbusser og lange udbudstider sammenholdt med den hastige teknologiske udvikling er vigtige udfordringer at holde for øje. Dialog med både leverandører og kommuner og forberedelse er vigtig, understregede Jeppe Gaard.

Jens Boe Jacobsen, Business Development Direktør i Arriva, efterlyste politiske beslutninger om elafgifter for dermed at give busselskaberne større sikkerhed, når de investerer i en ny busflåde. I stedet for at have fokus på, hvornår den grønne omstilling skal være gennemført, kunne det være nyttigt, at spørgsmålet i stedet var "Hvornår vi går i gang?", for at den omfattende omstilling kommer i mål tidsnok. Teknologien er velafprøvet og kører uden problemer mange steder i Europa, og Jens Boe Jacobsen opfordrede politikerne til at komme i gang. Han pointerede også, at man hele tiden skal have for øje, at sammenhæng og gode skiftemuligheder skal gøre kollektiv trafik mere attraktiv for kunderne. Det kan den grønne omstilling ikke alene.



Miljøkonferencens konferencier Poul Guldborg interviewede forskningsassistent Line Røjkjær Rasmussen om hendes hovedopgave, der handlede om bl.a. grøn transportadfærd. Den viser, at siden 1990'erne har man politisk forsøgt at incitamentstyre folks transportadfærd, og at privatbilismen og vejtrafikken i samme periode er forøget. Line Røjkjær Rasmussen opfordrede politikerne til at bruge mere pisk end gulerod fremadrettet, hvis man ønsker reel ændret adfærd hos borgerne. Styringsmidlerne kunne være betalingsring, roadpricing og højere parkeringsafgifter. Hvilket middel der er bedst anvendeligt, afhænger af de lokale forhold. Hun opfordrede også til, at man kombinerer disse styringsmidler med mere tillokkende styringsmidler som fx nedsatte takster og nedsat rejsetid, hvis man vil påvirke forbrugernes transportadfærd.



I dagens anledning var der sammensat et panel, som bestod af: Transportordfører Kristian Pihl Lorentzen (V), bestyrelsesformand Claus Wistoft, forskningsleder Niels Buus Kristensen, administrerende direktør for Keolis og formand for rutesektoren i Dansk Persontransport, Peter Lanng Nielsen samt forskningsassistent Line Røjkjær Rasmussen. Klimaordfører Anne Paulin (A) meldte afbud.

Panelet svarede på spørgsmål fra salen og bl.a. meddelte Kristian Pihl Lorentzen, at Venstre støtter op om klimaftalen fra 2019 om nedsættelse af CO₂-afgiften med 70 %. Han afventer input fra de 13 klimapartnerskaber og regeringen. Christiansborg er villig til at betale for en merudgift til grøn omstilling. Han vurderer, at politikerne bliver overraskede over prisen og har brug for eksperter til at prioritere, hvad de skal støtte. Pengene er der nu, det er et spørgsmål om, hvordan kagen skal skæres.

I debatten var der også fokus på landdistrikterne. Kommunerne har sværere og sværere ved at levere ordentlig kollektiv trafik til især de ældre og børn. Manglen på kollektiv trafik bidrager til, at befolkningen flytter mod de større byer. Claus Wistoft nævnte, at Midttrafik tilbyder Flextrafik allerede i dag, men der er politiske udfordringer omkring forskellige takster i kommunerne. Det giver bl.a. udfordringer i forhold til kørsel til regionssygehusene, hvor borgerne skal betale forskellige priser per kilometer afhængigt af, hvilken kommune de rejser fra og til.

Niels Buus-Kristensen opfordrer til smartere Flextrafik-løsninger. Kommunerne skal være risikovillige til at lave alternative samarbejder og lade kommunikationsteknologien overtage opgaven. På sigt kan automatisering være en mulighed i landdistrikterne, fx kan en robottaxa hente og bringe børn og ældre.

På Midttrafiks udstillingsstande blev der sat fokus på kundernes behov i forhold til et rettidigt og komfortabelt busprodukt – nemlig temastande om fremkommelighed, det gode stoppested og så var der også en elbus fra Aarhus Sporveje, som man kunne besøge.





Midttrafiks miljøkonference bød på en række spændende oplæg, gode debatter og det blev synliggjort, hvor kompleks den grønne omstilling er, og hvad den kræver:

- Finansiering
- Politisk opbakning til Midttrafik
- Tæt samarbejde mellem trafikselskab og ejere
- Tæt samarbejde med leverandører
- Kundeadfærd og -behov skal tænkes ind hele vejen
- Harmonisering af produkter og evt. udbud er nødvendigt

Midttrafiks bestyrelse tager dagens mange løsninger, indlæg og tilkendegivelser med videre i udarbejdelse af visionspapiret for Midttrafiks strategi 2021-2024.

./ Se interview med bestyrelsesformanden om Midttrafiks miljøkonference:
<https://www.youtube.com/watch?v=Yclew8cbOQ0>

Se filmen om fremtidens stoppesteder/hubs her:
https://www.youtube.com/watch?v=WkIy1alGXmg&feature=emb_logo



Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

2. Udvidelse af direktions- og bestyrelsesansvarsforsikring

Resumé

Administrationen orienterer om, at direktions- og bestyrelsesansvarsforsikringen hos Midttrafik ligger lavere end hos andre trafikskaber og kan med anbefaling fra forsikringsselskabet udvides til et højere beløb.

Sagsfremstilling

Midttrafiks forsikringsselskab, Willis Towers Watson, vurderer, at den nuværende direktions- og bestyrelsesansvarsforsikring ligger i den lave ende i forhold til Midttrafiks størrelse. Hvilket bliver understøttet af, at Midttrafik ligger en del lavere end andre trafikskaber.

Midttrafik har endnu aldrig brugt bestyrelsesforsikringen, men er fra forsikringsselskabet blevet oplyst om, at Midttrafik ligger lavt, og at der har været en del skader anmeldt på deres andre policer de seneste par år, hvor en del af skaderne har oversteget DKK 10 mio. i omkostninger til advokater alene. Dette skyldes blandt andet, at sagerne typisk varer en længere årrække ved domstolene

Grundet de mange skader har de set en tendens til at tegne forsikringen med en højere sum, og Midttrafiks nuværende sum er derfor under deres benchmark. Forsikringen dækker ethvert tidligere, nuværende eller kommende medlem af bestyrelsen og/eller direktionen samt øvrige ansatte i Midttrafik, som sagsøges sammen med direktions-/bestyrelsesmedlemmer.

Forsikringen dækker omkostninger til blandt andet advokatbistand i tilfælde af, at anden part stiller krav mod direktionen eller bestyrelsen. Den nuværende præmiesum er på 5 mio. kr., svarende til en årlig betaling på 17.366,00 kr.

Præmiesummen kan forhøjes til henholdsvis 10 mio. kr. med en årlig betaling på 24.405,00 kr. 25 mio. kr. med en årlig betaling på 56.321,00 kr. Eller 50 mio.kr med en årlig betaling på 90.349 kr.

Direktøren indstiller,

at præmiesummen for direktions- og bestyrelsesansvarsforsikringen hæves til 25 mio. kr.

Bilag

- Bilag 1 - Bestyrelsesforsikring

1-00-1-19

3. Behandling af samspil 2030

Resumé

Letbanesekretariatet i Midttrafik har på vegne af Letbanerådet fremsendt 'Samspil 2030' til politisk behandling hos parterne i Letbanesamarbejdet, herunder Midttrafik. Samspil 2030 er Letbanesamarbejdets vision for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland og erstatter Letbanesamarbejdets tidligere visionsplan, 'Samspil 2025'.

Sagsfremstilling

På vegne af Letbanerådet har Letbanesekretariatet fremsendt 'Samspil 2030' til politisk behandling hos parterne i Letbanesamarbejdet. Parterne i Letbanesamarbejdet består af Region Midtjylland, Aarhus, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg og Odder Kommune samt Midttrafik.

Samspil 2030 er en visionsplan for udbygning af højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland – en østjysk fingerplan, som understøtter væksten, bidrager til at reducere trængslen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd.

Samspil 2030 erstatter Letbanesamarbejdets tidligere visionsplan, 'Samspil 2025'. Til forskel for denne plan har Samspil 2030 både fokus på letbane- og BRT-løsninger, mens den fortsat har fokus på sammenhængen med det statslige banenet og mulige udbygninger heraf samt trafikale knudepunkter, som er et væsentligt bindeled i den samlede mobilitet.

Konkret indeholder Samspil 2030 en række projekter, som tilsammen udgør visionen for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet, bl.a. etape 2 (Lisbjergskolen – Hinnerup og Aarhus Ø – Brabrand inkl. Brabrand St.) en ny regionalbane Silkeborg – Galten – Aarhus, en BRT-løsning i Randers som forløber for en letbane, højklassede BRT- eller letbaneløsninger i Aarhus, kapacitetsudvidelser for Letbanens etape 1, en ny station i Stilling samt øget regionaltrafik på det statslige banenet med stationsåbninger i Brabrand, Hasselager, Laurbjerg og som nævnt Stilling.

Samspil 2030 blev d. 28. januar 2020 forhåndsgodkendt af Letbanerådet, som samtidig besluttede at sende oplægget til politisk behandling hos de enkelte parter i Letbanesamarbejdet, inden det godkendes endeligt i Letbanerådet.

Det er planen, at Samspil 2030 fremsendes som et fælles østjysk indspil til de kommende politiske forhandlinger om en ny statslig infrastrukturplan.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tilslutter sig Samspil 2030.

Bilag

- Bilag 1 - Samspil 2030

1-00-1-19

4. Flextrafiks åbne kørselsordninger

Resumé

På baggrund af erfaringer på bestyrelsens studietur til Groningen samt kundefremstillinger og dialog med kommuner og regionen, ønsker administrationen at fremlægge en gennemgang af Flextrafiks tre åbne kørselsordninger: Flextur, Plustur og Flexbus.

Denne sag indeholder en gennemgang af de åbne kørselsordninger samt et oplæg til drøftelse af en eventuel ændring af Flextrafiks udbud af kørsler samt koncept. Derudover indstiller administrationen, at Midttrafik fremlægger et forslag til en forenkling af de åbne kørselsordninger.

Sagsfremstilling

Nedenfor gennemgås de tre åbne kørselsordninger: Flextur, Plustur og Flexbus. Gennemgangen viser, at særligt Flextur har mange varianter. Det er blandt andet sket, fordi Midttrafik har villet imødekomme kommunernes ønsker. Men det har medført, at produkterne nu er vanskelige at forstå og kommunikere. Derfor indstiller administrationen, at Midttrafik forsøger at forenkle produkterne, således kunderne, kommunerne og Midttrafik får et stærkere og lettere kommunikerbart produkt.

Gennemgang af de tre åbne kørselsordninger: Flextur, Plustur og Flexbus

Administrationen har gennemgået de tre åbne kørselsordninger i Flextrafik. Gennemgangen findes i bilag 1 med dertilhørende bilag.

Grundprincippet for hver af de tre åbne kørselsordninger kan opstilles således:

Tabel 1: Grundprincipperne

Grundprincip for kørselsordningen			
	Adresse til Adresse <i>Frit valg af begge adresser, dog forskellig opsætning pr. kommune</i>	Stoppested til stoppested <i>Kører kun afgang, angivet i køreplaner. Altid fast takst, uanset Kommune</i>	Adresse til stoppested <i>Kører kun afgang, som figurerer på Rejseplanen.dk. Altid fast takst uanset Kommune</i>
Flextur	X		
Plustur			X
Flexbus		X	

Ligeledes kan bestillingsmulighederne for hver af de tre kørselsordninger opstilles på samme vis i tabel 2. Som det fremgår, er bestillingsmulighederne for alle kørselsordningerne forskellig.

Tabel 2: Bestillingsmuligheder

Bestillingsmuligheder				
	Online	App	Telefonisk	Rejseplanen.dk
Flextur	X	X	X	
Plustur				X
Flexbus			X	X

Betalingsmulighederne afviger også mellem de tre kørselsordninger. Som det ses nedenfor, er det forskelligt for hver af de tre, hvordan man kan betale.

Tabel 3: Betalingsmulighederne

Betalingsmuligheder						
	Online	App	Telefonisk	Telefonisk	Rejseplanen.dk	Rejseplanen.dk
	<i>Betalingskort</i>	<i>Betalingskort</i>	<i>Kontant</i>	<i>Billet eller periodekort</i>	<i>Kontant, billetter og periodekort</i>	<i>Betalingskort</i>
Flextur	X	X	X			
Plustur						X
Flexbus			X	X	X	

Samlet set har de tre åbne kørselsordninger, Flextur, Plustur og Flexbus også en række fælles ulemper, som kan opsummeres nedenfor efter gennemgangen:

1. Flere steder til bestilling: Produkterne bestilles forskellige steder
2. Forskellige betalingsmetoder og medier
3. Forskellige rejseregler/rejsebestemmelser
4. Der skal oprettes brugerprofil med Nem-ID
5. Produktnavnene er meget ens: Flexbus, Flextur, Flextrafik. Det kan være vanskeligt for kunderne at forstå, hvad forskellen er på de forskellige produkter under Flextrafik.

Mange varianter af Flextur

Gennemgangen i bilag 1 viser også, at Flextur findes i mange varianter. Det skyldes, at Midttrafik løbende har forsøgt at imødekomme kommunernes ønske om at tilpasse – og enten skrue op eller ned for serviceniveauet. Det har afstedkommet en lang række virkemidler, som i dag benyttes forskelligt for hver kommune, hvilket gør produktet svært at kommunikere og svært at forstå for kunderne. I bilag 2.1 findes en oversigt over kommunernes opsætning af Flextur.

Tidligere bestod Flextur-opsætningen blot af tre grundtakster (4, 7 og 14 kr. pr. km.). Nu består opsætningen af fire grundtakster (14 kr. pr. km. minimum 100 kr. pr. tur), samtidig med, at det er blevet muligt at indarbejde nedenstående parametre (læs mere om de enkelte punkter neden for i bilag 1). Hvis der er tale om ønsker, som ligger ud over Flextur-konceptet, skal det godkendes af Midttrafiks bestyrelse. Det grundlæggende

Flexitur-koncept indbefatter de fire grundtakster, prisaftaler med nærliggende kommuner, kørsel over regionsgrænsen og Flexitur Ung.

1. Byzoner
2. Byzoner med knudepunkter
3. Prisaftaler med nabokommuner
4. Prisaftaler med Region Syddanmark
5. Tidsbegrænsning af opsætningen
6. Minimumsgrænser på antal kilometer
7. Indførsel af zoner uden for hjem kommunen
8. Indførsel af Flexitur Ung

De mange varianter afføder som nævnt et produkt, som er vanskeligt at forstå for kunderne, og ligeledes forklare for kommunerne og Midttrafik. Her er et par eksempler på nuværende opsætninger af Flexitur:

Eksempel 1:

4 kr. pr. km (min. 30 kr. pr. tur):

- Til/fra oplandet til/fra "specifikt knudepunkt i byzonen"
- Ture uden for byzonen (i oplandet)
- Mellem kl. 18.00 - 24.00 på hverdage: Fra knudepunkt til knudepunkt i byzonen samt til/fra opland til/fra et af knudepunkterne X, X, X, X og X.
- Til/fra adresse i byzonen til/fra et af knudepunkterne X, X, X, X og X.

14 kr. pr. km (min. 70 kr. pr. tur):

- Ture inden for byzonen

Prisaftaler med: X antal kommuner.

Eksempel 2:

4 kr. pr. km (min. 30 kr. pr. tur)

- Gratis Flexitur for unge med Ungdomskort

Prisaftaler med: X antal kommuner, herunder:

- Flexitur til og fra specifikt sygehus i anden kommune til 4 kr. pr. km.
- 7 kr. pr. km (min. 35 kr. pr. tur) til/fra nærliggende kommune.
- 4 kr. pr. km (min. 30 kr. pr. tur) til/fra nærliggende kommune.
- Krydses andre kommunegrænser koster turen 14 kr. pr. km (min. 70 kr. pr. tur).
- Krydses kommunegrænsen til udvalgt kommune, koster turen 14. kr. pr. km (min. 100 kr. inkl. de første 5 km).

Forenkling og harmonisering

For at gøre produkterne lettere at forstå samt kommunikere, er det nødvendigt med harmonisering af taksterne samt forenkling af produkterne. Samtidig er Midttrafik pålagt at arbejde for, at taksterne er gennemskuelige og ensartede, ifølge Bekendtgørelse af lov om trafikkselskaber:

- **§ 6 b.** *Trafikkselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagererne.*
- *Stk. 2. Trafikkselskabet skal tilstræbe, at taksterne er de samme i samtlige takstområder inden for trafikkselskabet.*

Derfor indstiller administrationen til, at Midttrafik fremlægger et forslag til en harmonisering og forenkling af de åbne kørselsordninger.

Manglende muligheder for at øge kendskabet

De nuværende kørselsordningers kompleksitet kræver grundig kommunikation. Både for at øge produktkendskabet, men også for at markedsføre dem. Midttrafiks muligheder er i dag begrænset, fordi nogle kommuner er bekymrede for, hvad det vil gøre ved økonomien, hvis produktkendskabet blandt borgerne øges.

Efter Region Midtjyllands besparelser er flere busafgange omdannet til Flexbusafgange, ligesom der har været øget fokus på at tilrettelægge Flextur-tilbuddet, så det supplerer omlægningen af ruterne bedst muligt. Det har øget behovet for information og markedsføring af Flextrafik yderligere.

Hensynet til kommunerne har vægtet højt, selvom Midttrafik har kompetencen til at kommunikere og markedsføre produkterne. Det har derfor afholdt administrationen fra i nogle tilfælde at kommunikere og markedsføre i nogle kommuner. Men især efter Region Midtjyllands besparelser, er det nu blevet nødvendigt.

Oplæg til drøftelse

Flextrafiks åbne kørselsordningers kerneopgave er at betjene borgere, som ikke har mulighed for at benytte den almindelige kollektive trafik, og borgere, som har få eller ingen muligheder for anden kollektiv trafik: At supplere den kollektive trafik. At tilbyde øget mobilitet, særligt i yderområderne.

Fremtidens mobilitet byder på øget fokus på miljøet. Samtidig har den kollektive trafik været præget af besparelser. Det har øget fokus på, at afgange med store busser og få passagerer nedbringes. Administrationen forudser, at fremtidens mobilitet også byder på attraktive hovednet med høj frekvens, grundlagt i knudepunkter, herunder hubs – som set i Groningen, og som i høj grad skal suppleres af alternativ kollektiv trafik, herunder Flextrafik.

På den netop afholdte miljøkonference samt gennem tidligere tilbagemeldinger fra Midttrafiks ejere, er det også tydeligt, at der er stor interesse for at udbrede de åbne kørselsordninger yderligere i den vestlige del af Midttrafiks område. Hvis volumen øges af disse kørselsordninger, vil de beskrevne udfordringer følge med og forstørres yderligere. Derfor bør der rettes en indsats nu, for at forenkle og forbedre produkterne overfor kunderne.

Med dette udgangspunkt samt gennemgangen i bilag 1, ønsker administrationen, at bestyrelsen drøfter kørselsordningerne og fremtiden for Flextrafiks åbne kørselsordninger. Drøftelserne skal danne grundlag for administrationens videre arbejde med harmonisering og forenkling af produkterne.

Direktøren indstiller,

- at bestyrelsen godkender, at administrationen kommer med et forslag til en forenkling af de åbne kørselsordninger.
- at administrationen fremover informerer og markedsfører Flextrafik-produkter i alle kommuner.

Bilag

- Bilag 1 - Gennemgang af de åbne kørselsordninger
- Bilag 2.0 - Nøgletal for de åbne kørselsordninger
- Bilag 2.1 - Kommunernes opsætning af Flextur
- Bilag 2.2 - Varianter af Flexbus

1-00-1-19

5. Ændring af åbningstiden for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel

Resumé

Som en del af Midttrafiks digitaliseringsstrategi ønsker administrationen at reducere åbningstiden for telefoniske bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel. Alle tre kørselstyper kan i dag bestilles online. Dette skal være medvirkende til at flytte kunderne over på online bestilling.

For at Midttrafik i fremtiden kan imødekomme den vækst, der opleves i Flextrafikken, og det stadig tættere samarbejde med den øvrige del af den kollektive trafik, er det nødvendigt at skabe øget incitament til brugen af de digitale bestillings- og betalingsløsninger, som findes indenfor flextrafikken. En reduktion af åbningstiden for den telefoniske bestilling, skal derfor ses som et led i en større digitalisering af Midttrafiks produkter og de services, der tilbydes.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Midttrafiks overordnede digitaliserings strategi, er det nødvendigt løbende at flytte kundegrupper og services over på velfungerende online bestillingsplatforme. Dette gælder også for Flextrafik-produkter, betaling- og bestillingsprocesser. Derfor ønsker administrationen at reducere åbningstiden for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel i forbindelse med køreplansskiftet sommeren 2020.

Midttrafiks kunder kan i dag bestille Flextur, Flexbus og handicapkørsel telefonisk alle dage fra kl. 7:00 – 20:00. Midttrafiks Servicecenter tager imod bestillingerne på hverdage fra kl. 7:00 –17:00. FlexDanmarks Contact Center løser opgaven udenfor Midttrafiks åbningstid. Flextur, Flexbus og handicapkørsel kan også bestilles elektronisk. Den samlede procentandel af online bestilte ture for de tre kørselstyper er pr. 6. februar 2020 23 %.

Administrationen anbefaler, at åbningstiden for telefonisk bestilling af Flextur, Flexbus og handicapkørsel ændres fra det nuværende kl. 7:00 – 20:00 alle ugens dage til kl. 8:00 – 16:00 alle ugens dage.

Økonomi

Erfaringen fra andre trafikelskaber og Midttrafiks Kundecenter, der har reduceret åbningstiden, viser, at det medfører en periode efter reduktionen med flere kald inden for den nye åbningstid. På baggrund af denne erfaring finder administrationen behov for at opnormere midlertidigt med en 37-timers bestillingsmodtagerstilling i Midttrafiks Servicecenter.

Den reducerede åbningstid vil medføre, at omkostningerne til FlexDanmark (for besvarelse af kald) udenfor Midttrafiks åbningstid vil falde markant, og at flere kunder forventeligt vil anvende muligheden for online-bestilling.

Antallet af ture som kan bestilles online eller telefonisk via Midttrafiks Servicecenter har historisk set vækstet år for år, hvor alene antallet af flexture er steget med 69 % fra 2015 til 2019. Administrationen forventer på den baggrund en samlet vækst på 10 % frem til 2021, for både handicapkørsel, Flextur og Flexbus. Dette svarer ca. til 46.000 flere ture. I samme periode forventes en besparelse på ca. 400.000 kr.

Samlet set vurderer administrationen at omkostningerne for at modtage en bestilling vil falde fra nuværende 25,2 kr. pr. tur til 22,0 kr. pr. tur i 2021.

Kundemæssige konsekvenser

Administrationen vurderer, at nogle kundegrupper vil opleve den ændrede åbningstid som en serviceforringelse. Administrationen gennemfører derfor tiltag, hvor kunderne hjælpes over på de onlinebestillingsplatforme.

Bl.a. vejleder medarbejderne i Midttrafiks Servicecenter kunderne i online-oprettelse og -bestilling, bl.a. via Servicecenterets informationslinje. Ligeledes gennemføres interne mini-kampagner, hvor bestillingsmodtagerne tilbyder kunderne at få tilsendt informationsmateriale om, hvordan de bestiller online.

Midttrafik, FlexDanmark og de øvrige trafikelskaber i Danmark (bortset fra BAT), udvikler en ny online-bestillingsplatform som bliver mere kundevenlig. Denne anses for en investering, der hjælper med at flytte kunderne over til online bestilling. Det forventes, at den nye online bestillingsplatform er klar inden udgangen af 2020.

Derudover får flextur-kunderne ved online-bestilling 10% rabat på deres flexture samt mulighed for at betale for flextur- og handicapture med tilknyttede betalingskort i stedet for kontanter.

Den ændrede åbningstid medfører ikke en ændring for kunderne, når de skal rykke for en udebleven vogn eller afbestille kørsel. Disse muligheder vil fortsat være tilgængelige hele driftsdøgnet.

Kommunikation

Hvis indstillingen godkendes, gennemfører Midttrafik flere tiltag, som skal informere kunderne i god tid om den ændrede åbningstid. Midttrafik vil bl.a. informere om den ændrede åbningstid via:

- Midttrafiks hjemmeside, herunder opdaterede produktark
- Hængeskilte i Flextrafiks garantivogne
- Telefonlinjerne til Midttrafiks Servicecenter
- Nyhedsbreve til kommunernes visitation og bosteder

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender en reduktion af åbningstiden for bestillingsmodtagelse v. køreplansskiftet sommeren 2020.

Bilag

- Bilag 1 - Økonomi til indstilling om ændret åbningstider

1-00-1-19

6. Billetkontrol Lemvigbanen og på strækningen Holstebro-Skjern

Resumé

Det foreslås, at opgaven med gennemførelse af billetkontrol af kunderne på Lemvigbanen og togs-trækningen Holstebro-Skjern, varetages af personale hos Midtjyske Jernbaner. Det er en anderledes model end den billetkontrol, der udføres i busserne i Midttrafik og i Aarhus Letbane, hvor billet-kontrollen har været i udbud og udføres af G4S.

Sagsfremstilling

Fra 13. december 2020 overtager Midtjyske Jernbaner togtrafikken på strækningen Holstebro-Skjern fra Arriva Tog A/S. Togstrækningen bliver en del af Midttrafiks kollektive trafikudbud efter samme model som regionens øvrige regionale ruter. Der forestår mange forberedelser hos Midtjyske Jernbaner forud for kørselens begyndelse. Bl.a. skal Midtjyske Jernbaner indgå aftale med Arriva om overdragelse af det hidtil anvendte materiel på strækningen.

Midtjyske Jernbaner skal udarbejde et samlet driftsøkonomisk budget for varetagelsen af togtrafikken på Lemvigbanen og strækningen Holstebro-Skjern. Ved den lejlighed skal der således også tages stilling til hvorledes billetkontrollen i togene tilrettelægges. Der er principielt 2 måder:

Billetkontrol udføres af personale fra Midtjyske Jernbaner.

Billetkontrol udføres af gennem Midttrafiks køb af ydelsen hos G4S.

Hidtil har Midtjyske Jernbaner haft ansvaret for gennemførelse af billetkontrol på Lemvigbanen. Midtjyske Jernbaner benytter sig af en tidligere medarbejder i selskabet. Omfang og indsats tilrettelægges af Midtjyske Jernbaner. Det sikrer et udpræget lokalt kendskab til rejsemønstret på Lemvigbanen og dermed fokus på billetkontrol, der forhindrer misbrug og snyd på banen.

Det er administrationens vurdering, at den bedste løsning er at lade personale fra Midtjyske Jernbaner varetage opgaven med billetkontrol af kunderne. Med en sådan beslutning skal Midtjyske Jernbaner indarbejde personaleomkostningerne i det kommende driftsbudget for togtrafikken.

Det er administrationens vurdering, at der opnås flest fordele med denne løsning: Der er gode erfaringer med Midtjyske Jernbaners hidtidige billetkontrol på Lemvigbanen. Vurderet på regnskabstal vil udførelse af billetkontrol hos Midtjyske Jernbaner være billigere end hos G4S.

Den efterfølgende administrative håndtering af kontrolafgifter foretages i Midttrafiks administration. Teknisk udstyr stilles til rådighed af Midttrafik.

Løsningen med at lade Midtjyske Jernbaner varetage udførelsen af billetkontrol vil afhjælpe en eventuel faglig problemstilling omkring organisationsretten til opgaven. Dansk Jernbaneforbund er af den opfattelse, at udførelse af billetkontrol på regionale jernbaner kun kan udføres af deres medlemmer.

Direktøren indstiller,

at billetkontrol på Lemvigbanen og strækningen Holstebro-Skjern varetages af personale fra Midtjyske Jernbaner.

1-00-1-19

7. Orientering om Kollektiv Trafikplan Djursland 2020

Resumé

Midttrafik har på vegne af Region Midtjylland samt Norddjurs og Syddjurs kommune udarbejdet Kollektiv Trafikplan Djursland 2020. Planlægningsprincipperne for planen blev politisk vedtaget i efteråret 2019. De konkrete køreplaner til planen har været i høring i januar 2020 og planen afventer endelig politisk vedtagelse i begyndelsen af marts.

Sagsfremstilling

Arbejdet med Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 blev startet tilbage i 2016 som et led i udmøntningen af kommunernes mobilitetsplan, Djurs Mobilitetsstrategi.

Arbejdet blev dog sat i bero i forbindelse med Region Midtjyllands besparelser og først genoptaget i 2019, fortsat som et samarbejde mellem Norddjurs kommune, Syddjurs kommune, Region Midtjylland og Midttrafik.

Trafikplanen bygger således forsat på principperne fra kommunernes mobilitetsstrategi, men de regionale besparelser på busbetjeningen af Djursland er indarbejdet som en præmis i den endelige plan. Trafikplanen har bl.a. som hovedformål at opnå bedre koordinering mellem busbetjeningen og letbanen.

Med trafikplanen oprettes et hovednet af busruter med fast frekvens, ensartede ruteforløb og faste minuttal. Hovednettet har til formål at binde Djursland sammen internt og styrke forbindelsen til hhv. Randers og Aarhus.

Ruterne i hovednettet koordineres, så der ved en række knudepunkter kan foretages skift mellem ruterne og til/fra de øvrige ruter på Djursland. Derudover oprettes en række uddannelsesruter der har til formål at understøtte de uddannelsessøgendes mulighed for at komme til og fra ungdomsuddannelsesinstitutionerne på skoledage.

I foråret 2019 var trafikplanens overordnede principper i offentlig høring som gav anledning til mindre justeringer på udvalgte ruter, bl.a. rute 122. Principperne i planen blev politisk behandlet og godkendt i efteråret 2019.

Midttrafik har på denne baggrund udarbejdet forslag til køreplaner med ikrafttræden ved køre-planskiftet i juni 2020. De konkrete køreplaner blev sendt i høring i januar 2020. Der indkom i alt 313 høringssvar.

Implementeringen af hovednettet med busruter, der tilpasses letbanen samt tilbringerruternes tilpasning til hovednetsruter i knudepunkterne, levner mindre mulighed for, at lokalruterne i samme omfang som i dag, kan betjene alsidige hensyn i lokalområderne.

Bl.a. har et af de største temaer i høringen omhandlet ønsker til særlig tilpasning af

ankomst-/afgangstider til privatskolerne i hhv. Egens i Syddjurs og Gjerrild i Norddjurs. Disse skolars elever er dog ikke dækket af retten til befordring. Problemstillingen forsøges derfor imødekommet med mindre justeringer i køreplanerne samt justeringer i ringetider på de berørte skoler.

Den endelige vedtagelse af Kollektiv Trafikplan Djursland 2020 forventes vedtaget af byrådene i hhv. Norddjurs og Syddjurs kommuner i begyndelsen af marts 2020.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Trafikplan Djursland 2020 inkl. bilag og rettelsesblad

1-00-1-19

8. Opfølgning på dialog med 3F om arbejdsvilkår og overenskomster i Flextrafik

Resumé

Bestyrelsen orienteres nedenfor om administrations opfølgning på formandskabets og direktionens møde med 3F om arbejdsvilkår og overenskomster i Flextrafik.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen blev d. 1. november 2019 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 direktion 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 skulle 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.

Resultat af høring

Høringsmaterialet blev udsendt til medlemmerne af Midttrafiks samarbejdsvalg, der indbefatter Dansk Industri, 3F, Det Faglige Hus, ATAX og Arbejdsgiverforeningen KA. Herudover blev materialet også sendt til brancheorganisationen Dansk PersonTransport samt Aarhus Taxa.

Af de adspurgte parter har kun Arbejdsgiverforeningen KA og 3F valgt at afgive et høringssvar. Arbejdsgiverforeningen KA har udtrykt sin tilfredshed med Midttrafiks nuværende bestemmelser. 3F har fremsendt en række forslag til ændringer, som nu vil blive inddraget frem mod trafiksekskabernes kommende udbud af Flextrafik.

Gennemgang af

På direktionsmøde med Orla Aagaard modtog administrationen en liste over 261 selskaber, der kører flextrafik. Midttrafiks administration har efterfølgende gennemgået listen.

Indledningsvist blev frasorteret selskaber, der udelukkende har indgået kontrakt med Sydtrafik eller Fynbus, samt enkeltmandsselskaber der ikke har ansatte, og således ikke skal indgå eller følge en overenskomst. Dette reducerede listen til 48 selskaber.

Blandt disse 48 selskaber har 25 selskaber tegnet overenskomst med 3F. 13 selskaber har tegnet overenskomst med enten Arbejdsgiverforeningen KA eller Det Faglige Hus. Ti selskaber har oplyst, at der ikke er tegnet en overenskomst. Disse 10 selskaber er i en skriftlig henvendelse fra Midttrafik blevet orienteret om reglerne på området.

Et selskab har efter Midttrafiks henvendelse valgt selvstændigt at indsende oplysninger og dokumentation for aflønning af chauffører. Et selskab har oplyst, at selskabet efter tilbudsafgivelse har tegnet overenskomst med 3F. Et selskab har oplyst, at selskabet ikke har nogen ansatte, hvilket er blevet bekræftet.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

9. Orientering om vejledende udtalelse fra Ankestyrelsen om Holstebro Kommunes indførelse af gratis buskørsel på fire lokalruter

Resumé

Ankestyrelsen har udtalt, at Holstebro Kommunes beslutning om at indføre gratis buskørsel på udvalgte lokalruter ikke er i strid med kommunalfuldmagtsreglerne.

Sagsfremstilling

Midttrafik har modtaget den i bilag 1 vedlagte udtalelse fra Ankestyrelsen på baggrund af en konkret henvendelse fra Holstebro Kommune vedrørende 4 udvalgte lokalruter, hvor kommunen har ønsket at indføre gratis buskørsel.

Ankestyrelsen har udtalt sig vejledende om, hvorvidt det vil være lovligt, hvis en eller flere kommuner beslutter at indføre gratis buskørsel på udvalgte lokalruter.

Det er Ankestyrelsens opfattelse, at en kommune vil kunne give tilskud til objektivt afgrænsede gruppers benyttelse af kollektiv trafik, forudsat at kommunen derved forfølger et lovligt kommunalt formål. Formålet kan f.eks. være trafikøkonomi og belastningsudjævning. Der kan efter Ankestyrelsens opfattelse også være andre formål, f.eks. at sikre et udbud af kollektiv trafik i områder, hvor befolkningstætheden er så lav at der ikke er grundlag for at opretgælde traditionel busdrift.

Ankestyrelsen har ved sin udtalelse b.l.a. lagt vægt på, at den gratis buskørsel kommer alle borgere, som ønsker at anvende de fire lokalruter til gode, samt på kommunens oplysninger om at gratis buskørsel på de fire lokalruter har rentabilitet og ressourceudnyttelse til formål.

Det bemærkes, at Ankestyrelsen udtaler, at spørgsmålet om, hvorvidt en kommune lovligt kan beslutte at indføre gratis buskørsel, skal afgøres efter kommunalfuldmagtsreglerne, og ikke efter lov om trafikselskaber.

Det er således ikke Midttrafik, men den enkelte kommune, der ved en eventuel beslutning om at indføre gratis buskørsel må vurdere og bærer ansvaret for, at den kommunale beslutning er inden for rammerne af kommunalfuldmagten.

Midttrafik administration har orienteret bestillerne om udtalelsen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Orientering om Ankestyrelsens udtalelse om gratis buskørsel

1-00-1-19

10. Klimapartnerskab og fremkommelighed for busser

Resumé

Trafikselskaberne i Danmark har udarbejdet et notat om et aktuelt forslag fra Klimapartnerskabet om landtransport. Forslaget går ud på at tillade taxaer og turistbusser i busbanen.

Sagsfremstilling

Kommuner, regioner og trafikselskaber realiserer i øjeblikket den grønne omstilling. Via bl.a. optimering af kontraktlængde og -vilkår og udarbejdelse af rammeaftaler for ladeinfrastruktur bidrager parterne til at bane vejen for, at private operatører kan indsætte busser, der drives af bl.a. el-og biogas.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at den grønne omstilling på transportområdet ikke sker på bekostning af den kollektive trafiks fremkommelighed eller regularitet. Den grønne omstilling af transportsektoren bør derimod styrke den kollektive bustrafik, der på relativt kort sigt kan blive CO2-neutral.

Busser er alt andet lige mere miljøvenlige end biler, og tre lav-eller nulemissionsbiler optager samme plads som én bus, der har plads til ca. 50-75 personer. Skal udfordringerne med klima og trængsel adresseres samtidigt, er det nødvendigt, at vi i højere grad transporterer os sammen.

Ved at åbne busbanen for andet end rutebusser nedsættes fremkommeligheden alt andet lige for busserne i den kollektive trafik, hvilket fordyrer driften og gør bussen relativt mindre attraktiv. At tillade taxaer, turistbusser, elbiler mv. i busbanen vil gå stik imod arbejdet for og investeringerne i busfremkommelighed. Folketinget har tidligere afsat midler til en række puljer, hvis formål var at forbedre den kollektive trafik. Trafikstyrelsen skriver om fremkommelighedspuljen i deres Årsrapport 2014:

“Erfaringerne fra de mange afsluttede projekter under den tidligere Fremkommelighedspulje viser, at der kan opnås rejsetidsbesparelser og øget passager-tilfredshed ved investeringer i busfremkommelighed. Samtidig er det en god forretning, fordi en forbedret fremkommelighed giver mulighed for effektivisering af driften.”

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Fremkommelighed for busser

1-00-1-19

11. Brancheanalyse vurderer, at udvidet samarbejde kan indfri uudnyttet potentiale i kollektiv trafik

Resumé

Brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik har fået foretaget en analyse, der vurderer, hvorvidt branchen parternes samarbejde indeholder et uudnyttet potentiale, samt hvordan et eventuelt potentiale kan udnyttes bedre. Bestyrelsen præsenteres for analysens anbefalinger.

Sagsfremstilling

Dansk Kollektiv Trafik (DKT) er en brancheorganisation under Dansk Industri. Organisationens medlemmer består af de største, landsdækkende busselskaber samt metro-, tog- og letbaneoperatører. Et af organisationens formål er, at "samle og styrke den kollektive trafik gennem en bedre og mere koordineret indsats over for politiske beslutningstagere, myndigheder og andre interessenter samt bestillere af kollektiv trafik".

DKT offentliggjorde i december 2019 analysen »Bedre kontrakter i den kollektive trafik«. Analysen undersøger, om branchen indeholder et uudnyttet potentiale, der kan indfries, hvorved branchen kan stå stærkere, fx ift. den kommende grønne omstilling og nye konkurrenter.

Analysen er udarbejdet af Rambøll Management Consulting. Midttrafik har bidraget til analysen via interviews. Bestyrelsen præsenteres nedenfor for analysens anbefalinger. Midttrafiks administration skal mødes med repræsentanter fra DKT for at drøfte analysen, samt vurdere i hvilket omfang analysens anbefalinger skal operationaliseres.

Udbud, kontrakter og samarbejde kan sikre fælles fodslag

Mens branchens parter er meget opmærksomme på at begrænse udgifterne, konkluderer analysen, at parterne til gengæld ikke ser ens på nogle af de forhold, som er afgørende for den

kollektive trafiks position i fremtiden. Dette relaterer sig for eksempel til den grønne omstilling, kundetilfredshed og passagervækst.

En mulighed er derfor at definere nogle fælles mål for derved at få alle aktører i sektoren at trække i samme retning. Udbud, kontrakter og samarbejde kan anvendes til at sikre dette fælles fodslag. Mere konkret anbefaler analysen, at der kontrakterne indføres bestemmelser, der definerer rammer for et tættere samarbejde mellem både trafikselskab, operatør og kommune. Analysen henviser til Sverige, hvor disse samarbejdsmodeller er formaliseret. Pointen er, at tæt samarbejde mellem parterne skal løfte kvaliteten og sikre udviklingen.

Større kontrakter

Analysen peger samtidig på, at små udbud og kontrakter med kan være en hindring for et udviklende og fleksibelt samarbejde. Her henvises igen til Sverige, hvor kollektiv trafik udbydes i få, store kontrakter.

Analysen vurderer, at større udbud kan skabe mulighed for en mere sammenhængende trafik, hvor operatørerne får mere ansvar og flere redskaber til at løfte flere opgaver. Resultatet kan være øget agilitet hos operatørerne, da de i højere grad vil være i stand til at ændre på f.eks. busruter og køreplaner med kort varsel.

Andre økonomiske incitamenter i kontrakter

En af analysens øvrige konklusioner er, at den anvendelse af økonomiske incitamenter i kontrakter bør revurderes. Nuværende kontrakter belønner som regel rettidighed og kundetilfredshed, mens operatørernes incitament til at bidrage med f.eks. mere viden, bedre og anvendelige data, fremme af grøn omstilling, reduktion af omkostninger eller passagervækst er fraværende.

Derfor foreslår analysen, at der frem mod i kommende udbud undersøgs, hvordan parterne kan få større værdi gennem anvendelse af økonomiske incitamenter. Specielt er det væsentligt, at incitamenterne er rettet mod de forhold, som operatørerne kan påvirke.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Brancheanalyse vurderer, at udvidet samarbejde kan indfri uudnyttet potentiale i kollektiv trafik

1-00-1-19

12. Orientering om forsøg med gratis cykelmedtagelse i bybusserne i Viborg

Resumé

Siden januar 2019 har det, i forsøg, været muligt at medtage cykler i bybusserne i Viborg. Forsøget afsluttes januar 2021 og der er nu midtvejs i forsøget gennemført flere undersøgelser. Hovedresultaterne af undersøgelserne er, at tilbuddet om gratis at medtage en cykel i bybusserne, udenfor morgenmyldretiden, ikke har medført nogle større udfordringer mht. køretiden og pladsen i bussen, samt at kunderne er meget tilfredse med tilbuddet.

Forsøget fortsætter som planlagt endnu et år, hvorefter en endelig evaluering præsenteres på bestyrelsesmødet i primo 2021.

Sagsfremstilling

Siden januar 2019 er kunder i Viborg bybusser blevet tilbudt at kunne medtage cykler gratis, udenfor morgenmyldretiden (kl. 7-9). I forsøget er der lagt vægt på at undersøge konsekvenserne af tilbuddet for busdriften, benyttelsen samt tilfredsheden med tilbuddet.

Der er nu gennemført en række undersøgelser der fremlægges her:

- Antallet af cykler i busserne er talt i ugerne; 14, 22, 30, 39 og 5 (2020)
- Der har været gennemført 2 interviewrunder med chaufførerne januar 2019 og 2020
- Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse, blandt de kunder, der har medbragt en cykel i februar 2020
- Der er gennemført en interviewundersøgelse, hvor 73 bybuskunder er spurgt til forsøget i februar 2020

Resultater fra de fem cykeltællinger

Der er i perioden gennemført cykeltællinger i fem uger fordelt over året. Der er i alt talt 124 cykler, svingende fra 16 cykler i sommerferieugen til 31 cykler i uge 5. Der er stor forskel på antallet af cykler sommer/vinter, hvorfor en udvikling i antallet af cykler først kan vurderes ved tællinger i 2020.

Dagtype	Hverdage	Lørdage	Søndage
Talte cykler	107	5	12
I %	17,26	4,03	9,68

Fordelingen over dagtyper viser at der er få cykler på lørdage, flere søndage og flest på hverdage.

48 (= 38%) af cyklerne er enten kommet på eller af ved Trappetorvet - det største stoppested. Herefter følger Jernbanegade med 15 stk., Storcenteret med 11 stk. og Tårnparken med 8 cykler. Undersøgelsen viser også at brugen af tilbuddet i øvrigt er godt spredt på de øvrige stoppesteder.

Tællingerne viser, at der er ca. fem cykler med bybusserne om dagen med peak om eftermiddagen. Tællingen viser også at der ikke er mange cykler med linje 3 i forhold til de øvrige linjer.

Resultater fra chaufførinterviews

Som en del af projektet er der gennemført interviews med chauffører i februar 2019 og i januar 2020.

Resultatet af chaufførinterviewene i februar 2019 var, at der ikke var situationer hvor chaufførerne måtte afvise kunder, fordi der var en cykel med og at der ikke? var problemer med at holde køretiden. Interviewene gav således ikke anledning til at ændre på projektet.

Chaufførinterviewene i februar 2020 var en opfølgning på projektet efter ét år. Konklusionerne var, at chaufførerne overordnet set ikke ser udfordringer ved at tilbyde cykelmedtagelse i bybusserne udenfor morgenmyldretiden, men ser en udfordring ved at tilbyde medtagelse i det tidsrum, da mange skoleelever muligvis vil tage cyklen med i bussen om morgenen. Enkelte oplevede i december problemer med plads til cykler, barnevogne og rollatorer på samme tur.

Resultater fra Spørgeskemaundersøgelsen

I februar 2020 er der over 14 dage udleveret et spørgeskema til de kunder, der har medbragt en cykel. Der er i alt indsamlet 22 skemaer, med varierende antal svar fordelt på spørgsmålene.

Blandt de respondenter, der havde svaret på formålet med deres rejse, var der overraskende ingen som havde cyklen i bussen på vej til skole, men fire med retur.

Bolig-arbejde	Bolig-skole	Arbejde-bolig	Skole-bolig	Til fritid	Fra fritid
3	0	2	4	3	4

Langt hovedparten af respondenterne havde selv cyklet den anden vej. Når de har taget cyklen med i bussen svarede 8 (= 50%), at det var fordi cyklen var skadet, fx punkteret, og seks pga. vejrforholdene. Disse svar kan indikere, at cykelmedtagelse for langt størsteparten ikke er planlagt men et kærkommen tilbud.

Halvdelen af kunderne har haft en cykel med seks gange eller færre i løbet af året. Dette understøtter formodningen om, at de fleste er lejligheds-cykel-kunder pga. cykelskade eller vejrforhold.

Stort set alle respondenter ønsker at det også skal være muligt at medtage cyklen i morgenmyldretiden.

Konklusionen er, at det er lejlighedsvist, at der medtages cykler, og baggrunden herfor er primært vejret eller, at cyklen er skadet. Kunderne finder, at det let at håndtere cyklen ind og ud af bussen, og få har oplevet pladsmangel. Det er primært unge kunder,

hvoraf de fleste har brugt tilbuddet få gange og enkelte mange gange det første år. Kunderne er primært blevet opmærksomme på tilbuddet ved, at de har set andre medbringe cykler.

Resultater fra Interviewundersøgelsen

I februar 2020 er der foretaget interview med 73 kunder i Viborg bybusser. Af disse har 54 (=74%) været med i en bus, hvor der har været en cykel med. Interviewene bekræfter spørgeskemaet i at; kendskabet til forsøget primært stammer fra at kunderne har set andre have cykler med bussen og det er vejrliget og defekt cykel, der er den primære årsag til at cyklen er med bussen.

På spørgsmålet om hvorvidt de vil benytte sig af tilbuddet svarer 50% nej og 31% ja/muligvis. Blandt nej-svarene ses, at den væsentligste grund (56%) er, at de ikke har en cykel.

Langt hovedparten af respondenterne er tilfredse eller meget tilfredse med tilbuddet (83%). De utilfredse og meget utilfredse udgør fire svar, der alle uddyber, at cyklerne optager plads for ældre og én noterer også for barnevogne.

I forsøgsperioden er det gratis at medtage en cykel, og gængs takst for cykelmedtagelse hos Midttrafik er 22,- kr. på billet og 13 kr. på Midttrafik app. Af de syv, der havde haft en cykel med bussen, svarede de seks, at de også vil benytte sig af tilbuddet, hvis det ikke længere var gratis.

Interviewene understøtter spørgeskemaet og tilfører analysen, at der er en stor tilfredshed med, at det er muligt at medtage en cykel, omend 50% aldrig ville gøre det, og at de med cykel fortsat vil benytte sig af muligheden, hvis den almindelige takst blev indført.

Samlede resultat af undersøgelserne.

Undersøgelserne viser, at der er ca. fem cykler med bybusserne om dagen, og at kunderne og chaufførerne er tilfredse med tilbuddet. Undersøgelserne giver ikke anledning til at ændre på forsøget.

Forsøget fortsætter som planlagt endnu et år, hvorefter en endelig evaluering præsenteres på bestyrelsesmødet i primo 2021.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

13. Orientering om status for indberetningsværktøjet

Resumé

I foråret 2019 blev 3F, Dansk PersonTransport og Midttrafik enige om at udvikle et nyt digitalt værktøj for chaufføren. Værktøjet hjælper chaufføren med at aflevere nye køreplansforslag til sit busselskab og følge forslaget frem til sagsbehandling.

Produktet er målrettet imod at gøre hele processen mere overskueligt og samle det hele på en platform som chaufføren allerede kender i forvejen. Det forventes lanceret i maj 2020.

Sagsfremstilling

I maj 2019 satte 3F, DanskPersonTransport og en række chaufførrepræsentanter sig sammen med Midttrafik på baggrund af 3F "Tryk Stop"-kampagnen. Parterne blev enige om, at Midttrafik vil udvikle et nyt digitalt værktøj til at imødekomme og hjælpe chaufføren i at indsende køreplansforslag.

Værktøjet er udviklet på ChaufførNet og skal løbende håndtere forslag til forbedringer af køreplaner fra chaufførerne.

ChaufførNet er stedet, hvor chaufførerne kan henvende sig til Midttrafik og finde informationer samt nyheder fra Midttrafik. Det er chaufførens platform. Alle busselskaber og chauffører skal kunne indsende køreplansforslag og se deres egne, det vil sige busselskabets, køreplansforslag. På denne måde sikrer vi en fuld transparens og gennemskelighed fra chaufføren indsender et forslag til han får en endelig afslutning på sagsbehandlingen.

Busselskaberne er i dag ansvarlige for at opsamle, indsende og medtage forbedringsforslag fra deres medarbejdere til køreplansmøderne med Midttrafik. Dette fastholdes i det nye system. Værktøjet er på denne måde et supplement og en understøttelse til den eksisterende arbejdsproces.

Midttrafik omsætter ikke forslag, uden at de har været drøftet eller forelagt busselskaberne først. Midttrafik er ansvarlig for at lave køreplaner, hvor busselskaberne og deres medarbejdere er blevet hørt. Busselskaberne, typisk driftsledere eller planlæggere, vil have en opgave i at samle alle nye forslag op fra deres chauffører og vurdere deres relevans.

Arbejdsfordelingen er derfor, at busselskaberne kvitterer for henvendelserne i værktøjet, og at de medbringer de relevante henvendelser til køreplanmøderne med Midttrafik. Midttrafiks køreplanlægning har adgang til alle henvendelserne i værktøjet og har dermed en mulighed for at følge med i alle busselskabers forslag. Der laves et fælles svar på baggrund af køreplansmøderne, som udsendes til chaufførerne efter afsluttet behandling af forslagene.

Vi præsenterede værktøjet for busselskaberne på entreprenørudvalgsmøde d. 21. januar 2020. I december og januar testede vi værktøjet på en lille håndfuld chauffører. Frem mod lancering i maj 2020 bliver en række udvalgte busselskaber inddraget i testperioden. Her vil busselskaberne have mulighed for at tilgå værktøjet, give feedback og afprøve relevante værktøjets funktioner.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

14. Orientering til Midttrafiks bestyrelse vedr. Datatilsynets skriftlige tilsyn med Midttrafik d. 5. december 2019

Resumé

Datatilsynet indkaldte d. 14. november Midttrafik til skriftligt tilsyn med tre ugers varsel. Midttrafik antager at indkaldelsen sker i forlængelse af Datatilsynets aktuelle fokus på overvågning (her rejsehistorik).

Sagsfremstilling

Fokus på tilsynet var primært Midttrafiks iagttagelse af oplysningspligten på vores udbudte tjenester, hvor Midttrafik blev bedt om at redegøre for hvorvidt:

- der indsamles oplysninger om vores kunder,
- Midttrafik er dataansvarlig eller databehandler for de indsamlede oplysninger,
- Midttrafik benytter indsamlede oplysninger til profilering og i så fald til hvilket formål,
- Midttrafik iagttager oplysningspligten i forbindelse med indsamlingen og i så fald hvornår samt
- hvilke oplysninger Midttrafik giver kunden på tidspunktet for indsamlingen.

Derudover blev Midttrafik bedt om at vedlægge:

- tre eksempler på vores opfyldelse af oplysningspligten fra hver tjeneste,
- procedure for iagttagelse af oplysningspligten samt
- politik for behandling af rejsehistorik.

Der er redegjort for ovenstående i et brev på 26 sider samt 28 bilag som er sendt til Datatilsynet via digital post.

Opfølgning: Datatilsynets anmodning om supplerende oplysninger d. 21. januar 2020

Datatilsynet anmodede d. 21. januar Midttrafik om yderligere oplysninger vedr. vores retlige forpligtelse i forbindelse med de i besvarelsen angivne behandlinger af personoplysninger. Yderligere anmodede Datatilsynet Midttrafik om at fremsende hhv. en politik og en procedure i de versioner der var gældende ved varslingen af tilsynet. Midttrafik har redegjort for ovenstående i et brev til Datatilsynet d. 3. februar 2020.

Status

Midttrafik afventer på nuværende tidspunkt Datatilsynets endelige vurdering. Ifølge Midttrafiks DPO indikerer karakteren af de opfølgende spørgsmål fra Datatilsynet dog, at besvarelsen ligger på et tilfredsstillende niveau.

Tilsynet har medvirket til at skabe en større awareness i organisationen og har givet anledning til, at der er blevet samlet op på løse ender.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

15. Orientering om Midttrafiks Personaleredegørelse 2019

Resumé

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

Sagsfremstilling

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

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

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

Der har ikke været afholdt medarbejdermålinger i 2019, men bestyrelsen orienteres om resultaterne af trivselsmåling og APV på bestyrelsesmødet i maj.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Personaleredegørelse 2019_v2

1-00-1-19

16. Siden sidst

Sagsfremstilling

Flexbus

I sommeren 2017 introducerede Midttrafik et nyt produkt, flexbus, der er en tur i en køreplan, der kun udføres, hvis turen bestilles. Taksten er som en busbillet og kørslen udføres af Flextrafik i de samme vogne, der udfører andre kørsler som flextur, handicapkørsel og patientbefordring.

Udviklingen i flexbus er opgjort herunder:

	Antal ruter	Tilbudte ture	Bestilte ture	I %
2. halvår 2017	39	44.712	5.021	11,2
2. halvår 2018	45	48.840	5.296	10,8
2. halvår 2019	66	112.538	16.416	14,6

Andelen af bestilte ture i forhold til tilbudte ture svinger meget fra rute til rute. I 2. halvår af 2019 er der 9 ruter, hvorpå der har været under 10 bestillinger. På rute 220 (Horsens – Uldum – Tørring) er der bestilt 2.015 ture svarende til 52,1 %, mens der på rute 472 (Fjaltring - Lemvig) er bestilt 63 ture svarende til 46,7 % af de tilbudte ture.

Nettoomkostningen til flexbus er steget fra omkring 780. tkr. i 2. halvår 2018 til 2.150.tkr. i 2. halvår 2019. Dette er en stor stigning, men da andelen af bestilte ture gennemsnitligt er 14,6 %, er der fortsat en gennemsnitlig besparelse for bestillerne ved at tilbyde flexbusture i forhold til faste busafgange. En gennemsnitsbetragtning er, at hvis andelen af bestilte ture på de enkelte ruter bliver over 50%, bør det vurderes, om besparelsen fortsat er til stede, og om besparelsen harmonerer med den ulempe, kunderne har ved, at turen skal bestilles.

Administrationen følger derfor udviklingen i brugen af flexbus og fx vil 2 ture på rute 220 (Horsens – Uldum – Tørring) blive ændret fra flexbusture til almindelige busafgange fra K20. Omvendt ses, at de tilbudte flexbusture på lokale ruter i den nordlige del af Silkeborg Kommune stort set ikke benyttes på skolefridage og derfor ikke tilbydes fra køreplansskiftet i 2020.

På baggrund af analysen forsøges at opsætte nogle retningslinjer for brugen af flexbus, således Midttrafik bedre kan vejlede mht. til brug og omkostning. Flexbus er fortsat et forholdsvist nyt produkt og med den erfaring, der er hidtil, har det ikke været muligt at estimere brugen fx med afsæt i kørselens geografi eller tidspunkt. To store men ukendte elementer er dels, hvor kraftigt bestillerne vælger at informere om de nye tilbud og dels, hvorledes borgerne ser det nye tilbud. Der tegner sig dog et billede af, at busture på højfrekvente ruter, der omdannes til flexbusture, har en højere bestillingsrate end ture på ruter med lavere frekvens.

I efteråret blev det muligt at bestille en flexbus på Rejseplanen. I flextrafik arbejdes der nu målrettet på at få bestillinger af flexbusser over på Rejseplanen, i stedet for via telefonopkald. Der har været en kampagne med hængeskilte i flextrafik-vognene, og i januar 2020 har bestillingsmodtagerne i Midttrafiks Servicecenter tilbudt at sende en

vejledning ud til de kunder, der ringer for at bestille en flexbus. I januar er andelen af bestilte ture via Rejseplanen øget fra 34 % til 36 %. Indsatsen har også vist, at der er kunder, som ikke har mulighed for at bestille ture via Rejseplanen, fx fordi de ikke har NemID eller PC. Kendskabet til flexbus produktet stiger i takt med, at antallet af ruter med flexbus og antallet af flexbusture stiger og der må forventes en fortsat stigning i antallet af bestilte ture. Midttrafik arbejder også på at lave en større markedsføringskampagne af flexbus i løbet af 2020. Administrationen vil fortsat tage forskellige initiativer til at øge andelen af bestillinger på Rejseplanen.

Opfølgning på kollektiv trafikplan for Randers Kommune

På bestyrelsesmødet i november 2019 orienterede administrationen om vedtagelsen af den kollektive trafikplan for Randers Kommune. Siden da har der været afholdt en offentlig høring med forslag til de endelige køreplaner. Høringsperioden varede fra d. 20. december 2019 til d. 22. januar 2020, og Midttrafik modtog i den periode i alt 412 unikke høringssvar, heraf 51 svar omhandlende bybuslinjerne.

Generelt har høringssvarene kun givet anledning til mindre justeringer på ruterne, men svarene har vist, at der er behov for en grundig markedsføring af trafikplanens omlægninger og målrettet information om Midttrafiks flextrafikprodukter frem mod køreplansskiftet. Midttrafik og Randers Kommune samarbejder om denne opgave.

I høringen var der derudover særligt to temaer, der udløste mange høringssvar og blev omtalt i medierne:

- En stor del af høringssvarene vedrørte ruter, hvor almindelig buskørsel erstattes af Flexbus. Det gælder bl.a. strækninger på den nuværende rute 238 (99 høringssvar), der kører i den nordøstlige del af Randers Kommune, og på rute 73 (34 høringssvar), der kører i den sydvestlige del af kommunen. Kørslen på rute 238 reduceres, og om aftenen og i weekenden erstattes den nuværende buskørsel af Flexbus. Rute 73 omlægges, hvilket bl.a. medfører, at byerne Helstrup og Øster Velling fremover vil blive betjent af en Flexbus i stedet for af en ordinær bus. Høringssvarene og medieomtalen gik således på utilfredshed med forringelser og/eller misforståelser ift. den nye betjening med Flexbus, som mange kunder givetvis ikke havde opdaget muligheden for.

- Hornbæk og den vestlige del af Randers by betjenes i dag af to bybuslinjer. Med trafikplanen ændres betjeningen, så strækningen i stedet vil blive betjent af regionale ruter, bl.a. rute 231, der ikke har lav indstigning ligesom bybusserne. Denne omlægning gav anledning til 39 høringssvar (inkl. en underskriftsindsamling med 104 underskrifter fra Kollektivhuset Randers) og omtale i medierne. Rute 231 skal i udbud i 2021, hvor der vil blive stillet krav til laventrébusser på denne og øvrige ruter i udbuddet. Problemstillingen er derfor kun aktuel i ét år, fra køreplansskiftet 2020 til køreplansskiftet 2021. På baggrund af høringssvarene har Midttrafik dog været i dialog med Arriva, der kører på rute 231 i dag, og der arbejdes pt. på at lave en aftale om flytning af busser, så det fortsat vil være muligt at betjene strækningen med busser, der har lav indstigning.

Randers Kommune behandler de indkomne høringssvar i Miljø- og Teknikudvalget d. 9. marts 2020 og efterfølgende i byrådet. Trafikplanen sættes i drift fra køreplansskiftet 2020.

Passagerpulsens: Pensionistrabatter i kollektiv transport i Danmark og andre europæiske lande

På baggrund af, at trafiksselskaberne i Østdanmark i starten af 2020 har foreslået at afskaffe det såkaldte pensionistkort, som giver ældre fra 65 år og førtidspensionister mulighed for at rejse med kollektiv transport til en favorabel pris, har Passagerpulsens undersøgt det generelle billede af pensionistrabatter inden for kollektiv transport.

Et af argumenterne for at afskaffe pensionistkortet er, at det primært benyttes af borgere i hovedstadsområdet og rammer skævt, da der ikke ydes rabat til pensionister på rejsekort og periodekort.

I stedet for pensionistkortet vil selskaberne indføre en generel rabat på rejsekort og periodekort. I forbindelse med denne sag har Passagerpulsens været i dialog med selskaberne bag forslaget og forskellige interesseorganisationer, blandt andet Ældresagen. Trafiksselskaberne i Østdanmark har udskudt reformen og har igangsat en proces, hvor man i dialog med bl.a. ældre- og handicaporganisationer vil lave en ny model. Den nye model skal efter planen træde i kraft i januar 2021. For at kvalificere bidraget til den videre debat om en reform af pensionistrabatterne i Østdanmark har Passagerpulsens indsamlet information om pensionistrabatter i Danmark og en række andre europæiske lande via European Passengers' Federation (EPF). EPF er en europæisk passagerorganisation, der bl.a. arbejder for bedre passagerrettigheder i kollektiv transport.

Information om pensionistrabatter i den kollektive transport i Danmark, Storbritannien, Irland, Norge, Sverige, Finland, Tyskland, Holland og Belgien er samlet i vedlagte notat.

Nedenfor ses hvordan trafiksselskaberne vest for storebælt adskiller sig (uddrag af rapporten i bilag 1):

Trafiksselskab	Geografisk område	Rabat fordelt på billettype			
		Enkeltbillet	Mobilklippekort	Rejsekort	Periodekort
Interne rejser i NT's område	Nordjylland	50 pct.	-	50-68 pct.	50 pct.
Interne rejser Midttrafik område	Midtjylland	-	25 pct.	- 25-52 pct.	25 pct.
Interne rejser i Sydtrafik område	Syddjylland	-	-	- 25-52 pct.	30 pct.
Interne rejser i Fynbus' område	Fyn og øerne	-	-	- 25-52 pct.	38 pct.
Rejser mellem trafiksselskabsområder	Fyn og Jylland	-	-	- 25-52 pct.	25 pct.

I Midttrafik område kan man købe et særligt mobilklippekort, hvor der gives 25% rabat til pensionister.

SÆRLIGE PENSIONISTKORT

5 kommuner i Midttrafiks område tilbyder et særligt kort til pensionister (65+ år) til en særligt lav pris til rejser med bus og letbane internt i kommunen.

Kommune	Pris	Gyldighed	Begrænsninger
Aarhus	185 DKK	30 dage, rejser med bus og letbane i zone 301-313	<ul style="list-style-type: none"> Gælder ikke i tog Gælder ikke på hverdage i myldretiden
Randers	300 DKK	365 dage, rejser med bus i Randers Kommune	- Gælder ikke i tog
Holstebro	365 DKK	365 dage, rejser med bus i Holstebro Kommune	- Gælder ikke i tog
Horsens	365 DKK	365 dage, rejser med bus i Horsens Kommune	- Gælder ikke i tog
Struer	365 DKK	365 dage, rejser med bus i bus Struer Kommune	- Gælder ikke i tog

Til sammenligning er normalprisen 1.134 DKK for et tilsvarende periodekort i Aarhus Kommune.

Midttrafik lancerer desuden i løbet af 2020 et nyt deltidsperiodekort til 185 DKK pr. måned for pensionister i de øvrige kommuner i Midttrafiks område.

Artikel i Altinget om pauseforhold for buschauffører som tema i overenskomstforhandlingerne

I en artikel i Altingets nyhedsbrev på transportområdet den 27. februar kritiserer DI og 3F trafikselskaberne for at have for at lave kontrakter med busselskaberne med for lidt luft i. Ifølge parterne betyder det, at chauffører ikke kan nå på toilettet og i det hele taget nå at holde de fornødne pauser.

Det er de offentlige trafikselskaber som for eksempel Movia, Fynbus og Midttrafik, som laver offentlige udbud på den kollektive bustrafik. De private vognmænd kan byde på kørslen på en eller flere ruter.

3F påpeger i artiklen, at de i flere år har forsøgt at råbe politikere og trafikselskaber op.

Formand for Trafikselskaberne i Danmark, Claus Wistoft, melder hus forbi og påpeger, at problemerne omkring køre-hviletid, toiletbesøg og overholdelse af køreplaner handler om trængsel på vejene og forekommer næsten udelukkende i de ti største byer. Det er dermed trængselsproblemerne, der er det centrale, og det er ikke en opgave som trafikselskaberne uden videre kan løse. Formanden understreger også, at chaufførerne har ret til deres toiletbesøg – og den ret er det deres eget ansvar at kræve, også selvom køreplanen skulle skride en smule.

Claus Wistoft opfordrer til, at man i stedet retter skytset mod staten og de store kommuner og sammen adresserer problematikken der, hvor der er beføjelser til at gøre noget ved det.

Administrationen bemærker, at såvel DPT som 3F i foråret 2019 indgik et samarbejde med Midttrafik om et nyt indberetningsværktøj, som skal sikre endnu mere viden fra vognmænd og chauffører på ruterne om forholdene og såvel for lidt som for meget køretid, så Midttrafik kan tilpasse køreplaner løbende.

Ved den lejlighed udtalte forhandlingssekretær Kim Poder i 3F Transportgruppe, at "vi er klar til aktivt at deltage i processen omkring bedre køreplaner og dermed sikring af chaufførernes pauseforhold. Vi glæder os til det videre samarbejde, til gavn for alle parter."

Bilag

- Bilag 1 - Notat - pensionstrabatter i europæiske lande Final

1-00-1-19

17. Eventuelt