



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

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Takstforsøg på Letbanen	1
2	Elløbehjul i busser og Letbane	3
3	Status for regionale besparelser	5
4	Orientering om regeringens udspil	9
5	Orientering om Transport-, Bygnings- og Boligministeriets svar på høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om trafikelskaber	12
6	Orientering om chaufførvilkår i Midttrafiks kontrakter om buskørsel	15
7	Orientering om JP's artikler om flextrafik	20
8	Præsentation af Midttrafiks nøgletal	27
9	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2017	28
10	Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2018	30
11	Siden sidst	33
12	Eventuelt	34

1-25-1-17

1. Takstforsøg på Letbanen

Resumé

Midttrafiks bestyrelse vedtog på sit møde den 15. marts 2018 et forsøg med indførelse af et billigt letbanekort i en 2-måneders periode. Letbanekortet skulle have gyldighed i letbanen, på parallelle buslinier og til omstigning i bl.a. Aarhus, og var tænkt som et særligt tilbud til pendlere på strækningen, som i en længere periode havde måttet undvære togforbindelser – og som blev ramt af store takststigninger på periodekort til mange zoner i forbindelse med indførelse af Takst Vest.

Efterfølgende er letbanen til Grenaa blevet udsat og Takst Vest er efterhånden en "gammel nyhed". Samtidig har staten indført en pendlerkompensation til pendlere, som blev ramt af store takststigninger ved Takst Vest. En pendler fra Grenaa til Aarhus – som har et pendlerkort i 10 måneder om året – vil modtage en samlet kompensation fra staten på ca. 1.300 kr. om året. Prisen for et periodekort fra Aarhus til Grenaa er i øvrigt 1.610 kr./måned.

Kompensationen tilbydes udelukkende pendlerkort på rejsekort, mens letbanekortet var tænkt indført på Midttrafiks mobilapp. Administrationen vurderer på den baggrund, at statens kompensation er en mere attraktiv mulighed end letbanekortet, og indstiller derfor at forsøget med et letbanekort opgives.

I stedet foreslår administrationen, at der gennemføres et forsøg med en billig dagsbillet i juli måned, så lokale og turister for et rimeligt beskedent beløb får mulighed for at prøve letbanen.

Sagsfremstilling

Med indførelse af den statslige kompensation til pendlere, der er blevet ramt af store takststigninger i forbindelse med Takst Vest, har administrationen revurderet behovet for et forsøg med et letbanekort. Den statslige kompensation gives primært til pendlere, der rejser langt. F.eks. modtager en pendler fra Grenaa til Aarhus på 11 zoner, en statslig kompensation på 131.25 kr. pr. måned. Kompensationen gives kun til pendlerkort på rejsekort, og blev indført efter Midttrafiks bestyrelse oprindeligt traf beslutning om et forsøg med et billigt letbanekort. Kompensationen til pendlerne finansieres 100 % af staten.

Pendlerkompensationen har også betydet, at Midttrafik anbefaler kunder, der pendler langt at købe deres pendlerkort på rejsekort, da kompensationen ikke ydes til pendlere, der anvender Midttrafiks mobilapp. Hvis forsøget med et letbanekort indføres, så vil anbefalingen fra Midttrafik blive at købe dette kort i mobilapp'en i gyldighedsperioden og derefter skifte /skifte tilbage til rejsekortets pendlerkort. Umiddelbart vil det nok være vanskeligt for kunderne at forstå hensigtsmæssigheden i dette skifte, og administrationen anbefaler på den baggrund at droppe forsøget med et letbanekort, og i

stedet fortsat anbefale kunderne at købe pendlerkort på rejsekort, og dermed sikre sig den statslige kompensation.

I stedet for dette forsøg foreslår administrationen at etablere et forsøg med en billig dagsbillet til letbanen i juli måned. Administrationen vurderer, at det vil være en hensigtsmæssig periode, da der normalt er plads nok i den kollektive trafik til nye kunder i den periode, ligesom såvel lokale som turister vil have mulighed for at afprøve letbanen.

Det foreslås, at taksten for en dagsbillet sættes til 50 kr. for voksne og 25 kr. for børn. Til sammenligning koster en enkeltbillet mellem f.eks. Aarhus og Grenaa 110 kr. i dag, så der er altså tale om en betydelig rabat. Prisen er fastlagt, så tilbuddet ikke er relevant ved korte lokalrejser i Aarhus.

Rabatten vil selvfølgelig medføre et indtægtstab på kunder, der nu i stedet vælger en dagsbillet i stedet for en traditionel billet. Til gengæld kan man håbe, at tilbuddet vil kunne tiltrække nye kunder. Samlet vurderes tilbuddet at være nogenlunde indtægtsneutralt, men vurderingen er meget usikker, da økonomien vil afhænge af hvor mange nye kunder tilbuddet kan tiltrække.

Det anbefales, at tilbuddet udelukkende kan anvendes på letbanen og ikke til omstigning til andre busser eller tog. Dagsbilletten kan kun købes via Midttrafik app. Billettens regler – f.eks. i forhold til medtagelse af gratis børn – er i øvrigt identisk med de eksisterende billetter. Tilbuddet foreslås også udelukkende indført, hvis hele letbanestrækningen er i sikker drift i juli måned.

Indføres tilbuddet vil administrationen følge salget tæt. Dels for at se om antagelsen om økonomisk neutralitet overholdes, men også for at vurdere om det fremadrettet vil være en realistisk mulighed at sælge billigere billetter på tidspunkter, hvor der normalt er god plads i den kollektive trafik. Såvel DSB som ARRIVA Tog praktiserer dette. DSB i form af Orange billetter og ARRIVA Tog i form af forskellige "One Day billetter". Midttrafik har endnu ikke afprøvet sådanne tilbud. Midttrafiks nuværende 24-timers billet er prissat ret højt. Den koster 160 kr. og er derfor kun relevant, hvis man skal rejse meget langt.

Direktøren indstiller,

at forsøget med et letbanekort opgives, og man i stedet gennemfører et forsøg med en billig dagsbillet til Letbanen i juli måned 2019.

Bilag

- Bilag 1 - Indstilling vedr. billigt periodekort på letbanen - marts 2018
- Bilag 2 - bilag til indstilling vedr. billigt periodekort på letbanen - marts 2018
- Bilag 3 - Beslutning vedr. indstilling om billigt periodekort på letbanen - marts 2018
- Bilag 4 - Notat - billige pendlerkort på letbanen

1-4-1-19

2. Elløbehjul i busser og Letbane

Resumé

Den 17. januar 2019 blev det muligt at køre på elløbehjul på de danske cykelstier. Det kan medføre spørgsmål om retningslinjer for at medbringe løbehjul i bus og Letbane – både fra kunder og trafiksselskaber.

For nuværende skriver Midttrafik i deres rejseregler om Løbehjul:

”Du må godt have et løbehjul med i bussen eller Letbanen. Af hensyn til sikkerheden skal du holde godt fast i det under rejsen.”

(<https://www.midttrafik.dk/kundeservice/rejseregler/ordensregler/>)

Sagsfremstilling

For at kunne fastslå, om et elløbehjul skal indskrives i rejsereglerne selvstændigt, eller skrives i forlængelse af de nuværende regler om løbehjul eller cykler, er dimensionerne på de nye transportmidler relevante.

Type	Højde	Længde	Brede
Løbehjul til børn	60cm – 80 cm	40 cm - 70 cm	20 cm – 30 cm
Løbehjul til voksne	100 cm- 105 cm	80 cm – 100 cm	40 cm – 50 cm
Elløbehjul	90 cm – 118 cm	90 cm – 130 cm	40 cm- 60 cm
Voksencykel	100 cm – 120 cm	130 cm -150 cm	50 cm – 60 cm

Data i oversigt er lavet på baggrund af specifikationer på en række forskellige løbehjul fundet på nettet

Mange løbehjul kan foldes sammen.

Anbefaling

Det anbefales, at elløbehjul/løbehjul indskrives selvstændigt i rejsereglerne på midttrafik.dk i forlængelse af rejseregler om cykler, med teksten:

Kan elløbehjulet/løbehjulet foldes sammen, kan det medtages i bussen som normal bagage. Det må maksimalt måle 30 x 60 x 100 cm. Børneløbehjul kan medtages som bagage, hvis det ikke er til gene for øvrige passagerer.

Elløbehjul/løbehjul følger de samme retningslinjer som cykler. Dvs. det kan medtages mod betaling i regionale busser og Letbanen (÷myldretid). Det er gratis i Lemvigbanen og i bybusser i Viborg, mens det ikke kan medtages i øvrige bybusser.

Direktøren indstiller,

at forslaget til ændringer i Midttrafiks rejseregler ang. elløbehjul/løbehjul godkendes.

1-30-76-201-1-17

3. Status for regionale besparelser

Resumé

Ved udgangen af december 2018 var der i store træk indkommet bestillinger fra kommunerne i forbindelse med de regionale ruter som Region Midtjylland enten ophører med at finansiere eller yder uddannelsesstøtte til fra køreplansskiftet i juni 2019. Bestillingerne fra kommunerne betyder en stor reduktion i kørslen på de berørte ruter fra køreplansskiftet. Overordnet vurderer Midttrafiks administration, at regionens besparelser kan gennemføres som forudsat, men at de vil have betydelige konsekvenser for serviceniveauet for mange nuværende kunder. Der må derfor forventes et betydeligt pres for udvidelse af serviceniveauet i takt med konkretiseringen af bestillingerne, og når køreplanerne bliver offentliggjort og træder i kraft.

I Midttrafik har der ikke tidligere været mange fælleskommunale ruter. Med de regionale besparelser vil der blive væsentligt flere af disse. Den normale byrdefordeling i forbindelse med fælleskommunale ruter kan give anledning til varierende kommunal interesse i opretholdelse af ruter. Midttrafik ser derfor et behov for, at kommunerne fremover overvejer, om der kan indgås særlige aftaler om byrdefordeling, der afspejler kommunernes interesse i ruterne.

Sagsfremstilling

Ved udgangen af december 2018 havde Midttrafik modtaget politisk godkendte bestillinger fra størstedelen af kommunerne. Herning Kommune har ikke afgivet bestilling på videreførelse af regionale ruter i noget omfang, og der udestår en politisk behandling af Aarhus Kommunes bestilling (kan komme før bestyrelsesmødet).

Efter at Midttrafik har modtaget mere eller mindre detaljerede bestillinger af betjeningsomfang, er der i januar 2019 arbejdet med yderligere konkretisering mhp., at køreplanlægning for alle ruter og dialog med busselskaberne kan gennemføres fra februar 2019.

De foreliggende bestillinger fra kommunerne betyder en stor reduktion i kørslen på de berørte ruter fra køreplansskiftet. På nuværende tidspunkt vurderer administrationen, at kun 45.000 – 50.000 af bruttokatalogets ca. 130.000 køreplantimer opretholdes, og at ca. halvdelen af 46 busser udgår. Til gengæld vil der blive indsat et betydeligt antal flexbusture på passagersvage tidspunkter. Der er på nuværende tidspunkt ikke et samlet overblik over antallet af flexbusture, da der udestår endelig fastlæggelse af disse med flere kommuner.

10 busselskaber bliver i varierende omfang berørt af reduktionerne. Med udgangspunkt i de nuværende kontraktforhold vil 6 selskaber få en større reduktion i kørslen. Mere end halvdelen af reduktionen ligger i Arrivas kontrakter.

Overordnet vurderer Midttrafik administration, at regionens besparelser kan gennemføres som forudsat, men at de vil have betydelige konsekvenser for serviceniveauet for mange kunder. Der må derfor forventes et pres for udvidelse af serviceniveauet dels i takt med konkretiseringen af bestillingerne, dels når køreplanerne bliver offentliggjort, og ikke mindst når de træder i kraft. Dette kan betyde, at kommunerne ønsker justeringer, der som udgangspunkt først kan gennemføres til et senere køreplansskifte. Hertil kommer udfordringer i forhold til senere udvidelse af kørslen, da busselskaberne vil planlægge og gennemføre en tilpasning både personalemæssigt og mht. busser fra april 2019, når de har modtaget endelige køreplaner.

- ./.
- På [midttrafik.dk](https://www.midttrafik.dk) er der oprettet en side, som orienterer om status for de regionale besparelser. Her er der også lagt links til de kommunale beslutninger og passagertal på ruterne. Siden vil løbende holdes opdateret og henvendelser fra kunder, borgere og presse vil primært blive henvist til oplysningerne på denne side.
<https://www.midttrafik.dk/koreplaner/region-midtyllands-besparelser-pa-kollektiv-trafik/>

I Midttrafik har der ikke tidligere været mange fælleskommunale ruter. Med de regionale besparelser vil der blive væsentligt flere af disse. Den normale byrdefordeling i forbindelse med sådanne ruter er, at udgifter og indtægter fordeles i forhold til antallet af køreplantimer i de respektive kommuner. I regionens bruttokatalog var de udgifter, som kommunerne i givet fald stod til at overtage, opdelt efter denne model.

Der vil som udgangspunkt være varierende kommunal interesse i opretholdelse af ruter. Dette har udgjort en større problemstilling i Hovedstadsområdet og på Sjælland, hvor trafikelskaberne i modsætning til forholdene vest for Storebælt blev "født" med et stort antal fælleskommunale ruter. I princippet kan en kommune, som kun har få passagerer, der benytter ruten, komme til at finansiere en stor del af nettotilskuddet.

Der er eksempler på flere af de kommunale bestillinger, hvor dette kan have spillet en rolle bl.a.,

Rute 112 Silkeborg – Aarhus betjener på strækningen en række mindre byer i Silkeborg Kommune (Voel, Sorring), og i Skanderborg Kommune (Skjørring, Herskind, Sjelle). I Aarhus Kommune er det alene Borum, som betjenes af ruten, før den har fællesforløb ad Viborgvej med andre regionale ruter og bybuslinjer.

Hvis den reducerede betjening, der er bestilt på ruten, skulle køre hele strækningen Silkeborg – Aarhus, så ville Aarhus og Silkeborg Kommuner med den normale byrdefordelingsmodel skulle betale størstedelen af nettoudgifterne. Da der i Voel også er en lokal og en regional rute, der betjener strækningen Voel – Silkeborg er den kommunale bestilling endt med en rute, der kører mellem Voel og Tilst i Aarhus uanset, at stort set alle passagerer skal skifte i de to endepunkter.

Det har været Midttrafik synspunkt, at ruten især i Aarhus-enden vil være et dårligt tilbud til kunderne, hvoraf nogle med skiftet i Tilst vil få to skift for at nå til slutdestinationen, men der er selvfølgelig en forståelse for, at ruten set fra Aarhus Kommunes synspunkt kun vil betjene få passagerer i kommunen, der ikke har et andet alternativ.

Det er Midttrafiks opfattelse, at der ikke kan laves en god korrespondancesikring ved skiftet i Tilst i udadgående retning, og at det ud over det påtvungne skift vil medvirke til et betydelig frafald af passagerer og indtægter på den reducerede rute. Midttrafik har herudover argumenteret for, at ruten ved at køre helt til Aarhus nogle få afgang i myldretiderne vil kunne aflaste busserne på Viborgvej, hvor også de regionale ruter 111 og 116 nedlægges. Kommunerne har dog fastholdt en bestilling, der kun omfatter kørsel Voel - Tilst. Midttrafik forventer dog, at en morgenafgang mod Voel, som i modsat fald ville koste en dublering, kommer til at køre til Silkeborg.

Den regionale del af rute 114 Aarhus – Viborg reduceres til at køre Aarhus - Hammel (Favrskov) med nogle få afgang videre mod Fårvang i Silkeborg Kommune. Passagertallet mellem Hammel og Ans i Silkeborg Kommune er meget lavt, hvilket er baggrunden for at ruten er i regionens bruttokatalog.

Hverken Silkeborg eller Viborg har ønsket at finansiere ture mellem Fårvang og Viborg, hvilket efterlader Ans uden kollektiv forbindelse mod hverken Aarhus eller Viborg.

Da Ans ligger på kommunegrænsen mellem Silkeborg og Viborg ville Viborg Kommune med en byrdefordelingsmodel fordelt efter køreplantimer stort set komme til at betale fuldt ud for forbindelsen Ans – Viborg.

På rute 107 Skanderborg - Gedved - Horsens reduceres kørslen som udgangspunkt til de regionalt finansierede uddannelsesture. Skanderborg Kommune ønsker dog at supplere, så der også køres på ikke skoledage. Det ønsker Horsens Kommune ikke, da man har en alternativ betjening mellem Gedved og Horsens på ikke skoledage. Turene fra Skanderborg skal derfor på ikke skoledage som udgangspunkt vende i Tebstrup før kommunegrænsen. Det er selvfølgelig muligt, men det vil givetvis forringe økonomien for disse ture set fra Skanderborg Kommunes synspunkt, og i det hele taget forringe økonomien for ruten, som dårligt kan anvendes af ikke skolesøgende pendlere på tværs af kommunegrænsen.

Midttrafik ser et behov for, at kommunerne fremover overvejer, om der kan indgås særlige aftaler om byrdefordeling, der afspejler kommunernes interesse i ruterne.

I ovenstående eksempel med rute 112, Silkeborg – Aarhus byrdefordelingen baseret på fordeling af udgifter og indtægter efter køreplankilometer udført i kommunerne følgende:

- Silkeborg 48%
- Skanderborg 12%
- Aarhus 40 %

Det er i høj grad passagerer fra Skanderborg Kommune, der får forringet betjeningen i den bestilte løsning, men Aarhus og Silkeborg, der med denne byrdefordeling skal finansiere en bedre løsning.

Der er formentlig flere eksempler, hvor kommunernes interesser og byrdefordelingen kan have spillet en rolle, men der har i den komprimerede proces for bestillinger og aftaler været begrænsede muligheder at kommunerne kunne overveje og evt. aftale alternative byrdefordelinger.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

4. Orientering om regeringens udspil

Resumé

Regeringen har fremlagt sit sundhedsudspil, som indebærer en nedlæggelse af regionerne.

I nærværende notat belyser administrationen de temaer, som administrationen umiddelbart vurderer, vil kræve bestyrelsens stillingtagen på længere sigt. Det er meget tidligt i processen og de mange og konkrete konsekvenser, som regeringens udspil nødvendigvis må have for trafikkselskabet, kendes ikke endnu. Administrationen vil derfor løbende forelægge beslutninger mv. for bestyrelsen, når administrationen får kendskab til dem.

Der er ikke indgået en aftale om udspillet i folketinget endnu. Et kommende folketingsvalgs betydning for udspillet kendes af gode grunde ikke.

Sagsfremstilling

Hvad siger udspillet om kollektiv trafik?

I regeringens udspil fastslås, at den kollektive bustrafik flyttes til kommunerne sammen med privatbanetrafikken. I Hovedstadsområdet vil regeringen fremlægge et selvstændigt udspil om organiseringen.

Uddrag fra udspillet:

“De nye sundhedsforvaltninger skal alene fokusere på sundhedsopgaven. Derfor flyttes regionernes opgaver inden for miljø, kultur, uddannelse, sociale tilbud og kollektiv trafik til kommunerne eller til staten. Organiseringen af sygehusene på fem geografiske områder vil blive opretholdt.” s. 27



Opgaver i regionerne uden for sundhedsområdet bortfalder eller overføres til stat eller kommuner.

Kommunerne overtager



Kollektiv trafik



Det specialiserede socialområde



Specialundervisning for børn og voksne

Staten overtager



Kultur



Udbud af ungdomsuddannelser mv.



Jordforurening m.m.

Bortfalder



Regional partistøtte



Den regionale udviklingsstrategi

s.39

”Kommunerne overtager regionernes ansvar for den regionale busstrafik, privatbanetrafikken og det fulde ejerskab for de regionale trafikselskaber. I Hovedstadsområdet gælder særlige trafikale forhold. Regeringen vil inden længe fremlægge et selvstændigt udspil om organiseringen af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet.” s. 39

Den regionale busstrafik bliver således et fælleskommunalt anliggende (og ejerskab) sammen med Midtjyske Jernbaner. Administrationen tolker teksten i udspillet således, at regeringen ønsker en anden løsning end i dag i hovedstadsområdet, hvor der i praksis er flere trafikselskaber – Metroen, Movia og DSB.

”Regeringen foreslår, at den nye organisering træder endeligt i kraft den 1. januar 2021. I mellemtiden vil 2020 fungere som et overgangså. (...) Regionsrådene fortsætter indtil udgangen af 2020. De får fortsat ansvaret for beslutninger, der vedrører 2020.” s. 40

I den udvidede udgave af udspillet fastslår regeringen desuden:

”De eksisterende trafikselskaber vil fremover overordnet set få de samme opgaver som hidtil, men som rent kommunale selskaber. Trafikselskaberne får til opgave at sikre, at der også i fremtiden vil være privatbaner, som vi kender det i dag. Trafikselskaberne vil derfor også fremover modtage statslige tilskud, som skal støtte op om driften af privatbanerne. De regionale busruter vil blive finansieret af kommunerne i fællesskab ved, at de midler, som regionerne bruger på busstrafik, overføres til kommunerne via det kommunale bloktilskud. Den velkendte struktur for den lokale og regionale kollektive trafik forenkles, og der vil fremover være en entydig placering af ansvaret. Dette skal fra borgerens stol gerne resultere i en mere sammenhængende lokal trafik.”

Opmærksomhedspunkter

Administrationen hæfter sig ved nedenstående umiddelbare opmærksomhedspunkter, som kan have interesse for bestyrelsen at have en indledende drøftelse om.

- Fælleskommunalt ejerskab – hvad betyder det for serviceniveauet, økonomien og køreplanlægningen, og hvordan skal kommunerne i praksis samarbejde om de tværregionale kørselsstrømme?
- Budget – hvordan skal økonomifordelingen foregå i praksis og hvordan sikrer man stabilitet i budgetlægningen på tværs af kommuner, når finansieringen sker gennem bloktilskud?
- Bestyrelse og repræsentantskab – et emne, hvor transportministeriet givetvis vil komme med et udspil; sammensætning af bestyrelse, repræsentantskab og vedtægtsændringer.
- Kontrakter og udbud – kontrakterne for den regionale bustrafik og udbudsprocesser
- Aarhus Letbane – bestyrelsesmedlemskaber, hvad vil Aarhus Kommune med selskabsformen, når regionen ikke længere er ejer.
- Formandskab og næstformandskab i Midtjyske Jernbaner
- Hvilke konkrete opgaver, som regionen løser i dag, skal overdrages til kommunerne – og hvilke skal eventuelt overdrages til Midttrafik
- Likviditetsdepot – formodning om at der skal udarbejdes en delingsaftale, når der foreligger en endelig aftale om udspillet.
- Patientbefordring – vil patientbefordringen i det foreslåede statslige sundhedsvæsen fortsat skulle varetages af flextrafik hos trafikselskaberne?

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen drøfter regeringsudspillet.

Bilag

- Bilag 1 - patienten-foerst-naerhed-sammenhaeng-kvalitet-og-patientrettigheder
- Bilag 2 - Reformens betydning for andre områder end sundhedsområdet

1-00-1-19

5. Orientering om Transport-, Bygnings- og Boligministeriets svar på høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber

Resumé

I vedlagte notat har Transportministeriet knyttet kommentarer til de indkomne høringssvar fra bl.a. trafikskaberne, togoperatørerne, brancheforeninger, Forbrugerrådet Tænk m.fl. I vedlagte orientering anføres særligt bemærkningerne vedr. fjernbus, fælles selskab for Rejsekort A/S og Rejseplan, trafikskaberne som udbydere af delebilstjenester og fremme af digitale tjenester.

Nedenstående tager primært udgangspunkt i det høringssvar som Trafikskaberne i Danmark (TiD) har afgivet, og ministeriets bemærkninger til de punkter, som TiDs høringssvar rejste. Generelt fører TiDs bemærkninger ikke til ændringer i lovforslaget i første omgang.

Sagsfremstilling

Det gennemgås nedenfor, hvordan ministeriet (TRM) forholder sig til de enkelte bemærkninger, som TiD har rejst i sit høringssvar.

Fjernbusser

TiD rejste bl.a. ønske om, at afstandskravet til fjernbusser blev forøget fra 75 km i lovforslaget til 100 km for at undgå udhulning af bl.a. rute 912X (Aarhus-Billund), og at lovforslaget vil betyde, at pendlerrejser kan blive overflyttet til fjernbusserne, ligeledes med det resultat, at billetindtægtstabet for den kollektive trafik øges. Ønsker om øgede krav afvises af TRM.

TRM vurderer, at de rejsendes opfattelse af fjernbussen som pendlerprodukt er forholdsvist begrænset i forhold til øvrige og mere højklassede kollektive trafikløsninger, som f.eks. tog, da disse ofte har en kortere rejsetid, bedre rejsefrekvens og tilbyder rejsehjemmel til tilbringertrafik sammenlignet med fjernbusserne. TRM synes at tage udgangspunkt i den nuværende situation, hvor der ikke er så mange muligheder for pendlerrejser, hvorimod TiDs bekymringspunkt også gælder fremtidige pendlerrejser.

TRM anfører endvidere, at de vurderer, at det af trafikskabernes anslåede indtægtstab er for højt – for rute 912X er det anslået til at blive 4 mio. kr. TRM argumenterer for, at Incentive-analysen har påvist, at det *samlet set* vil være ca. 4 mio. kr. årligt. Samtidig anfører TRM, at vurderingen er forbundet med en vis usikkerhed. TRM forventer at det nye afstandskrav vil generere 580.000 nye yderligere rejsende med fjernbus, heraf vil 290.000 forventes at være helt nye rejsende. Incentive-analysen viser desuden, at 45% af de ekstra rejser med fjernbus er overflyttet fra øvrigt kollektiv trafik, 5% er overflyttet fra bil og 50% dermed helt nye rejser. TRM skriver ikke, i hvilken grad denne vurdering er forbundet med usikkerhed.

Danske Regioner tager spørgsmålet op i DUT-forhandlinger.

Trafikselskaberne som udbydere af delebilstjenester

De vestdanske trafikselskaber afsendte et selvstændigt høringssvar med ønske om mulighed for, at trafikselskaber selv kan udbyde, finansiere og/eller indgå i samarbejde med leverandører af delebilstjenester, samkørsel eller anden form for privat mobilitetsydelse. Det kunne fx være et supplement til rutekørsel og flextrafik.

TRM anfører, at forslaget falder uden for lovforslagets formål. Ifølge TRM, bryder forslaget med et grundelement i lov om trafikselskaber; at det er trafikselskaberne, der stiller den offentlige servicetrafik til rådighed for borgerne. Forslaget vil derfor skulle vurderes nærmere og det kunne på sigt eventuelt overvejes at lave et forsøg i et trafikselskab med henblik på at vurdere virkningerne af et konkret tiltag.

Det er positivt, at der åbnes op for, at der kan laves et forsøg. Argumentet om, at det er trafikselskaberne, der stiller offentlige servicetrafik til rådighed for borgerne kan diskuteres. Det er i dag heller ikke trafikselskaberne selv, som kører busserne, lige som trafikselskaberne heller ikke selv ville køre GoMore mv. Der er dog udgangspunkt for videre dialog med TRM.

Fælles selskab for Rejsekort A/S og Rejseplan

I høringssvaret foreslår TiD, at de nye opgaver, der skal løftes i Rejsekort & Rejseplan A/S, fastlægges i et samspil mellem selskabet, kommuner, regioner og staten.

TRM skriver, at som led i arbejdet med selskabets forretningsplan vil ministeriet invitere KL og Danske Regioner til fælles drøftelse af selskabets arbejde, herunder om fremdriften af selskabets udvikling henimod en fælles mobilitetstjeneste, der skal understøtte en samlet, forbedret mobilitet for borgerne. Dette er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.

I forhold til TiDs ønske om handlefrihed i forhold til selskabsdannelse i forbindelse med fusioneringen af de to selskaber, svarer TRM, at bemærkningerne til lovforslaget er tilpasset således, at det af disse fremgår, at selskabet oprettes ved en sammenlægning af de to nuværende selskaber Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S. Hvordan fusioneringen i øvrigt tilrettelægges, er en beslutning, der overlades til parterne bag selskabet.

Fremme af digitale tjenester

Passagerpuls anfører i sit høringssvar, at udviklingen mod en fælles digital planlægnings- og billettjeneste ikke må betyde, at andre billet- og informationsformer afskaffes. TRM er enig med Passagerpuls heri, og administrationen noterer sig, at TRM skriver, at digitaliseringens muliggørelse af nye og innovative billetmedier ikke må ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende. Kundernes rejsemønstre og adfærd, som danner grundlaget for deres præferencer for billettyper, er netop ét af hovedargumenterne for Midttrafiks lokale billetprodukter.

Movia, TiD, KL og Danske Regioner bemærker, at der vil være implementeringsomkostninger forbundet med videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, og vurderer, at der vil være udviklingsomkostninger for et mindre trecifret millionbeløb og driftsomkostninger for et mindre tocifret millionbeløb. Movia og

TiD anfører samtidig, at der bør foretages en analyse af omfanget af udgifterne til realisering af lovforslaget.

TRM mener, at udgifterne må ligge inden for de øvrige udviklingsudgifter for parterne bag rejsekort og rejseplan. Videreudviklingen vurderes at være et naturligt og nødvendigt udviklingsskridt i retningen mod at fremtidssikre de eksisterende funktioner og tjenester i rejsekortet og rejseplanen. Udviklingen vil gøre tjenesten endnu mere relevant samtidig med, at det må forventes at brugen af offentlig kollektiv trafik forhøjes. Der vil være bedre adgang for tredjepart til at videresælge vil indebære, at disse når bredere ud, hvorved brugen af den kollektive trafik også stiger. TRM har fået foretaget en ekstern analyse, som dog ikke præsenteres yderligere, og det vurderes, at gevinsterne for trafikvirksomhederne mere end udligner de omkostninger, der vil være forbundet med lovforslaget.

TRM skriver desuden, at lovforslaget ligeledes har været sendt i økonomisk høring, og at den videre afklaring af de økonomiske forhold ved lovforslaget vil ske i regi af den økonomiske høring.

TRM's skøn af, at de offentlige trafikvirksomheders øgede billetindtægter vil kunne beløbe sig til ca. 475 mio. kr. årligt, kan trafikselskaberne ikke genkende. Det ændrer heller ikke ved, at trafikvirksomhederne ikke har midlerne forbundet med udviklingen en fælles app, at driftsøkonomien i kollektiv trafik giver røde tal, hvilket en fælles app ikke ændrer ved og at rammevilkår om stadig billigere og lavere beskattede biler aktivt skaber flere bilister.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at:

- Der skabes klarhed om mål, omkostninger og finansiering inden offentlige IT-udviklingsopgaver igangsættes – også når det handler om Rejsekort og Rejseplanen.
- Anvende den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi, der understreger, at det er vigtigt "at igangsætte analyser, så vi ved, om det er den rigtige vej at gå".
- Følge Statens It-råds anbefaling om risikovurdering.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Lovforslag om ændring af lov om trafikselskaber
- Bilag 2 - TiDs høringssvar - Lov om ændring af trafikselskaber - 221118
- Bilag 3 - Høringssvar 22112018 Trafikselskaber Vestdanmark
- Bilag 4 - Movias høringssvar vedr.forslag til lov om ændring af lov om trafikselsk.._
- Bilag 5 - TRM's høringsnotat

1-23-4-7-16

6. Orientering om chaufførvilkår i Midttrafiks kontrakter om buskørsel

Resumé

Notatet skal orientere bestyrelsen om, hvornår Midttrafik henholdsvis busselskaberne har ansvaret for at sikre buschaufførernes løn- og arbejdsvilkår i forhold til bestemmelserne i kontrakterne mellem parterne. Herudover gives en nærmere redegørelse for processen omkring køreplanlægning – herunder samarbejdet med busselskaberne.

Sagsfremstilling

Ved afgivelse af tilbud på Midttrafiks udbud af buskørsel er det forudsat, at tilbuddet afgives på baggrund af det fulde udbudsgrundlag. Med dette forstås udbudsvilkår, kontraktvilkår og pakkebeskrivelser (køreplaner mv.).

Det er Midttrafiks ansvar, at udbudsmaterialet gør det muligt for leverandøren (busselskaberne) at få det fulde overblik over dels omfang og indholdet af kørslen samt vilkårene forbundet hermed. Dermed er det forinden tilbudsfristen klart for leverandøren, hvad der skal indregnes i det afgivne tilbud.

Overordnet set kan forpligtelserne og ansvarsområderne for så vidt angår de forhold, der er af betydning for chaufførernes arbejdsmæssige vilkår, skitseres således:

	Leverandøren	Midttrafik
Kørlens planmæssige gennemførelse (vagtplaner, rettidighed mv.)	X	
Løbende orienteringer om forhold af betydning for kørlens afvikling	X	
Chaufførers løn- og ansættelsesvilkår, bl.a.: overholdelse af overenskomster	X	
Sikring af personalefaciliteter, iht. Arbejds miljøloven	X	X
Efteruddannelse af chauffører	X*	
Køreplanlægning og -omlægninger, herunder inddragelse og høring af leverandøren		X
Ansvar for inddragelse af chaufførrepræsentanter (linjetalsmænd) i forbindelse med køreplanlægning og -omlægning	X	

* Midttrafik arrangerer Fly High kurser, hvor der er obligatorisk deltagelse for chaufførerne cirka hvert andet år.

Midttrafik accepterer ikke tilbud, der indeholder forbehold overfor væsentlige elementer i udbuddet. Således kan leverandøren ikke frasige sit ansvar på bestemte områder. Et tilbud, der indeholder forbehold, vil blive afvist.

Forpligtelser i henhold til kontrakten

Den primære ydelse i forbindelse med udbud af buskørslen vedrører ganske enkelt to dele; tilrådighedsstillelse af busmateriel og chauffører. Der er naturligt knyttet en række forpligtelser til ydelsen for leverandørens vedkommende for så vidt angår vilkår for chauffører, herunder at:

- Leverandøren er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster (Indehaveren af en tilladelse til buskørsel – som er en forudsætning for at opfylde kontrakten om buskørsel - skal sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører følges, jf. busloven).
- Leverandøren har ansvaret for at stille egnede personalefaciliteter til rådighed, herunder pauselokaler til chauffører, adgang til toiletfaciliteter mv. På større trafikterminaler stiller Midttrafik faciliteter til rådighed for leverandøren mod betaling. (2014-version)
- Chaufførerne skal have adgang til møblerede pauselokaler med ordentlige, rengjorte toiletforhold, rindende vand, lys og varme. Administrationen kan når som helst udbede sig en redegørelse for busselskabets overholdelse af kravet. (2018-version)
- Leverandøren skal sikre nul-tolerance politik i forhold til vold og trusler om vold mod selskabets ansatte.
- Leverandøren har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening (mellem to og tre dage, afhængig af den enkelte kontrakt)
- Leverandøren skal sikre, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen.

Midttrafik reviderer løbende kontrakter om buskørsel, således kontrakterne er tilpasset nutidige forhold og krav fra øvrig lovgivning. Dette betyder bl.a., at kravene til chaufførfaciliteter er skærpet både i 2014 og i 2018 (senest godkendt af bestyrelsen d. 16. maj 2018).

Midttrafiks køreplanproces

Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelsen af køreplaner for alle lokale, regionale og X-bus ruter samt bybussystemer i Region Midtjylland. For de åbne skolebusruter (rabatruter) ligger ansvaret for udarbejdelse af køreplanen hos de enkelte kommuner.

I udgangspunktet revideres Midttrafiks køreplaner en gang årligt i forbindelse med køreplansskiftet i juni, men Midttrafik er også opmærksom på togoperatørernes køreplansskifte i december. Hvis der sker væsentlige ændringer i togkøreplanerne i december, så kan der foretages lokale køreplansskifte på ruter, hvor den fortsatte togsammenhæng har stor betydning. Alle Midttrafiks køreplansskifte sker i tæt samarbejde med Midttrafiks bestillere og busselskaber.

Midttrafiks årshjul

Midttrafiks planlægnings årshjul består overordnet af 4 faser med forskellige hovedfokus og arbejdsopgaver. Overordnede mål for planlægningen er tilfredse bestillere, dygtige leverandører og tilfredse kunder. Planlægningsprocessen sigter mod at sikre en god køreplanproces og gode køreplaner.

Fastlæggelse af arbejdsgrundlag (juni-august)

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

Planlægning af udkast (september-december)

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

Offentlig høring (januar-marts)

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

Offentliggørelse (april-juni)

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

Midttrafiks hovedfokus i planlægningen

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

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

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

Vi skal ligeledes sikre en god køreplan, som kan være en smule anderledes alt efter hvem vi holder det op imod - kunder, bestiller eller busselskaber/chauffører. For busselskabet er en god køreplan en plan som indeholder realistiske køretider, indeholder muligheden for gode og effektive vagtplaner, sikre god fremkommelighed (optimal rute) og indeholder korrekt information.

Inddragelse af busselskaber og chauffører

Inddragelse af busselskaber og chauffører er vigtige elementer i planlægningen. Det er chaufførerne som er tættest på kunderne og den daglige drift. Derfor indkalder Midttrafik altid bemærkninger fra busselskaber hvert år i oktober. Typisk sker indkaldelsen af bemærkninger via busselskabets ledelse, som har ansvar for at koordinere chaufførernes input og fremsende til Midttrafik. Særligt ved behov for større ændringer deltager Midttrafik også gerne på chaufførmøder for at få en dialog med de enkelte chauffører. Chaufførerne har også en mulighed for at benytte Midttrafik hjemmeside, hvor "Kommenter din køreplan" kan benyttes eller der kan fremsendes en mail direkte til Midttrafik. Det skal bemærkes, at Midttrafik altid inddrager busselskabets ledelse, når Midttrafik modtager henvendelser om køretider, pauser, ophold mm.

Midttrafik inddrager og behandler altid de bemærkninger som modtages fra busselskaber og chauffører, og vil efter sagsbehandlingen fremsende de reviderede køreplaner til busselskaberne, som har mulighed for at komme med yderligere kommentarer. Tidsmæssigt vil det oftest ske i den periode, hvor køreplanerne er i offentlig høring i januar måned. På dette tidspunkt i planlægningsprocessen opfordrer Midttrafik altid busselskaberne til at sikre den sidste gennemgang af køretider.

Når køreplanerne er endeligt godkendt hos bestiller, så fremsendes de endelige køreplaner og vognløb til busselskaberne i henhold til kontrakten senest 3 måneder før køreplansskiftet – det sker ultimo marts måned. Her har busselskaber endnu en sidste mulighed for at komme med de sidste ønsker til justeringer. Typisk giver Midttrafik busselskaberne 1 måned til, primært at gøre opmærksom på fejl og uhensigtsmæssigheder, men også de sidste ønsker til justeringer af afgangstider for, bl.a. at opnå effektive vagter, lovpligtige pauser og ophold. Hvis det vurderes for muligt uden større konsekvenser i betjeningen af kunder, så indarbejder Midttrafik oftest disse sidste ønsker.

Arbejdet med køretider

Korrekte køretider er helt centrale for en god køreplan, og derfor har det høj prioritet, når køreplanerne skal fastlægges. En køreplan indeholder typisk en række ture for hverdage, lørdage og søndage. De enkelte tures køretid skal kunne holdes hele året - både en mandag, en onsdag og en fredag på en dag i maj måned, hvor vejret er godt og en dag i december, hvor vejret måske ikke er godt og kundemængden er større. Der kan herudover være meget forskel på behovet for køretider alt efter de enkelte chauffører. Derfor skal køretidsvurderinger altid betragtes over en længere periode og gerne flere perioder over året.

Et af de væsentligste input fra busselskaber og chauffører handler om køretider. På trods af at Midttrafik har realtidsregistreringer, som giver rigtige gode faktuelle oplysninger om de faktiske køretider, så har busselskaber og chaufførerne den bedste viden om baggrunden/årsager til køretidsudfordringer - den trafikale situation og

fremkommelighedsudfordringer. Disse elementer er vigtige at få frem, så de kan indgå i planlægningen.

Midttrafik har installeret realtidsudstyr i alle driftsbusser, som kører lokale, regionale og X-bus ruter samt bybuslinjer i Midttrafiks område. Realtidsudstyret registrerer alle bussernes faktiske drift på samtlige ruter, afgang og dagtyper. Midttrafik har derfor adgang til en meget stor datamængde, og har udviklet eget analyseprogram, som kan belyse fakta i driften på alle ruter. Midttrafik har derfor mulighed for systematisk at følge op på alle køretider, og tager proaktiv anvendelse i dette program, når køreplaner revideres hvert år.

Den ideelle køreplan gør det muligt at afgang fra startdestinationen til tiden, være gennemsnitligt et par minutter forsinket undervejs på ruten (for at undgå unødvendige pauser ved stoppestederne eller for langsom kørsel) og sikrer en ankomst til slutdestinationen til tiden. Når Midttrafik vurderer kommende køreplaners køretider tages udgangspunkt i data for større perioder i foregående køreplans driftsperiode – både sommer, efterår, vinter og forår.

Midttrafiks registreringer viser typisk ret stor variation over tid, fordi forskellige vejforhold, trafikforhold, kunder og chauffører har betydning for, hvor hurtigt bussen kommer frem netop denne dag. Det betyder, at køreplanen nødvendigvis må baseres på nogle gennemsnitstal, hvor sigtet er at holde køretiden indenfor Midttrafiks nuværende rettidighedsmålsætning om at bussen har rettidig ankomst indenfor 0-4 minutter.

Det er Midttrafiks erfaringer over de seneste år, at trafikken i de større byer, og helt særligt i Aarhus, er blevet mere uforudsigelig og viser meget store udsving i den reelle køretid fra dag til dag, og det gør både planlægning af og overholdelse af køreplanerne til en meget svær opgave.

Betydning for økonomi

Ingen.

Betydning for kunderne

Ingen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

7. Orientering om JP's artikler om flextrafik

Resumé

Ved årsskiftet bragte Jyllands Posten en række artikler, som omhandlede flextrafik, de offentlige udgifter der er forbundet hermed, forholdene for kunderne i flextrafikken samt hvor stor en andel af tiden, vognene i flextrafik kører tomme rundt. Administrationen fremlægger hermed de centrale temaer i artiklerne, uddyber de bagvedliggende årsager bag forholdene, og belyser hvordan Midttrafik vil prøve at nedbringe tomkørslen.

Sagsfremstilling

JyllandsPosten udgav ved årsskiftet en række artikler om forholdene inden for flextrafik. Der var tale om følgende artikler:

- 30.12.2018: "Tomme taxaer kører Danmark tyndt på skatteydernes regning"
- 31.12.2018: "En taxichauffør kørte en dag 491 km for Flextrafik. Kun 16 km foregik med passagerer i bilen."
- 01.01.2019: "Kommuner og regioner beslutter serviceniveauet"
- 01.01.2019: "Chauffører fik nok af tomme biler - nu står de frem med deres kritik"
- 02.01.2019: "83-årig fik kemo: Køreturene til sygehuset med »grisebilen« var et »værre gedemarked«"
- 02.01.2019: "4 af 10 taxaer kører tomme - nu vil politikere se på Flextrafik"

Artiklerne havde flere fokusområder – at de offentlige udgifter til flextrafik er steget, at kunderne ikke altid er tilfredse med serviceniveauet og at andelen af tomkørsel ud af den samlede kørselsmængde er stor.

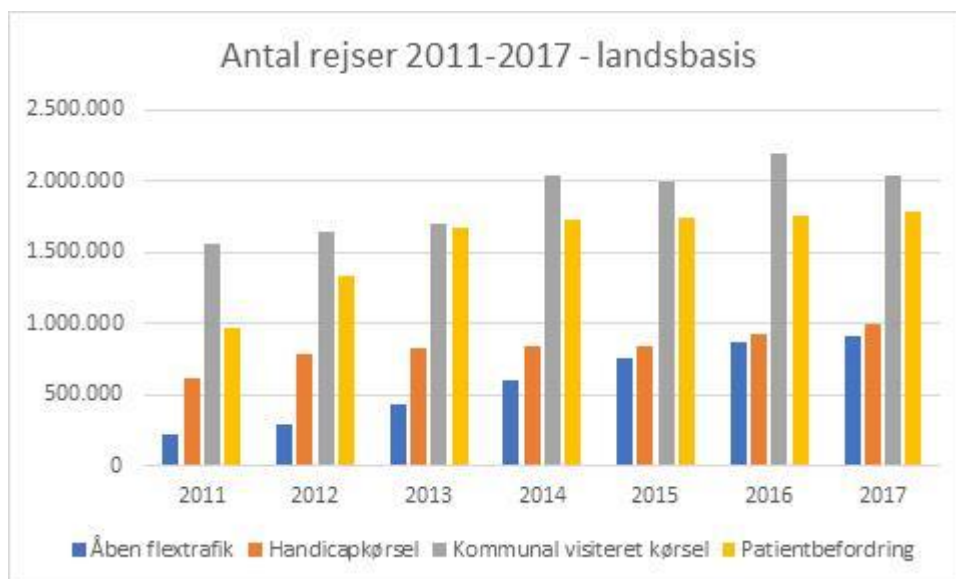
Artiklerne afstedkom landspolitisk kritik fra transportordførerne fra bl.a. Socialdemokratiet og Venstre.

Stigning i udgifterne til flextrafik

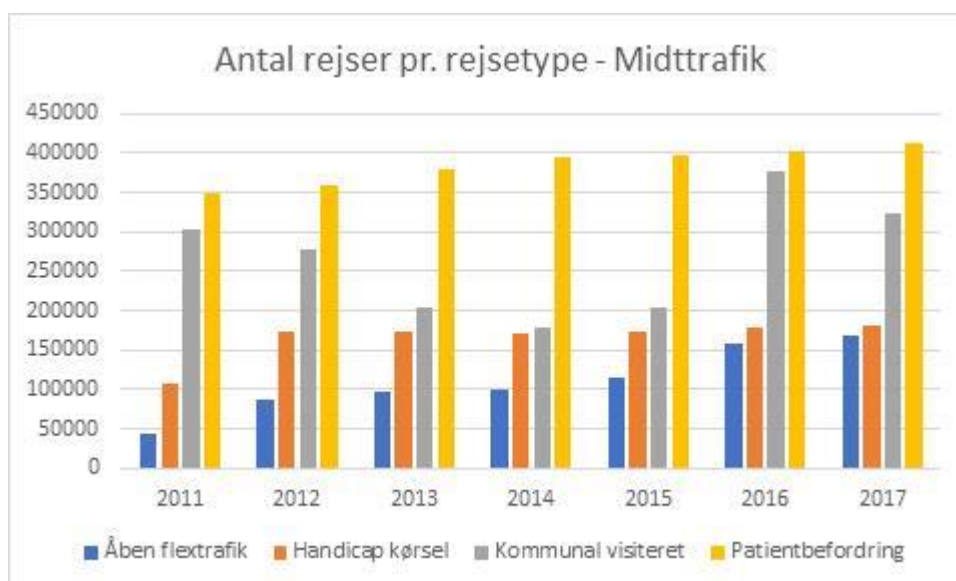
I artiklen den 30. december anføres, at der årligt køres 5,7 mio. ture med Flextrafik i Danmark, der flytter patienter, ældre, handicappede og borgere uden adgang til busruter. Det koster samfundet godt 1,1 mia. kr. - en udgift, der på seks år er steget med 63 pct.

Udgiftsstigningen skyldes, at antallet af ture er steget med 70% . Der er flere borgere, der er blevet visiteret til kørsel og flere kunder benytter den åbne flextrafik. Trafikselskaberne skelner mellem åben flextrafik – fx flextur og flexbus hos Midttrafik, som alle borgere har adgang til inden for den takst, som er vedtaget af den enkelte kommune – og den visiterede kørsel : Handicapkørsel, kommunalt visiteret kørsel og patientbefordring. Egenbetalingen udgør en mindre del for alle kørselsformer, og derfor vil en stigning i antal ture betyde øgede udgifter for kommuner og /eller region.

Tabel 1 viser stigningen i antal rejser inden for hver kørselstype på landsbasis:



I Midttrafiks område ser udviklingen således ud:



Det er tydeligt, at patientbefordringen fylder forholdsmeæssigt meget i Midttrafiks område målt på antal rejser – en stigning fra 350.000 rejser i 2011 til til knap 412.000 i 2017.

Tabel 2 viser den procentvise stigning (afrundet) på **landsbasis**:

Åben flextrafik	303,53%
Handicap kørsel	62,26%
Kommunal visiteret	30,93%
Patientbefordring	85,75%
I alt	70,66%

I **Midttrafiks område** ser stigningen (afrundet) således ud.

Åben flextrafik	290 %
Handicap kørsel	70 %
Kommunal visiteret	7 %
Patientbefordring	18 %
I alt	35 %

Patientbefordringen er ikke steget væsentligt, men man skal have det høje antal rejser fra udgangspunktet i 2011 in mente. Tabellen viser også en tydelig tendens til stigningen inden for den åbne flextrafik - i Midttrafik svarende til flextur og flexbus. I antal rejser er det fra 43.000 rejser i 2011 til 169.000 i 2017.

I nuværende udbud, som løber frem til 1. marts 2019, har Midttrafik kontrakt med ca. 178 leverandører med ca. 1.400 vogne.

Midttrafik afregner leverandører og bestiller i timepriser. Leverandørerne byder ind med en timepris for henholdsvis hverdage fra kl. 06-18 – hverdage kl. 18-24 - weekend 06-24 og alle dage fra 24-06. Leverandørerne afregnes for både køretid samt servicetid (tid til at hjælpe kunderne ind og ud / til og fra sygehusafdelinger). Al planlægning og afregning til bestillerne og leverandørerne sker på baggrund af timepriserne og dermed ikke ud fra kørte km. En opgørelse for 2018 viser, at bestillerne i gennemsnit på alt udført kørsel i en **lav vogn** har betalt 277 kr. i timen og for **liftvogne** 351 kr. i timen.

Til sammenligning kan man se på fx Aarhus Taxa og Randers Taxa. Al taxakørsel afregnes ud fra en sammensat pris som består af en starttakst + km pris + timepris, der dermed handler både om den afstand som køres, samt den tid som kunden er i vognen. For at lave en fyldestgørende sammenligning, er der taget udgangspunkt i en tur en hverdag mellem kl. 06-18 – på 10 km. - på 12 minutter.

	Leverandør	Pris
Lav vogn	Aarhus Taxa	185
	Randers taxa	199
	Midttrafik	55
Lift vogn	Aarhus Taxa	205
	Randers taxa	240
	Midttrafik	70

Priserne for Midttrafik er bruttopriser og dermed inkl. kundens egenbetaling og tomkørsel.

Utilfredse kunder

I artiklen fra den 2. januar står der følgende om en ældre patient, som:

"[...] fik nej til at tisse, selv om bilen fra Flextrafik kørte en omvej. Der er heller ikke altid hjælp at hente med de tunge indkøbsposer - og engang hun havde for mange varer med, afviste chaufføren at tage hende med. Den ældre dame er ingen fan af Flextrafik."

Det er svært for administrationen at kommentere på eksemplerne i artiklen, da det kræver at Midttrafik kender den konkrete rejse. De følgende bemærkninger er derfor af mere generel karakter. I artiklen står ligeledes, at kunden havde fået at vide, at hun skulle holde sig klar to timer inden afhentningstidspunktet. Sidstnævnte er ikke i overensstemmelse med de nuværende servicemål, som er aftalt med Region Midtjylland vedr. den siddende patienttransport. Kunderne bliver bedt om at være klar 5 minutter før det aftalte tidspunkt, hvor chaufføren skal komme og hente dem. Dette får kunden også oplyst ved bestilling. Ligeledes kan kunden tilmelde sig en SMS-service, hvor han eller hun får besked om aktuelt afhentningstidspunkt kort tid før afhentning. Ved alle patientkørsler og handicapkørsler bliver kunden afhentet ved hoveddøren og skal derfor ikke stå klar udenfor.

Kunden i artiklen oplyser også, at turen på 45 minutter ofte tager 2 timer. Reglerne om omvejskørsel tillader ikke mere en 100 % omvejskørsel og dermed kan en tur på 45 minutter systemmæssigt ikke planlægges til at have en varighed på mere end 1½ time – det kan kun ske i det omfang, der sker noget uforudset som kø på motorvejen, som kan forlænge turens længde.

Kunderne kan tilkøbe sig ekstra plads til bagage og hvis en kunde gør opmærksom på, at det er nødvendigt med et stop for at komme på toilettet, skal chaufføren efterkomme ønsket, så vidt det er muligt. Generelt opfordrer Midttrafik chaufførerne til at kontakte Midttrafik, hvis der er situationer, hvor chaufføren er i tvivl om, hvordan han eller hun skal agere over for en kunden.

Tomkørsel

Tomkørsel er, hvor der ikke er andre end chaufføren i bilen. Der vil være tomkørsel fra vognens hjemzone til dagens første kunde, til hjemzone efter dagens sidste kunde og imellem kunder ved kædekørsel (kørsel mellem de enkelte ture).

Midttrafik har to slags udbud inden for flextrafik – garantivogne og variable vogne. Garantivogne har til formål at sikre, at Midttrafik har et minimum antal vogne til rådighed i alle områder og på de rigtige tidspunkter, samt de vogntyper der er behov for. Garantivogne skal have betaling for alle timer, de er tilmeldt kørsel, uanset kørselsmængde. Det er derfor centralt at sørge for, at garantivognene har kørsel i hele deres åbningstid. Garantivognskontrakter suppleres med variable vogn-kontrakter for at minimere omkostningerne, da variable vogne får betaling udelukkende for den udførte kørsel.

Leverandører på variabel vogn-kontrakt beslutter selv, i hvilket omfang de vil stille deres vogn til rådighed og mange små taxa-vognmænd har variabel kontrakt, da de på den

måde kan kombinere deres taxa-kørsel med kørsel for Midttrafik. De 87 garantivogne, der kører på kontrakt med Midttrafik udfører 22% af kørslen, og de ca. 1.300 vogne der er på variabel kontrakt dækker resten.

I det variable udbud kan leverandørerne til- og afmelde vogne fra dag til dag og lukke ned for kørslen på dagen med 2 timers varsel. Det kan skabe et behov for at trække vogne ind fra et andet område for at få hentet og afleveret kunderne rettidigt, og kan dermed medvirke til at generere mere tomkørsel.

Eksemplerne på tomkørsel, som man finder i JyllandsPostens artikler, skyldes typisk forgæves kørsel, som opstår hvis kunden aflyser kørslen, hvis der er fejl i bestillingen, som betyder, at vogne sendes til en forkert adresse eller kørslen udføres på et forkert tidspunkt. Kunder, der aflyser kørslen med kort varsel, er ofte syge patienter eller ældre borgere, som kort før afhentning har fået det dårligt eller som ikke selv har haft mulighed for at aflyse. Midttrafik er i løbende dialog med kommuner og region omkring at nedbringe antallet af den slags tilfælde og dermed nedbringe antallet af forgæves ture. Andelen af forgæves ture var ved Midttrafik i 2018 på 2,7 %, som også er gennemsnittet for alle trafikselskaber.

Da trafikselskaberne afvikler kørsel for kommuner og region, følger Midttrafik også udviklingen i tomkørsel for at overvåge udgiftsniveauet.

Nedenfor fremgår, hvordan tomkørslen har udviklet sig siden 2011 i det fælles udbud for hhv. Midttrafik, Sydtrafik og FynBus.



Tomkørslen ligger nogenlunde ligeligt fordelt på garantivogne og variabel kørsel – hhv. 39% og 44% - og det er ikke muligt at opgøre, hvor stor en andel af tomkørslen udgøres af ture til Sydtrafiks og FynBus' område.

Planlægningssystemet arbejder med en stor grad af fleksibilitet og optimerer løbende på den kørsel, der er bestilt og ud fra de vogne der er tilmeldt. Prioriteringen er 1) hvilke vogne opfylder kundens pladsbehov (kørestol, høj/lav vogn mv.) , 2) hvilke vogne kan

afhente kunden rettidigt og 3) hvilken vogne kan ud fra den samlede kørselmængde på det givne tidspunkt udføre kørslen billigst.

Prioriteringen i systemet hænger sammen med trafikelskabets forsyningsforpligtelse, og Midttrafik kan ikke afvise kunder. Derfor vil der være ture, som set ud fra et økonomisk og effektiviseringsperspektiv ikke er hensigtsmæssige. Rettidigheden for afhentninger i Midttrafik i 2018 på 93,7 %, mens rettidigheden på afleveringer var 97 %.

Når man sammenholder denne prioritering med en kort bestillingsfrist betyder det, at det er vanskeligt at dele tomkørslen op i underkategorier, da tomkørslen kan være svær at identificere på de enkelte ture. Planlægningsystemet vil hele tiden prøve at minimere tomkørslen med fx kædekørsel – at lægge så mange ture ind efter hinanden som muligt – samtidig med de tre nævnte prioriteter. Administrationen har dog nogle bud på de væsentligste grunde til, hvornår tomkørslen typisk opstår.

Planlægningsystemet bag flextrafik fungerer efter den ovennævnte prioritering 1), 2) og 3). Samtidig har kunderne en kort bestillingsfrist. Der kan bestilles en tur til fx Bønnerup til en hverdagsaften kl. 20, og turen bestilles i god tid, fx om eftermiddagen samme dag. Men den vogn der afsættes til kørslen, kan være en vogn, der kører variabel kørsel og derfor kan lukke ned inden for det tidligere nævnte to timers varsel. Turen skal derfor udføres af en anden vogn, og så kan der opstå mere tomkørsel.

En anden faktor er patientbefordringen. Administrationen har en formodning om, at antal ture er steget, fordi patienterne skal køre længere i takt med etableringen supersygehuse. Samtidig har den geografiske spredning i Midtjylland og at Skejby Sygehus ligger meget østligt, betydning for længden af turene. De længere ture betyder automatisk også mere tomkørsel.

Midttrafik forstår ikke chaufførernes bekymring om at udtale sig om fejl og uhensigtsmæssigheder i kørslen og planlægningen heraf. Midttrafik vil til enhver tid opfordre chauffører og vognmænd til at melde uhensigtsmæssigheder ind til Midttrafik, helst med konkrete eksempler som administrationen kan følge op på. Midttrafik har bedt leverandørerne om ikke at inddrage kunderne i de forhold, som de synes kunne forbedres, men derimod lade det være en sag i samarbejdet mellem vognmændene som leverandører og Midttrafik som bestiller af kørslen.

Sammenfatning

Ariklerne i JP berører nogle principielle forhold inden for flextrafikken, nemlig hensynet til kunderne og forsyningsforpligtelsen over for det samfundsøkonomiske hensyn, som altid skal følge med, når Midttrafik som fælleskommunalt selskab forvalter skatteydernes penge.

Inden for rammen af såvel kundehensyn som samfundsøkonomisk hensyn vil administrationen pege på følgende områder, hvor Midttrafik kan undersøge mulighederne for at nedbringe tomkørslen:

- Midttrafik vil gøre tomkørsel til et fast målepunkt, herunder styrke overvågningen af ture med meget tomkørsel og arbejde med tiltag for at minimere tomkørsel samme dag, den kan opstå.

-
- I samarbejde med FynBus og Sydtrafik oprette en arbejdsgruppe som skal se på tiltag for at optimere planlægningen og drøfte, hvordan omfanget af tomkørsel kan reduceres i planlægningsystemet.
 - Iværksætte videndeling på tværs af trafikskaberne vedr. reduktion af tomkørsel.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

8. Præsentation af Midttrafiks nøgletal

Resumé

På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge Midttrafiks nøgletal for 2018.

Sagsfremstilling

Hver måned udarbejdes i Midttrafik en nøgletalsrapport til intern brug og målopfølgning. På bestyrelsesmødet vil administrationen fremlægge nøgletallene for 2018 og komme ind på såvel indtægtssiden, billetprodukter, rettidighed, kundeservice mv.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen og oplægget til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Nøgletal i Midttrafik i 2018

1-22-1-17

9. Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel regnskab 2017

Resumé

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder hvert år en rapport med nøgletal fra trafiksekskabernes regnskaber. Rapporten vedrørende regnskab 2017 er offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, og administrationen orienterer her om de væsentligste resultater.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens rapport med nøgletal for regnskab 2017 fordelt på landets trafiksekskaber er netop offentliggjort. Et uddrag af tallene ses herunder.

Trafik- og Byggestyrelsens nøgletal for buskørsel 2017							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.137	52	510	602	1.445	691	6.437
Salgsudgifter (mio. kr.)	251	1	31	49	89	54	475
Administrationsudgifter (mio. kr.)	182	3	38	26	46	35	330
Brutoudgifter (mio. kr.)	3.570	57	579	676	1.580	780	7.242
Antal køreplantimer (tusinder)	4.254	85	648	845	1.992	934	8.759
Driftsudgifter %	87,9%	92,4%	88,1%	89,0%	91,5%	88,6%	88,9%
Salgsudgifter %	7,0%	1,9%	5,4%	7,2%	5,6%	6,9%	6,6%
Administrationsudgifter %	5,1%	5,6%	6,5%	3,8%	2,9%	4,5%	4,6%
Driftsudgifter per køreplantime	737	616	787	712	725	740	735
Salgsudgifter per køreplantime	59	13	48	58	45	58	54
Administrationsudgifter per køreplantime	43	38	58	30	23	38	38
Brutoudgifter per køreplantime	839	667	893	800	793	835	827

Tallene viser, at Midttrafik fortsat er blandt de billigste trafiksekskaber i Danmark. Kun BAT (Bornholms Trafiksekskab) har en højere andel af udgifter, der anvendes til egentlig buskørsel (drift). BAT er dog ikke på rejsekortet, som alle de øvrige trafiksekskaber, hvorfor deres salgsudgifter er markant lavere end for de øvrige sekskaber, idet rejsekortet gennemsnitligt udgør mere end 50% af de opgjorte salgsudgifter for de øvrige trafiksekskaber.

Midttrafik er desuden det trafiksekskab i Danmark med den laveste andel af udgifter til administration. Således betales kun 23 kr. til administration per køreplantime mod landsgennemsnittet på 38 kr.

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

Trafik- og Byggestyrelsens nøgletal for buskørsel 2017							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	48%	58%	41%	40%	47%	41%	46%
Indtægt per køreplantage (kr./time)	405	385	362	324	375	345	380
Tilskud per indbygger (kr./indbygger)	716	606	702	555	641	778	684

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

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Trafikstyrelsen nøgletal regnskab 2017 - bilag 1

1-30-75-6-1-16

10. Orientering om afvikling af jule- og nytårskørsel 2018

Resumé

Niveauet af handicapkørsel og siddende Patientbefordring den 24. og 31. december 2018, er sammenlagt steget med ca. 400 ture fra 2017 til 2018. Kørslen blev afviklet planmæssigt.

Sagsfremstilling

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

Af nedenstående tabel fremgår udviklingen og fordelingen af handicapture og siddende Patientbefordring den 24. og 31. december i perioden fra 2015 til 2018.

Kørselstype:	Vognstype:	2015		2016		2017			2018		
		24. dec.	31. dec.	24. dec.	31. dec.	24. dec.	31. dec.		24. dec.	31. dec.	
		Før kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24	Før kl. 24	Før kl. 24	Efter kl. 24
Handicap	Liftkørsel	1538	213	1502	196	1523	227	23	1472	147	13
Handicap	Siddende	820	209	796	165	744	148	26	1075	216	35
Handicap i alt		2358	422	2298	361	2267	375	49	2547	363	48
Patientbef.	Liftkørsel	70	67	63	51	35	40		43	33	
Patientbef.	Siddende	175	224	150	156	158	192		218	277	1
Patientbef. i alt		245	291	213	207	193	232		261	310	1
Samlet for dagen		2603	713	2511	568	2460	607	49	2808	673	49
Samlet for "året"		3316		3079		3116			3530		

Afviklingen af kørslen den 24. og 31. december 2018 er forløbet planmæssigt. Midttrafik har, som tidligere år, sendt en medarbejder til FlexDanmark, hvor denne har overvåget driften primært i Midttrafiks område. Øvrige trafikelskaber har ligeledes sendt en medarbejder til FlexDanmark den 24. december.

Midttrafik har til dato modtaget 2 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2018. Begge kundeklager er vedrørende handicapkørsel. Den ene kundeklage omhandler chaufførens adfærd, og den anden kundeklage omhandler fastspænding af kørestol. Til sammenligning modtog Midttrafik 4 kundeklager vedrørende transporten den 24. december 2017.

Midttrafik har samlet haft 207 liftvogne samt 169 små vogne til rådighed den 24. december 2018.

Udvidet bestilling

Midttrafik har i år udvidet tidsrummet for handicapbestillingen til den 24. december 2018, fra 4 til 5 uger. Bestillingen har været åben fra den 14. november 2018 til 18. december 2018. Ved bestilling foretager bestillingsmodtagelsen et søgeinterval på maks. -2/+2 timer i forhold til kundernes ønskede afhentningstidspunkt. Kan afhentningstidspunktet ikke efterleves, tilbydes kunden en kørselskupen, og kunden får mulighed for selv at bestille en vogn ved en vognmand/taxacentral.

Flextrafik har uddelt 25 kørselskuponer til kunder, hvor deres ønskede afhentningstidspunkt ikke kunne efterkommes med søgeintervallet på maks. -2/+2 timer. Af de 25 kørselskuponer har vi p.t. fået 6 stk. retur. Der var frist for indsendelse af kørselskuponerne til Flextrafik d. 4. januar 2019.

I tabellen nedenfor fremgår bestillingsperioderne til den 24. december 2018 i hhv. Midttrafik, NT, Movia, Fynbus og Sydtrafik. Af tabellen fremgår det, at Midttrafik og Sydtrafiks bestillingsperiode er på 5 uger. Forskellen er, at Midttrafik har åbent for sin bestillingsperiode tættere op til jul.

	Bestillingstidsrum	Noter	Ændret søgeinterval	Afbestillingspolitik
Midttrafik	14. november 2018 - 18. december 2018		-2/+2 timer	
NT	19. november 2018 - 7. december 2018		-2/+2 timer	
Movia	1. december 2018 - 2. december 2018	1. december er til bestilling af trappemaskine og/eller liftbil 2. december er til bestilling af almindelig personbil		Rettidig afbestilling til den 24. december 2018 er senest den 17. december 2018. Sker afbestillingen den 18. december eller senere opkræves et afbestillingsgebyr på kr. 100 pr. enkelttur plus egenbetalingen for turen.
Fynbus	19. november 2018 - 2. december 2018	Alle kunder, der bestiller kørsel inden for bestillingsperioden, får kørsel.		
Sydtrafik	29. oktober 2018 - 7. december 2018		-2/+2 timer	

Antallet af bestillinger efter endt deadline for handicapbestilling til den 24. december

I nedenstående tabel fremgår antallet af bestillinger/forespørgsler på kørsel fordelt på kommunerne, som er kommet ind efter endt deadline, den 18. december 2018. Bestillingerne er registreret fra den 19. december 2018 til den 21. december 2018 i

Bestyrelsen for Midttrafik	1. februar 2019
----------------------------	-----------------

Midttrafiks Servicecenter. FlexDanmark, som varetager Servicecentrets telefonlinjer efter kl. 17.00 på hverdage og i weekenderne, har ikke registreret "for sent"-henvendelser.

Som det fremgår af nedenstående tabel, var det muligt at tilbyde 16 ud af 33 handicapkunder kørsel til den 24. december 2018, efter endt deadline.

Kommune	Antal henvendelser efter deadline den 18. december 2018	Antal kunder, der fik booket en tur efter endt deadline
Aarhus	9	7
Viborg	2	1
Syddjurs	1	1
Skive	1	
Skanderborg	1	
Silkeborg	3	1
Ringkøbing Skjern	1	
Randers	3	2
Norrdjurs	1	
Ikast-Brande	1	
Horsens	3	2
Holstebro	1	
Herning	2	2
Hedensted	2	
Favrskov	1	
Kommune ikke registreret	1	
Totalt:	33	16

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

11. Siden sidst

Sagsfremstilling

Formandskabet deltog i møde med 3F

Den 31. januar deltager formandskabet i et møde med 3F omhandlende chaufførers arbejdsvilkår.

Fokus er på køreplantider og chaufførernes mulighed for afvikling af pauser.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-00-1-19

12. Eventuelt