



**Åben dagsorden
til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
16. maj 2019 kl. 09:30
Hotel Scandic,
Udgårdsvej 2,
8600 Silkeborg**

Indholdsfortegnelse

Pkt.	Tekst	Side
1	Årsregnskab 2018 samt revisionsberetning	1
2	Ny indtægtsdelingsmodel	3
3	Procedure for ændringer af flextur-koncept i kommunerne	5
4	Gratis bybuskørsel i Herning den 30. juni	7
5	Aftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti om sundhedsreformen	8
6	Evaluering af indførte krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel samt etablering af Samarbejdsforum om løn- og arbejdsvilkår og oprettelse af anmeldelsesformular	10
7	Nyt planlægningssystem for flextrafik	12
8	Status på Digitalisering i Aarhus	18
9	Orientering om forslag til miljøkrav til kollektiv trafik	21
10	Orientering om samarbejde med Syddjurs Kommune om Bistå-nålen	25
11	Orientering om ændring af Flextur-taksten i Struer Kommune	26
12	Orientering om årsberetning 2018 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro	28
13	Orientering om arbejdet i tilgængelighedsforummet	31

Indholdsfortegnelse

14	Medarbejdertilfredshedsmåling 2019	33
15	Siden sidst	35
16	Eventuelt	38

1-22-3-18

1. Årsregnskab 2018 samt revisionsberetning

Resumé

Midttrafiks årsregnskab 2018 forelægges bestyrelsen til godkendelse, og revisionsberetningen vedlægges til orientering. Der er givet en blank revisionspåtegning for årsregnskabet.

Samtidigt med fremlæggelse af Midttrafiks årsregnskab rapporteres den endelige byrdefordeling og trafikelskabets resultat, som ikke byrdefordeles men ønskes godkendt til overførsel til 2019. Busselskabet Aarhus Sporveje er et særskilt resultatområde i Midttrafik, med egen bogføring og selskabet aflægges separat regnskab, der vises som note i Midttrafiks regnskab.

Sagsfremstilling

Årsregnskabet er udarbejdet på baggrund af gældende lovgivning og er det formelle grundlag, som bestyrelsen skal forholde sig til, samt det grundlag revisionen reviderer regnskabet på baggrund af. Årsregnskabet forelægges bestyrelsen til godkendelse, samtidig med forelæggelse af revisionsberetningen til efterretning. Der er ikke ændret regnskabspraksis i forhold til tidligere år.

Det udgiftsbaserede resultat, efter finansiering fra kommuner og region, er et overskud på 2,1 mio. kr. Efter fradrag af omkostninger, bl.a. afskrivninger på 16,0 mio. kr., en regulering vedrørende hensættelse til tjenestemandspension på 3,9 mio. kr. samt periodisering af indtægter på 1,0 mio. kr., viser resultatet for 2018 et underskud på 7,6 mio. kr.

Afskrivningerne følger den fastlagte plan for investeringerne i bus-IT og rejsekortudstyr. Busselskabet Aarhus Sporveje er i henhold til anvendt regnskabspraksis for Midttrafik opgjort som selvstændigt forretningsområde, og selskabets resultatopgørelse samt balance vises som noter uden henvisning i årsregnskabet.

Der er givet en blank revisionspåtegning for Midttrafiks regnskab 2018.

På baggrund af regnskab 2018 er der byrdefordelt 1.547,5 mio. kr. mod de budgetterede 1.592,9 mio. kr. Resultatet af byrdefordelingen indenfor de enkelte områder fremgår af vedlagte bilagsmateriale. Byrdefordelingen til alle kommuner og regionen påvirkes af det stigende omkostningsindeks i 2018, enkelte har dog valgt at afsætte budgetmidler til at imødekomme dette. Indførelsen af Takst Vest har medført lavere indtægter fra skolekort, men dette udlignes på kommunalt niveau af skoleforvaltningernes tilsvarende lavere udgifter til køb af samme.

Der er hensat 57,9 mio. kr. vedr. realiseret byrdefordeling for 2018. Som led i finansiering af regionens besparelser er 7,0 mio. kr. heraf besluttet overført til finansiering af busdrift i andet kvartal 2019.

Trafikelskabet, der ikke byrdefordeles, har i 2018 haft et forbrug på 102,0 mio. kr. ud af et budget på 118,7 mio. kr. Mindreforbruget på 16,6 mio. kr. ønskes overført til 2019,

hvor 4,1 mio. kr. skal benyttes til finansiering af regionens besparelser for opretholdelse af busdrift i 2. kvartal. De resterende 12,5 mio. kr. ønskes disponeret til budgetværn og udviklingsprojekter i 2019.

Administrationen overførte et akkumuleret overskud på 24,5 mio. kr. til 2018, og heraf er 23,7 mio. kr. disponeret til udviklingsprojekter, opgradering af IT og opfyldelse af GDPR-lovgivning. Ikke alle projekter er afsluttede med udgangen af 2018, og 9,5 mio. kr. videreføres derfor til 2019 som allerede disponerede midler til udviklingsprojekter.

Af det samlede mindreforbrug på 26,1 mio. kr. overføres der disponible midler på 12,5 mio. kr. som foreslås anvendt i 2019 svarende til nedenstående tabel. Trafikselskabet er underfinansieret i budget 2019, og derfor ønskes en del af de disponible midler reserveret til eventuel dækning heraf.

Formål	Beløb (mio. kr.)
Nye udviklingsprojekter i 2019:	
<i>Udbud, Midttrafik app</i>	1,5
<i>Bus-IT og øvrig digitalisering</i>	3,0
Budgetværn, reduceret byrdefordeling til trafikselskabet budget 2019 pga. regionens besparelser	2,3
Generelt budgetværn for 2019 (bl.a. merudgifter til IT pga. overgang til pc-baseret system)	5,7
Disponible midler til overførsel	12,5

I henhold til almindelig praksis for årsregnskaber, skal alle bestyrelsesmedlemmer underskrive årsregnskabet, revisionsberetningen samt byrdefordelingen.

Revisionen og ledelsen af Midttrafiks økonomifunktion deltager ved behandlingen af sagen.

Direktøren indstiller,

- at** bestyrelsen godkender Årsregnskab 2018 for Midttrafik
- at** bestyrelsen tager revisionsberetning nr. 17 af 16. maj 2019 til efterretning
- at** bestyrelsen godkender endelig byrdefordeling for 2018
- at** bestyrelsen godkender overførslen af årets mindreforbrug.

Bilag

- Bilag 1 - Årsregnskab 2018
- Bilag 2 - Beretning nr. 17 af 16. maj 2019 Midttrafik
- Bilag 3 - Byrdefordeling 2018

1-22-1-19

2. Ny indtægtsdelingsmodel

Resumé

Midttrafiks bestyrelse besluttede på møde den 19. maj 2017 at igangsætte arbejdet med at udvikle en ny indtægtsdelingsmodel. Tanken var, at modellen indførtes i forbindelse med regnskabet i 2020, så indtægtsfordelingen i 2020 delvist baseres på den nye model og delvist på den eksisterende fra perioden 2017 – 2020.

På baggrund af flere forhold indstilles nu, at implementering af ny indtægtsdelingsmodel udsættes til 2021.

Sagsfremstilling

Den nye indtægtsdelingsmodel baserer sig på etablering af et nyt IT-system, som behandler alle Midttrafiks salgsdata med henblik på at sikre en fordeling af indtægter, der er tro med det reelle salg af kort og billetter i Midttrafiks busser, på rejsekort, Midttrafiks mobilapp samt øvrige salgskanaler.

I beslutningen fra 2017 er forudsat, at indtægtsdelingen i perioden 2017 – 2020 baserer sig på de budgetterede indtægter. Dette primært for at sikre bestillerne maksimal budgetsikkerhed i en periode der er præget af store ændringer i form af omlægning af alle salgskanaler fra papir- og papprodukter til digitale produkter, indførelse af et nyt takstsystem Takst Vest samt etablering af letbane i Aarhus.

Modellen skulle bl.a. sikre, at alle andre bestillere end Aarhus Kommune og Region Midtjylland ikke påvirkes af indførelse af letbanen.

2020 var så tænkt som et overgangså, hvor indtægtsdelingen skete med 50 % efter gammel model og 50 % efter ny.

Det var forventningen, da beslutningen blev truffet, at budgettet for 2020 kunne udarbejdes på baggrund af data fra den nye indtægtsdelingsmodel, så der skabtes maksimal budgetsikkerhed for bestillerne.

Imidlertid er det endnu ikke muligt at køre en 100 % korrekt simulering af indtægter i regnskabet for 2018 med den nye indtægtsdelingsmodel, og dermed sikre den ønskede budgetsikkerhed.

Samtidig er etablering af letbanen sket på et senere tidspunkt end forventet, og det kan ikke afvises, at der i 2020 fortsat vil være indkøringsproblematikker, som vil kunne påvirke indtægterne for letbanen.

Endelig er der i perioden sket en betydelig reduktion af den regionale buskørsel, hvor kommunerne har overtaget del af kørslen – og dermed dele af udgifter og indtægter. I forbindelse med denne overtagelse af det vurderet, hvor store indtægter der kan

henføres til kommunerne for overtagen kørsel. En ændret indtægtsdeling fra 2020 vil kunne ændre på forudsætningerne for kommunernes overtagelse af den regionale kørsel.

Af ovenstående grunde foreslår administrationen, at implementering af den nye indtægtsdelingsmodel udsættes til 2021. Administration vil fortsat arbejde med at lave en simuleret beregning på resultaterne af den nye model på indtægter for 2018, som herefter kan sammenlignes med det egentlige regnskabsresultat. Når denne simulering er gennemført, vil der kunne udarbejdes en ny indstilling til bestyrelsen om der overgås direkte til ny model fra 2021, eller om afvigelserne på bestillerniveau er af en karakter, der gør en overgangsordning relevant.

Direktøren indstiller,

at implementering af ny indtægtsdelingsmodel udsættes til 2021.

1-30-75-7-810-1-12

3. Procedure for ændringer af flextur-koncept i kommunerne

Resumé

Administrationen ønsker at ændre proceduren for, hvornår Midttrafiks bestyrelse orienteres omkring ændringer inden for det eksisterende, godkendte flextur-koncept. I dag orienteres Midttrafiks bestyrelse forud for en ændring af flextur-konceptet i kommunerne. Administrationen ønsker at ændre dette til bagudrettet, da erfaringer har vist, at fleksibiliteten over for kommunerne bliver begrænset, når en ændring først kan træde i kraft, efter Midttrafiks bestyrelse har godkendt den.

Sagsfremstilling

Når kommunerne i dag ønsker at ændre på det eksisterende, godkendte flextur-koncept, skal ændringerne først godkendes af Midttrafiks bestyrelse, før de kan træde i kraft. Med procedureændringen ønsker Midttrafik at tilbyde kommunerne en øget fleksibilitet.

Administrationen ønsker derfor at ændre proceduren, således Midttrafiks bestyrelse orienteres bagudrettet omkring ændringer af det eksisterende, godkendte flextur-koncept i kommunerne. Ændringer, som Midttrafiks bestyrelse vil blive orienteret om bagudrettet, omhandler:

- Ændring af Flextur-taksten inden for de godkendte takster
 - 4 kr. pr. km, minimum 30 kr.
 - 7 kr. pr. km, minimum 35 kr.
 - 14 kr. pr. km, minimum 70 kr. (minimum 100 kr. i Randers og Aarhus)
- Ændring/tilføjelse/fjernelse af byzone
- Ændring/tilføjelse/fjernelse af knudepunkt
- Rejseregler
- Prisaftaler mellem nabokommuner

Midttrafiks bestyrelse vil fortsat blive orienteret forud for ændringer, som ikke er en del af det eksisterende, godkendte flextur-koncept og godkende disse ændringer inden ikrafttrædelse.

I de tilfælde, hvor Midttrafiks bestyrelse skal godkende indstillinger, som omhandler ændringer uden for det eksisterende, godkendte flextur-koncept, skal der i de specifikke tilfælde foreligge en politisk godkendelse af ønsket fra kommunen.

Kundemæssige konsekvenser

Ved procedureændringen bliver kundeservicen over for kommunerne øget, fordi en ændring af det eksisterende, godkendte flextur-koncept kan træde i kraft, når kommunen ønsker det. Dog med hensyntagen til Midttrafiks generelle sagsbehandlingstid på en måned.

Økonomi

Procedureændringen kan have en økonomisk effekt for kommunerne, da deres ændringer kan træde hurtigere i kraft. Den økonomiske effekt afhænger af den eller de ændringer, som kommunen indfører.

Kommunen kan fx øge den økonomiske effekt ved at få en lavere flextur-takst i kommunen. Hermed, stiger kommunens udgift til vognmandsbetalingen. Kommunens ændring kan også mindske den økonomiske effekt, fordi de begrænser deres udgift til vognmandsbetaling, fx ved at få en højere flextur-takst, som øger kundernes egenbetaling.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender proceduren for ændringer af flextur-konceptet.

1-25-1-18

4. Gratis bybuskørsel i Herning den 30. juni

Resumé

I forbindelse med opstart af et nyt bybusnet i Herning, indstilles til, at Herning Kommune indfører gratis kørsel på opstartsdagen.

Sagsfremstilling

Den 30. juni starter det nye bybusnet i Herning op – for at komme godt fra start og sætte fokus på de nye bybuslinjer, ønsker Herning Kommune at tilbyde borgerne gratis kørsel på opstartsdagen.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen godkender gratis kørsel i Herning den 30. juni 2019.

1-01-75-1-19

5. Aftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti om sundhedsreformen

Resumé

Den 26. marts 2019 indgik regeringen og Dansk Folkeparti en aftale om sundhedsreformen pba. regeringens udspil herom tidligere på året.

I aftalen er der også et afsnit om lokal og regional kollektiv trafik, som både berører trafikselskabernes styringsform, kommunernes frihedsgrader samt omfang og finansiering af den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Styringen af trafikselskaberne

Kommunerne overtager den fulde styring af de regionale trafikselskaber, som videreføres med den nuværende geografiske dækning. Som udgangspunkt fastholdes den struktur, der er i dag med fire trafikselskaber vest for Storebælt og med ét trafikselskab øst for Storebælt og derudover med Bornholm som et selvstændigt trafikselskab.

Bestyrelse

7 kommunalt udpegede bestyrelsesmedlemmer, der udpeges af/blandt kommunalbestyrelsesmedlemmer i København, Aarhus, Aalborg og Odense kommuner får to faste pladser i bestyrelserne. Øvrige pladser besættes ved forholdstalsvalg, hvor repræsentantskabsmedlemmerne har stemmer svarende til kommunens indbyggertal med mulighed for valgforbund.

Kommunernes frihedsgrader

Kommunerne vil fortsat have mulighed for at komme med konkrete ønsker til den lokale busbetjening, den endelige beslutningskompetence herfor ligger dog hos det fælleskommunale trafikselskabs bestyrelse.

Mulighederne for at øge kommunernes frihedsgrader og fleksibiliteten for kommunerne i forbindelse med bestilling og indkøb af kommunal bustrafik undersøges. Undersøgelsen foretages med inddragelse af relevante parter inden udgangen af 2019. Kommunernes frihedsgrader/fleksibilitet er et emne, som TiD vil rejse over for ministeriet.

Regional trafik – omfang og finansiering

Trafikselskaberne fastlægger omfanget af den regionale kollektive trafik - kommunerne bestiller og betaler som hidtil for lokal kollektiv trafik. Finansieringen af den regionale kollektive trafik sker via 1) passagerindtægter, 2) direkte statslige tilskud til privatbanetrafik og 3) bidrag fra kommunerne. Trafikselskabernes bestyrelse får kompetencen til at opkræve finansiering af den regionale trafik hos kommunerne efter indbyggertal. Niveaue for denne regionale trafik og dermed finansieringsomfanget

besluttet af trafikskabets bestyrelse, dog er særlige forhold vedr. letbaner beskrevet nedenfor.

Nærmere om finansiering

Parterne er enige om, at regionernes fulde tilskud til regional trafik videreføres efter regionernes nedlæggelse. Vedr. regionernes tilskud til privatbaner fordeles et beløb svarende til regionernes nuværende forbrug på privatbanetrafik fra staten direkte til trafikskaberne efter antal kilometer privatbanespor med trafik.

Om regionernes tilskud til øvrig kollektiv trafik står i aftalen, at "det resterende tilskud fordeles til kommunerne, så kommunerne kompenseres for deres fremtidige bidrag til trafikskabet for regional trafik, med en fremadrettet regulering efter sædvanlige DUT-principper." Meldingen fra ministeriet er, at det er det samlede regionale tilskud til bustrafik, der fordeles til kommunerne efter indbyggertal.

Vedr. privat/letbaner

Trafikskabernes ejerskab samt låneadgang til at finansiere anlægs-/materielinvesteringer opretholdes uændret. Statsligt tilskud til privatbaner betinges af, at der opretholdes trafik på privatbanerne.

Region Midtjyllands ejerskab af Aarhus Letbane (50 pct.) overgår til Aarhus Kommune - vedr. Region Hovedstadens ejerskab af Hovedstadens Letbane (43 pct.) overgår til de 11 nuværende ejerkommuner.

Midttrafik/Movia forpligtes til at opkræve betaling fra kommunerne i henholdsvis Region Hovedstaden (ekskl. Bornholm) og Region Midtjylland (ekskl. Samsø) svarende til de forudsatte betalinger fra regionerne.

FynBus forpligtes til at opkræve betaling for regionens finansieringsandel af Odense Letbane hos kommunerne på Fyn.

Lokal togtrafik på udvalgte strækninger

Parterne er enige om, at regionernes trafikføreransvar for lokal togtrafik på udvalgte strækninger fremover varetages af trafikskaberne.

Hovedstadsområdet

Parterne er enige om, at der i hovedstadsområdet gælder særlige trafikale udfordringer, som kræver en særlig løsning. Regeringen har derfor foreslået etablering af HOT hvilket vil være et nyt trafikskab i hovedstadsområdet. En tværministeriel arbejdsgruppe er nedsat for nærmere at konkretisere modeller for en sådan ny organisation. Med udgangspunkt heri vil transport-, bygnings- og boligministeren tage initiativ til særskilte forhandlinger herom.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - 2603et-staerkere-sundhedsvaesen-taettere-paa-dig

1-61-1-12

6. Evaluering af indførte krav til løn- og arbejdsvilkår i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel samt etablering af Samarbejdsforum om løn- og arbejdsvilkår og oprettelse af anmeldelsesformular

Resumé

På bestyrelsesmøderne den 6. februar 2018 og 15. marts 2018 besluttede bestyrelsen at indføre krav til løn – og arbejdsvilkår i kontrakter vedr. flex- og specialkørsel. Samtidig besluttede bestyrelsen at oprette en formular på hjemmesiden til anmeldelse af eventuelle brud på overenskomstforhold, og at der etableres et Samarbejdsforum med arbejdsmarkedets parter med henblik på vurdering af leverandørens iagttagelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår. Administrationen orienterer om udviklingen.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 6. februar 2018 besluttede bestyrelsen at oprette en formular på Midttrafiks hjemmeside, hvor der kan ske anmeldelse af eventuelle brud på overenskomstmæssige forhold hos en vognmand.

På bestyrelsesmødet den 15. marts 2018 besluttede bestyrelsen, at der i nye kontrakter vedrørende flex- og specialkørsel indføres krav til løn- og arbejdsvilkår med følgende formulering:

”Leverandøren skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

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

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

Det blev samtidig besluttet, at der etableres et Samarbejdsforum bestående af repræsentanter fra arbejdsmarkedets parter med henblik på at vurdere om den fremsendte dokumentation er fyldestgørende for iagttagelse af kontraktkravet. Midttrafik kan videregive dokumentationen til de relevante arbejdsgiver- og/eller

arbejdstagerorganisationer til faglig vurdering af leverandørens iagttagelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår i kontrakten.

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

De faglige organisationer 3F, ATAX, Det Faglige Hus, KA, Dansk Erhverv og DI er alle vendt positivt tilbage med ønske om at give bistand til Midttrafik.

Samarbejdsforummet vil blive involveret og eventuelt samlet i det omfang, der opstår relevante sager.

Kontraktkravet er siden beslutningen indført i kontrakter på Midttrafiks 8. udbud af specialkørsel – Skive Kommune og Midttrafiks 6. udbud af Flexvariabel og Flexgaranti.

Pr. 1. april 2019 er der ikke modtaget anmeldelser af brud på løn- og arbejdsvilkår via anmeldelsesformularen på Midttrafiks hjemmeside, ligesom der ikke på anden vis har været rejst sager for Midttrafik vedr. det indførte kontraktkrav om løn- og arbejdsvilkår.

3F har i tre tilfælde henvendt sig til Midttrafik vedrørende chaufførers overenskomstforhold. Sagerne kan alle tre henføres til gamle kontrakter, hvor det skærpede krav ikke forefindes i kontrakten. I de tre sager har Midttrafik fremsendt høring af vognmanden over forholdet. Vognmanden har herefter indgået tiltrædelsesoverenskomst med 3F.

Samarbejdsforummet har således endnu ikke været aktiveret.

Det bemærkes, at kravet i kontrakterne forsat er relativt nyt, hvorfor der formentligt kan forventes en stigning i antal sager over tid.

Det vil være relevant at foretage en årlig evaluering af udviklingen på området med henblik på at afdække tiltagenes effekt, og foretage eventuelle tilpasninger.

Økonomi

Ingen betydning.

Betydning for kunderne

Ingen betydning.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-00-1-19

7. Nyt planlægningssystem for flextrafik

Resumé

Det nuværende planlægningssystem til flextrafik bliver inden for en kort fremtid ikke længere supporteret af leverandøren og skal dermed udskiftes. Trafikselskaberne investerer derfor i et nyt planlægningssystem (Ny Optimeringsplatform (NoP)). Planet bygger på en over 20 år gammel platform og en ny platform er en forudsætning for, at trafikselskaberne kan modernisere flextrafikken for både kunder, kommuner og regioner såvel som det private marked af trafikleverandører. Det gælder både i forhold til kvalitet, effektivitet og produktivitet.

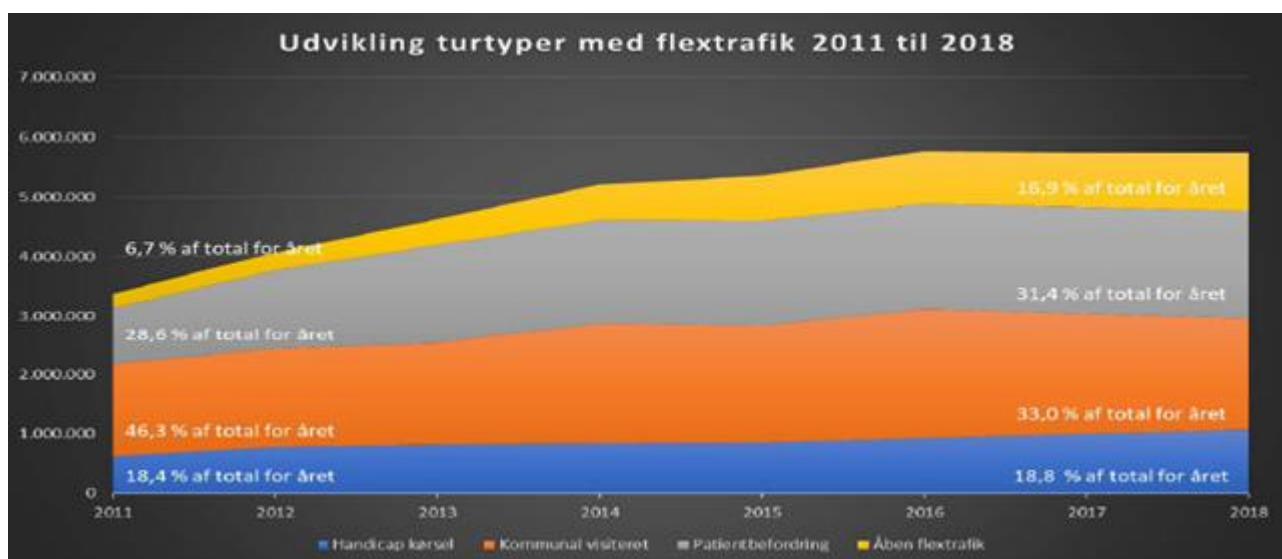
Sagsfremstilling

Baggrund

Flextrafik har eksisteret siden 1993. Flextrafikken udføres i taxa, liftbus eller personvogn. Flextrafikken har ingen fast køreplan, da det er kørsel on-demand. I den spæde start tilbage i 1990'erne blev planlægning og trafikstyring håndteret manuelt ved hjælp af lange lister over kunder og ture og knappenåle på kort fra telefonbøger. Turene var ikke koordinerede og det betød, at Flextrafikken var vanskelig at få overblik over, og vanskelig at styre økonomisk. I takt med at antallet af ture steg, kiggede man sig om efter en mere langsigtet løsning. I 1997 tog NT et trafikplanlægningssystem i brug, og den koordinerede kørsel var i sin spæde begyndelse. Flextrafikken eksisterer i dag i alle trafikselskaber (undtagen trafikselskabet på Bornholm). Til at stå for Flextrafikens IT-udvikling, support, udbud af planlægningssystemet mv., stiftedes FlexDanmark i 2002. FlexDanmark er ejet af trafikselskaberne, og håndterer blandt andet systemovervågning, IT-udvikling og support af Flextrafiksystemer samt bestillingsmodtagelse og trafikstyring udenfor trafikselskabernes åbningstid .

I tabel 1 ses udviklingen af ture. På det seneste har trafikselskaberne i 2018 gennemført over 5,7 mio. rejser for knap 260.000 unikke personer af knap 5.700 biler. Det svarer til godt 15.700 rejser pr. dag.

Tabel 1: Udviklingen af turantallet i Flextrafikken fra 2011-2018 (1)



Note til tabel 1: Figuren viser udviklingen i antal rejser fordelt på turtyper fra 2011. I 2007 var det samlede antal ture 0,6 mio., i 2008 1,1 mio., i 2009 1,8 mio. og i 2010 2,8 mio. ture.

Det er gennem bedre planlægning og koordinering af hverdagens knap 16.000 ture og en sund økonomi i transporten af borgerne, at gevinsten skal hentes for kommuner og region gennem trafikskaberne. Den manglende mulighed for videreudvikling bliver derfor mere og mere kritisk for trafikskaberne.

Flextrafikens rammer

Flextrafikken består af en række åbne kørselsordninger, som alle kan benytte, herunder Flextur, Flexbus og Plustur, og en række lukkede kørselsordninger, som kræver visitation, herunder Kommunal visiteret kørsel, Handicapkørsel, Specialkørsel og patientbefordringskørsel til og fra sygehuse.

Al Flextrafik-kørsel udbydes samlet, hvor leverandørerne byder ind med en timepris, og derfra kan modtage alle typer kørsel – med undtagelse af specialkørsel til børn og voksne med særlig behov. Denne kørsel udbydes for sig. At udbyde alle øvrige kørselsordninger samlet i ét udbud gør, at planlægningen kan koordineres og tilrettelægges på tværs, hvilket giver den mest optimale planlægning og dermed økonomi for kommuner og region. At have et planlægningssystem, som kan håndtere dette, som Planet har gjort det i årevis, er vitalt for kommunerne og regionerne.

Trafikskaberne står selv for den daglige drift af Flextrafikken, hvis kørselsordninger og håndtering af serviceniveau mv. differentierer fra region til region. Fælles er dog, at alle trafikskaber er en del af FlexDanmark, hvorfor Planet benyttes i alle selskaber.

Trafikskaberne står selv for at udbyde kørslen til leverandørerne, opfølgning med leverandører, den daglige drift; herunder trafikstyring, systemovervågning og bestillingsmodtagelse. Trafikskaberne skal sikre, at kommuner, region og dermed kunderne i regionen får gode og effektive kørselsordninger for pengene ud fra det serviceniveau, som kommuner og regionen fastlægger.

Det er en helt central del af opgaven, at Midttrafik som trafikselkab skal sikre, at der hentes så meget stordrift som mulig på tværs af kørselsordningerne, hvilket muliggøres gennem samlede udbud af kørselsordninger og et samlet system til planlægning af kørsel.

Behov for ny platform

Det nuværende planlægningssystem, Planet, fordeler omkostningerne for udført kørsel mellem de forskellige kørselsaftaler med kommuner og region. Al afregning for udført kørsel sker på tur- og CPR-nummer niveau direkte med de enkelte kommuner og region. Det medfører både en helt præcis afregning, men også byrdefordeling, både udgifts -og indtægtsmæssigt, til kommuner og region.

Planet bliver inden for en kort fremtid ikke længere supporteret af leverandøren, den teknologiske platform er ikke tidssvarende og den nuværende aftale kan ikke forlænges. Det er således nødvendigt at udskifte Planet. Samtidig udløber platformen snart teknologisk. En ny platform er derfor en forudsætning for, at trafikselkaberne kan modernisere Flextrafikken for både kunder, kommuner og regioner såvel som det private marked af trafikleverandører. Det gælder både i forhold til kvalitet, effektivitet og produktivitet. Der skal investeres i en ny optimeringsplatform, herunder planlægningsmotor, af følgende grunde:

- Den nuværende og over 20 år gamle teknologi kan ikke være rammen for modernisering af services og samspil med andre leverandører
- Den nuværende teknologi forhindrer tværgående digitalisering med moderne teknologier og metoder
- Det bliver mere og mere kritisk at forbedre servicen til regioner, kommuner og borgere. Det er gennem bedre planlægning af hverdagens knap 16.000 ture, at gevinsten skal hentes
- Nuværende kontrakt med leverandøren kan ikke forlænges. Vi skal sikre overholdelse af udbudsreglerne, og sikre et design, der giver bedre vilkår for udvikling af den samlede forretning. Også med sigte på konkurrenceudsættelser i fremtiden.

Tidshorisont på NoP: Forventes i drift om 3-4 år

FlexDanmark påbegyndte en forundersøgelse af behovet for en ny platform, som formede sig til et behovsgrundlag tilbage i 2016. I Q4 2018 blev projektet startet op under navnet NoP, som står for Ny Optimerings Platform. I Q1 2019 blev en markedsanalyse med henblik på udbud foretaget, og risici samt godkendelse af udbudsdesign blev fastlagt. Samtidig er første bud på et budget- både for leverance og for driften - blevet forelagt.

Lige nu er trafikselkaberne og FlexDanmark ved at fastlægge en udbudsstrategi og opstarte en dialog med markedet for leverandører.

I Q3 2019 forventer FlexDanmark at udsende udbudsbekendtgørelsen. Herefter i Q1 2020 forventer FlexDanmark at godkende leverandører og kontrakter efter forhåndsgodkendelse. Tilpasninger af det nye system samt løbende transition fra Planet til NoP påbegyndes herefter. NoP forventes i drift inden for 3-4 år.

Tidslinjen for NoP-projektet samt udbuddet kan findes i bilag 1.

Krav til NoP

Derudover vil trafikskaberne i udbudsprocessen undersøge, om et nyt system kan indeholde yderligere forbedringer, såsom:

- Automatisering til at sikre opdaterede og realistiske køreplaner
- Forbedret integration med tredjeparts planlægnings- og bestillingssystemer (inkl. trafikskabernes, myndighedernes og andre samarbejdspartneres egne indkøbte systemer)
- Forbedrede selvbetjeningsmuligheder for kunder, vognmænd og chauffører
- Funktioner til optimering af den interne sagsbehandling under trafikstyring, korrektion og klagesagsbehandling
- Systemet kan benyttes til simulering på baggrund af historiske og aktuelle data
- Integration af kollektive trafik-driftsinformationer (bus og tog i hele landet)

Økonomi

Trafikskaberne og FlexDanmark anslår, at NOP kommer til at beløbe sig samlet til ca. 200 mio. kr. 20,6 mio. kr. er godkendt og betalt/betales i årene 2017-2019. Det resterende beløb på ca. 180 mio. kr. betales til FlexDanmark over en periode på 8 år (2020-2027), hvoraf Midttrafiks andel udgør 22,9 mio. kr.

Midttrafik er i gang med at vurdere økonomien i projektet samt udarbejde forslag til finansiering. Parterne vil undersøge gennem ministeriet, hvorvidt der er mulighed for lånefinansiering, ligesom ved rejsekort. Det vil blive præsenteret over for ejerne.

Det skal nævnes, at budgettet er et estimat lavet på baggrund af *mulige* omkostninger ud fra foreløbige vurderinger. Det endelige budget kendes ikke før projektet har været i udbud og der er fundet en leverandør. Der er desuden ikke taget stilling til, hvordan arbejdet med NOP i de enkelte år vil påvirke FlexDanmark's øvrige budget.

Samlet for hele projektet er omkostningerne til trafikskaberne således:

Egenbetaling, tusind kr.	2020-2028
Opkræves hos trafikskaberne	123.890
Tages fra FlexDK's normale budget	53.130
Samlet egenfinansiering	177.020

Fordelingen af betalingen mellem årene til FlexDanmark er endnu ikke låst fast, men der arbejdes i øjeblikket med en model hvor Flexdanmark hjemtager et lån over 8 år, alternativt skal trafikskaberne selv hjemtage et lån. Betalingen til projektet er endnu ikke låst fast.

Ved låntagning forudsættes at 25 % af investeringen skal betales kontant af ejerne.

Midttrafiks samlet opkrævning hos bestillerne i årene 2020-2027 vil være bestående af Midttrafiks låneandel af betalingen til FlexDanmark, kontantinvestering samt projektomkostninger hos Midttrafik.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt
Lånefinansiering	2.150.625	2.150.625	2.150.625	2.150.625	2.150.625	2.150.625	2.150.625	2.150.625	17.205.000
Kontantfinansiering	0	819.286	819.286	819.286	819.286	819.286	819.286	819.286	5.735.000
Projektomkostninger	625.000	625.000	625.000	625.000	0	0	0	0	2.500.000
I alt	2.775.625	3.594.911	3.594.911	3.594.911	2.969.911	2.969.911	2.969.911	2.969.911	25.440.000

Fordelingen af Midttrafiks andel af betalingen fordeles mellem bestillerne ud fra en fordelingsnøgle, der tager udgangspunkt i antal budgetterede ture i 2019, dvs. hver kommune betaler sin andel til projektet ud fra, hvor meget de benytter Flextrafiks produkter i dag. Fordelingen låses herefter, så ingen kan betale mindre såfremt de får færre ture, men derimod betaler mere, hvis der kommer flere ture til. På denne måde sikres der budgetsikkerhed overfor bestillerne samtidig med, at der betales ud fra belastningen af systemet i form af evt. flere ture.

Midttrafik vil sende en samlet regning til kommunerne hver år, som herefter selv kan afgøre hvordan de fordeler den internt.

Fordelingen mellem bestillerne og med det nuværende budget til NOP ses nedenfor. En uddybning mellem årene ses i bilag 1.

Bestillere	Alle ture	%-fordeling	I alt
Favrskov	20.098	2,2%	548.452
Hedensted	22.100	2,4%	603.100
Herning	9.100	1,0%	248.335
Holstebro	17.500	1,9%	477.568
Horsens	42.100	4,5%	1.148.892
Ikast-Brande	7.000	0,8%	191.027
Lemvig	7.300	0,8%	199.214
Norddjurs	42.880	4,6%	1.170.177
Odder	10.800	1,2%	294.728
Randers	31.600	3,4%	862.351
Ringkøbing-Skjern	19.000	2,0%	518.502
Samsø	140	0,0%	3.821
Silkeborg	36.900	4,0%	1.006.986
Skanderborg	24.500	2,6%	668.595
Skive	22.906	2,5%	625.102
Struer	4.000	0,4%	109.158
Syddjurs	31.000	3,3%	845.977
Viborg	17.300	1,9%	472.110
Aarhus	114.700	12,3%	3.130.115
Regionen	451.300	48,4%	12.315.790
I alt	932.224	100,0%	25.440.000

Når udbuddet er gennemført kendes omkostningerne bedre og bestyrelsen vil blive forelagt en mere præcis business case.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 - Tidslinje for NoP-projektet
- Bilag 2 - NOP - økonomi 2019 v2 ny betalingsmodel

1-00-1-19

8. Status på Digitalisering i Aarhus

Resumé

Den 6. februar 2018 vedtog bestyrelsen Midttrafiks salgsstrategi, som blandt andet medførte, at pendlerkort på app og rejsekort skulle erstatte pap-periodekortet ved Takst Vests ikrafttræden 17. marts 2018. Aarhus Kommune fik dog en overgangsperiode på et år, hvor pap-periodekortet måtte sælges op til 4 zoner, fordi kundemængden var stor. Derfor har administrationen nu et år efter Takst Vest udfaset pap-periodekortet, lukket salgsstederne i Aarhus, og flyttet kunderne på app, rejsekort eller pensionistkort.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse besluttede, at pap-periodekortet skulle erstattes af pendlerkort på app eller rejsekort. I samme beslutning blev det vedtaget, at Aarhus Kommune kunne få en overgangsperiode på grund den store mængde kunder. Perioden lød på et år, hvorefter salget skulle stoppe. Administrationen har derfor i 2019, arbejdet intenst på at flytte kunderne fra pap til app, rejsekort eller pensionistkort. Arbejdet har også indebåret lukning af salgsstederne i Aarhus, undtagen Midttrafik Kundecenter.

Tiltag

For at flytte kunderne i Aarhus har administrationen lavet en række tiltag. Det største tiltag var en kampagne, som var målrettet kunderne i Aarhus, særligt de ældre kunder, som kunne have udfordringer med de digitale produkter. Tiltagene var følgende:

- To temamøder ved Ældre Sagen i Aarhus
- Informationskampagne i Aarhus – i efteråret 2018 og foråret 2019
- Informationskampagne om pensionistkortet i Aarhus
- Informationer på salgssteder, der lukker
- Vejledning på Midttrafik Kundecenter

Temamøder ved Ældre Sagen i Aarhus

Midttrafik indrykkede annoncer i Ældre Sagens medlemsblad, og arrangerede to temamøder, hvor Midttrafiks medarbejdere kom ud i efteråret 2018, og informerede omkring de nye muligheder.

Informationskampagne i Aarhus

Kampagnen, som skulle flytte kunderne over på app, rejsekort eller pensionistkort, startede allerede tilbage i efteråret 2018. På det tidspunkt havde ca. 13.000 kunder i Aarhus et pap-periodekort, hvoraf 19 % var over 65 år. Målgruppen var derfor bred, og målet var, at alle kunder, der rejste på pap-periodekort skulle informeres om, at kortet blev udfaset, og samtidig have kendskab til fremtidige muligheder.

Den første del af kampagnen blev kørt i efteråret, hvor målet var at motivere kunderne til at flytte over ved at fortælle alle fordelene ved de digitale produkter. Dernæst skulle

kampagnen i 2019 op til udfasningen fokusere på ren information om, at pap-periodekortsalg snart stopper – for derefter at informere kunderne om de fremtidige muligheder.

I oktober 2018 manglede Midttrafik at flytte ca. 9.000 kunder fra et pap-periodkort til et andet produkt. I januar 2019 blev der solgt ca. 7.000 pap-periodkort, og i februar blev der solgt ca. 6.000.

Salget af det særlige pensionistkort (deltidskort) i Aarhus var i samme periode steget fra ca. 1.200 til 1.900 kort.

Information om pensionistkort i Aarhus

Alle kunder med et pensionistkort, og kunder over 65 år med et almindeligt pap-periodkort, fik i januar måned tilsendt et brev, som informerede om udfasningen af pap-periodkortet, og at pensionistkortet fortsat kan købes ved Midttrafik Kundecenter. Informationen blev også uddelt på salgssteder og i busserne.

Informationer på salgssteder

I forbindelse med lukningen af salgssteder har Midttrafik været fysisk rundt ved alle salgssteder i Aarhus, for at sikre, at personalet var klædt tilstrækkeligt på til at hjælpe kunderne.

Vejledning på Midttrafik Kundecenter

Administrationen vurderede, at vejledningstiltaget på Midttrafik Kundecenter ville blive vigtigt for at sikre, at kunderne blev taget i hånden og hjulpet til nye muligheder. Derfor blev der tilføjet ressourcer fra administrationen op til og efter 17. marts 2019 for at sikre god vejledning til de kunder, som havde behov for hjælp.

Den særlig vejledningsindsats omfattede bl.a.:

- Oplæring af alt personale i 'spørgeguide'

Formål: Ensretning af vejledning og afdækning af kundens behov

- FAQ til personale til at hjælpe kunderne med Midttrafik app
- Læringsvideoer til personale om rejsekort-produkter
- Ny indretning i Kundecenteret med PC-område til bestilling på rejsekort.dk
- Personalet går med ud på gulvet og hjælper kunden
- Trin-for-trin-vejledninger, så kunderne kan lære at bestille selv
- Visitkort til dem, der har brug for ekstra hjælp (de ikke-digitale)

Kunder har været glade for at blive mødt med personlig vejledning, hvor de har kunnet stå sammen med en medarbejder og lave bestillingen. Ca. 10 % af kunderne på kundecentret har haft brug for vejledning, det har især været ældre, ikke-dansktalende og særligt udsatte borgere. Nogle kundegrupper har været sværere at hjælpe end andre, fx førtidspensionister uden mailadresse, 'voksne' uden NemID, 'voksne' uden smartphone og NemID samt pensionister og førtidspensionister, der rejser hver dag i myldretiden.

Hjælpen til disse grupper har bl.a. været rådgivning om, at de kan få et rejsekort hos DBS – hvis de bare har betalingskort og e-mail. Ældre, der har behov for at rejse i myldretiden, kan få pendlerkort, hvis de har NemID. Alternativt må de supplere deres pensionistkort med enkeltbilletter i bussen. Disse løsninger har været tilstrækkelige for de fleste.

Det har været vigtigt for Midttrafik at sende et signal til alle kunder, om at vi hjælper. Også dem som ikke selv har brug for hjælp. Administrationen vurderer, at overgangen fra salg til vejledning på kundecentret er overordnet gået godt.

Vurdering

Det er administrationens vurdering, at kunderne har været svære at flytte inden udfasningen af pap-periodekortet. Det sker sandsynligvis fordi, produktet og salgsstederne i Aarhus har eksisteret i mange år, hvorfor kunderne har tilegnet sig vaner, hvad angår købssted og produkt.

Det er også administrationens vurdering, at vejledningstiltaget på Midttrafik Kundecenter har været en succes. Midttrafik er kommet kunderne i møde foran disken, og henvendt sig opsøgende med tanke på at hjælpe kunderne. Det er blevet taget godt imod, og administrationen vurderer, at langt de fleste kunder er gået tilfredse derfra med enten et pensionistkort, pendlerkort på app eller en bestilling på et almindeligt rejsekort eller rejsekort pendlerkort. Det har primært været pensionister og førtidspensionister, som har haft behov for hjælp på Midttrafik Kundecenter. Der har dog været kundegrupper, der har været vanskelige at hjælpe, fordi de manglede NemID, e-mail, betalingskort, etc. – og hvor pensionistkortet samtidig ikke har dækket kundens rejsebehov.

At udfasningen og overflytningen vurderes at have gået tilfredsstillende sker også, fordi alle salgssteder har været samarbejdsvillige på trods af, at de fremover mister provisionen af indtægten fra pap-periodekort.

Ydermere har pap-periodekortet ikke medført nævneværdig presseomtale, selvom udfasningen i februar omfattede ca. 6.000 kunder, som skulle vælge et andet produkt, inden den 17. marts 2019.

Det har været muligt for kunderne at købe et pap-periodekort til efter 17. marts 2019, så længe, det har en startdato fra før 17. marts 2019. Pr. 1. april var der ca. 4.200 kort tilbage. Pr. 1. maj er der ca. 1.600 kort tilbage. De sidste kort udløber 15. marts 2020.

En del af kunderne har fremover valgt et pensionistkort i Aarhus. Fra januar til april er salget af kortet steget fra ca. 1.200 kort til ca. 2.100 kort.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-61-1-12

9. Orientering om forslag til miljøkrav til kollektiv trafik

Resumé

Administrationen orienterer nedenfor om landspolitiske forslag og høringer om forbedrende miljøtiltag, som ved sin vedtagelse vil medføre større ændringer i økonomi og krav i udbud i Midttrafiks område.

Sagsfremstilling

Regeringens klima- og luftudspil indeholder forslag om 38 initiativer, hvoraf de følgende umiddelbart har betydning for kollektiv busstrafik:

1. Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030
2. Kommunerne kan tillade kørsel i busbaner for lavemissionsbiler
3. Skærpe krav til miljøzoner i 2020 og 2022

Det fremgår af regeringens udspil jf. pkt. 1, at busserne skal omstilles i tre trin:

- 2020, hvor nye busser skal være CO₂-neutrale.
- 2025, hvor nye busser i byerne hverken må udlede luftforurening eller CO₂.
- 2030, hvor ingen busser i byerne må udlede luftforurening eller CO₂.

Af udspillet fremgår, at 'Regeringen vil invitere kommuner og regioner til en drøftelse om at gennemføre denne omstilling'.

Sekretariatet for Trafikselskaber i Danmark (TiD) koordinerer fælles høringssvar fra de danske trafikselskaber. TiD har modtaget bemærkninger fra trafikselskabernes fælles Miljø- og Materielgruppe og haft lejlighed til at drøfte udspillet med Danske Regioners administration. De følgende observationer og spørgsmål er på den baggrund fremsendt til KL.

Regeringens udspil er ikke præciseret på en række punkter, der må belyses før det er muligt at vurdere og konkretisere økonomiske og miljømæssige konsekvenser:

- Nye busser vs. nye udbud: I udspillet stilles krav om "nye busser" fra 2020 og 2025. I faktaarket tales om "alle nye udbud". Er der tale om, at der må indsættes brugte busser, der lever op til kravene, i nye kontrakter? Hvis ikke kan det afstedkomme meromkostninger at skulle afsætte brugte busser.
- CO₂-neutral: Det formodes, at der tales 'tank-to-wheel', samt at HVO (2. generations biodiesel) og biogas med VE-certifikat lever op til krav om CO₂-neutralitet.
- Busser i by og på land: Der skelnes i udspillet mellem land og by. Det er ikke klargjort, hvornår der er tale om en by, og der dermed er øgede krav til CO₂ og

øvrige udledninger. Endvidere er der ikke taget hensyn til, at landbusser som udgangspunkt også kører ind i byer.

- "Delvis finansiering af meromkostningerne gennem en modernisering af takstloftet".
 - Yderområder: Finansiering via takstloftet kan gøre det relativt dyrere at betjene tyndtbefolkede områder, hvor passagerindtægters andel ift. tilskud fra kommuner og regioner er lav.
 - Indhentes alle ekstraomkostningerne via takster, vil de stige markant:
 - Købes bustrafik for 10 mio. kr.
 - Ekstraomkostning ved grønne busser: 10 pct.
 - Finansiering alene via takster => skal stige med 20 pct.
 - Prisstigning => passagerfracfald => indtægter yderligere under pres.
- Kontraktperioder: Lange kontraktperioder bidrager til at holde leverandørernes udgifter nede. For at leve op til krav om nulemission i byerne fra 2030, skal busser med driftsstart i 2018 enten leve op til kravet allerede på dette tidspunkt eller have kontraktperiode kortere end 12 år.
- Elafgift: Denne er til og med 2024 på EU's minimumssats på 0,4 øre/kWh for el til busser – tidligere var niveauet 91 øre/kWh plus moms. Der er ikke taget stilling til evt. forlængelse eller permanentliggørelse af afgiftslettelsen efter 2024.
- Forsyningssikkerhed og risiko for prispres: For indeværende skulle leverancen af HVO i væsentlighed være afgrænset til én finsk producent. Prisen er i øjeblikket ca. 5 kr. højere pr. liter end diesel (Note 1). Om efterspørgslen stiger væsentligt, kan det på kort og mellemlang sigt resultere i højere HVO-priser. Det samme må formodes at være tilfældet for biogas, om end produktionen i Danmark er stigende.
- Udgift til tankanlæg for biogas. En udfordring ved overgang til biogas er tilvejebringelsen af den nødvendige infrastruktur til tankning. Det vurderes som forholdsvis økonomisk tilgængeligt i områder med mange busser (bybusområder), mens etablering af små fyldestationer er relativt dyrt. Alternativt skal busserne køre meget tomkørsel med tid og energispild til følge.

Konsekvenser for Midttrafik

Da initiativerne endnu blot er udspil, og dermed ikke vedtaget eller forhandlet, bliver de i sin nuværende form og med korte tidshorisonter, problematiske for Midttrafik at efterleve.

Udspillene vanskeliggør allerede på nuværende tidspunkt beslutninger i en række aktuelle kontrakter og bybusudbud i Midttrafiks område.

For eksempel påvirker initiativerne beslutninger busudskiftninger i Aarhus, hvor Busselskabet Aarhus Sporveje (BAAS) skal udskifte op mod 40 dieselbusser indenfor de kommende to år. Midttrafik, Aarhus Kommune og BAAS satser her på elbus-teknologien, men længden på ruterne, leveringstiden på nye elbusser samt udfordringer med indkøb af busser på 15 meter, besværliggør udskiftningen. Her vil skærpede lovkrav medføre risici for en forceret proces, og dermed en betydelig ekstraudgift.

Et andet eksempel er et kommende udbud af Randers bybusser, hvor byrådet i 2019 vedtog at Midttrafik skal udbyde almindelige dieselbusser, bl.a. henset til kommunens økonomi. En ny kontrakt skal udbydes i 2019 og træder i kraft i efteråret 2020. En normal afskrivningsperiode på en dieselbus er 12 år, men med et krav om, at bybusser i 2030 hverken må udlede luftforurening eller CO₂, bliver afskrivningsperioden automatisk forkortet til 10 år, hvilket vil medføre en fordyrelse af tilbudspriserne.

Og om så Midttrafik udbyder dieselbuser med HVO (2. generationsbiodiesel) kan Midttrafik i forhold til udspillet ikke være sikre på, at busserne allerede fra deres driftsstart i 2020 overholder kravet om, at nye busser skal være CO₂-neutrale.

Betydning for kunderne

Betydningen afhænger af den valgte teknologi og tidspunkt for indfasning.

Økonomi

Med henblik på forberedelse af udbud af buskørslen i Esbjerg, Kolding og Vejle kommuner i 2020-22 har Sydtrafik fået udarbejdet afdækning af mulighederne for at tage alternative teknologier og drivmidler i brug, der kan bidrage til lavere emissioner fra busserne, herunder lavere udledning af klimagasser.

Afdækningen inddrager tekniske, miljømæssige og økonomiske aspekter, hvoraf de økonomiske opsummeres i nedenstående tabel:

	Årlig driftsudgift 1 bus	Årlig driftsudgift 412 busser	Totale årlige omkostninger
Diesel	0,42 mio.kr.	173,8 mio.kr.	576,0 mio.kr.
HVO (2.gen.biodiesel)	0,53 mio.kr.	216,3 mio.kr.	618,5 mio.kr.
Biogas	0,47 mio.kr.	193,6 mio.kr.	595,8 mio.kr.
Hybrid	0,51 mio.kr.	210,9 mio.kr.	613,2 mio.kr.
Plug-in hybrid	0,59 mio.kr.	241,1 mio.kr.	643,4 mio.kr.
El – depot	0,57 mio.kr.	235,2 mio.kr.	637,4 mio.kr.
El – opportunity	0,61 mio.kr.	250,5 mio.kr.	652,7 mio.kr.
Brint	Vurderes pt. ikke at være relevant		

Cowi-rapporten er trafikskabernes aktuelt bedste bud på meromkostninger ved forskellige løsninger, om end der kan være strukturelle forskelle mellem kørsel i Esbjerg og fx Randers eller Aarhus.

Merudgifterne ved indfasning af nye busteknologier er nemlig i høj grad afhængig, hvilken teknologi der vælges og af de lokale forhold, hvor transporten skal udføres.

Fx er det for nogle byer oplagt at indkøbe gasbusser, idet naturgasnettet er ført gennem byen, hvormed etablering af en tankstation er optimal. For andre byer kan elbus-teknologien allerede på nuværende tidspunkt være en fornuftig mulighed, såfremt terrænet i byen er relativt fladt, kravet til buslængden er 12 meter, og busserne kører forholdsvis få timer. Dermed kan busselskaberne nemlig nøjes med opladning på busdepotet (el – depot), hvormed der ikke skal etableres fordyrende ladeinfrastruktur i byerne (el - opportunity).

(Note1) Af trafiksekskabernes HOV-omkostningsindeks fremgår, at pris for diesel og HVO inkl. afgift/moms er hhv. 7,76 og 12,84 kr/l.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-15-0-80-1-19

10. Orientering om samarbejde med Syddjurs Kommune om Bistå-nålen

Resumé

Bistå-nål-demenssamarbejdet mellem Midttrafik og Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune samt DemensHjørnet blev august 2018 godkendt som en varig ordning. Midttrafik har i marts 2019 indgået samme Bistå-nål demenssamarbejde med Syddjurs Kommune og Demensteamet, Syddjurs Kommune.

Sagsfremstilling

Midttrafiks bestyrelse godkendte i august 2018 Bistå-nål demensforsøget som en varig ordning. Bistå-nål-demenssamarbejdet startede som et pilotprojekt december 2017 i et samarbejde med Sundhed og Omsorg, Aarhus Kommune, og giver mulighed for, at demente med tilknytning til DemensHjørnet i Aarhus får udleveret en Bistå-nål til jakken, som de kan have på, når de rejser med bussen. Nålen er et signal til chauffører og kontrollører om, at man måske står overfor en kunde, som har brug for ekstra opmærksomhed - og som kan være medvirkende til, at demente fortsat kan og vil bruge bussen.

Udbredelse af Bistå-nål demenssamarbejdet

Kommunerne Aarhus, Syddjurs, Favrskov og Odder har et indgået et demenssamarbejde, bl.a. for at udnytte hinandens demensarrangementer for brugerne. Kommunesamarbejdet kan bidrage til, at yderligere kommuner slutter sig til Bistå-nål-samarbejdet.

Økonomi

Midttrafik bidrager ikke økonomisk til ordningen, men bidrager med deltagelse i opstartsmøder og kommunikationen til chauffører, billetkontrollører og konsulenter på Fly High chaufføruddannelsen.

Syddjurs Kommune, Demensteamet betaler produktion af Bistå-nål og trykt information til brugerne og deres pårørende.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-15-1-75-218-1-19

11. Orientering om ændring af Flextur-taksten i Struer Kommune

Resumé

Struer Kommune ønsker pr. 1. juni 2019, at sænke taksten for egenbetaling på Flextur fra 7 kr. pr. km, minimum 35 kr. pr. tur til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. pr. tur. I samme ombæring ændres prisaftalen mellem hhv. Holstebro og Struer Kommune og Lemvig og Struer Kommune, således taksten ved Flexture, der krydser kommunegrænsen mellem hhv. Holstebro og Struer Kommune og Lemvig og Struer Kommune, bliver 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. Dette uanset om der køres til eller fra enten Holstebro/Struer Kommune eller Lemvig/Struer Kommune.

Sagsfremstilling

Struer Kommune ønsker at ændre Flextur-taksten for at øge fleksibiliteten over for kommunens borgere.

Struer Kommune har på nuværende tidspunkt en støttet Flextur, hvor kundernes egenbetaling er 7 kr. pr. km, minimum 35 kr. pr. tur. Kommunen ønsker forsat at tilbyde borgerne støttet Flextur, dog med en takst for egenbetaling på 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. pr. tur.

Kundemæssige konsekvenser

For kunder, der alene rejser i Struer Kommune, har ændringen den konsekvens, at egenbetalingen falder til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. pr. tur.

Kunder, der foretager længere Flextur-rejser i kommunen eller på tværs af kommunegrænsen til enten Holstebro eller Lemvig Kommune, vil få en bedre service med denne takstændring, fordi de vil køre til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. I 2017 blev der foretaget 2573 rejser på tværs af kommunegrænsen.

Som følge af takstændringen vil prisaftalerne mellem Holstebro og Struer Kommune og Lemvig og Struer Kommune ændres, således taksten på Flexture, der krydser kommunegrænsen mellem Holstebro og Struer Kommune og Lemvig og Struer Kommune, bliver 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. Dette er uanset om der køres til eller fra enten Holstebro/Struer Kommune eller Lemvig/Struer Kommune.

Økonomi

I 2018 udgjorde kundernes egenbetaling ca. 86.000 kr. Ved en takstnedsættelse vil kundernes egenbetaling udgøre ca. 62.000 kr. Det er et indtægtsfald på ca. 28 %. Kundernes egenbetaling fratrækkes de samlede kørselsudgifter, og Struer Kommune vil i 2018-tal opnå en øget udgift på ca. 24.000 kr.

Hvis denne beregning overføres til Flextur-budgettet for 2019 forventes det, med den nuværende takst på 7 kr. pr. km, at kundernes egenbetaling vil udgøre ca. 89.000 kr. Ved takstændringen fra 7 kr. pr. km til 4 kr. pr. km vil kundernes egenbetaling udgøre ca. 64.000 kr.

Struer Kommune forventer ikke en ændring af antallet af Flexture, når Flextur-taksten ændres fra 7 kr. pr. km, minimum 35 kr. til 4 kr. pr. km, minimum 30 kr. Derfor vurderes denne ændring samlet set til at give en forhøjet udgift på ca. 25.000 kr. inklusiv administrationsomkostninger.

Kommunikation

Midttrafik vil være behjælpelig med skabeloner til markedsføringen af takstændringen. Struer Kommune står for information i de medier, de ønsker samt information til borgerservice, lægehuse, sundhedshuse med videre.

Derudover ændres beskrivelsen af Flextur både på kommunens egen hjemmeside og på Midttrafiks hjemmeside. Der ændres både i teksten om Flextur i Struer Kommune og Holstebro og Lemvig Kommune, da takstændringen i Struer Kommune får indflydelse på borgerne i hhv. Holstebro og Lemvig Kommune, som ønsker at krydse kommunegrænsen til Struer Kommune.

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

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

1-61-1-12

12. Orientering om årsberetning 2018 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Resumé

Administrationen orienterer om årsberetningen 2018 fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, herunder om ankesager omhandlende klager mod Midttrafik.

Sagsfremstilling

Midttrafik er omfattet af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som behandler klager fra kunder over problemer oplevet i bus, tog og metro. Det giver kunderne i den kollektive trafik mulighed for at gå videre med deres klage, hvis de ikke er tilfredse med den afgørelse, som blandt andet Midttrafik har truffet.

Midttrafik deltager i Ankenævnets behandling af sager, som Trafikselskabernes repræsentant.

Årsberetning fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

I marts 2019 fremlagde Ankenævnet for Bus, Tog og Metro deres årsberetning for 2018. Af årsberetningen fremgår, at sekretariatet i 2018 oprettede i alt 283 klagesager mod henholdsvis 311 og 299 i årene før. Antallet har således ligget stabilt de seneste år.

En række klagesager afsluttes, inden nævnet behandler klagen. Dette skyldes blandt andet, at sekretariatet gør klager opmærksom på, hvis der foreligger tidligere domme fra identiske sager, hvorefter klager frafalder. Det kan også være trafikvirksomheden, der i sagens forberedelser vælger at imødekomme klager.

Ankenævnet afgjorde på sine 6 møder i 2018 i alt 137 sager, hvoraf klager fik helt eller delvist medhold i 13 af sagerne.

Størstedelen (75%) af alle klager knytter sig til kontrolafgifter, hvilket stemmer overens med de tidligere år. Desuden ses det, at Rejsekortets udbredelse udmønter sig i, at 100 klager vedrører rejser på rejsekort.

Ankesager ved Midttrafik

Ankenævnet har i 2018 behandlet 17 klager over Midttrafik, hvoraf 8 blev behandlet på nævnsmøde. Af de 17 sager fordelte afgørelserne sig som følger:

Medhold til Midttrafik i 8 sager:

- 5 sager vedrørende manglende straksbillettering
- 1 sag vedrørende dobbelttakst i natbus
- 1 sag vedrørende ingen billet
- 1 sag vedrørende fremvisning af Orangebillet

Midttrafik har imødekommet klager inden ankenævnetsbehandling i 3 sager:

- 1 sag hvor tekst på køreplantavle kunne give anledning til misforståelser.
- 1 sag hvor der i rejsereglerne ikke var tilstrækkelig information om hvordan passagerne skulle forholde sig ved fejl på rejsekortudstyr i bussen.
- 1 sag hvor der under sagens behandling fremkom nye oplysninger vedrørende bussens GPS-koordinater.

Klageren har i 2 sager frafaldt klagen:

- 1 sag vedrørende manglende rabattrin på rejsekort.
- 1 sag vedrørende kontrolafgift der blev udstedt på grund af for sent købt mobilbillet.

Klagen afvist/henvist til selskab:

- 4 sager, hvor sekretariatet afviste klagen med henvisning til at klage til Midttrafik først.

I klagersager mod Midttrafik forelægges sagen Midttrafiks direktion til vurdering af, hvorvidt administrationens afgørelse fastholdes, inden sagen kommer til behandling i Ankenævnet, eller om kunden skal gives medhold, hvormed sagen ikke når til behandling i Ankenævnet.

Uddrag af sager mod Midttrafik

En af de principielle sager, som Ankenævnet tog stilling til i 2018 var en klage over en kontrolafgift udstedt af Midttrafik i en natbus i Aarhus. Ankenævnet skulle vurdere om det havde været tilstrækkeligt tydeligt for kunden, at der gælder dobbelttakst i natbussen, og derfor skal erhverves 2 enkeltbilletter. Ankenævnet lagde til grund som oplyst og vist i den fremsendte video af Midttrafik, at der i tidsrummet mellem kl. 23:45 – 04:30 på Iphones altid ved initiering af købet popper en besked op med information om, at der til natbusser kræves dobbelttakst og derfor skal købes to billetter pr. person. Ankenævnet lagde derfor til grund, at klageren fik denne besked på sin telefon, inden billetkøbet kl. 03:59, idet klageren ikke havde givet ankenævnet grundlag for at antage, at beskeden ikke også fremkom på hans iPhone 8. Ankenævnet bemærkede, at pligten til at betale natbustakst desuden står anført i handelsbetingelserne, som kunden accepterer både ved download af app'en og ved hvert billetkøb, samt at information om særlig natbustakst også er anført på selve køreplantavlen for den konkrete natbus.

Den anden sag vedrørte en klage over, at kontrolafgift på 750 kr. grundet manglende forevisning af billet. Klageren ønskede kontrolafgiften annulleret. Ankenævnet fandt, at klageren ikke ved kontrollen foreviste nogen rejsehjemmel, og kontrolafgiften dermed blev pålagt med rette. Den omstændighed, at klageren efterfølgende indsendte en kopi af en upersonlig billet, kunne ikke føre til et andet resultat, da billetten kun er gyldig for ihændeageren på billetteringstidspunktet.

Betydning for kunderne

Ingen

Økonomi

Ingen

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

- Bilag 1 Årsberetning

1-40-70-1-15

13. Orientering om arbejdet i tilgængelighedsforummet

Resumé

I efteråret 2018 blev "følgegruppen for handicapkørsel" og "Midttrafiks tilgængelighedsforum" sammenlagt til et fælles tilgængelighedsforum. Ændringen indebar bl.a. at Faglige seniorer blev repræsenteret i et forum og sammen med de hidtidige organisationer; Dansk Handicap forbund og Ældredagen og 3 valgte repræsentanter fra kommunerne i regionen.

Sagsfremstilling

I efteråret 2018 blev "følgegruppen for handicapkørsel" og "Midttrafiks tilgængelighedsforum" sammenlagt til et fælles tilgængelighedsforum. Ændringen indebar bl.a. at Faglige seniorer blev repræsenteret i et forum og sammen med de hidtidige organisationer; Dansk Handicap forbund og Ældredagen og 3 valgte repræsentanter fra kommunerne i regionen.

Det nye forum har nu afholdt 2 møder og der er en god dynamik i gruppen. Det har været vanskeligt at nå punkterne på dagsordenen og på sidste møde den 14. marts 2019 aftaltes, at der, udover de planlagte 2 årlige møder afholdes et ekstra møde i juni måned.

I gruppen arbejdes med tilgængelighed på flere områder:

- Tilgængelighed på letbanen har optaget medlemmerne en del og enkelte deltagere har deltaget i følgegruppen for Letbanen.
- Generelt er tilgængelighed i Midttrafiks busser på dagsordenen og forummet har haft fokus på mulighederne for elektriske ramper som i Grenaa og et generelt ønske om at chauffører skal hjælpe kørestolsbrugere uden ledsager.
- Midttrafiks samarbejde med Demensforeningen i Aarhus, med indførelse af Bistånaalen har forummet fundet meget interessant.
- Tilgængelighed er også tilgængelighed på Midttrafiks hjemmeside, hvor et samarbejde med et af forummets medlemmer, har ført til ændringer.
- Flextrafikken med Handicapordningen og Flextur, men også lægekørsel og patientbefordring optager forummet og er et fast punkt på dagsordenen. Der har været ønsker til forbedrede bestillingsportaler til flextur og handicapordningen. Her er det Flexdanmark samarbejdet, der beslutter ændringer, og det skal ske i samordning med de øvrige trafikelskaber.
- Midttrafiks egne app's drøftes også på forummets møder og input indgår i Midttrafiks videreudvikling af app's.

-
- Nogle af medlemmerne har stor fokus på forskellige konventioner, love og afgørelser for at sikre, at forummet arbejder i retning heraf. For at sikre en ens viden herom har Danske Regioner på opfordring udarbejdet et notat, som belyser muligheder og begrænsninger i såvel danske som EU- og FN-konventioner og love. Notatet præsenteres på næste møde.

Overordnet synes ændringen af sammensætningen at have givet et mere dynamisk forum. Forummets medlemmer er bekendte med, at forummet ikke har en beslutningskompetence, men også at mange forhold besluttet af andre end Midttrafik, fx i de enkelte kommuner.

På næste møde med de bestilleransvarlige i Faglig forum forventes, at det nye tilgængelighedsforums arbejde præsenteres, så kommunerne er orienteret om de emner, der optager forummet, og om mulighederne for at tage eventuelle emner op på dagsordenen.

Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-13-3-5-13

14. Medarbejdertilfredshedsmåling 2019

Resumé

I marts 2019 gennemførte Midttrafik en medarbejdertilfredshedsmåling, der har været en fast tilbagevendende måling siden marts 2014. Formålet med undersøgelsen er, at tage temperaturen på medarbejdertilfredsheden og via opfølgning sikre, at Midttrafik fastholder de ting, der giver høj tilfredshed og laver indsatser, hvor medarbejderne efterspørger forandring.

Sagsfremstilling

I 2018 reviderede Midttrafik planen for interne målinger pga. uensigtsmæssige sammenfald mellem medarbejdertilfredshedsmålingen og de to lovpligtige målinger, Trivselsmåling og APV. Fremadrettet gennemføres medarbejdertilfredshedsmålingen årligt.

Medarbejdertilfredshedsmålingen indeholder 20 udsagn til vurdering på en skala fra 1-7, hvor fokus er lagt på tilfredsheden i forhold til nærmeste leder. 108 medarbejdere har deltaget i undersøgelsen, hvilket svarer til en svarprocent på 89. Den høje svarprocent er tilfredsstillende og afgørende for at få et retvisende billede af organisationen som helhed samt påkrævet for at kunne offentliggøre og behandle resultaterne i mindre afdelinger, da anonymiteten skal sikres.

Den overordnede tilfredshed med at arbejde ved Midttrafik opnår en flot høj score på 6,1 på en skala fra 1-7.

Den laveste tilfredshed for Midttrafik som organisation er udsagnet *Arbejdsopgaverne bliver fordelt på en tilfredsstillende måde i min afdeling*, der opnår en gennemsnitlig score på 5,5. Dette udsagn fik også den laveste vurdering ved de seneste to målinger gennemført i hhv. 1. og 3. kvartal 2017.

Den højeste gennemsnitlige score for Midttrafik som helhed er 6,2, hvilket tildeles til nedenstående fire udsagn:

- Man kan stole på de udmeldinger, der kommer fra min nærmeste leder.
- Min nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde.
- Min nærmeste leder er resultatorienteret.
- Min nærmeste leder er ambitiøs og vil hele tiden performe bedre

Ovenstående tal er som nævnt udtryk for et gennemsnit, og derfor kan resultaterne, udfordringerne og ikke mindst behovet for tiltag til opfølgning variere fra afdeling til afdeling. Derfor foretages opfølgningen lokalt indenfor de enkelte afdelinger, hvor der kan fokuseres på egne resultater og behov. Idet der gennemgående er en høj tilfredshed, opfordres der i lige så høj grad til at sætte ord på, hvad der fungerer, som

hvad der kan gøres bedre. Efterfølgende vil der være en samlet drøftelse i ledergruppen samt LMU.

Direktøren indstiller,

at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning.

Bilag

- Bilag 1_Medarbejdertilfredshed i Midttrafik 2019

1-00-1-19

15. Siden sidst

Sagsfremstilling

Stop af særregel kan betyde markant stigning på afgift på el i elbusser

Formand for Midttrafiks bestyrelse og formand for Trafikselskaberne i Danmark, Claus Wistoft, har sammen med formand for Movia, Kirsten Jensen, indsendt vedlagte indlæg til Altinget om elbusser - *Trafikselskaberne: Forhindring forude for elbusser*. Indlægget belyser problematikken vedr. den særregel, som udløber i slutningen af 2019, som giver lav afgift på el anvendt i elbusser. En planlagt afløser afventer godkendelse i EU. Resultatet kan blive, at elafgiften fra 2020 vil stige over 200 gange, hvormed afgiften for de sjællandske kommuner, der planlægger at indføre elbusser i 2019 alt andet lige vil gå fra at betale 50.000 kr. til 10 mio. kr. i elafgift.

På vegne af formanden er der også fremsendt brev til skatteministeren (med kopi til transport, energi, og miljøministeren), hvor der peges på fire mulige løsninger. Forhåbningen hos Trafikselskaberne i Danmark er, at der kan findes en løsning på denne udfordring inden udgangen af i år.

Møde mellem 3F og Dansk Person Transport (DPT)

Den 10. maj er der møde mellem 3F og DPT hos Midttrafik, og mødet annonceres af 3F som en del af organisationens Tryk Stop-kampagne. Bestyrelsesformand Claus Wistoft har tidligere fremsendt en faktuel redegørelse til kommunerne om chaufførvilkår, køretider, køreplaner samt ansvarsfordelingen ml. bl.a. Midttrafik og busselskaberne (vedhæftet).

Direktør Jens Erik Sørensen vil orientere om mødet den 10. maj på bestyrelsesmødet den 16. maj.

3F ang. Randers Kommunes byrådsbeslutning i april

3F har til medlemmer og medier oplyst, at Randers Kommunes byråd i april har vedtaget fem forslag fra 3F, herunder at "Randers kommune, i planlægningen af køreplaner for bybusserne, forpligtes til at inddrage arbejdsmarkedets parter", og at "der skal nedsættes et kontroludvalg bestående af arbejdsmarkedets parter, der skal føre kontrol med at udbuddet overholdes". Det er korrekt, at Randers Byråd efter indstilling fra SF har behandlet de fem punkter vedr. køreplanlægning og arbejdsvilkår i forbindelse med bybuskørslen. Det er dog ikke korrekt, at byrådet imødekom dem fem forslag fra 3F. Derimod vedtog byrådet, at sagen skal behandles i kommunens Teknik- og Miljøudvalg. Midttrafik har kontaktet kommunens forvaltning med henblik på at bidrage til behandlingen af sagen, herunder at sikre at udvalget ikke træffer beslutninger, hvor kommunen reelt ikke har kompetencen. Midttrafik vil drøfte misinformationen fra 3F med organisationen på sit møde d. 10. maj.

Letbanerådets studietur

Letbanesekretariatet i Midttrafik havde arrangeret studietur for Letbanerådet til Montpellier og Nîmes i perioden 31. marts til 2. april 2019. *Formålet var erfaringsgrundlag og*

inspiration for fremtidige beslutninger i forhold til den kommende udbygning af Letbanen i Aarhusområdet. Med valget af Montpellier og Nîmes som studietursdestinationer var der mulighed for at studere en letbane og en BRT-løsning med både regional og bynær karakter.

Montpellier har et velfungerende letbanesystem med fire linjer og en femte på vej. Den første linje åbnede i 2000 og der er efterfølgende åbnet nye linjer hvert sjette år. Fra politisk side har man prioriteret letbane foran biler i byens centrum. I stedet har man bygget parker&rejs anlæg tæt på letbanestop, som gør det nemt at parkere og rejse videre ind mod centrum.

Nîmes åbnede den første BRT-linje i 2012. Der er planlagt åbning af en linje 2 fra slutningen af 2019 til 2021 og længere ude i fremtiden også en linje 3. Der er fokuseret på et letbanelignende ruteforløb, attraktive stoppesteder, grøn beplantning og gode forbindelser til andre busforbindelser, indfaldsveje og motorvej i form af Parker & Rejs-anlæg. BRT-linjen i Nîmes kører fortrinsvis i sin egen bane, men deler også vejbane med den øvrige trafik på en kortere strækning.

Kontrol af lave priser hos Færdselsstyrelsen

Midttrafik har d. 21. februar og igen d. 8. marts bedt Færdselsstyrelsen kontrollere selskaber, der har budt med lave timepriser i udbuddene af Flextrafik, FV6 og FG6. Færdselsstyrelsen er bedt kontrollere selskaberne i sin egenskab af tilladelsesudstedende myndighed.

I alt har Midttrafik indsendt 89 selskaber til kontrol hos styrelsen, hvoraf de 23 selskaber har anført, at de ikke har nogen ansatte chauffører, og 45 selskaber har anført, at de ved tilbudsafgivningen har indgået en gyldig overenskomst.

Vogntype	Type 2	Type 5	Type 6
Mindstepris	260 kr.	292 kr.	313 kr.
Antal vogne til kontrol	75	9	5

Færdselsstyrelsen har d. 16. april bl.a. svaret Midttrafik følgende: "Styrelsen kan ikke konstatere, om de enkelte virksomheder lever op til kravene om overenskomst. I henhold til den tidligere taxilov, er der alene krav om, at virksomheden følger en kollektiv overenskomst, det samme gør sig gældende ved tilladelser udstedt i henhold til buskørselsloven. Størstedelen af virksomhederne ses at have angivet at følge en kollektiv overenskomst i forbindelse med, at de fik udstedt en tilladelse. Der er således ikke krav til indholdet af overenskomsten, blot at den er indgået mellem en arbejdsgiver og en flerhed af arbejdstagere."

Styrelsen skriver endvidere: "Styrelsen kan generelt set være behjælpelig med at identificere tilladelsesindehavere, hvis der opstår tvivl om en tilladelses gyldighed, men styrelsen opretter og gennemfører ikke tilsyn, med mindre den enkelte virksomhed er udtaget til et periodevis tilsyn, eller hvis styrelsen oplever begrundet mistanke om, at den enkelte virksomhed ikke opfylder betingelserne for at være indehaver af en tilladelse.

Styrelsen finder ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at rejse tilsynssager med virksomhederne angivet i vedhæftede dokument."

Bestyrelsen for Midttrafik	16. maj 2019
----------------------------	--------------

Bilag

- Bilag 1 - Indlæg til Altinget om elbusser
- Bilag 2 - Brev til SKM vedr elafgift og busser
- Bilag 3 - Orientering om chaufførvilkår til kommuner
- Bilag 4 - Rapport_studietur til Montpellier og Nimes 2

1-00-1-19

16. Eventuelt