

## Åbent dialogmøde med leverandører

22. januar 2019

### Geografisk opdeling

- De mindre vognmænd vil gerne byde ind på de lukkede skoleruter, men de kan maks. varetage 3-4 ruter, da de ikke har så mange busser til rådighed. Derfor er det ikke nemt for de mindre vognmænd at byde ind på så store delaftaler.
- Omvendt er det lettere at beskæftige chaufførerne hele dagen, end kun morgen og eftermiddag, når områderne inddeles i større delaftaler. Børnehaverne er ikke med i udbuddet, så dem kører de med midt på dagen.
- Hvis områderne bliver mindre på specialkørsel, bliver de uinteressante at byde ind på. Samkørsel med specialbørn er godt, for at have nok til hele dagen.
- Det er ikke de samme busser, der bliver brugt på lukkede skoleruter og specialkørsel/kørsel med ældre (her bruges mindre busser)
- De små vognmænd er ikke interesseret i at byde ind sammen, det er ikke realistisk. Andre kommenterer, at det godt kan lade sig gøre.
- Vognmændene vil gerne tilbyde kombinationsrabat, hvis de vinder flere delaftaler.

### Bestilling

- Vognmændene roser systemet, som det er i dag. Det er godt de kan se alle oplysninger, herunder telefonnr. Hjælpemidler i systemet kan forbedres. Der skal ikke køre så meget uden om systemet, da det er svært at håndtere.
- Ønske fra vognmændene om, at kørselsbestillingen kommer før torsdag kl. 12. Det kan give en bedre planlægning for vognmændene, hvis hovedbestillingen kommer tidligere
- Det er bedst, hvis skolekørslen ligger fast hver uge
- Skjern-bilen: kun have ændringsbestillingerne – ikke have alle bestillingerne. Men ændringer i forhold til sidste uge, og så skal de alligevel tjekke det hele.

### Afbestilling

- 1 times afbestilling er for stramt – vognmændene kan ikke dække sine udgifter på chaufføren, som er mødt ind på arbejde. Mange chauffører har delt vagt – går hjem til middag
- Morgenkørsel: Ønske om, at afbestilling skal gøres dagen før kl. 16/17 – og ellers betales der for ruten
- Hjemkørslen (øvrige aflysninger): 2 timers frist for at afbestille. Terndrup ønsker 4 timers frist

### Køretøjer

- Krav til busser, euro-norm. Ikke krav til alder. Når de er synet, er de også lovlige.
- Overveje krav til bremsetest, eks. hver halve år (eksempel fra Skive Kommune), så har vognmanden mulighed for at bruge ældre busser. Lovkrav om at blive testet én gang årligt. Bremsetest koster 700-800 kr.
- Gamle biler belaster miljøet mere, men de kører heller ikke mange timer om dagen
- Det er bedre at gå op i sikkerhed, end at gå op i bussens alder

- Sikkerhedskrav til eks. seler? Ingen lovgivningsmæssige krav til skolebusser. Hvis vi stiller krav om det, bliver det dyrere for os, da det kræver nyere busser eller eftermontering. Det kræver også, at de skal køre med flere busser, da det også medfører, at der ikke er nogle som må stå op.
- Krav til lav bil/personbil ved anden kørsel: det er ikke alle vognmænd som har dette, da de skal indregistreres som taxa. Det er bedre, at de har en transportkørestol, så borgeren kan komme ind i den store bus. Stiller vi krav om lav bil, skal vi være præcise i omfanget af bruget af dem. Krav om lave biler vil udelukke alle dem, der ikke har taxa

### **Skolebuskørsel**

- Når alt er variabelt, er det ikke nemt for vognmændene at regne med en fast indtjening. Der bør være en minimumsindtjening på kontrakterne. Faste omkostninger dækkes, og herudover variabel betaling for at ændre på ruterne
  - Midttrafiks B-kontrakter og Favrskov kommune bruger den betalingsmodel
- Fastsatte, hvor meget vi må ændre i løbet af en kontraktperiode.
- Ændringer ved fx emneuger, bliver kørslen aflyst (som de havde regnet med)
- Den største omkostning er chaufføren. Jo større busser, jo billigere
- Hvis der kan justeres på skolens ringetider, kan busserne udnyttes bedre.

### **Arrangementskørsel**

- Gerne med i kontrakterne
- Variabel skolekørsel i Favrskov kommune: bussen er til rådighed 200 timer om året (arrangementskørsel som vi har det i dag). Der skal volumen på, når de afgiver prisen

### **Åbne / lukket skolerute**

- Hvis vi har åbne ruter, kan de udnyttes bedre for vognmændene. Ikast-Brande kører med det, og det fungerer fint – bliver flittigt brugt
- Ved åbne ruter kan vi ikke ændre/aflyse ruterne, hvis der er særlige arrangementer. Konsekvens ved åbne ruter er, at de skal være stabile
- Det kan udfordre kapaciteten, da der kan komme flere ikke-visiterede elever med. Men de har ikke erfaring med, at det er et problem
- Overvej administrationen af åben rute – der er meget administration i billetter. Hvis åbne ruter laves gratis, skal vi huske at der vil være forskel i serviceniveau for de ikke-berettigede, afhængigt af hvor de bor (tænke over at der er samme krav til betaling for alle børn). Betaling ved Midttrafik er ikke gratis for de børn, der bruger denne rute.

### **Økonomiske krav**

- I dag er kravet til vognmandens økonomi stort. Kunne man stille økonomisk krav/sikkerhed pr. bus – eks. 50.000 pr. bus (bankgaranti pr. bus). Dette er mere standarden i branchen (Midttrafik). Bankgarantier regnes med i deres tilbud. Vognmændenes omsætning vil være mindre i dag, end den var ved sidste udbud.