

Århus, den 16. marts 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 23. marts 2007 kl. 10.00
Parolesalen, Viborg Kaserne, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 1



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
15. marts 2007	1-16-5-75-201-2-07	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	8740 8255

Orientering om større køreplanændringer 1. juli 2007

Resume

1. Rute 22 Holstebro-Ikast foreslås nedlagt

Kontrakterne på kørslen på rute 22 Holstebro-Ikast udløber den 29. juni 2007. Ruten har til den tid kørt som et forsøg i 3 år. På grund af ringe benyttelse af ruten foreslås den nedlagt. Størstedelen af brugerne kan benytte alternative ruter med et skift.

2. Kollektiv trafik i Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommune har ønsket en udbygning af den kollektive trafik i kommunen. Der er nedsat en administrativ arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra Ikast-Brande Kommune, ungdomsuddannelserne i Ikast og Midttrafik. Der foreligger nu køreplanudkast for den ønskede betjening. Forslaget til betjeningen er godkendt af Teknik- og Miljøudvalget i Ikast-Brande Kommune den 12. marts.

3. Nedlæggelse af ture på hverdage til stationen i Randers på rute 214 Grenaa – Randers og rute 212 Ebeltoft – Randers.

Rute 214 og 212 betjener Randers Station på en del af turene på hverdage og alle ture i weekenderne. Det betyder, at busserne på disse ture skal gennem det stærkt trafikbelastede område ved Randers Bro to gange. Antallet af kunder fra Grenå og Ebeltoft, der benytter turene, er meget begrænset. Der er på hverdage en god direkte bybusforbindelse i kvartersdrift mellem Randers Busterminal og Randers Station. Kørslen mellem Randers Busterminal og Randers Station foreslås derfor nedlagt på hverdage.

4. Erstatning af betjeningen af Stenvad på rute 352 Ryomgård – Glesborg – Bønnerup – Grenaa med lokal betjening m.h.p. bedre korrespondancer med Grenaa-banen i Ryomgård.

Midttrafiks bestyrelse blev orienteret om dette projekt på bestyrelsesmødet i januar 2007. Betjeningen på Grenaa-banen blev i 2004 udvidet til timedrift mellem Hornslet og Ryomgård, således at togene på Grenaa-banen nu krydser en gang i timen i Ryomgård. Rute 352 har ud over korrespondancen til Grenaa-banen en vigtig korrespondance i Glesborg til rute

213 Randers – Fjellerup – Grenaa. På grund af køretiden mellem Glesborg og Ryomgård er det ikke muligt at opretholde gode korrespondancer begge steder. Der kan opnås god korrespondance både i Ryomgård og i Glesborg, såfremt betjening af Stenvad på rute 352 erstattes af lokal betjening på hverdage. Størstedelen af den tidligere Nørredjurs Kommune vil herved få en væsentligt forbedret forbindelse til Århus.

5. Omlægning af rute 234 Mariager – Hobro og rute 235 Mariager – Randers

Midttrafiks bestyrelse blev orienteret om dette projekt på bestyrelsesmødet i januar 2007.

Mariager Fjordkommune har besluttet, at rute 234 som i dag kører mellem Mariager og Hobro udvides til kørsel Hadsund-Mariager-Hobro. NT ønsker derfor rute 235's kørsel mellem Hadsund og Mariager reduceret fra 1. juli 2007, hvor ændringerne på rute 234 træder i kraft. Rute 235 skal køre uændret i weekenden, hvor rute 234 ikke kører.

6. Ny lokalrute i Hedensted Kommune

Efter ønske fra Hedensted Kommune indsættes en ny rute med 5/6 ture mellem Hedensted og Tørring.

7. Udvidelse af betjeningen på lokalrute 314 Hammel – Hadsten i Favrskov Kommune.

Efter ønske fra Favrskov Kommune indsættes nye ture sidst på eftermiddagen på rute 314 Hammel – Hadsten.

8. Reduktion af betjeningen i Silkeborg Bybusser lørdage

Silkeborg Kommune ønsker at gennemføre en besparelse ved at køreplantimetallet reduceres således, at der kun køres timedrift om lørdagen. I den nuværende køreplan køres der halvtimesdrift i tidsrummet ca. kl. 8 – 15.

Sagsfremstilling.

1. Rute 22 Holstebro-Ikast

Rute 22 blev efter beslutning i Ringkjøbing Amtsråd oprettet som en ny rute i sommeren 2004. Ruten skulle i første omgang køre i en 2 årig forsøgsperiode.

Ruten er løbende blevet evalueret, og amtets Teknik- og Miljøudvalget er blevet orienteret om evalueringen. Senest besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at ruten skulle fortsætte frem til 29. juni 2007.

Passagergrundlaget er begrænset. Dog befordres en del passagerer mellem Holstebro Rutebilstation og Døesvej i Holstebro. Der er ca. 10 passagerer pr. køreplantime. Ses der bort fra de internt rejsende i Holstebro var der ved seneste tælling ca. 6 passagerer per køreplantime i gennemsnit

Med undtagelse af få kunder vil de kunne henvises til anden betjening, dog med mindre gener for kunderne (længere transporttid og busskift). En mindre udvidelse af rute 130 Sunds-Ikast vil kunne dække det nordlige opland (Simmelkær og Ilskov) for Ikast Gymnasium. Passagererne fra Hodsager området kan benytte rute 29 Haderup-Holstebro.

Som følge af den dårlige benyttelse og muligheden for at henvise de fleste af kunderne i rute 22 til andre ruter anbefaler Midttrafik, at rute 22 nedlægges i forbindelse med køreplansskiftet den 1. juli 2007

Der forventes en årlig besparelse på ca. 650.000 kr.

Midttrafik anbefaler, at rute 22 Holstebro-Ikast nedlægges pr. 1. juli 2007.

2. Kollektiv trafik i Ikast-Brande Kommune

Ikast-Brande Kommune er en sammenlægning af tidligere Nr. Snede Kommune, Brande Kommune og Ikast Kommune. Den nye kommune har 2 ungdomsuddannelser i kommunen, Ikast Gymnasium og Ikast Handelsskole. Det er et ønske, at unge bosat i Ikast-Brande Kommune har mulighed for at tage en ungdomsuddannelse i egen kommune. Det er derfor vigtigt, at der er gode muligheder for transport med den kollektive trafik. Efter kommunens ønske skal der være kollektiv trafik både i skoletiden og efter skoletid.

Ikast-Brande Kommune har om året afsat 2 mio. kr. til formålet. Der er afsat 1 mio. kr. i 2007.

Der er nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Ikast-Brande Kommune, ungdomsuddannelserne og Midttrafik, hvor mulighederne for betjeningen er blevet drøftet. Fra kommunens og ungdomsuddannelsernes side har det været et krav, at der blev en bedre betjening mellem Brande og Ikast, end den betjening rute 190 Ikast-Brande yder nu. Ligeledes ønskes der bedre betjening fra Blåhøj/Uhre-Ikast samt Brande-Nr. Snede.

Der er også ønske om, at der bliver bedre betjening fra Klovvborg, Nr. Snede, Ejstrupholm og Isenvad om morgenen, så der er en bus i Ikast kl. ca. 8. Denne strækning betjenes af regional rute 116 Herning-Horsens. I dag ankommer bussen til Ikast kl. 7.16 – altså næsten en time før det ringer ind på skolerne.

Midttrafik har udarbejdet udkast til køreplaner for den ønskede betjening. Køreplanerne har været forelagt den øvrige arbejdsgruppe, der har godkendt forslaget til videre behandling i kommunes Teknik- og Miljøudvalg den 12. marts 2007.

Forslaget til køreplanerne indebærer, at rute 190 udvides og overgår til kommunal finansiering. Rutenummeret ændres til 680 og skal betjene Ikast-Brande-Uhre-Blåhøj. Til betjening af strækningen Brande-Nr. Snede oprettes

en ny rute 690, der kan udføres med busser fra rute 680.

Udgiften til betjeningen er beregnet til ca. 1,5 mio. kr. pr. år. Hertil kan der komme ændringer på skoleruterne, når disse skal justeres/tilpasses.

Midttrafik har foreslået Ikast-Brande Kommune, at det kan undersøges og noget af det resterende beløb på 0,5 mio. kr. kan anvendes til at oprette noget telebetjening i kommunen.

Kommunen vil tilbyde kunderne gratis buskørsel.

For at etablere den ønskede forbindelse mellem Klovsborg/Nr. Snede og Ikast om morgenen er det nødvendigt at indsætte en ny tur på rute 116.

Ved at rute 190 overgår til kommunal finansiering får Region Midtjylland en besparelse på ca. 200.000 kr. om året. Det foreslås, at noget af besparelsen anvendes til den ønskede udvidelse på rute 116. Det anslås, at udgiften bliver ca. 75.000 kr. om året. Samlet set vil Region Midtjylland opnå en besparelse på ca. 125.000 kr. ved gennemførelse af projektet i Ikast-Brande Kommune.

Midttrafik anbefaler, at man gennemfører forslaget til ny lokal betjening i Ikast-Brande Kommune, og at regional rute 116, Herning-Horsens udvides med en tur, hvor bussen er i Ikast ca. kl. 8.

3. Nedlæggelse af ture på hverdage til stationen i Randers på rute 214 Grenaa – Randers og rute 212 Ebeltoft.

Rute 212 (Grenaa-Randers) og 214 (Ebeltoft-Randers) betjener som de eneste regionale ruter, der ikke kommer fra Langå og Viborg, såvel Randers Busterminal som Randers Station. De øvrige ruter fra Djursland og ruterne fra Hadsund, Mariager, Hobro, Hornslet og Hadsten betjener ikke Randers Station.

Der er bybusforbindelse mellem Busterminalen og Stationen. Bybussernes stoppesteder ligger ca. 50-75 m. længere væk fra stationen end stoppestedet for 212/214. Fra busterminalen er der også forbindelser til/fra stationen med de rutebiler, som kører til/fra Viborg/Langå. Stoppestederne ligger her ca. 200 m. fra stoppestedet på stationspladsen for 212/214.

Kørslen mellem busterminalen og stationen og retur til busterminalen er relativ omkostningstung. Køreplantiden er 17 minutter og giver især i myldretiden anledning til regularitetsproblemer, fordi den foregår på en stærkt trafikbelastet strækning. Med ophævelsen af restriktionerne for optagelse og afsætning i Randers må det antages, at køreplanerne for de to ruter bliver endnu mere anstrengte.

Antallet af passagerer til fra Djursland, der benytter tilbuddet er relativt begrænset. Århus Amt gennemførte i 2004 en tælling, der viste, at for ca. 60% af turene var der 0 – 1 regional passager, der benyttede turene. På de resterende ture var der i gennemsnit 3-4 regionale rejsende, der benyttede turene.

Århus Amt nedlagde i 2005 nogle af de svagest benyttede ture. Siden da er der sket en forbedring af bybusforbindelsen mellem Randers Station og Randers Busterminal. Midttrafik indstiller derfor, at kørslen helt indstilles på hverdage, men at betjeningen opretholdes i weekenden. Herved tilgodeses besøgsrejsende m.v. i weekenden, hvor frekvensen på de øvrige forbindelser mellem stationen og busterminalen er lavere.

Nedlæggelsen af turene vil betyde at et relativt beskedent antal passagerer fremover skal bruge bybusserne eller de regionale ruter, der passerer stationen, og foretage skift på busterminalen.

Nedlæggelse af ture mellem Randers Busterminal og Randers Station forventes at give en besparelse på netto 200.000 kr., og en væsentlig mere stabil køreplan på rute 212 og 214.

Midttrafik vil samtidig sørge for at information om skift til bybusforbindelse til Randers Station forbedres på Randers Busterminal.

Midttrafik anbefaler derfor, at betjeningen af Randers Station på rute 212 og 214 indstilles på hverdage fra køreplansskiftet 1. juli 2007.

4. Erstatning af betjeningen af Stenvad på rute 352 Ryomgård – Glesborg – Bønnerup – Grenaa med lokal betjening m.h.p. bedre korrespondancer med Grenaabanen i Ryomgård.

Betjeningen på Grenaabanen blev i 2004 udvidet til timedrift mellem Hornslet og Ryomgård, således at togene på Grenaabanen nu krydser en gang i timen i Ryomgård i hele driftsdøgnet. Rute 352 har ud over korrespondancen til Grenaabanen en vigtig korrespondance i Glesborg til rute 213 Randers – Fjellerup – Grenaa. På grund af køretiden mellem Glesborg og Ryomgård er det ikke muligt at opretholde gode korrespondancer begge steder. Dette kan til gengæld opnås, såfremt betjening af Stenvad med rute 352 nedlægges og erstattes af lokal betjening, idet køretiden mellem Glesborg og Ryomgård reduceres med ca. 5 minutter.

Det er Midttrafiks vurdering, at god korrespondance til Grenaabanen er en vigtigere opgave regional opgave end betjening af relativt få passagerer fra Stenvad.

Antallet af påstigere i Stenvad er talt den 8. og 9. februar 2007. På de 22 ture, der er talt på en hverdag, er der ca. 20 påstigere i alt. På ca. 50 % af turene er der ikke påstigere i Stenvad. Langt de fleste påstigere fra Stenvad rejser lokalt i Norddjurs Kommune til bl.a. Glesborg og Grenaa. Der er ca. 3,5 km til Ørum og Ramten, hvor der er busforbindelser til Grenaa, Randers og Ryomgård.

Spørgsmålet har igen været drøftet med Norddjurs Kommune, som tilslutter sig synspunktet om at satse på korrespondancerne til Grenaabanen og hermed

forbedre forbindelserne fra området til Århus. Norddjurs Kommune er indstillet på – i samarbejde med Midttrafik – at etablere en alternativ lokal betjening af Stenvad på hverdage til køreplansskiftet 1. juli 2007. Indtil videre opretholdes betjeningen af Stenvad med rute 352 i weekenden. Da det ikke er muligt at forbedre korrespondancerne til Grenaabanen væsentligt i weekenden uden større omlægninger af øvrige ruter. En evt. omlægning i weekenden må derfor afvente den mere gennemgribende gennemgang af rutenettet, som planlægges gennemført sammen med Norddjurs Kommune og Region Midtjylland til køreplansskiftet i 2008.

Økonomisk forventes ændringen som udgangspunkt at være neutral for Region Midtjylland, idet besparelserne som følge af reduceret køretid opvejes af færre passagerindtægter. På sigt må det forventes, at den forbedrede korrespondance til Grenaabanen vil give flere regionale passagerer på strækningen.

For Norddjurs Kommune vil udgifterne ved den alternative lokale betjening afhænge af mulighederne for at kombinere den med de lokalruter, der kører i området m.h.p. betjening af skolerne.

Midttrafik anbefaler, at betjeningen af Stenvad på rute 352 indstilles på hverdage fra køreplansskiftet 1. juli 2007, og at Midttrafik i samarbejde med Norddjurs Kommune samtidig etablerer en lokal betjening af Stenvad til erstatning for 352.

5. Omlægning af rute 234 Mariager – Hobro og rute 235 Mariager – Randers

Mariager Fjord Kommune og Nordjyllands Trafikselskab ønsker at gennemføre ændringer på rute 234/235 fra køreplansskiftet 1. juli 2007.

Midttrafik har i den anledning udarbejdet ny køreplan for rute 235. Midttrafik har i forhandlingerne med Nordjyllands Trafikselskab lagt vægt på at der fortsat er direkte betjening af pendlere, der rejser mellem Assens og Randers, og at der samtidig sker en omlægning, der giver lavere rejsetider mellem Assens/Mariager og Randers på ture, der benyttes af mange pendlere.

Forslag til ændringer på rute 235 mandag til fredag:

- Antallet af ture mellem Mariager og Randers er uændret i forhold til i dag
- Hadsund, Norup og Dania betjenes ikke. Byerne betjenes i stedet af den ny rute 234, som kører mellem Hadsund, Mariager og Hobro.
- De vigtigste ture på rute 235 på strækningen Assens-Mariager med direkte forbindelse til/fra Randers bibeholdes. Disse ture kører ikke via Spentrup. Rejsetiden fra Assens og Mariager til/fra Randers nedsættes derfor med ca. 10 minutter.
- Der indsættes en række ture, som kun kører mellem Randers og Spentrup.
- Alle ture ind og ud ad Randers kører nu ad Mariagervej, hvilket betyder, at "hele Spentrup" betjenes på de ture, som kører til- eller via Spentrup.

Omlægningen forventes i udgangspunktet at være udgiftsmæssigt neutral for

Region Midtjylland. På sigt forventes der øgede indtægter på grund af reduktionen i rejsetid mellem Assens/Mariager.

Der gennemføres i øjeblikket en høring, som kan give anledning til justeringer af forslaget

Midttrafik anbefaler, at betjeningen på rute 235 ændres som foreslået med eventuelle justeringer som på baggrund af høringen.

6. Ny lokalrute i Hedensted Kommune

På møder i Teknik- og Forsyningsudvalget i Hedensted Kommune har man drøftet hele personbefordringsproblematikken i kommunen. Ud over de regionale og lokale busruter findes der i kommunen lukkede skolebusruter. Disse skolebusruter har flere steder et parallelt forløb med det øvrige busnet. I den gamle Juelsminde Kommune betjener man sig ligeledes af en teletaxi ordning, der måske ikke er den optimale måde at betjene områdets beboere på.

For at opnå den for borgerne mest optimale busbetjening med de lavest mulige udgifter for kommunen, ønskes der en gennemgribende gennemgang af hele busproblematikken i kommunen.

Hedensted Kommune har anmodet Midttrafik om at være den styrende kraft i en sådan proces, så den kan være overstået ved overgangen til en ny køreplan i 2008.

Yderligere har man bedt Midttrafik om at etablere en rute mellem Hedensted og Tørring med det formål, dels at sikre transport for elever til gymnasiet i Tørring, dels at sikre transportmuligheder mellem Tørring, Uldum og Løsning / Hedensted, dels at binde Ny Hedensted Kommune sammen på tværs.

Ovenstående rute skal starte start primo august 2007 med 5 afgangene Hedensted – Tørring og 6 afgangene Tørring – Hedensted.

Midttrafik anbefaler, at ny lokalrute Hedensted – Tørring etableres som aftalt med Hedensted Kommune.

7. Udvidelse af betjeningen på lokalrute 314 Hammel – Hadsten i Favrskov Kommune

I forbindelse med dannelsen af Favrskov Kommune iværksatte sammenlægningsudvalget et arbejde m.h.p. at skabe bedre kollektiv trafikbetjening mellem de gamle kommunecentre. Der er kommunale funktioner i alle de gamle råduse.

Bestyrelsen blev i januar orienteret om at Midttrafik i samarbejde med Favrskov Kommune og Region Midtjylland arbejder på en ny rute Hammel – Søften Århus, der samtidig skaber forbindelse mellem Hinnerup og Hammel. Der ar-

bejdes på at starte ruten i slutningen af september.

Herudover har det været et ønske fra Favrskov Kommune at forbedre rejsemulighederne mellem Hammel og Hadsten allerede til køreplansskiftet 1. juli 2007.

Sidste tur på ruten er i dag relativt tidligt på eftermiddagen. Midttrafik har foreslået indsættelse af to ture senere på eftermiddagen. Turene vil give væsentligt bedre mulighed for at tiltrække pendlere til den kollektive trafik og bedre forhold for de uddannelsessøgende og pendlere, der i dag bruger ruten.

Samlet merpris til Favrskov ved udvidelsen er vurderet til 135.000.

Midttrafik afventer fortsat endelig udmelding fra Favrskov Kommune om udvidelsen.

Midttrafik anbefaler, at betjeningen på rute 314 udvides som ønsket af Favrskov Kommune

8. Reduktion af betjeningen i Silkeborg Bybusser lørdage

På baggrund af et besparelsesønske fra Silkeborg Kommune har Midttrafik og Teknik- og Miljøafdelingen i Silkeborg Kommune udarbejdet følgende ændringsforslag til ny køreplan for bybusserne i Silkeborg:

Køreplantimetallet i næste køreplan reduceres ved, at der kun køres timedrift om lørdagen. I den nuværende køreplan køres der halvtimesdrift i tidsrummet ca. kl. 8 – 15. Dette betyder, at betalingen reduceres med ca. 575.000 kr. årligt.

Midttrafik og kommunen vurderer, at der kapacitetsmæssigt ikke er problemer i reduktionen til timedrift

Der er herudover en række mindre justeringer på bybuslinier og lokalruter.

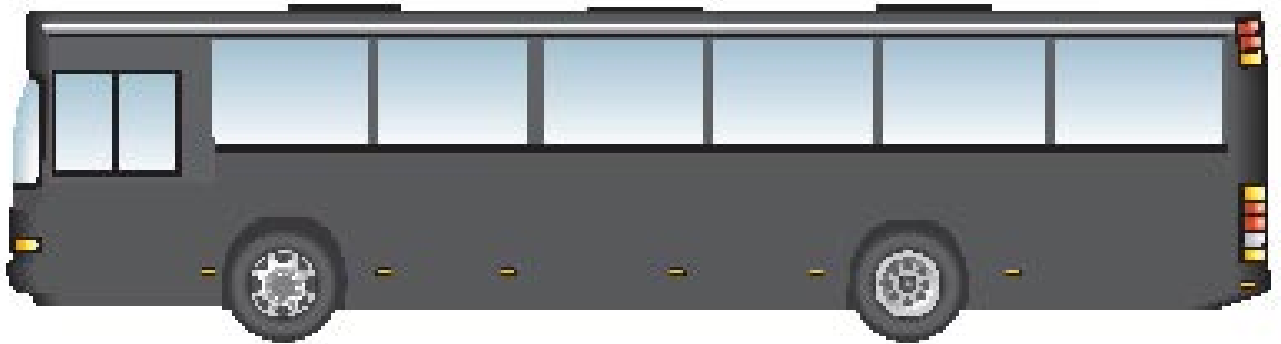
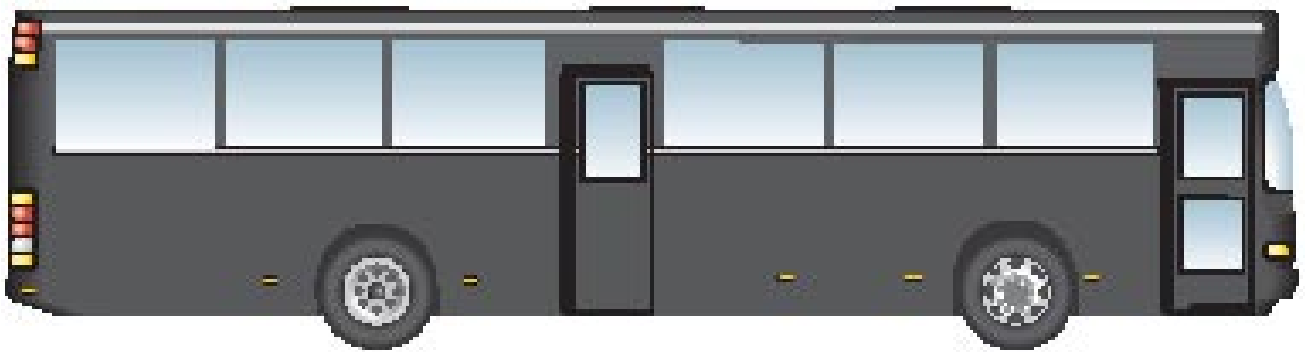
Midttrafik anbefaler, at reduktionen til timedrift lørdage gennemføres som ønsket af Silkeborg Kommune

Århus, den 16. marts 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 23. marts 2007 kl. 10.00
Parolesalen, Viborg Kaserne, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 2





Århus, den 16. marts 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 23. marts 2007 kl. 10.00
Parolesalen, Viborg Kaserne, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 3

**VIDENSCENTER VIDEBÆK
DANMARKS FØRENDE CENTER FOR KOLLEKTIV TRAFIK I TYNDT BEFOLKEDE
OMRÅDER**

VIDENSBANK: Videnscenter Videbæk vil være den rådgivende, førende og ledende aktør inden for udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

- **Videnscenter Videbæk vil være i konstant udvikling og fremadrettet indsamle ny viden på området, teoretisk, praktisk, metodisk.**

Vi vil opnå dette gennem deltagelse i konferencer og workshops i ind- og udland. Vi vil være i besiddelse af, og opdateret om, den nyeste og bredeste viden inden for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Vi vil opbygge netværk i ind- og udland. Vi vil have adgang til at søge viden gennem biblioteker, tidsskrifter, mailinglister og andet materiale. Vi vil knytte kontakt til relevante personer i EU og evt. OECD og derigennem få en eller flere primære kontaktpersoner. Vi vil ansøge om relevante EU midler til projekter. Vi vil indgå samarbejde med relevante institutioner bl.a. DTU og Ålborg Universitet.

- **Videnscenter Videbæk vil løbende udbrede og dele sin viden.**

Vi vil gøre dette ved bl.a. at afholde konferencer og workshops. Vi vil udarbejde og publicere rapporter, der er tilgængelige for andre, bl.a. via internettet. Vi vil holde foredrag, der kan skræddersys til de enkelte kunder. Vi vil bidrage med indlæg til faglige medier og blande os i debatten i henhold til Midttrafiks politik på området.

- **Videnscenter Videbæk skal være på forkant med udvikling af it-systemer til løsning af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.**

Vi vil være opsøgende i forhold til at holde os orienteret om udvikling inden for it området i forbindelse med koordinering, bestilling og betaling for kørsel med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder. Vi vil aktivt opsøge viden om it systemer udover den generelle videnssøgning. Vi skal deltage i udviklings- og afprøvningsarbejde af it systemer. Vi skal kunne anbefale it systemer og integrere it løsninger i vores konkrete forslag til kommunerne.

PRAKSIS: Vi skal i Videnscenter Videbæk skabe opmærksomhed om vores arbejdsområde og ekspertise. Vi skal udvikle konkrete tilbud og forslag til kommunerne

- **Videnscenter Videbæk skal "sælge" budskabet om supplerende og alternative løsninger til kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.**

Vi skal skabe opmærksomhed om Videnscentrets ekspertise og derigennem sælge os selv. Vi vil bruges og dele ud af vores viden!

Vi skal være opsøgende og skabe os overblik over, hvor de særligt tyndt befolkede områder findes. Vi vil aktivt indgå i kontakt til kommunerne. Vi vil sælge vores budskab og oplyse om vores arbejde bl.a. gennem Fagligt Forum, Trafik Dage, Midttrafiks hjemmeside og workshops.

- **Videnscenter Videbæk skal gennem samarbejde med kommunerne, udarbejde forslag til at udvikle og styrke den kollektive trafik i tyndt befolkede områder.**

Som grundlag og dokumentation for vores arbejde, vil vi udarbejde en skriftlig "vejledning til succes". I vejledningen indgår der beskrivelser af forskellige forslag til alternative løsninger, bl.a. i form af telekørsel og, hvornår det vil være hensigtsmæssigt

at benytte hvilke forslag. Vi vil trække på det erfaringsgrundlag vi opbygger og derigennem foreslå, hvilke løsninger der virker og hvorfor. Vi vil finde løsninger, der er med til at forbedre kvalitet og udbud af kollektiv trafik. Vores løsningsforslag skal være rentable og miljømæssigt forsvarlige.

Vi vil oplyse om vores idéer og forslag, overfor de relevante samarbejdsparter og beslutningstagere. Vi vil oplyse om Midttrafiks øvrige ekspertise på området, bl.a. i forhold til køreplanlægning. Vi vil i samarbejde med kommunerne identificere, hvilke områder, tidspunkter og målgrupper, der kan tilbydes supplerende og alternative løsningsforslag.

Vi vil redegøre for og oplyse om vores arbejdsmetoder i forhold til at udvikle og anvende redskaber, der kan identificere målgrupper og deres transportbehov, metodiske overvejelser til, hvordan man bedst indsamler data, hvordan løsningen kan implementeres, hvilke it systemer der kan anvendes og hvordan implementerede løsninger kan evalueres efter en "testperiode". Vi vil i den forbindelse anvende benchmarking.

- **Videnscenter Videbæk skal udarbejde "total entreprise" og helhedsløsninger i forbindelse med udvikling af kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.**

Vi skal gøre dette ved at være ansvarlige for hele processen lige fra idé udvikling, forslag til markedsføring og til evaluering af projekter. Vi skal samarbejde med de øvrige afdelinger i Midttrafik, og gøre brug af deres ekspertise både i forhold til Videnscentret og i forhold til kunder.

Vi skal indgå i arbejdet med valg af metoder til indsamling af data om transportbehov, identificering af målgrupper, koordinering og kombineret af udbudt kørsel og nye forslag.

Efterspørgselsstyret kollektiv trafik skal hænge sammen med ruteplanlagt kollektiv trafik.

Århus, den 16. marts 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 23. marts 2007 kl. 10.00
Parolesalen, Viborg Kaserne, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 6

1.Rejseplan ens mission

Rejseplanens mission er at stille rejserlevant information om kollektiv trafik i Danmark til rådighed for offentligheden.

2.Rejseplan ens visioner

- Rejseplanen skal være *kendt*
- Rejseplanen skal være *tilgængelig*
- Rejseplanen skal være *troværdig*
- Rejseplanen skal være *brugervenlig*
- Rejseplanen skal *understøtte de tilsluttede selskaber i serviceforbedring*

3.Rejseplan ens strategi 2007 – udviklingsplan

For hver enkelt vision er der opsat en række konkrete målsætninger, projekter og aktiviteter.

Højtprioriterede igangværende / planlagte projekter er markeret med mørkegråt, øvrige igangværende / planlagte aktiviteter med lysegråt og potentielle, men endnu ikke igangsatte, projekter er ikke markeret.

1) Rejseplanen skal være kendt

Rejseplanen skal være det første kunden tænker på når vedkommende skal planlægge sin rejse med kollektiv trafik

Uddybning:

Den første barriere for brug af Rejseplanen er kendskab, hvilket betyder at jo mere udbredt et kendskab desto flere potentielle kunder er der til Rejseplanen. Derfor bør der være et klart fokus på udbredelse af kendskabet til Rejseplanen gennem forskellige mulige kanaler, primært gennem selskaberne og strategiske alliancer.

Målsætninger:

- Det generelle kendskab til Rejseplanen skal være over 70% i kendskabsanalyse 2007 [en forbedring på 10% i forhold til 2005]
- I Region Hovedstaden skal kendskabet (samlet) være over 90%, I Region Sjælland over 70% og i resten af Danmark (inkl. Bornholm) over 55% [ca. 10% forbedring i alle regioner i forhold til 2005]
- Større udbredelse af Microsites i 2007 [ikke direkte målbart]

Alle projekter under denne vision er beskrevet i markedsføringsplanen.

2) Rejseplanen skal være tilgængelig

Rejseplanen skal være tilgængelig der hvor kunden er og har behov for den

Uddybning:

Behovet for rejseinformation hænger ikke nødvendigvis sammen med adgangen til internettet. Rejseplansinformation skal være tilgængelig for kunden der hvor kunden er og gennem forskellige relevante kanaler.

Målsætninger:

Side 5

- Adgang til rejseplansinformation på de mest brugte platforme / kanaler [ikke målbart mål]
- Udbredelse af mobilløsning [se overordnede målsætninger]

Projekt / aktivitet	Uddybning	Tovholder	Tidsplan	Status
Taletjenesten	Automatisk telefontjeneste med rejseplansinformation. Brugere har mulighed for at ringe op og gennem samtale med en automatisk telefontjeneste få rejseplansinformation. Den nuværende løsning kan udelukkende bruges på søgning af rejse mellem stationer. Projektet handler om at videreudvikling løsningen således at der også kan søges på rejser mellem adresser.	KIKJ	Adresseløsningen forventes færdigimplementeret medio 07	Fortsættes i f.t. planlagt handlingsplan for 2006 / 07
Mobilprojekt fase 1	Udbredelse af rejseplanen til mobile platforme. Projektet omhandler i første omgang udbredelse af nuværende løsning med rejseplanen på mobilen, således at brugere gennem deres mobil (via WAP eller 3G net) kan benytte en tilsvarende rejseplanssøgning mobilt.	JAH	Fase 1 af mobilprojektet igangsættes primo 07 og forventes afsluttet medio 07.	Projektet er godkendt i udviklingsgruppen og implementeringen er igangsat. Test forventes igangsat febr. marts
Mobilprojekt fase 2	Projektets fase 2 omhandler yderligere udnyttelse af mobile muligheder igangsættes efter evaluering af den "simple" mobilløsning. Her vil fokus være hvordan man kan udnytte de muligheder der ligger i mobile platforme (såsom lokationsbaserede tjenester, push information) og hvordan man bedre understøtter det	JAH	Fase 2 igangsættes umiddelbart herefter.	Afventer fase 1.

	(lidt anderledes) behov der ligger ved mobilt brug.			
Transportportal	Afklaring omkring mulighederne for et multimodalt site (bil og kollektiv trafik) og rejseplanens involvering i et samarbejde med Vejdirektoratet	JSI	Afklaring igangsættes primo 2007	Der er afholdt en række møder med vejdirektoratet og det afklares hvad Rejseplanens rolle er
Rejsekort	Udvikling af interface mellem Rejseplanen, hvor brugeren kan fremsøge en rejse, og Rejsekort, som kan beregne prisen for den pågældende rejse.	JSI / PLI	Der er nedsat en arbejdsgruppe, der skal tage stilling til informationsudbudet og opbygningen af interfacet.	Prototype udarbejdet af HaCon oktober 2006, men endnu ikke testet. Krav til prisinformationsudbud forventes klar marts 2007. Herefter følger udviklings- og testarbejde frem til produktionslægning.
Udbredelse af touch screens	Afklaring af mulighederne for bedre udnyttelse af touch screens (rejseplansstandere)	BLW / JAH	Revurderes medio 2007	Afventer redesign projekt

3) Rejseplanen skal være troværdig

Rejseplanen skal have rigtige, relevante og opdaterede informationer

Uddybning:

For at sikre korrekt information og dermed kontinuerlig brug af rejseplanen er det afgørende at have relevant, opdateret og dækkende data.

Målsætninger:

- Alle danske adresser skal være med i Rejseplanen primo 2007 [tidligere målsætning]

- Rejseplanen skal være fuldt prisdækket (over hele Danmark) medio 2007

Side 7

Projekt / Aktivitet	Uddybning	Tovholder	Tidsplan	Status
Adresse-dækning	Fuld adressedækning således at der kan søges på rejser fra samtlige adresser i Danmark	PLI	Fortsættes; afsluttes 2. kvartal 2007	PLI har kontakt til de trafiksselskaber der mangler og der følges op gennem bestyrelsen
Teletaxa	Håndtering af teletaxamulighed således at kunden får oplyst muligheden for teletaxa og information omkring bestilling	GS		Foranalyse fortsætter i f.t. plan og munder ud i en indstilling til, om projektet skal gennemføres
Realtid	Muligheden for realtidsinformation, således at kunden kan blive informeret eksempelvis omkring forsinkelser og andre her-og-nu informationer.	KIKJ / JAH		Igangsat projekt fortsætter. Samtidig udarbejder JAH et samlet strategisk oplæg omkring realtid på Rejseplanen
Strukturreform	Prisberegning i forbindelse med strukturreformen hvor der en overgang er udfordring omkring visning af pris på bestemte strækninger	PLI	Forventes afsluttet 1. halvår 07	Arbejdet fortsætter, afsluttes 1. halvår 07 – afventer dog ny zoneinddeling

4) Rejseplanen skal være brugervenlig

Rejseplanen skal tage udgangspunkt i brugernes behov i præsentationen af information

Uddybning:

For at sikre og fastholde brugerne er det vigtigt at Rejseplanen er brugervenlig og tilpasset den konkrete brugssituation.

Målsætninger:

- Tilfredsheden med rejseplanen.dk i den halvårslige brugerundersøgelse skal være over 4,1 (1-5 skala) [forbedring på ca. 0,2 point bl.a. som resultat af re-design projektet]
- Opfyldelse af tilgængelighedskrav og input fra diverse "særlige brugere"

Projekt / aktivitet	Uddybning	Tovholder	Tidsplan	Status
Redesign	RP 4.0 – redesign af brugergrænsefladen til rejseplanen (web) så den bliver mere brugervenlig. Nye features: returrejse, resultaterne loades hurtigere, større enkelhed, forbedrede hjælpesider med fritekstsøgning	BLW	Igangsat ultimo 06 og forventes klar 2. kvartal 2007	Endelig prototype færdiggjort og implementering igangsat. Test URL kommer 1. marts. Test gennemføres uge 10. Forventes i produktion 16. april.
Brugerundersøgelse	2 årlige brugerundersøgelser – pop up skemaer – på www.rejseplanen.dk og www.dsb.dk/rejseplanen for at lodde holdningen til RP hos brugerne	BLW	1. halvårs undersøgelse afvikles uge 22	
Usability tests	Løbende (kvalitative) undersøgelser af www.rejseplanen.dk for kontinuerligt at forbedre brugervenligheden	BLW	Formodentlig 2. halvår. Eventuelt kan nye eye tracking undersøgelser testes.	
MyHafas	Login og personaliseringsmuligheder hvor det f.eks. er muligt at indstille favoritruter, tilsendt sms ved rejseplansændringer etc.	JAH		I bero indtil det afklares, hvorledes Rejsekort håndterer login og hvad den endelige mobilstrategi er. Vurderes igen sammen med

				realtid og mobil.
Lokalitetsbase-rede tjenester	Muligheden for at udnytte GPS etc. til brug ved rejseplanlægning, eks. "tag-mig-hjem-herfra" mobilfunktionalitet	JAH		Afventer endelig mobilstrategi

Side 9

5) Rejseplanen skal *understøtte de tilsluttede selskaber i serviceforbedring*

Rejseplanen skal understøtte de tilsluttede selskabers muligheder for at levere en bedre og mere effektiv service

Uddybning:

Rejseplanen skal være med til, gennem sit virke, at forbedre servicen for slutbrugerne, men samtidig muligheden for de enkelte tilsluttede selskaber at yde en bedre og mere effektiv service, både eksternt (serviceforbedring i forhold til kunderne) og internt (bedre håndtering i organisationen, bedre ressourceudnyttelse etc.).

Målsætninger:

- Øget tilfredshed i selskaber

Projekt / aktivitet	Uddybning	Tovholder	Tidsplan	Status
Vurdering af forretningen	Effektmåling af RP tiltag => besparelser i selskaberne. Mål: øge troværdigheden af rentabilitetsvurderinger. Delmål: kunne påvise det enkelte selskabs udbytte.	JOC		Deadline: 1. kvartal 2007
Opdatering af statistik	Opdatering af RP statistik, både den "eksterne" statistik (der kan bruges eksternt hos selskaberne), herunder kommunistatistikken og forbedring af øvrig stat og den "interne" statistik der kan bruges i forhold til optimering af brugergrænse-	BLW, JAH, JSI		Projektet har løbende haft fokus, men er blevet forsinket hos HaCon af forskellige årsager. Opdatering af den eksterne stat for-

	fladen, information omkring funktionalitet etc.			ventes færdiggjort medio 07. Der er sideløbende sat et projekt i gang omkring internstat som forventes afklaret 1. kvartal 07.
"Intern" brugerundersøgelser	Intern brugerundersøgelse i de tilsluttede selskaber med mulighed for feed back omkring rejseplanen og indspark i forhold til nye funktionalitet etc.	BLW / JAH		Afklares og igangsættes evt. medio 2007

Århus, den 16. marts 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 23. marts 2007 kl. 10.00
Parolesalen, Viborg Kaserne, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 8



28-02-2007

Sag nr. 02/4386

Dokumentnr. 13492/07

Sagsbehandler

Henrik Severin Hansen

Tel. 35 29 81 74

E-mail: hsh@regioner.dk

Dieselafgifter og moms på kollektiv trafik

Transportministeriet har anmodet om en beskrivelse af kontraktforhold og momsproblematikken i kollektiv trafik. Ministeriet har oplyst, at baggrunden dels er, at den danske stats hjemmel til at fritage den kollektive bustrafik for dieselafgifter bortfaldt den 1. januar 2007, dels muligheden for afløste moms ved cross border leasing, og endelig forslaget om at indføre moms på kollektiv trafik.

Danske Regioner forudsætter, at der kompenseres for merudgifterne. Der er i den sammenhæng behov for en nærmere analyse af de byrdefordelingsmæssige konsekvenser af forslagene.

Bortfald af afgiftsfritagelse for dieselafgifter

Kontraktforhold

Der er nu 6 trafikselskaber i Danmark, der alle har indgået kontrakter med operatører om at udfører almindelig rutekørslen. Kontrakterne er bruttokontrakter som operatørerne har vundet i forbindelse med udbud. Der er to hovedkontraktformer, der er begrundet historisk. Der anvendes en kontraktform inden for det tidligere HUR-område (månedlig regulering) og en anden i resten af landet (halvårlig regulering).

I den kontrakt, Danske Regioner har ansvar for, er der følgende formulering i A-kontrakten om buskørsel:

”§ 23. Parterne er berettiget og forpligtiget til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i § 21.”

Denne paragraf har betydning i forbindelse med både ændring af momsreglerne og af brændstofafgifterne.

Side 2

§ 21 beskriver det indeks, der anvendes til løbende regulering af kontrakterne grundet i pris- og lønudvikling, der beskrives nærmere i bilag 9. I bilaget understreges operatørernes krav på kompensation for regulering af kontraktbetaling ved bortfald af afgiftsfritagelsen:

”Engrosprisindekset for autogasolie i juni-november (seks måneders gennemsnit) henholdsvis december-maj, forhøjet med den på disse datoer gældende momsprocent og andre afgifter på dieselolie til kollektiv rutetrafik, som ikke er indregnet i indekset, udgør 6 % af reguleringen.” Dette har særlig betydning i forbindelse med bortfald af afgiftsfritagelsen.

Movia har følgende kontraktmæssige formulering:

”Indtræffer der i kontraktperioden lovindgreb, der medfører væsentlige økonomiske ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for tilbudet, har begge parter ret til at kræve forhandling om justering af betalings-satserne.”

Trafikselskaberne udfører endvidere handicapkørsel. Handicapkørsel betragtes som almindelig rutekørsel og er derfor også fritaget for energifgifter. Danske Regioner er ikke bekendt med, hvilke reguleringsmekanismer der anvendes i disse kontrakter.

Ministeriet har oplyst, at privatbanerne ikke er omfattet af den forventede ophævelse af afgiftsfritagelsen.

Beregning af kompensationen

Operatørerne køber i dag diesel til fuld pris, hvorefter afgiften (inkl. moms af afgiften) refunderes af Told og Skat. På den baggrund må det forventes, at Told og Skat kan opgøre den kompensation, der udbetales til operatørerne. En sådan opgørelse vil helt præcist kunne angive de beløb, der udbetales i dag, og på den baggrund vil det være muligt at beregne kompensationsbehovet for 2007. Det vil være hensigtsmæssigt med en angivelse af, hvilket detaljeringsniveau tallene kan opgøres med.

Afløftning af moms ved cross border leasing

Side 3

Både inden for kollektiv busstrafik og inden for privatbanerne anvendes cross border leasing i vidt omfang. Det betyder reelt, at operatøren ikke betaler moms af de ydelser, der leases.

Der anvendes to former for leasing:

- Finansiell leasing er alene leasing af materiel. Det må antages, at alle nye rutebusser og nye tog er leaset
- Operationel leasing er leasing af både materiel og reparation og vedligeholdelse. Dette kan foregå i varieret omfang.

Trafikselskaberne og Danske Regioner har ingen opgørelse over omfanget af leasing i den kollektive trafik. Der er dog ingen tvivl om, at graden af leasing har været en konkurrenceparameter i forbindelse med udbudsrunderne, og at det derfor er meget udbredt. Det er meget vanskeligt at opgøre omfanget af kompensationen før trafikselskaberne har haft en dialog med de enkelte vognmænd.

Det skal endvidere nævnes, at Skatteministeren tidligere har tilkendegivet, at der vil blive kompenseret for merudgifterne, hvis reglerne på området ændres.

Indførelse af moms på kollektiv trafik

Danske Regioner har over for Konkurrencestyrelsen i brev af 8. maj 2006 (vedhæftet) givet udtryk for, at man intet har at indvende imod, at kollektiv trafik bliver omfattet af de almindelige momsregler, forudsat at der kommer økonomisk kompensation herfor.