



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Projektkatalog for trafikplanlægning

Revideret efter høring hos kommunerne og Region Midtjylland

Projekter til gennemførelse i 2008			
Område	Rute	Beskrivelse	Rekvirent
Region Midtjylland	Regionale ruter	Gennemgang af det regionale rutenet med henblik på besparelser eller øgede indtægter.	Region Midtjylland
Region Midtjylland	Regionale ruter X-bus ruter	Tilpasninger til nye køre- hviletidsbestemmelser	Midttrafik
Horsens - Århus	103/306	Pendlerrelevante lynbusture mellem Århus og Horsens via Beder/Malling og Odder.	Midttrafik/Horsens
Skanderborg/Horsens		Betjening af Voerladegård skole Gennemgang af rutenet i den gamle Brædstrup Kommune	Begge Kommuner
Skanderborg	Ny lokalrute	Ny lokalrute mellem Galten og Ry	Skanderborg Kommune
Skanderborg - Århus	Rute 109	109 (Galten-Hørning-Århus) Afkortning af rute ture i Hørning	Midttrafik
Horsens	bybusser	Horsens Bybusser betjening af nye boligområder ved Torsted og Tyrsted	Horsens Kommune
Horsens		Forbindelse mellem Østbirk og Brædstrup	Horsens Kommune
Favrskov	lokalt rutenet	Vurdering af muligheder for bedre tværgående forbindelser i kommunen	Favrskov Kommune
Norddjurs	Rute 214	Lynbus Grenaa Randers udenom Ryomgård	Norddjurs Kommune / Midttrafik
Norddjurs	Rute 119, 211 og 213. Rute 212 og 214	Forbedret betjening af området nord for Auning. Koordinering i Auning	Norddjurs Kommune / Midttrafik
Norddjurs	Rute 214 og 121	Korrespondancer til Grenaabanen i Ryomgård. Betjening Ryomgård- Rønde-Århus	Norddjurs Kommune
Norddjurs		Gennemgang af det lokale rutenet m.h.p. forbedringer/rationaliseringer	Norddjurs Kommune
Odder	Rute 102, 103 og 331	Forlængelse af regionale tur(e) til gymnasiet i Odder	Odder Kommune
Randers	Rute 61	Omlægning af regionalrute 61 Randers-Løvskal-Viborg	Midttrafik
Randers	Rute 73 og 231	Koordinering af rute 231 og 73 i Stevnstrup	Midttrafik

Silkeborg	Lokal/bybus/regional	Koordinering mellem regionale ruter og bybusruter i Resenbro i Silkeborg Kommune	
Silkeborg	Lokalruter i Kjellerup, Gjern og Them K.	Analyse af skolebusruter mhp. Optimering af busantal og afgang.	Silkeborg Kommune
Silkeborg - Århus	Rute 913X	Opsplitning af rute 913 Århus-Esbjerg på hverdage m.h.p. tilpasning til pendlertrafikken Silkeborg - Århus.	Midttrafik
Skanderborg - Horsens	Rute 107	Betjening af Tebstrup syd for Skanderborg med ture på rute 107	Midttrafik
Syddjurs	Rute 120, 121, 122 og 123	Evt. omlægning af afgang Rønde-Århus til ny motorvej Søften-Skødstrup	Midttrafik
Syddjurs	Lokal/regional	Gennemgang af det lokale rutenet i Syddjurs Kommune m.h.p. forbedringer og rationaliseringer	Overordnet tema
Syddjurs		Betjening af VUC og HF i Hornslet + gymnasiet i Rønde samt i Egå.	Syddjurs Kommune
Samsø	Rute 131	Nye sejlplaner i forbindelse med udbud af færgefarten	Samsø Kommune
Viborg / Holstebro	53, 953 X, ny rute	Betjening af Karup Lufthavn fra Viborg og Holstebro områderne	Region Midtjylland
Århus / Viborg	ny X bus rute	Betjening af Foulum med forbindelser fra Århus Universitet	Region Midtjylland
Viborg		Skolestrukturprojekt	Viborg Kommune
Hedensted	Lokale ruter	Gennemgang af lokalkørslen i Hedensted Kommune m.h.p. besparelser/rationaliseringer.	Hedensted Kommune
Lemvig	lokalruter	Ruteomlægning og ændring af betjening i forbindelse med ny skolestruktur	Lemvig Kommune
Ringkøbing-Skjern	Telebusser	Alternative kørselsordninger. Kommunen ønsker et alternativ til PlusTur	Ringkøbing-Skjern Kommune
Ringkøbing-Skjern	Udbud af lokale ruter	Vurdering af køreplanlægning i forbindelse med udbud af lokale ruter og ny skolestruktur	Ringkøbing-Skjern Kommune
Herning	Udbud af lokale ruter	Vurdering af køreplanlægning i forbindelse med udbud af lokale ruter	Herning Kommune
Holstebro	Udbud af bybus + lokale ruter	Vurdering af køreplanlægning i forbindelse med udbud af bybusser og lokale ruter	Holstebro Kommune
Struer	Udbud af ruter på Thyholm	Kontrakter på Thyholm udløber. Der laves en revision af køreplaner	Struer Kommune
Skive	Rute 951X	Ændring af linieføring til betjening af Hvalpsund-Breum .	Region Midtjylland
Billund Lufthavn		Udredning af mulighederne for en bedre kollektiv trafikbetjening af Billund Lufthavn	Midttrafik

Projekter til gennemførelse i 2009 eller senere

Område	Rute	Beskrivelse	Rekvirent
Viborg		Pendlerforbindelse mellem Viborg og Bjerringbro - boligområder/arbejdsområder i de to byer.	Viborg Kommune
Viborg	Rute 61, 62, 63 og 953X	Betjening af Dansk Jordbrugs forskningscenter i Foulum	Viborg Kommune
Viborg	Bybusser	Udvidelse i takt med byudvikling. Kørslen skal i udbud i 2008 - evt. kontraktforlængelse til 2009	Viborg Kommune
Viborg	Rute 895	Overvejelse om at udvide betjeningen til bybuskørsel mellem områderne Egeskov, Stenshede og Brokparken.	Viborg Kommune
Silkeborg	Bybus	Udvidelse af bybussernes dækningsområder, betjening af uddannelsesinstitutioner, (ringrute?)	Silkeborg Kommune
Randers	Bybus/lokal	Rutenet i Randers kommune lokalruter og sammenhæng med bybussystemet	Randers Kommune
Skive	Bybus 302	Forlænges til Marienlyst	Skive Kommune
Skive		Tværgående rute mellem de nuværende rådhus, forbedring af forbindelsen til Salling	Skive Kommune
Skive		Direkte forbindelse vest-Salling - Holstebro, f.eks. Genoplivelse af gl. rute Nykøbing-Balling-Holstebro	Skive Kommune
Århus	bybus	Byudvikling i Lisbjerg	Århus Kommune
Herning	Bybusser	Udbud og gennemgang af systemet	Herning Kommune
Ikast-Brande	Lokale ruter + bybus	udbud og gennemgang for oprettelse af telebus kørsel	Ikast-Brande Kommune
Odder	Bybussen	Betjening af nye boligområder i Odder by	Odder Kommune
Randers	Bybusserne	Rutenet i Randers kommune, lokalruter og sammenhæng med bybussystemet. Udvidelse af bybussernes dækningsområde, betjening af Nordbyen og Paderup	Randers Kommune



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

MARKETINGPLAN

OPLÆG TIL MARKEDSFØRING & INFORMATION I 2007 OG 2008



midttrafik

MARKETINGPLANEN

Marketingplanen definerer de overordnede rammer for Midttrafiks markedsføring og information. Planen suppleres af årlige handlingsplaner. Handlingsplanerne definerer de konkrete markedsførings- og informationsaktiviteter ud fra formål, ressourceforbrug, succeskriterier, markedsføringsværktøjer mv.

MIDTTRAFIKS OVERORDNEDE MÅL

Den kollektive trafik i Midtjylland skal være hurtig, sikker, komfortabel og miljøvenlig. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik får flere og mere tilfredse kunder.

MÅL FOR MARKEDSFØRING OG INFORMATION

Overordnede mål

Det overordnede mål med markedsføring og information er:

- at fastholde flest mulige kunder længst muligt
- at få flere kunder

Markedsføringen handler om at positionere produktet som en relevant og enkel måde at komme frem på, skabe sympati for produktet og forbedre produktets omdømme. Med en konsekvent og langsigtet markedsføringsstrategi skal markedsføringen bidrage til at nå Midttrafiks mål. Marketingplanen giver eksempler på, hvordan Midttrafik i samarbejde med bestillere og leverandører, vil nå målet.

Informationen skal sikre, at det er let for kunderne at få information om den kollektive trafik i Region Midtjylland. At det bliver lettere at rejse ved let at kunne få information om hvor og hvornår bussen kører, hvad det koster og hvad man kan forvente, hvis kvaliteten svinger. Marketingplanen giver eksempler på, hvilke typer af information Midttrafik udarbejder.

MARKEDSFØRINGS- OG INFORMATIONSTYPER

Midttrafik varetager den overordnede markedsføring og information herunder produkt- og omdømmemarkedsføring. Markedsføring af lokale tiltag varetages i et samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne.

Basisinformation

Midttrafik har ansvar for at udarbejde og udgive basisinformation om busser og lokalbaner. Basisinformation dækker for eksempel information om køreplaner, takster, zoner og billettyper.

Produktmarkedsføring

Produktmarkedsføring defineres som information eller markedsføring af konkrete produkter for eksempel ved køreplanændringer, nye ruter, natbuskørsel, arrangementskørsel, nye priser, hjemmeside etc.

Midttrafik vælger hvert år et antal produkter, som markedsføres. Markedsføringen kan ske via hjemmeside, dagbladsannoncer, opslag i busser og tog, radio og lignende - afhængigt af målgruppe for markedsføringen.

Under produktmarkedsføring findes også lokal markedsføring. Initiativet til lokal markedsføring kan tages af den enkelte bestiller eller af Midttrafik. Lokalmarkedsføring ligger ofte i naturlig forlængelse af bestillerens generelle samarbejde med Midttrafik i forbindelse med nye tiltag – for eksempel ved lancering af en ny lokalrute, bybusrute eller telebusrute, hvor bestillerne ønsker at skabe særlig opmærksomhed om det nye tiltag.

Midttrafik bistår bestillerne med rådgivning omkring markedsføring og kommunikation, når en kampagne skal lanceres. Ligesom Midttrafik udarbejder skabeloner, som bestillerne kan bruge til lokal markedsføring.

Omdømmemarkedsføring

De overordnede mål for omdømmemarkedsføring er, at den kollektive trafik fremstår som et attraktivt tilbud, og at den kollektive trafik fremstår som et rimeligt alternativ til bilen. Den kollektive trafik kan have samfundsmæssige fordele set ud fra et miljømæssigt og trafikikkerhedsmæssigt synspunkt - det gælder især i og mellem de større byområder, hvor mange mennesker rejser hver dag, og hvor trafiktætheden er stor.

Et godt omdømme skal bidrage til at styrke markedets og interessenternes interesse og præferencer for den kollektive trafik, og på lang sigt bidrage til at Midttrafik når sine mål.

I omdømmemarkedsføringen vil Midttrafik fokusere på alle de målgrupper, vi har: Kunder, medarbejdere, busselskaber, chauffører, informationssteder, bestillere osv.

Intern markedsføring

I samarbejde med Midttrafiks samarbejdspartnere iværksættes løbende initiativer, der skal gøre chaufførerne dygtigere, mere motiverede og fokuserede på Midttrafiks mål. Det kan for eksempel være chaufføruddannelse, chaufførcertificering, chaufførportal etc. Kvaliteten skal også udvikles på salgs- og informationsstederne i Midttrafik. Intern markedsføring beskrives på side 18.

Al markedsføring og informationsmateriale udarbejdes og gennemføres i henhold til designmanual og marketingplan besluttet af Midttrafik.

ØKONOMI

Udgifter til basisinformation, produkt- og omdømmemarkedsføring dækkes som udgangspunkt via Midttrafiks budget. Bestillerne betaler selv udgifter knyttet til lokal markedsføring, som bestilleren selv tager initiativ til. Et overordnet budget til markedsføring og information for 2007 kan ses i bilag 1, side 19.



RUTER OMFATTET AF MIDTTRAFIKS OVERORDNEDE MARKEDSFØRING OG INFORMATION

Regionale ruter, bybusser og lokalruter i Midttrafik's område er omfattet af Midttrafik's program for markedsføring og information. X bus er ikke omfattet af programmet men er omfattet af X bus sekretariatets markedsføring og budget. Rabatruter (i form af åbne skolebusruter) er ikke omfattet af Midttrafik's program for markedsføring og information. På rabatruter er bestillerne som udgangspunkt selv ansvarlige for markedsføring, produktion og formidling af information.

ARGUMENTER I MARKEDSFØRINGEN

I markedsføringen af Midttrafik's produkter vil vi koncentrere os om følgende argumenter:

- Vi kører kunder - bussen, toget eller taxaen er "kun" et transportmiddel
- Fokus på produktets muligheder. Bussen er en del af bybilledet, alle kender til den, men få tænker over, hvad bussen egentlig står for - for eksempel trafikikker, miljøvenlig mv.
- Fokus på oplevelser. Bussen kan mere, end de fleste er klar over
- Den kollektive trafik er nem, sikker og pålidelig - hvis noget går galt har vi rejsegaranti
- Det er i de fleste tilfælde billigere at bruge bus end at anskaffe bil - det økonomiske argument er især vigtigt for de unge
- Fokus på produktets miljø- og sundhedsfordele - bussen som en del af den miljøvenlige bølge

UDFORDRINGER

- Den kollektive trafik står overfor stadig flere, hyppigt forandrede og ofte modsatrettede krav fra brugerne om indhold og kvalitet af service. Det kræver opdateret viden om brugernes præferencer, at Midttrafik evner at lytte, og at vi er hurtige til at reagere på brugernes skiftende krav og forventninger.
- Bussens omdømme. Undersøgelser viser, at buskørsel er bundet til lav indkomst. Folk med en bruttoindkomst på 400.000 om året eller mere kører praktisk taget aldrig med bus. Derimod rejser alle indkomstgrupper med tog.
- Midttrafik er et nyt selskab. Den viden vi har om markedet stammer fra undersøgelser i de tidligere amter, kommuner og trafikkselskaber. For de fleste undersøgelser gælder, at de er nogle år gamle. Opgaven omkring markedsføring er derfor at skaffe mere viden om kunder og po-

tentielle kunder gennem: Rejsegarantien (kundehenvendelser), via kunde- og borgerundersøgelser, fokusgrupper, borgerpaneler etc. og om markedet gennem markedsundersøgelser, der dokumenterer: Tilgængeligheden til by- og regionalbusser, bussens rolle i det samlede marked for persontransport, efterspørgslen, graden af attraktivitet og kvalitet af trafiksystemerne og områdernes forskellige struktur.

- Den øgede kundeindividualisering gør det sværere at segmentere markedet entydigt. Alligevel skal Midttrafik have en bredere viden om kunder og potentielle kunder. Midttrafik skal for eksempel have bedre kendskab til kundernes vaner, præferencer og livstilsmonstre.
- Kørslen er eller vil blive udliciteret. Der er derfor behov for fokus på udvikling i hele kvalitetskæden – det gælder for eksempel for chauffører og informationssteder, som møder kunderne. Initiativer i forhold til chauffører og informationssteder beskrives særskilt i handlingsplanens punkt 4.
- Graden af attraktiviteten og kvaliteten af tilbuddene er forskellige inden for Midttrafiks område. Der er naturlige forskelle i øst og vest markedet og mellem land og by. I landområderne er den kollektive trafik af gode grunde ikke er så attraktiv som i storbyerne. Muligheden for at fastholde kunder og få flere kunder (og dermed markedsføringspotentialet) afhænger af produktets attraktivitet. De store byer er begunstiget af en række strukturelle faktorer såsom befolknings- og arbejdspladstæthed, demografisk sammensætning og lav bilrådighed, som i sig selv er med til at give en højere efterspørgsel.

MIDTTRAFIKS MARKED

I det følgende præsenteres et sporadisk indblik i Midttrafiks marked og Midttrafiks kunder.

Midttrafiks kunder er borgere i Region Midtjylland og borgere som besøger Region Midtjylland. Region Midtjylland har 1.2 mio. borgere.

I 2007 har Midttrafik ca. 90 mio. rejser pr. år eller 246.000 pr. dag.

20 mio. af rejserne i Midttrafiks område er regionale rejser - defineret som rejser, der krydser kommunegrænser. Knap 77 % af pendlingen i Region Midtjylland går til og fra til de store byer Horsens, Århus, Randers, Silkeborg, Viborg, Skive, Holstebro og Herning.

70 mio. af rejserne er bybus- og lokalrejser - defineret som rejser inden for kommunegrænsen. Heraf er 46,5 mio. rejser i Århus Kommune.

Ifølge Danmarks Statistiks pendlingsopgørelser er der ca. 710.000, som både bor og arbejder/er under uddannelse i Region Midtjylland. Af disse pendler ca. 156.000 over de nye kommunegrænser. Ca. 120.000 af sidstnævnte pendler enten til eller fra de gamle store bybuskommuner Horsens, Århus, Randers, Silkeborg, Viborg, Skive, Holstebro og Herning.

Den regionale bustrafik er overvejende præget af pendlertrafik. En brugerundersøgelse i den regionale rutebiltrafik i Århus Amt (2001) viser, at 2/3 af kunderne benytter rutebilen til rejser mellem bopæl og/eller arbejdsplads/uddannelsessted.

Bybussystemet har en særlig stor markedsandel af rejser mellem hjem og uddannelse. Flest af pendlerne er skoleelever og studerende.

ALDERSFORDELING BLANDT NUVÆRENDE KUNDER

	Regional bus	Bybus
Unge op til 25 år	46 %	45 %
26-40 år	22 %	11 %
41-50 år	17 %	12 %
51-60 år	10 %	12 %
61-90 år	5 %	20 %
Total	100 %	100 %

KUNDEGRUPPER

Midttrafiks kunder kan i hovedtræk inddeles i følgende grupper:

- Pendlere til uddannelsessted (prioriteret målgruppe)
- Pendlere til arbejde (prioriteret målgruppe)
- Fritidsrejsende (i første omgang ikke prioriteret målgruppe)
- Turister (i første omgang ikke prioriteret målgruppe)
- Skoler, forvaltninger, virksomheder (der udarbejdes særlig marketingplan for btb-markedet)
- Handicappede (indgår ikke i denne marketingplan)

HVAD ER VIGTIGT FOR KUNDERNE

Flere af de tidligere trafikkselskaber blandt VAT og VAFT har gennem flere år systematisk målt på, hvad kunderne finder er vigtigst i forbindelse med rejsen. Vigtighedsundersøgelser gennemføres ved, at kunden vigtigheden af en række målepunkter, som trafikkselskaberne på forhånd har formuleret.

I rejsen vægter kunderne følgende forhold højest:

- Overholdelse af køreplanen
- Chaufførens service
- Chaufførens kørsel
- Information
- Afgang- og ankomstider i forhold til behov



barena
COFFEE

25 Spangdervang
HVALDELMANDEVEJ

Aktiv Sponsor

VOLVO
44

Ovenstående forhold vægtes højest og væsentlig højere end for eksempel: Prisen for at rejse, ventetiden ved stoppestedet, ventefaciliteter og komfort som for eksempel bussens ind- og udstigningsforhold.

Generelt kan man sige, at de forhold som har betydning for kundernes oplevelse af "en god rejse" er de samme, uanset om der er tale om regionale busser eller bybusser.

VIDEN OM POTENTIELLE KUNDER - BORGERE

Århus Amt lavede i 2001 en borgerundersøgelse med henblik på at fastlægge transportvaner og rejsepotentiale blandt borgerne i Århus Amt. Undersøgelsen baserer sig på 2.369 besvarelser udsendt til tilfældigt valgte adresser (udvalgt via CPR-registeret) i Århus Amt. 41 % af besvarelserne kommer fra personer, der bor i en by med mere end 20.000 indbyggere. Mens 34 % bor på landet eller i en mindre by med under 5.000 indbyggere. I denne marketingplan medtages kun den del af undersøgelsen, hvor respondenterne har svaret på kollektiv trafik generelt - dvs. det både kan være bybus, lokalbus og regional bus.

47 % svarer, at de ofte har brug for transport mellem bopæl og arbejdsplads, og kan derfor karakteriseres som pendlere med et fast transportbehov mellem bopæl og arbejde/uddannelse.

30 % bruger oftest kollektiv trafik, når de skal transporteres, mens 68 % bruger eget transportmiddel heraf bruger 45 % bil. 36 % svarer, at de ikke tager bussen, fordi de har bil til rådighed.

60 % vurderer, at de har et godt kendskab til den kollektive trafik, mens 8 % siger, at det ikke er tilfældet. 31 % vurderer, at informationer/oplysninger om kollektiv trafik er tilfredsstillende, mens 9 % siger at den er utilfredsstillende. De mest kritiske borgere i denne gruppe er de, der oftest hopper på bussen til arbejde eller til uddannelse.

Undersøgelsen viste også, at indsatsen for at få flere kunder i busserne, kunne være bedre.

11 % vurderer, at indsatsen er ok. 22 % mener, at der kunne gøres væsentlig mere.

En efterfølgende fokusgruppe blandt de responderende borgere viste, at borgerne kun i begrænset omfang kender til initiativer for at få flere kunder i busserne. Fokusgruppen foreslog en mere offensiv markedsførings- og informationsindsats.

47 % er enige om, at det er en god ide, at flere borgere burde bruge kollektiv trafik, kun 6 % er uenige i dette synspunkt.

39 % af de adspurgte borgere, svarede positivt på, at de ville bruge busserne væsentligt mere, hvis kendskabet blev øget, og hvis busserne bedre opfyldte deres transportbehov.

Kendetegnene for de 39 % er, at de ofte har brug for transport mellem bopæl og arbejde -

De har et dagligt transportbehov på mellem 11-30 km. De har en relativ høj rejsefrekvens (rejser 3 - 7 dage om ugen).

Borgerne siger, at kendskabet til den kollektive trafik skal være bedre, hvis de skal bruge busserne. Men gruppen peger også på, at der skal være flere afgang, kortere rejsetid, kortere til stoppestedet og færre skift på rejsen.

Der er behov for, at Midttrafik får lavet en mere tidssvarende borgerundersøgelse, som dækker et større område af Region Midtjylland.

KONKLUSION

Målgrupper for fastholdelse

Midttrafiks største kundegruppe er de unge under uddannelse i alderen 14-21 år. I 21 års alderen vælger op mod 50% af gruppen et andet transportmiddel. Transportvaneundersøgelsen bekræfter, at de unge realiserer deres ønsker om kørekort ligeså snart det er muligt. På landsplan har 50 % af de 18 årige og 71 % af de 19-20 årige kørekort. I landområder er kørekortbesiddelsen endnu højere. 58 % af de 18 årige og 85 % af de 19-20 årige har et kørekort.

Midttrafiks unge kunder skal fastholdes i den kollektive trafik - blandt andet ved at udskyde bilkøbet længst muligt.

Pendlere til og fra arbejde er anden største kundegruppe. For denne gruppe handler det om fastholdelse - at de rejser mere, og at de eventuelt fravælger eller udskyder beslutningen om bil nr. to i husstanden.

Nye kunder

Stort set alle borgere over 12 år i Region Midtjylland må anses for at være potentielle kunder. For Midttrafik er det især interessant at se på gruppen, som ofte har brug for transport mellem bopæl og arbejde med en relativ høj rejsefrekvens svarende til et dagligt rejsebehov. Aldersmæssigt er gruppen mellem 26 og 50 år.

Da vi ved, at graden af attraktiviteten i tilbuddet har stor betydning for potentialet for at få nye kunder, er det oplagt, at Midttrafik udpeger områder, hvor tilbuddet er attraktivt og et reelt alternativ til anden transport, det kan f.eks. være i og omkring de større byer, hvor blandt andet strukturelle forhold, er med til at gøre den kollektive trafik til en attraktiv mulighed.


Borgerundersøgelsen Midttrafik har til rådighed viser, at mange borgere ikke kender nok til bussen og dens muligheder. De steder hvor busproduktet er attraktivt kan en målrettet markedsførings- og informationsindsats mod borgere være en af mulighederne for at skaffe flere kunder. Dette bekræftes af en relativ ny markedsundersøgelse blandt Region Syd's borgere, som viser, at 30 % af borgerne som sjældent eller aldrig bruger bussen kunne få dækket deres transportbehov med bussen, hvis de vidste mere om bussen og dens muligheder.

Endvidere er det værd at bemærke, at 47 % af de i borgerundersøgelsen adspurgte borgere markerer sig enige i, at det er en god ide, at flere borgere burde bruge kollektiv trafik, kun 6 % er uenige i

dette synspunkt.

For alle segmenter gælder, at der bør udarbejdes et deltaljeret kunde- og eller målgruppekort, der beskriver målgruppens kendetegn, præferencer og ønsker.

Eksempel på kundekort:

KUNDEKORT: UNGE UNDER UDDANNELSE I ALDERSGRUPPEN 14-21 ÅR																											
																											
<p>Segmentet består af alle borgere i Region Midtjylland i alderen 14-21 år.</p> <p>Typisk unge under uddannelse som rejser mellem bopæl og uddannelse.</p> <p>Segmentet udgør cirka 10 % af befolkningen. I Region Midtjylland svarer det til cirka 120.000 personer. 15% af de unge bor i landområder dvs. byer med under 200 indbyggere, eller egentlige landområder.</p> <p>Det formodes, at lige under halvdelen af segmentet i dag rejser med Midttrafik. I landområderne er det lidt over halvdelen af de unge, som benytter kollektiv transport.</p> <p>Ifølge transportvaneundersøgelsen fra år 2000 har unge på landet i gennemsnit 21 kilometer mellem hjem og skole/arbejde. Gennemsnits rejse-længden for unge i hele landet er 13 kilometer.</p>	<p>HVEM ER DE</p> <table><tr><td>Alder</td><td>14-21 år</td></tr><tr><td>Andel piger</td><td>52 %</td></tr><tr><td>Andel drenge</td><td>48 %</td></tr><tr><td>Kørekort</td><td>18 år 50 % 19-20 år 71 %</td></tr></table> <p>SÅDAN REJSER DE</p> <table><tr><td>Rejse dagligt med bus</td><td>50-65 % afhængigt af om man bor i en by eller i et landområde</td></tr><tr><td>Betalingsmiddel</td><td>I høj grad abonnementskort og uddannelseskort</td></tr></table> <p>POTENTIALE</p> <table><tr><td>Kendskab til Midttrafik</td><td>?</td></tr></table> <p>GENNEM HVILKE MEDIER KAN VI NÅ DEM?</p> <table><tr><td>Internet (daglig anvendelse)</td><td>98 %</td></tr><tr><td>Mobiltelefon (rådighed)</td><td>95 %</td></tr><tr><td>Bussen (dagligt)</td><td>65 %</td></tr><tr><td>Læser avis (dagligt)</td><td>19,3 %</td></tr><tr><td>Ser tv</td><td>19,8 %</td></tr><tr><td>Hører radio</td><td>19,3 %</td></tr></table> <p>HVILKE TING PRIORITERES VED REJSEN?</p> <ul style="list-style-type: none">FrihedBilligtHurtigtServiceOplevelse <p>BUZZWORDS</p> <ul style="list-style-type: none">Stor indflydelse på familiens forbrugsmønsterForholdsvis stor købekraftOplevelserFølelserMærkevarer	Alder	14-21 år	Andel piger	52 %	Andel drenge	48 %	Kørekort	18 år 50 % 19-20 år 71 %	Rejse dagligt med bus	50-65 % afhængigt af om man bor i en by eller i et landområde	Betalingsmiddel	I høj grad abonnementskort og uddannelseskort	Kendskab til Midttrafik	?	Internet (daglig anvendelse)	98 %	Mobiltelefon (rådighed)	95 %	Bussen (dagligt)	65 %	Læser avis (dagligt)	19,3 %	Ser tv	19,8 %	Hører radio	19,3 %
Alder	14-21 år																										
Andel piger	52 %																										
Andel drenge	48 %																										
Kørekort	18 år 50 % 19-20 år 71 %																										
Rejse dagligt med bus	50-65 % afhængigt af om man bor i en by eller i et landområde																										
Betalingsmiddel	I høj grad abonnementskort og uddannelseskort																										
Kendskab til Midttrafik	?																										
Internet (daglig anvendelse)	98 %																										
Mobiltelefon (rådighed)	95 %																										
Bussen (dagligt)	65 %																										
Læser avis (dagligt)	19,3 %																										
Ser tv	19,8 %																										
Hører radio	19,3 %																										

MÅL OG EVALUERING AF MARKEDSFØRING OG INFORMATION

Det foreslås, at Midttrafik overordnet måler på:

- Antal kunder og markedsandel
Udviklingen i antallet af rejsende som benytter Midttrafiks produkter
- Tilfredshed
Hvor tilfredse er kunderne med en række elementer inden for den kollektive trafik
- Kendskabsgrad
Kendskabsgraden i forhold til Midttrafiks produkter, rejsemuligheder, priser mv.

Inden for hver enkelt markedsføringstiltag opsættes specifikke mål, som sikrer evaluering og kvalitetssikring af de enkelte markedsføringsinitiativer.



EKSEMPEL PÅ HANDLINGSPLAN FOR 2007/2008

1.0 BASISINFORMATION

Midttrafik udarbejder basisinformation om busser og lokalbaner. Basisinformation dækker:

- Køreplaner (strækningkøreplaner, bybuskøreplaner og linjekøreplaner)
- Specialkøreplaner (natbus, arrangementskørsel mv.)
- Prisfolder
- Rejseregler
- Information om produkter og priser (f.eks. hængeskilte, streamere, plakater)
- Billetter, kort og plasticomslag
- Zonetabeller
- Zonekort
- Rejsegarantifolder og ansøgningskema

2.0 PRODUKTMARKEDSFØRING

2.1 MIDTTRAFIKS HJEMMESIDE - WWW.MIDTTRAFIK.DK

Alle kunder skal have mulighed for at finde informationer om Midttrafik og produkterne på hjemmesiden. Midttrafik prioriterer at have en dynamisk, brugervenlig hjemmeside. Hjemmesider er oplagte til at give oplysninger om den kollektive trafik. Kunderne kan, når og hvor, det passer dem hente køreplaner, priser eller andre oplysninger om den kollektive trafik. Samtidig er hjemmesiden en forholdsvis billig måde for Midttrafik at videregive opdateret information. Andelen af borgere som har adgang til Internet var i 2006 ifølge Danmarks Statistik 90%. Blandt de unge mellem 16 og 19 år udgør andelen 98 %.

Mål

Kendskabsgraden til siden skal øges. Kendskabsgraden kendes ikke pt. Antallet af besøg til siden skal øges. Der er i 10.000 besøg på siden. Målet er, at antallet af besøg i løbet af 1. halvår af 2008 når 20.000.

Tidsplan

I slutningen af 2007 markedsføres www.midttrafik.dk. Markedsføringen fortsætter i 2008.

Konkrete aktiviteter i 2007

Fortsat udbygning af informationssider. Siden er 70% færdig. Der mangler rejseregler, oplysninger om handicapkørsel og anden variabel kørsel

Dynamisk flybuskøreplan. Flybuskøreplanerne vises i dag i pdf køreplaner. Der udarbejdes dynamisk køreplan, hvor kunden ved at taste flynummer eller dato hurtigt finder den relevante busafgang.

Bedre tilgængelighed for handicappede. I 2007 tages fat på at forbedre en række services for handicappede brugere af Midttrafiks hjemmeside.

Tilmeldingsservice til pressemeddelelser og bestyrelsens dagsordener. Der oprettes mailservice for journalister mv., som ønsker pressemeddelelser og dagsordener automatisk tilsendt via mail.

Webbutik. Der oprettes i slutningen af 2007 en webbutik, hvor kunder kan bestille og betale abonnementskort via nettet. Butikken udvikles løbende i de kommende år.

Kundeloyalitetsprogram. Oprettes i begyndelsen af 2008. Vi ved, at mange unge mennesker bruger bussen. Vi ved også, at de vælger andre transportmidler, når de får råd til at købe bil. Midttrafik vil lave et kundeloyalitetsprogram rettet mod de unge. Programmet skal gennem oplevelser mv. stimulere de unge til at fortsætte med at bruge bussen, vænne dem til at bruge bussen til bestemte ting, også når de senere får mulighed for at købe en bil.

Som medlem modtager de unge gratis trafikinformation om de buslinjer de plejer at bruge. Udover trafikinformation får man en række ekstra services og attraktive tilbud, det kan for eksempel være særlige rabatter og tilbud om at deltage i konkurrencer og forskellige arrangementer.

Til gengæld skal kunderne give Midttrafik viden om deres rejsevaner, deres færden osv. En del af

programmet er altså også, at Midttrafik får mere viden om, hvad kunden ønsker og at vi bruger den viden til at videreudvikle vores produkter.

2.2 Nye køreplaner

De nye køreplaner træder i kraft 30. juni 2007. I den forbindelse informeres om nye køreplaner på hængeskilte, presse og via hjemmeside. Målgruppen er eksisterende kunder.

2.3 Produktforbedringer

Den generelle information om nye køreplaner kombineres med lokal markedsføring, hvor der enten er sket forbedringer i produktet eller hvor der er ny kørsel. Markedsføringen herved kan målrettes mod et specielt geografisk område eller en bestemt gruppe af brugere

2.4 Rejsegaranti

Hvis bestyrelsen beslutter en regionsdækkende rejsegaranti. I september og oktober markedsføres Midttrafiks nye rejsegaranti. Målgruppen er eksisterende kunder. Formålet er at fortælle brugerne af den kollektive trafik om rejsegarantien.

Produktmarkedsføring kan også omfatte service, sikkerheds- og miljømæssige budskaber, som for eksempel brug refleks, tag hensyn til dine medpassagerer osv.

3.0 OMDØMMEMARKEDSFØRING

3.1 Omdømmekampagne "Så brug dog bussen"

Fokus på fordelene ved at bruge kollektiv transport.

Målgruppen er både eksisterende kunder og potentielle kunder.

Kampagnens elementer er:

- Kunder som fortæller hvorfor de bruger den kollektive transport
- Konkurrencer a la "min bedste oplevelse"

Indbydelse til alle kunder. Fortæl hvorfor du bruger bussen. Kundernes 10 bedste ideer / grunde udgives i en folder - til inspiration for potentielle kunder. De bedste forslag præmieres. Kundernes bidrag kan være i form af historier, fotos, tegninger, digte og lign., som fortæller om gode grunde til at tage bussen.

3.2 Projekt flere kunder "Prøv bussen"

Prøv bussen.

Udvalgte potentielle kunder inviteres til at hoppe på bussen. Til gengæld vil vi gerne, at de fortæller, hvorfor du ikke bruger bussen i dag, og hvad der skal til for at ville bruge bussen.

Annoncekampagne og streamerkampagne - kombineret med internetside med elektronisk spørgeskema. Som tak for hjælpen sendes en ønsket køreplan og en gratis billet.

3.3 Bussen som grønt brand

Fokus på bussens grønne egenskaber - godt for den enkelte (mere motion) og godt for miljøet (mindre CO₂).

Målgruppen er både eksisterende kunder og potentielle kunder.

Kampagnens elementer kunne være:

- Kendte mennesker som fortæller, hvorfor det er vigtigt at tænke grønt/miljøbevidst
- Fakta om bussens miljøfordele
- Her kan du selv (kunden) gøre en forskel - kør økologisk

Annoncekampagne, radio og eventuelt tv reklame - kombineret med "grøn" internetside.

4.0 INTERN MARKEDSFØRING / UDVIKLING AF KVALITETEN I MØDET MED KUNDEN

Samarbejdet med busselskaber, chauffører og informationssteder

Alle som arbejder for Midttrafik er nøglepersoner. Det handler både om medarbejdere ansat i Midttrafik og de medarbejdere som er ansat hos vores samarbejdspartnere. Det er busselskaberne, deres ansatte og salgs- og informationspersonalet som møder kunderne.

Kvaliteten i mødet med kunden skal forbedres. I kundeundersøgelser vægter kunderne chaufførens service højt. De forventer at chaufførerne er imødekommende og kompetente. I samarbejde med Midttrafiks samarbejdspartnere iværksættes løbende initiativer, der skal gøre chaufførerne dygtigere og mere motiverede. Det kan for eksempel være chaufføruddannelse, chaufførcertificering, chaufførportal etc.

Kvaliteten skal også udvikles på salgs- og informationssteder. Når Midttrafik har et overblik over salgs- og informationssteder i Midttrafiks område iværksættes en række initiativer til forbedring af service og information. Det kan f.eks. være gennem uddannelse, kvalitetskontrol, kampagner og konkurrencer.

BILAG 1

Marketing- og informationsbudget

Basisinformation		4.550.000
Køreplaner	2.600.000	
Anden basisinformation	1.500.000	
Skiltning	450.000	
Produktmarkedsføring		900.000
Omdømmemarkedsføring		1.400.000
Chaufførinformation		500.000
Chaufførvejledninger, chaufførinformation etc.		
Rejsegaranti		450.000
Drift udgør	450.000	
Eksterne udgifter		
Reklamebureau, markedsanalyse, evaluering etc.		800.000
Rejseplanen		2.400.000
Hjemmeside		1.200.000
midttrafik.dk og chaufførportal		
Drift udgør	300.000	
Udvikling udgør	900.000	
Tryk af billetter og kort mv.		1.000.000
Total budget 2007		13.200.000

Hovedparten af marketingbudgettet er bundet på såkaldte faste omkostninger, dvs. køreplaner, tryk af billetter og kort og informationsmateriale. Kun cirka 20 % af budgettet forventes brugt på markedsføring. Midttrafik gennemgår budgettet med henblik på at frigøre midler til markedsføring.

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr.	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. maj 2007	1-25-4-07	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	87 40 82 36

Foreløbige overvejelser vedrørende takstharmonisering i Midttrafik i 2008

I notatet er skitseret en række foreløbige overvejelser vedrørende fortsat takstharmonisering i Midttrafiks område med virkning fra primo 2008.

Bestyrelsens vedtagne strategi om gradvise tilpasninger frem mod 2009 afspejler et ønske om gennemførelse af gennemgribende takst- og zonetilpasninger, så kunderne i videst muligt omfang vil opleve ét takstsystem med samme priser, rabatformer og rejseregler. Det skitseres i det følgende, hvordan denne strategi kan gennemføres.

Ifølge den officielle tidsplan for projektet er rejsekortet klar til udbredelse i Jylland i 2009. Overvejelser om Midttrafiks strategi i forhold til rejsekortet fremgår af de sidste afsnit.

Forslag til takster for 2008 præsenteres for bestyrelsen ved mødet i juni måned. Beslutningsoplæg om rejsekortet præsenteres for bestyrelsen i efteråret 2007.

Foreløbige overvejelser vedrørende fortsat takstharmonisering i Midttrafiks område med virkning fra primo 2008.

Den overordnede målsætning med takstharmoniseringen i 2008 er at gøre de 4 nuværende prisområder mere ens set med kundernes øjne. Som led heri går de foreløbige overvejelser på, at der i 2008 kun vil være to prisområder bestående af henholdsvis 1) takstområderne Midt, Syd og Øst og 2) takstområde Vest. Prisområderne Midt, Vest og Syd vil formelt være tre forskellige takstområder med identiske priser. Omkostningerne ved også rent teknisk at lave et sammenhængende prisområde mellem Øst, Midt og Syd vurderes at være større end fordelene. Det skyldes flere forhold. Blandt andet skal ét stort takstområde (Midt, Øst og Syd) indeholde 3-cifrede takstzonenumre. Det nuværende billetteringsudstyr ikke er i stand til at håndtere dette. Dernæst er det eksisterende billetteringsudstyr programmeret til at håndtere de nuværende administrative takstgrænser mellem prisområderne. Hvis prisområde Midt, Øst og Syd skal integreres i ét takstområde skal billetteringsudstyret omprogrammeres. Modsat forudsættes det eksempelvis vedrørende rejseregler at der med virkning fra 1. september 2007 - det vil sige i relativt god tid forud for ikrafttrædelsen af nye takstbestemmelser med virkning for 2008 - er foretaget en harmonisering gældende for alle de fire takstområder.

En anden væsentlig faktor er det aftalte Bus & Tog Takstsamarbejde mellem Midttrafik og DSB/Arriva. Det nye lovgrundlag pålægger trafikskaberne at væsentlige ændringer i takstsystemet skal forhandles med togoperatørerne. Ved sammenlægning til ét prisområde vil takstkompetencen for mange togrejser skulle forhandles mellem Midttrafik og DSB/Arriva. DSB har foreløbig tilkendegivet, at man ikke er indstillet på at give takskompetence fra sig i større omfang.

Et væsentligt selvstændigt succeskriterium for ændring af det eksisterende takst- og billetssystem er endvidere, at ændringerne så vidt muligt ikke forringer indtægtsgrundlaget for bestil-

lerne. Det kan dog ikke undgås, at en takstharmonisering vil påvirke bestillerne i forskellig grad. Harmonisering af priserne i prisområde Midt, Øst og Syd kan således føre til, at nogle få bestillere i dette område vil opleve en mindre indtægtsnedgang. Med udgangspunkt i de eksisterende prisforskelle mellem de respektive billettyper i Midt, Syd og Øst, skønnes - helt overordnet - svagt faldende reale priser for billettyperne i Syd, svagt stigende reale priser i Midt og stabile reale priser i Øst. Det skal understreges, at der er tale om den overordnede generelle forventning til prisudviklingen i de respektive områder, og at prisbevægelsen for den enkelte billettype i visse tilfælde vil afvige fra områdets generelle tendens. Størst risiko for en mindre indtægtsnedgang har således de to kommuner i prisområde Syd. Ved fremlæggelsen af takstforslaget for 2008 i juni vil der være mere præcise beregninger af forslagetets konsekvenser for de forskellige bestillere.

Der er i lov om trafikkselskaber fastsat et takststigningsloft¹. Transport- og Energiministeriet har endnu ikke udmøntet bestemmelsen. På trafikkselskabsniveau kan taksterne alene stige svarende til pris- og lønudviklingen. I forbindelse med fastsættelsen af takststigningsloftet kan der dog tages højde for omkostningsstrukturen i den offentlige trafik. Hensigten er en fastsættelse som sikrer en afvejning mellem borgernes interesse i en begrænset takststigning og samtidig give trafikkselskaberne mulighed for at håndtere eksternt givne omkostningsstigninger f.eks. som følge af stigende brændstofpriser.

På baggrund af en foreløbig vurdering af de samlede praktiske harmoniseringsmuligheder forud for 2008 samt kunders og bestillers ønske om et mere ens og gennemskueligt takstsystem m.v., overvejes, at nedenstående punkter indgår i Midttrafiks takstfastsættelse for 2008:

- Taksterne forventes samlet at stige i takt med de almindelige prisstigninger.
- Billetter og kort gøres identiske for Midttrafik Øst, Midt og Syd. Billetter og kort for Vest udformes i overensstemmelse med, at Vest er et selvstændigt prisområde. Med hensyn til layout m.v. harmoniseres på tværs af alle fire områder.
- Visse lokalruter og mindre bybussystemer vil - pga. de aktuelle begrænsninger i billetudstyret - først på et senere tidspunkt være fuldt integreret i Midttrafiks takst- og billetssystem. Rabatruterne vil ikke blive integreret.
- Forholdet mellem 1) prisen på kontantbillet og prisen på klippekort/abonnementskort samt 2) priserne for voksne, børn og pensionister skal så vidt muligt være det samme i prisområde Vest og i prisområde Øst/Midt/Syd. Det vil eksempelvis indebære, at der for Midttrafiks samlede område er den tilnærmelsesvis samme procentuelle rabat ved at købe et klippekort frem for en kontantbillet.
- Identiske priser i Midttrafik Øst, Midt og Syd. Midttrafiks Vest udgør fortsat et selvstændigt prisområde i 2008.

For Midttrafiks samlede område forudsættes et (pris- og lønreguleret) indtægtsprovenu, som svarer til det samlede budgetterede provenu for 2007, jf. takststigningsloftet. Under ét vil kunderne derfor i 2008 opleve uforandrede reale priser i Midttrafiks samlede område i forhold til 2007. For den enkelte billettype og for den enkelte kunde kan der derimod blive tale om prisændringer i forhold til 2007 - både i opadgående og nedadgående retning.

Nedenfor er angivet de foreløbige mulige konsekvenser for det enkelte prisområde, som det på indeværende meget tidlige tidspunkt af takstfastsættelsesproces 2008 er muligt at pege på.

I vest ligger prisen pr. zone på et relativt højt niveau i forhold til de øvrige tre områder, særligt for voksenbilletter, mindre entydigt for billetter til børn og pensionister. Den højere pris pr. zone skal dog ses i sammenhæng med, at zonerne i Vest er i størrelsesor-

¹ Lov nr. 582 af 24. juni 2005, § 6, stk. 4.

denen 50 pct. større i zonerne i de øvrige prisområder. En evt. ændring af zonestørrelsen i vest har væsentlige tekniske og planlæsningsmæssige konsekvenser. Af samme grund anses det ikke for praktisk gennemførligt at foretage en sådan ændring med virkning allerede for 2008. Den foreløbige vurdering er, at kunderne i vestområdet generelt i 2008 vil opleve reale priser som svarer til de i 2007 gældende priser. Modsvarende forudsættes et niveaumæssigt uforandret provenu i reale priser for prisområde vest.

For de øvrige tre prisområder – Midt, Syd og Øst - er vurderingen, at kunderne under ét i 2008 vil opleve reale priser som svarer til de i 2007 gældende priser. Modsvarende forudsættes et uforandret provenu i reale priser for prisområderne Midt, Syd og Øst under ét.

Den mulige indførelse af Rejsekortet i 2010 sætter rammer for harmoniseringsprocessen i 2008 og 2009.

I henhold til oplysninger fra Rejsekort A/S forventes der opstart af pilotdrift i slutningen af 2007, hvorefter systemet tages i brug i Movias område (øst for Storebælt) i løbet af 2008. Derefter udbredes systemet til resten af landet.

Sydtrafik forudsætter en afklaring vedrørende fuld tilslutning til rejsekortet i indeværende år, herunder udarbejdelse af forretningscase vedrørende økonomiske konsekvenser af tilslutningen. Den tidsmæssige milepæl for Sydtrafik er en fuldstændig beslutningsmæssig afklaring forud for den 1. december 2007. Den 1. december 2007 er den forventede skæringsdato for de respektive trafiksekskabers tilslutning, såfremt der skal opnås en "rabat for tidlig rejsekorts-tilslutning" på ca. 20 pct. af den samlede tilslutningsudgift.

Status for de øvrige trafiksekskaber er, at Nordjyllands Trafiksekskab har truffet beslutning om at indføre rejsekortet. Dette forventes at ske i løbet af 2009/2010. Fynbus har en afventende indstilling til rejsekortssamarbejdet, som indebærer at en tilslutning her har "længere udsigter."

Midttrafik deltager aktuelt i rejsekortssamarbejdet via den investering som Midttrafik har overtaget fra VAT. Som følge heraf har Midttrafik påtaget sig betalingsforpligtigelser svarende til 40 pct. af VAT's andel. Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på i alt ca. 9,5 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafik's nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland.

Hvis Midttrafik beslutter at deltage fuldt ud i Rejsekortssamarbejdet, vil det afstedkomme en række nødvendige følgeinvesteringer til billetteringsudstyr i busserne. Forudsættes der installeret udstyr i alle busser, indebærer det en investering på op mod 100 mio. kr. I en række af busserne vil det imidlertid ikke være nødvendigt at foretage investeringen. Det gælder især for busser som kører på åbne skoleruter. Rejsekortet vil også have betydning for driftsudgifterne, hvor der både vil være besparelser og meromkostninger.

Nettoudgiften ved Midttrafik's valg af Rejsekortet vil dog reelt være mindre end ovenfor angivet, idet en del af den samlede nødvendige investering i Rejsekortet træder i stedet for de ny- og reinvesteringer som Midttrafik alternativt skulle foretage i det nuværende billet- og takstsystem. Midttrafik vil over de nærmere måneder, koordineret med Sydtrafik, foretage en nærmere vurdering af de økonomiske og kundemæssige fordele og ulemper ved at indføre rejsekortet i Midttrafik's område. Heri vil også indgå en nærmere vurdering af den mest hensigtsmæssige tidsplan for indførelse af rejsekortet og af i hvor stor en andel af Midttrafik's busser, der skal anvendes rejsekortudstyr. Resultatet heraf vil blive forelagt bestyrelsen til beslutning inden den 1. december 2007, som forudsættes at være den skæringsdato, forinden hvilken bestyrelsen bør træffe beslutning om, hvorvidt Midttrafik skal deltage fuldt ud i rejsekortssamarbejdet, jf. ovenfor vedrørende "rabat for tidlig rejsekorts-tilslutning"



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

MIDTTRAFIK

Status på økonomi og aktivitet pr. 1. kvartal 2007

Det samlede driftsbudget for Midttrafik er gengivet i tabellen nedenfor.

Tabel 1 Hovedtal for økonomi (1.000 kr.)

Område	Budget for 2007	Forventet resultat
Brutto udgifter	1.340.535	1.333.059
Indtægter	726.247	724.881
Bestillers bidrag	614.288	608.177
Netto i alt	0	0

Som udgangspunkt er det forudsat, at hele Midttrafiks opgaveområde hviler i sig selv.

Ved opgørelsen af det forventede regnskab er der taget udgangspunkt i det vedtagne budget for 2007. Hertil er lagt de kendte ændringer i henhold til aftaler med bestiller m.v. Der er således ikke tale om prognoser baseret på forbruget de første 3 måneder, idet datagrundlaget er for usikkert.

Prognosen skal således tages med forbehold for en hel række usikkerhedsmomenter.

På udgiftssiden er det således usikkert, hvad effekten af f.eks. overenskomsterne, og ændringerne i dieselafgiften vil få for de samlede udgifter hhv. betalinger til Midttrafiks vognmænd.

Indtægtssiden skal undersøges nærmere, idet der på nuværende tidspunkt synes at være et ikke ubetydeligt fald i disse i forhold til forudsætningerne bag budgettet.

Usikkerhedsmomenterne er – grundet usikkerheden – ikke indregnet i det forventede regnskab for 2007.

Herudover er der budgetteret med følgende nøgletal for 2007:

Tabel 2 Nøgletal for økonomi og aktivitet

Område	Planlagt for 2007	Forventet resultat
Selvfinansieringsgrad - bus	62,7 %	63,1 %
Selvfinansieringsgrad - tog	34,8 %	30,7 %
Selvfinansieringsgrad - handicapkørsel	12,6 %	12,8 %
Køreplantimer – bus	2.209.000	2.209.000
Antal rejser – handicapkørsel	249.000	244.450

Selvfinansieringsgraden på busområdet forventes øget marginalt, idet der forventes mindre udgifter som følge af gennemført udbud af ruter. Heri er dog ikke indregnet effekten af en mulig indtægtsnedgang. Der forventes ingen væsentlige ændringer i køreplantimerne.

På togområdet forventes der en mindre selvfinansieringsgrad end budgetteret, hvilket skyldes en justeret fordeling af indtægterne. Justeringen er nærmere beskrevet i det følgende.

På handicapområdet forventes en stor set uændret selvfinansieringsgrad. Samtidig forventes et mindre antal rejser som følge af en nedjustering af de forventede udgifter på området. Justeringen er aftalt med Århus Kommune.

Hovedtal for økonomi

En samlet oversigt over Midttrafiks budget og forventede regnskab pr. 31. marts 2007 er gengivet i nedenstående tabel.

Tabel 3 Økonomi i hovedtal

	Budget 2007 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Busdrift – netto	0	39.523	-	0	0
Busdrift – udgifter	1.120.596	239.889	21,4	1.112.596	-8.000
Busdrift – indtægter	-702.255	-62.184	8,9	-702.255	0
Busdrift - bestillers bidrag	-418.341	-138.182	33,0	-410.341	8.000
Togdrift - netto	0	22.187	-	0	0
Togdrift - udgifter	46.000	31.752	69,0	47.661	1.661
Togdrift - indtægter	-16.000	-1.744	10,9	-14.634	1.366
Togdrift - bestillers bidrag	-30.000	-7.820	26,1	-33.027	-3.027
Handicapkørsel - netto	0	-6.107	-	0	0
Handicapkørsel - udgifter	63.339	13.061	20,6	62.201	-1.138
Handicapkørsel - indtægter	-7.992	-2.145	26,8	-7.992	0
Handicapkørsel - bestillers bidrag	-55.347	-17.022	30,8	-54.209	1.138
Trafikselskabet - netto	0	-12.353	-	0	0
Trafikselskabet - udgifter	110.600	25.651	23,2	110.600	0
Trafikselskabet - bestillers bidrag	-110.600	-38.005	34,4	-110.600	0
Netto i alt	0	43.250	-	0	0
Udgifter i alt	1.340.535	310.352	23,2	1.333.059	-7.477
Indtægter i alt	-726.247	-66.074	9,1	-724.881	1.366
Bestillers bidrag i alt	-614.288	-201.028	32,7	-608.177	6.111

I ovenstående tabel vises budgettet for 2007 fordelt på Midttrafiks hovedområder. Der er desuden angivet, hvad der er forbrugt pr. 31. marts 2007, opgjort i 1.000 kr. og i procent af årsbudgettet. Næste søjle i tabellen angiver et skøn over regnskabsresultatet for 2007 målt i 1.000 kr. og sidste søjle angiver den forventede regnskabsmæssige afvigelse fra budgettet.

Som nævnt tidligere er det – grundet usikkerheden omkring data - som udgangspunkt forudsat, at de budgetterede udgifter og indtægter også afspejler det bedste bud på et forventet regnskab.

Prognosen for 2007 ("Forventet regnskab" i tabellen) tager således udgangspunkt i det oprindelige budget for 2007. Hertil er tilføjet justeringer og korrektioner, der er baseret på aftalte og kendte ændringer. Der er således ikke justeret for forventede afvigelser baseret på en fremskrivning af forbruget pr. 31. marts, idet data – specielt på indtægtssiden - på nuværende tidspunkt ikke er tilstrækkelig sikre.

Som det fremgår af ovenstående tabel, ligger forbrugsprocenterne på udgiftssiden stort set omkring de 25 %, hvilket svarer til hvad der kan forventes efter de første 3 måneder, når der forudsættes en jævn forbrugsfordeling ud over året.

På indtægtssiden er der store udsving indenfor de enkelte områder, dog således at tendensen er at der pr. 31. marts er registreret væsentligt færre indtægter end en jævn fordeling vil tilsige.

Midttrafik har set nærmere på enkelte, tilgængelige oplysninger omkring indtægterne indenfor bus- og togdriften. På baggrund af denne foreløbige opgørelse, baseret på data vedrørende Århus Kommune og det tidligere Århus Amt, kan det konstateres, at indtægterne i gennemsnit ligger ca. 7 % under det tilsvarende niveau for samme periode i 2006.

Nogle af de umiddelbare forklaringer ligger i, at der efter udløbet af første kvartal af 2006 begyndte en længere periode med ustabil drift i bybusserne i Århus med deraf følgende passagerfald. Dette passagerfald påvirker sandsynligvis også 1. kvartal 2007, hvorimod 1. kvartal 2006 havde en betydeligt mere tilfredsstillende drift. For Århus Amts vedkommende kan der allerede i november/december 2006 konstateres et vist fald i indtægterne, hvilket kan være fortsat i 2007.

Det skal dog understreges, at der her er tale om en meget foreløbig opgørelse baseret på dels registreringerne i de første 3 måneder af 2007, dels et deludsnit af Midttrafiks dækningsområde. Tallene og i særdeleshed eventuelle slutninger på denne baggrund, skal derfor tages med stort forbehold.

Som en naturlig konsekvens heraf, følger Midttrafik udviklingen på specielt indtægtsområdet meget nøje. Som led heri, vil Midttrafik blandt andet frem til halvårsrapporteringen måned foretage en nærmere analyse af specielt indtægtsområdet m.h.p. forelæggelse for Bestyrelsen.

Det skal bemærkes, at bestillerbidragene for perioden frem til den 31. marts er inklusiv betalingerne for april måned, d.v.s. for 4 måneder. Det betyder at 'forbrugsprocenten' vil ligge på ca. 33 %, således som det også generelt er tilfældet i tabellen.

De enkelte forventede budgetafvigelse er nærmere beskrevet under de respektive hovedafsnit.

Økonomien og aktivitet i de enkelte hovedområderne

I det følgende gennemgås lidt mere detaljeret de enkelte hovedområder indenfor Midttrafikks virke, ligesom eventuelle behov for nærmere analyser vil blive foreslået.

Busområdet

Økonomien for buskørslen er gengivet mere detaljeret nedenfor.

	Budget 2007 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Busdrift - netto	0	39.523	-	0	0
Busdrift - udgifter	1.120.596	239.889	21,4	1.112.596	-8.000
heraf buskørsel i Århus kommune	353.826	87.001	24,6	353.826	0
heraf buskørsel i Regionen	405.957	84.020	20,7	397.957	-8.000
heraf buskørsel på øvrige ruter *	360.813	68.867	19,1	360.813	0
Busdrift – indtægter	-702.255	-62.184	8,9	-702.255	0
heraf buskørsel i Århus kommune	-262.718	-31.710	12,1	-262.718	0
heraf buskørsel i Regionen	-301.967	-12.334	4,1	-301.967	0
heraf buskørsel på øvrige ruter *	-137.569	-6.811	5,0	-137.569	0
heraf øvrige indtægter **	0	-11.329	-	0	0
Busdrift - bestillers bidrag	-418.341	-138.182	33,0	-410.341	8.000

* I bilag 1 vises en oversigt over nettoudgifterne pr. bestiller.

** Øvrige indtægter fordeles i f.m. regnskabet ud på de enkelte bestillere

I forhold til det budgetterede, forventes der at blive mindredgifter på busdriften på ca. 8 mio. kr. i 2007.

Baggrunden herfor er, at der nu har været afholdt udbud for den regionale buskørsel i Østjylland samt i Vestjylland, og at der er foretaget en regulering af Midttrafikks andel af ruten Randers-Mariager-Hadsund (linie 235).

Effekten af udbuddet i Østjylland forventes på årsbasis at indebære mindredgifter på ca. 10 mio. kr. Idet kørslen efter udbudsrunderen dog først starter i 2. halvår af 2007, er den forventede besparelse i 2007 kun ca. 5 mio. kr.

Udbuddet i Vestjylland og reguleringen af linie 235 forventes at betyde mindredgifter på i alt ca. 3 mio. kr. pr. år, med fuld helårlig effekt for 2007.

Mindredgifterne forudsættes modregnet i bestillerbidraget fra regionen.

Togdriften

Budget og forventet regnskab for privatbanerne er vist i nedenstående tabel.

	Budget 2007 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Togdrift - netto	0	22.187	-	0	0
Togdrift - udgifter	46.000	31.752	69,0	47.661	1.661
Togdrift - indtægter	-16.000	-1.744	10,9	-14.634	1.366
Togdrift - bestillers bidrag	-30.000	-7.820	26,1	-33.027	-3.027

På baggrund af drøftelser med Regionen, er der foretaget en justering af forventningerne til regnskabet for 2007, som fremgår af ovenstående tabel.

På udgiftssiden er der foretaget en teknisk prisfremskrivning, ligesom der er indarbejdet en forhøjelse af udgifterne som følge af udgifter til fastholdelsestillæg og regulering for tjenestemænd, der overgår til overenskomstansættelse på Odderbanen.

På indtægtssiden forventes der mindreindtægter på i alt netto ca. 1,4 mio. kr. Der er her tale om 2 modsatrettede korrektioner. For det første er der en teknisk korrektion af budgettet for 2007, idet 2 mio. kr. i det oprindelige budget var anført som indtægter, mens det rettelig burde have været anført som bestillerbidrag. Dette betyder en nedjustering af indtægterne på de nævnte 2 mio. kr.

Omvendt er der foretaget en opjustering af indtægterne på baggrund af en justeret pris- og lønfremskrivningen på området. Dette betyder isoleret set en opjustering af indtægterne med ca. 600.000 kr.

Samlet set betyder dette således en nedskrivning af indtægterne med 1,4 mio. kr.

Bestillerbidraget er af førnævnte grunde opjusteret med 2 mio. kr.. Herudover indeholder justeringen af bestillerbidraget også finansieringen af de nævnte merudgifter til bl.a. tjenestemænd m.v.

Handicapkørsel

Handicapkørslen er nedenfor opdelt på hhv. indenfor og udenfor Århus kommune, svarende til den organisatoriske opdeling af området.

	Budget 2007 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Handicapkørsel - netto	0	-6.107	-	0	0
Handicapkørsel - udgifter	63.339	13.061	20,6	62.201	-1.138
heraf tidl. Ringkøbing	7.274	1	0,0	7.274	0
heraf tidl. Viborg og Århus Amt	14.988	10.019	66,8	14.988	0
heraf tidl. Vejle Amt	8.528	1.054	12,4	8.528	0
heraf intern kørsel, Århus Kommune	25.560	1.869	7,3	24.422	-1.138
heraf ekstern kørsel, Århus Kommune	2.977	0	0,0	2.977	0
heraf øvrige udgifter	4.012	118	2,9	4.012	0
Handicapkørsel - indtægter	-7.992	-2.145	26,8	-7.992	0
heraf tidl. Ringkøbing	-1.344	0	0,0	-1.344	0
heraf tidl. Viborg og Århus Amt	-2.873	-202	7,0	-2.873	0
heraf tidl. Vejle Amt	-1.534	-195	12,7	-1.534	0
heraf intern kørsel, Århus Kommune	-1.620	-1.749	108,0	-1.620	0
heraf ekstern kørsel, Århus Kommune	-621	0	0,0	-621	0
Handicapkørsel - bestillers bidrag	-55.347	-17.022	30,8	-54.209	1.138

I forhold til det budgetterede, er der jf. aftale med Århus kommune en forventet mindredgift til handicapkørsel indenfor Århus Kommune på ca. 1 mio. kr. I forbindelse med høringen af det oprindelige budgetforslag for Midttrafik, gjorde Århus Kommune opmærksom på at budgettet og antallet af rejser skulle nedjusteret i forhold til budgetoplægget. Denne justering indarbejdes nu i forventningerne til regnskabsresultatet for 2007.

Parallelt hermed forventes også en reduktion i antallet af rejser indenfor handicapkørslen på ca. 4.450 rejser i 2007 og efterfølgende år.

Det skal bemærkes, at der pågår drøftelser med Århus kommune omkring det endelige budget og de bagvedliggende antal rejser.

Indenfor handicapkørslen opereres med den såkaldte 'kan-kørsel'. Herved forstås patientbefordring for Region Midtjylland og visse kørselsopgaver for Århus, Lemvig, Skive og Viborg Kommuner, som ikke falder ind under den handicap-kørsel, som i henhold til lovgivningen skal udføres af trafikselskabet. Nettobudgettet til "Kan-kørsel" er pr. definition nul, idet der afregnes på baggrund af konkrete opgaver med kommuner og regionen. Der foreligger for indeværende ikke bruttobudgetter på området.

Som det fremgår af ovenstående tabel, er der mangler i registreringerne på de enkelte delområder; et forhold Midttrafik arbejder videre på at få ajourført.

Trafikselskabet.

De centrale udgifter til personale og fællesområderne er samlet under betegnelsen Trafikselskabet, og omfatter udgifter på i alt knap 111 mio. kroner i 2007.

En mere detaljeret opgørelse af de administrative udgifter er gengivet nedenfor.

	Budget 2007 (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab (1.000 kr.)	Forventet regnskab minus budget (1.000 kr.)
Trafikselskabet - netto	0	-12.353	-	0	0
Trafikselskabet - udgifter	110.600	25.651	23,2	110.600	0
heraf udgifter til rutebilstationer	14.300	2.331	16,3	14.300	0
heraf udgifter til passagertællinger					
og					
indtægtsfordelingsmodel	5.000	32	0,6	5.000	0
heraf personaleudgifter	55.100	12.652	23,0	55.100	0
heraf fællesudgifter	26.200	10.636	40,6	26.200	0
heraf etableringspuljen	10.000	0	0,0	10.000	0
Trafikselskabet - bestillers bidrag	-110.600	-38.005	34,4	-110.600	0

I budgettet for 2007 indgår udgifter til etablering af Trafikselskabet – etableringspuljen på 10 mio. kr. Bestyrelsen har tidligere vedtaget at frigive beløbet på denne pulje til nærmere angivne formål, og med en nærmere defineret afrapportering.

Etableringspuljen forventes opbrugt fuldt ud i 2007, og er i sagens natur som udgangspunkt ikke en del af budgettet for 2008 eller efterfølgende år. Når der for indeværende ikke er bogført udgifter på etableringspuljen skyldes det, at udgifterne foreløbig er placeret på andre kontoafsnit m.h.p. senere omkontering. Der er således ikke tale om, at der ikke er forbrugt nogle af de afsatte midler.

Som supplement til oversigten kan nævnes, at der i Trafikselskabets budget også er indeholdt udgifter og indtægter til billet- og kvalitetskontrol. Disse er ikke eksplicit angivet i tabellen, men det kan nævnes, at aflønningen af kontrollørerne forudsætningsvis er finansieret via indtægter i form af de kontrolafgifter, der indbetales – eventuelle restancer indgår ikke i finansieringen.

Bilag 1

Busdrift	Budget	Forbrug	Forbrug %
301 Favrskov	5.046.339	1.991.162	39,5
302 Hedensted	5.408.482	264.720	4,9
303 Herning	24.574.470	6.261.409	25,5
304 Holstebro	16.932.634	4.547.040	26,9
305 Horsens	20.856.641	4.548.575	21,8
306 Ikast-Brande	8.401.679	1.559.778	18,6
307 Lemvig	6.257.938	1.922.903	30,7
308 Norddjurs	9.832.198	2.703.740	27,5
309 Odder	4.087.286	1.355.779	33,2
310 Randers	26.274.303	10.229.143	38,9
311 Ringkjøbing-Skjern	14.647.557	7.798.918	53,2
312 Samsø	2.187.787	0	0,0
313 Silkeborg	24.641.353	10.610.588	43,1
314 Skanderborg	9.484.635	2.798.202	29,5
315 Skive	11.197.694	0	0,0
316 Struer	4.432.715	1.120.765	25,3
317 Syddjurs	11.739.599	3.339.820	28,4
318 Viborg	17.240.528	1.002.865	5,8
319 Århus	91.107.193	55.254.523	60,6
320 Region	103.990.153	71.697.950	68,9

Det skal bemærkes, at ovenstående nettoudgifter skal tages med forbehold.

Den manglende datasammenkørsel gør det umuligt at afgrænse de enkelte bestillere entydigt.

Heri ligger blandt andet også, at Regionen - i form af de gamle amter - i mange tilfælde konteringsmæssigt fungerer som opsamlingsposter for kommuner indenfor det enkelte 'gamle' amt - f.eks. Samsø og Skive (og tildels Viborg), hvor forbruget netto (og brutto) er 0 kroner i økonomisystemet.

For Århus Kommunes vedkommende skyldes den forholdsvis høje forbrugsprocent et lavt indtægtsniveau specielt på abonnementssiden. Dette forhold undersøges nærmere i forbindelse med den generelle analyse af indtægtssiden i Midttrafiks virkeområde.

Århus, 18. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 1**

Handicapkørsel - Region Midtjylland
 Forslag til Harmonisering fra 2008 – 15.5.2007

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune								
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Vejle Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb	
Hvem visiterer?	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunerne visiterer og Midttrafik indlægger data i IT-system..		
Ankemulighed						Ligger hos den enkelte kommune	Der er ikke nævnt noget om ankemulighed i loven.	
Antal ture pr. år?	Antal: 104	Antal: 200 lokale+52 regionale	Antal: 104	Antal: 104	Antal: 104	Århus Kommune: 200 / 52 ture Øvrige kommuner:104 ture	Evt. flere ture - som tilkøb fra 2008. Kommunen kan bestemme om kommunen vil tilkøbe ekstra ture, når max er nået, efter individuel vurdering. Århus har pr. 1.1.07 reduceret de lokale ture fra 365 til 200 . Århus Kommune sænker evt. turantal pr. 1.1.08	
Formål: Hvad må man køre til?						Kun til fritidsformål Besøg hos familie og venner Kørsel til kulturelle aktiviteter Indkøb m.v.	Lov om trafikkselskaber § 11 stk. 1 "Trafikkselskabet skal for svært bevægelsehæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi o.lign."	

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Indgår handicapkørsel i kørselskoordinering ?	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> ja	nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Ja	Forslag 2008, interne ture i Århus koordineres i IT systemet Pass, og øvrig handicapkørsel koordineres i IT systemet Planet.
Visiteres med gratis medhjælper? Krav om påstigning sammen med kunde?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Ja ja	
Mulighed for betalende gæster? Krav om påstigning sammen med kunde?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max antal: 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max antal: 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max antal: 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max antal: 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max antal: 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Ja, max. 2 ja	
Ganghjælpe midler? max. antal: Kan mini-crosser medbringes?	<input checked="" type="checkbox"/> ja - 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja - 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja - 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja - 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja - 2 <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Er harmoniseret pr. 1.1.07 Ja, mini-crosser medbringes dog indenfor størrelses-rammen. Max mål for crosser: 140 cm. x 70 cm. Max 300 kg. Inkl. bruger	Betaling for 3. hjælpemiddel skal være det samme som kunder skal betale i egenbetaling.

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Tilbydes trappetjener? Vilkår for at få trappe- tjenerservice – f.eks. om visitation o.lign.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Kommunen visiterer og betaler for servicen.	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej Henviser til vognmænd – selv betale	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	Der bliver ikke tilbudt Trappetjener.	Kunder fra Randers kommune som i dag er visiteret til et antal trappetjener ture i det næste år, får i 2008 ikke forlænget denne mulighed.
Hvilken service skal chaufføren mindst levere? (f.eks. afhentning v. kantsten, gadedør mv.)	Gadedør til gadedør i gade niveau.	Kantsten til kantsten. Bem. Århus fastholder dette.	Gadedør til gadedør i gadeniveau	Gadedør til gadedør.	Gadedør til gadedør i gadeniveau	Gadedør til gadedør i gadeniveau. Dog i Århus fra kantsten til kantsten	Lov om trafikskaber § 11 stk. 2 "Så tæt på gadedør som muligt"
Mulighed for at købe ekstra service hos chauffør? (f.eks. hjælp til indkøb, bagage mv.)	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	Er harmoniseret pr. 1.1.2007	
Kan der visiteres til ekstra chauffør hjælp? - Hvem visiterer til ekstra chaufførhjælp ?	<input checked="" type="checkbox"/> kommune	<input type="checkbox"/> kommune	<input type="checkbox"/> kommune	<input type="checkbox"/> kommune	<input checked="" type="checkbox"/> kommune	Kommunen visiterer og betaler for servicen.	Der står ikke noget i nuværende udbuds materiale om tilkøb af ekstra service hos chaufføren.

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Må kunden have dyr med i vognen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Små dyr i tasker.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Små dyr i tasker.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Små dyr i tasker	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Vognmanden bestemmer	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Små dyr i tasker. Servicehunde og førerhunde. Andre større dyr mod egenbetaling.	Ja, små dyr i tasker/transportkasser servicehunde og førerhunde.	
- Årligt gebyr?			Års gebyr bortfalder fra 1.1.2007 mod en stigning i taksterne.	Års gebyr bortfalder fra 1.1.2007 mod en stigning i taksterne.	Års gebyr bortfalder fra 1.1.2007 mod en stigning i taksterne.	Er harmoniseret	
- Egenbetaling pr. zone?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej kr.: 30 pr. kommune	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Sporvejstakster, også abonnements og klippekort.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej kr.: 25 for den første kommune, 15 kr. for efterfølgende kommuner.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej kr.: 30 for 1. og 2. kommune. Derefter 30 kr. pr. kommune	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej kr.: 30 pr. kommune	Århus Kommune: uændret. Øvrige rejser: Der regnes på en kilometer baseret takst som dels sikrer provenuet og dels ikke rammer specielle kundegrupper.	Strækningbaseret egenbetalingsmodel foreslås fra 2008. / km takst.
- Betaling for gæster?	Max. 2 betalende gæster.	Max. 2 betalende gæster.	Max 2 betalende gæster.	Max 2 betalende gæster	Max 2 betalende gæster	Er harmoniseret til max 2 betalende gæster	

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
- Betaling for børn?	Børn <12 år: gratis (max. 2). Børn 12-15 år: ½ brugerbetalings takst (max. 2)	Børn <12 år: gratis (max. 2). Børn 12-15 år: ½ brugerbetalings takst (max. 2)	Børn <12 år: gratis (max. 2). Børn 12-15 år: ½ brugerbetalings takst (max. 2)	Børn <12 år: gratis (max. 2). Børn 12-15 år: ½ brugerbetalings takst (max. 2)	Børn <12 år: gratis (max. 2). Børn 12-15 år: ½ brugerbetalings takst (max. 2)	Er harmoniseret til at max 2 børn under 12 år gratis kan medtages Er harmoniseret til at børn fra 12-15 år betaler halv brugerbetalingstakst. Max 2 børn kan medtages	
- Pris for ekstra bagage?	Hvis der er så meget håndbagage at det optager et ekstra en i vognen opkræves betaling svarende til en medrejsende voksen.		Gratis	Gratis	Hvis der er så meget håndbagage at det optager et ekstra en i vognen opkræves betaling svarende til en medrejsende voksen.	Hvis der er så meget håndbagage, at det optager et ekstra plads i vognen, opkræves betaling svarende til en medrejsende voksen.	Bagagen skal kunne håndteres af kunde eller dennes ledsager.
Driftsdøgn Mandag til torsdag Fredag Lørdag Søndag Helligdage						Er harmoniseret 1.1.07 Alle dage: 06.00 – 24.00	Jf. loven: ”..den tidsmæssige placering skal være indenfor normal buskøretid...” Senest afhentet kl. 24.00
Beskriv en kort rejse? (f.eks. hvor langt man må køre <u>uden</u> at blive henvist til togrejse)	Max 4 zoner Tidligere kommuner	Max 4 zoner -	Max 4 zoner -	4 zoner -	Max 4 zoner -	I 2008 beregnes en km grænse.	Fra 2008: Forslås afstandsberegnet. (Baseret på en km grænse) Prisen – et lige beløb for at lette ekspeditionen for chauffør og kunde.

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Frist for bestilling af en kort rejse?	2 timer før	Dagen før inden kl. 16:00. Dog spontan mod 50 kr. gebyr	2 timer før	Officielt 2 timer før.	2 timer før.	Århus Kommune: uændret. Øvrige: 2 timer før	Jf. loven: "...brugere skal bestille kørsel i rimelig tid. Der vil typisk være tale om flere timer før, og i visse situationer flere dage før".
Må kundens ønske til tidspunkt for kørsel forskydes i bestillingssituationen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej -15/+45 min.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej +/- 1 time	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej + 1 time ved bestilling samme dag. +½ time ved bestilling dagen før.)	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej +/- 15 min.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej -15/+45 min.	Kørselstidspunktet kan forskydes inden for - 15/+ 45 min. Århus Kommune +/- 1 time	
Præcision i afhentning.	-5 / +10 min.	0/+10 min	Chauffør ringer 15 min før ankomst		-5 / + 15	-5 / +15	Kunden skal være klar 5 min før, men må vente til 15. min efter aftalt tid. Forslaget svarer til patientkørsel.
Må kunden acceptere omvejskørsel ?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max. 100%	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max 100%. Dog max 60 min.	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Max 100% dog min. 20 minutter	Ja, max. 100% dog altid min. 20 minutter.	Harmoniseres i forbindelse med nyt udbud.

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Rejsegaranti	"Hvis du har ventet på vognen i mere end 10 min. bedes du kontakte bestillingskontoret, så vi kan kontakte chaufføren. Du vil efterfølgende kunne få din egenbetaling refunderet hos Midttrafik. Hvis vognen ikke er kommet senest 20 min. efter det aftalte tidspunkt, kan du bestille en ny vogn hos et taxaselskab. Du skal selv betale for taxaen men kan efterfølgende få refunderet udgiften hos Midttrafik."	Nej	Nej	Nej	Nej	Formalisering af rejsegaranti.	Hvis du har ventet på vognen i mere end 15 minutter, bedes du kontakte kørselskontoret, så vi kan kontakte chaufføren. Du vil få din egenbetaling refunderet hos Midttrafik. Ud fra Midttrafiks oplysning om, hvornår vognen kan være fremme, vælger kunden om kunden vil bruge Midttrafiks vogn eller selv vil bestille og lægge ud til en taxa og efterfølgende sende regningen til refusion hos Midttrafik. Efter kl. 21.00 ringer kunden selv til taxa.
Særlige frister for bestilling af julekørsel?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej 28. november i 2005 for kørsel d. 24. – 26. samt 31. december	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Ca. 1 måned i forvejen for 24. + 31. december.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Kun frist til 24.12. Senest 24. november. Ingen ture ud over 4 kommuner efter kl. 14:00 d. 24. december	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej Vognmændene sig selv fra, når de ikke har plads til mere kørsel	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Primo december 2006.	I Oktober/november udsendes brev til vores bruger omkring bestilling af julekørsel.	Løses med vognmænd og handicaporganisationerne.
Tilbyder Midttrafik Intern kørsel i tidligere 3. amt?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Kører efter samme regler og takster som i Århus Amt.	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nej Heller ikke internt i tidligere naboamt. Ellers på egen regning.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej VAT bestiller. samme regler som i hjem Amt.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej VAFT bestiller. Brugeren betaler.	Turen bestilles i Midttrafik. Der må regnes med bestillingsfrist, som på lange rejser. Samme regler og takst som hjemregion.	

Overgangs ordning 2007 Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Veje Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Lange rejser Tilbyder midttrafik Landsdæk- kende rejser	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Der beregnes km grænse for lange rejser og landsdækkende rejser.	Km grænse frem for adm. grænse.
Frist for bestilling af lang rejse?	3 hverdage før		3 hele hverdage før	3 hverdage før	3 hverdage før.	4 hele hverdage. Excl. Bestillings og rejsedagen.	Arriva/DSB har bestillingsfrist på 72 timer. Midttrafik skal kunne nå at bestille tog og modtage bekræftelse fra DSB inden for denne tidsfrist.
- Beskriv hvem man samarbejder med – (f.eks. DSB, Arriva, Færgeselska —ber mv.)	DSB/Arriva, X-bus og vognmænd i andre amter. kunden betaler tog og færger		DSB/Arriva	DSB/Arriva, X-bus og vognmænd i andre amter. kunden betaler tog og færger	DSB/Arriva, XBUS, vognmænd i andre amter. Færge betales af VAFT - Fur færgen	Midttrafik forlænger aftalerne.	Kommunen betaler når kunden ikke skal forlade vognen under transporten (minus Samsø) Det bemærkes, der er følgende overfart mellem Region Midt jylland og Nordjylland: <ul style="list-style-type: none"> • Egense/Hals • Sundsøre/Hvalpsund • Thyborøn/Agger
Dispenserer for tog?	<input checked="" type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> nej Bevillinger inden 1.1.07 fastholdes – ingen nye disp.	<input checked="" type="checkbox"/> nej	<input checked="" type="checkbox"/> nej	nej	Overveje dispensation som tilkøb fra kommunerne fra 2008.

Overgangs ordning 2007							
Midttrafik/intern kørsel i Århus kommune							
	Tidligere Århus Amt	Århus Kommune	Tidligere Ringkøbing Amt	Tidligere Vejle Amt	Tidligere Viborg Amt	Forslag til harmonisering i 2008 Basis	Begrundelse/bemærkninger Evt. tilkøb
Kontrakter – Varighed og udløb	1 årig. Kontrakt indtil 31.12.07	Indgås med vognmænd for en 5 årig periode Fra 01-03-07	2 årig. Kontrakt indtil 31/12 2007.	Kontrakter "indtil videre". Opsiges med 3 mdrs. varsel	1 årig. Kontrakt indtil 31.12.07	Tidligere Ringkøbing, Århus og Viborg har harmoniseret udbudsdato. Dvs. der skal laves fælles udbud/kontrakt for tidligere Vejle, Ringkøbing, Århus og Viborg Amter fra 01.01.08.	
IT-system	Planet	Pr. 9/12 2005: Trapeze PASS Har fået tilbud på forlængelse	Mobisoft	Access database. (midlertidig løsning)	Planet	Arbejdsgruppen anbefaler, der arbejdes hen imod at Ringkøbing og Vejle amter overgår til Planet hurtigst muligt. Evt. Overlappings periode fra 01.10.- 31.12.07, så man er klar til at køre fra den 01.01.08, hvor også Holstebro kørselskontor kommer til med patientkørsel.	
Orienteringsp jecer og information						Der udarbejdes ny folder for 2008	

Århus, 18. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. maj 2007	1-47-70-2-07	Per Elbæk	pel@midttrafik.dk	87 40 83 28

Nuværende telekørselstilbud i Midttrafik

Der findes i dag 29 forskellige telekørselsordninger i Midttrafik fordelt over hele Region Midtjylland. De 29 telekørselsordninger har årlige bruttoudgifter på ca. 7 mio. kr. og fremgår af vedlagte oversigt over nuværende telekørsel. Som det fremgår af oversigten er de økonomiske oplysninger mangelfulde – og indgår tillige mangelfuldt i Midttrafiks budget, hvorfor administrationen arbejder videre med at klarlægge økonomien i nuværende telekørsel.

Der foreligger ikke oplysninger om passagertal. Ud fra tidligere erfaringer ved telekørsel i VAFT – teletaxi-ruter – vil et groft skøn være, at kørsel med bruttoudgifter på 7 mio. kr. vil have et årligt passagertal på ca. 80.000 passagerer.

I dette notat benævnes teletaxakørsel, telebuskørsel og samordnet kørsel som telekørsel under ét. De forskellige nuværende telekørselsordninger står beskrevet i det vedlagte bilag (skema). Skemaet er opdelt, således det viser den nuværende telekørsel i de enkelte kommuner, beskrevet ved; Telekørselens berettigelse, takst, bestillingsform og kontraktbetaling. Derudover er hver kørsel benævnt ved "R", hvor kørslen har form af at erstatte anden form for kollektiv trafik, "T / F" hvor kørslen har form af at være tilbringer / frabringer til anden kollektiv trafik eller "A" hvor kørslen har form af at være ad hoc kørsel.

I Midttrafik er der oprettet et Videnscenter, som arbejder med at udvikle alternativer til eksisterende kørsel, primært i regionens tyndt befolkede områder, og telekørsel er her et væsentligt alternativ. Netop fordi telekørselsordninger løbende udvikles, er det væsentligt at der sættes fokus på at udvikle harmoniserede løsninger, frem for blot at tilføje endnu flere løsninger til det i forvejen meget store udbud. Alle tilbud og former for telekørsel kan, med udgangspunkt i tilbudets formål, samles i 3 kategorier:

Kørselskategorier:

- **Ruteerstatning: (R kørsel)** Telekørsel kan anvendes som ruteerstatning, hvor telekørslen kører den samme rute som den ordinære busrute. Dog køres der på andre tidspunkter end den ordinære rutekørsel. Telekørslen er således en erstatning for den ordinære rutekørsel, hvor behovet for kørsel er begrænset, ofte som et alternativ til ingen betjening. Denne kørsel ses ofte som supplement til lokale ruter, hvor der med telekørslen gives tilbud om transport om aftenen og i weekends. Ruteerstatning kan også ses som et supplement til eksisterende kørsel, hvor telekørslen ikke nødvendigvis behøver at følge en ordinær linieføring, men hvor f.eks. afgangsstedet er kendt eller hvor områdedækningen kendes i forvejen, som er tilfældet med f.eks. Holstebro Bybustaxa. Den væsentligste forskel mellem rutekørsel og telekørsel er, at telekørslen skal bestilles inden afgang, hvor den ordinære rutekørsel kører uanset om der er kunder med eller ej.

- **Tilbringer/frabringer: (T/F kørsel)** Telekørsel kan anvendes som tilbringer/frabringer kørsel til den allerede eksisterende rutekørsel. Telekørslen bruges således til at opsamle kunder og bringe dem til og fra rutekørsel. Telekørslen har som oftest fast rute med stoppesteder, eller er områdedækkende med en køreplan, da kørslen netop skal koordineres med anden kollektiv trafik. Derfor er der på forhånd nogle rammer, kørslen skal operere indenfor. Hedensted Kommunes telekørsel er et eksempel på tilbringer/frabringer rute.
- **Ad hoc/variabel kørsel: (A-kørsel)** Telekørsel som variabel kørsel omfatter bl.a. handicapkørsel, patientbefordring samt speciallægekørsel for Lemvig Kommune. Med denne type telekørsel transporteres kunderne fra adresse til adresse, frem for at blive bragt hen til anden kollektiv trafik. Med den variable kørsel er det nødvendigt med fleksible løsninger, frem for køreplansbestemt kørsel, da kundernes kørselsbehov ikke kendes på forhånd og derfor ikke følger en fast rutine. Det tidligere VAFTTUR er et eksempel på ad hoc kørsel.

Bestillingsform:

En anden væsentlig parameter, der er karakteriseret ved telekørsel er bestillingen. Kørslen udføres som udgangspunkt kun, hvis den er bestilt. Kunden kan bestille en kørsel, enten gennem et kørselskontor eller direkte til en vognmand, der er forudbestemt til at udføre en eventuel kørsel.

Ved bestilling gennem et kørselskontor er det muligt at opnå fordele i forhold til samkørsel og kædekørsel. Ved samkørsel forstås, at der sker en koordinering af bestilte kørsler, således at flere kunders kørsel koordineres. Ved samkørsel kan der således være flere kunder i vognen på samme tid, på strækninger der er fælles for kunderne, selvom deres destination kan være forskellig. Med kædekørsel menes der, at den ene kørsel afløser den anden, hvorved tomkørsel forsøges minimeret. Denne koordinering optimeres ved central bestilling, fordi kørselskontoret har overblik over, hvilke kørsler der skal udføres hvornår, hvor de forskellige vogne befinder sig, og hvilke vogne der er ledige. I et centralt kørselskontor er det endvidere muligt at effektivisere afregning med vognmand fordi det på forhånd vides, hvor meget kørsel de forskellige vognmænd har udført. En anden fordel ved et kørselskontor er, at i udbudssammenhænge, er det muligt at udbyde større mængder af kørsel, hvilket ofte medfører lavere tilbud end opdelt udbud. Et kørselskontor har dog omkostninger til personale og it, der uden kørselskontor vil være uddelt på vognmænd.

Når kunden bestiller lokalt, dvs. til den vognmand, der skal udføre kørslen er der ligeledes nogle fordele.

Chaufføren, der skal udføre kørslen er muligvis kendt af kunden i forvejen, en genkendelighed, der kan være af stor betydning for visse kundegrupper. Den lokale vognmand har muligvis også et stort lokalkendskab, hvilket bl.a. vil være en fordel i forhold til at finde vej og finde de bedste ruter. Samtidig vil bestilling direkte til vognmanden mindske muligheden for kommunikationssvigt, da bestillingen ikke skal "over" et kørselskontor, der bliver 3' part.

Med lokal bestilling er det dog svært at have et overblik over, hvordan de forskellige kørsler kan koordineres og kombineres bedst muligt, ligesom omfanget først kendes ved afregningen og kræver større administrativt bearbejdning for at få et brugbart informationsmateriale.

Harmonisering:

Det foreslås at der arbejdes mod at skabe en harmonisering af de 29 telekørsels tilbud, der er i Midttrafik i dag. Formålet med en harmonisering og standardisering af telekørsel har 4 overordnede formål for kunder, bestillere, Midttrafik og vognmænd:

- En harmonisering af telekørsel vil for kunderne betyde en mere ensartet service på tværs af regionen. Med harmoniseringen vil kunderne opleve en større genkendelighed i de tilbud, der udbydes i hele Midttrafik og dermed opleve en lettere tilgængelighed til tilbuddet.
- For bestillerne vil en harmonisering af telekørsel betyde fordele på flere niveauer. For det første vil det betyde, at der bliver "ryddet op" i de ordninger bestillerne tidligere har indgået. Der vil blive udviklet standardiserede løsninger i forhold til kontrakter, takster, betjeningsformer og bestilling, som vil lette bestillerens håndtering af telekørsel væ-

sentligt. Det betyder naturligvis at "frihedsgraderne" mindskes, men dermed øges overskueligheden også.

- For Midttrafik vil en harmonisering af de mangeartede telekørselsordninger medføre ændringer på flere niveauer. Det vil bl.a. medføre at arbejdsfordelingen mellem Midttrafik og bestillerne bliver ensartet. Midttrafik tilbyder et antal tilbud om telekørsel, som bestillerne har mulighed for at vælge imellem. Deraf følger en klar arbejdsfordeling, hvor Midttrafik påtager sig hovedansvaret for at telekørslen fungerer, både i forhold til betjening, takster, bestilling og kontrakter. For Midttrafik betyder en standardisering og harmonisering at der er mulighed for at effektivisere arbejdsgangene vedr. telekørsel væsentligt. Kontrakter og udbud kan udformes mere ensartet og betalingen kan foregå ud fra kriterier bestemt af Midttrafik. Den mere ensartede kørsel vil også medføre en effektiviseret administration samt bedre muligheder for at koordinere samkørsel og lette informationsopgaven.
- For vognmændene vil en harmonisering medføre større genkendelighed, og vognmændene har således mulighed for at byde på "kendt" materiale.

Fremadrettet arbejde:

Det fremadrettede arbejde vil være koncentreret om fremlæggelse af fordele og ulemper ved de forskellige telekørselsordninger. På baggrund heraf vil Midttrafik komme med anbefalinger på tilbud i forhold til løsning af telekørsel. Her vil fokus være rettet mod anbefalinger i forhold til betjeningsform, bestilling/service, takspolitik og kontraktforhold, samt udarbejde et økonomisk overslag byggende på, hvorledes omkostningerne til telekørsel ændres gennem harmoniseringen.

Administrationen vil tilstræbe at anvende de bedste erfaringer med de forskellige måder at løse opgaven på, og harmonisere opgaveløsningen på en måde, så der bliver færrest mulige forskellige ordninger. Administrationen vil – afhængigt af bestyrelsens valg af model for administration af handicapkørsel - foreslå et par modeller for koordineret telekørsel og et par modeller for ikke-koordineret telekørsel.

Århus, 18. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 3**

Oversigt over nuværende Telekørsel

Teletype A = Telekørsel der er ad hoc kørsel

Teletype T / F = Telekørsel der er tilbringer / frabringer til ordinær kollektiv trafik

Teletype R = Telekørsel der har erstattet ordinær kollektiv trafik

Generelle tilbud	Beskrivelse	Teletype	Økonomi
PlusTur	<p>Ad hoc kørsel i tidligere Ringkjøbing amt Ad hoc kørsel fra fortov til fortov på tværs af kommuner indenfor tidligere Ringkjøbing Amt. Takster er 6 kr. pr. km. Dog minimum 50 kr,- pr. tur. Dobbelt takst i Ringkjøbing – Skjern kommune. Bestilling til kørselskontor senest 3 timer før afgang. Ventetid + / - 60 minutter, omvejskørsel max. 100 % dog 60 min. På land og max. 200 % i by, dog max. 30 min. Omkostning: Marginal omkostning ved samkørsel, efter km. Pris.</p>	A	Brutto: 590.000 Indtægt: 269.000 Netto: 321.000
VAFTTUR	<p>Ad hoc kørsel i tidligere Viborg amt: Ad hoc kørsel fra fortov til fortov indenfor den enkelte kommune. Takster: ½ taxameter takst. Bestilling til kørselskontor senest 2 timer før ønsket afhentningstidspunkt. Omkostning: Marginal omkostning ved samkørsel, efter km. Pris. (Der er angivet skøn for den del af kørslen, der i 2006 er udført i den del af Viborg amt, der indgår i Region Midtjylland – skøn ½)</p>	A	Brutto: ca. 250.000 Indtægt ca. 125.000 Netto: ca. 125.000
Teletaxi, VAFT ruter	<p>Ruteerstatning, med adresse til adresse indenfor korridor Telekørsel på ruter på hverdage (aften), skolefridage samt lørdage og søndage. Følger de ordinære ruter med faste tider, men har tilbud om adresse til adresse indenfor en afstand af 1. km til linieføringen. I byer tilbydes kun kørsel til / fra stoppesteder. Takst 15,- kr. Uddannelseskort, skolekort og periodekort er gyldige</p>	R	Brutto: ca. 100.000 kr. Indtægt: ca. 10.000 kr. Netto: ca. 90.000 kr.

	(abonnementskort med billede) Bestilling til kørselskontor 2 timer før afgang. Kørsel inden kl. 10.00 bestilles dagen før. (Der er angivet skøn for den del af kørslen, der i 2006 er udført i den del af Viborg amt, der indgår i Region Midtjylland – skøn 1/2)		
Kommuner			
Hedensted kommune	Rute 705: Rute kørsel, der dækker ”Juelsminde kommune”. Betjener fastlagt strækning, men kører kun hvor der er bestilt kørsel. Har erstattet tidligere rutekørsel helt. Almindelig bustakster, Abonnementskort kan benyttes Bestilling 1 time før ønsket påstigning Omkostning: Fast pris pr. tur beregnet på fast km.	R (Vagns turist)	Brutto: 1.608.000 Indtægt: 11.000 Netto: 1.597.000 Budget: 592.000
	Område 2+3 Zonedækning der er til / fra bringer til de regionale busruter, med faste stoppesteder Adresser mindre end 600 m. fra regionalrute betjenes ikke. Ingen kørsel mellem stoppesteder, på / afstigning skal være et stoppested. Ingen kørsel på tværs af områderne. Almindelig bustakster, dog kan klippekort og fritidskort ikke benyttes. Der er ingen omstigning på kontantbilletter. Bestilling 2 timer før tiden ved stoppestedet. Omkostning. Fastpris pr. tur	T / F (Byens taxa / Nevzat Karantas)	Brutto: 46.500 Indtægt: 2.000 Netto: 44.500 Budget: indeholdt i ovenstående.
Herning kommune	Rute 12: Kører som rute 12 om aftenen for hjemtransport af ungdomsskoleelever Samme takst som busbillet, dog kun kontantbillet. Skal bestilles til vognmand senest kl. 20.00 Omkostning, fastpris pr. tur.	R (Herning taxa)	Brutto: 9.000 Indtægt: 1.000 Netto: 8.000 Budget: 16.700
	Rute 13: Kører som rute 13 om aftenen for hjemtransport af ungdomsskoleelever	R	Brutto: 40.900 Indtægt: 3.400

	<p>Samme takst som busbillet, dog kun kontantbillet. Skal bestilles til vognmand senest kl. 21.00 Omkostning, fastpris pr. tur.</p>	(Herning taxa)	<p>Netto: 37.500 Budget: Indeholdt i ovenstående.</p>
	<p>Busrute 1 "Aulum – Haderup kommune" Telekørsel på rute 1 på skolefridage. Følger ordinær linieføring. Takster: Voksen 10,- kr. klippekort 63,- kr. Øvrige ½ pris. Skal bestilles hos vognmand senest 1 time før afgang. Omkostning: Afregnes efter køreplantid som ordinær busrute.</p>	R (Herning Turist)	<p>Brutto: 102.000 Indtægt: 0 Netto: 102.000 Budget: Ukendt</p>
Holstebro kommune	<p>Bybusteletaxa: Kører hverdags aftener, der dækker hele Holstebro by i zoner, med faste stoppesteder og ankomst / afgangstider. Kørsel på tværs af zoner er tilladt. Fast takst, kontant billet, 15,- kr. pr. tur pr. person Bestilling fra zoner til city, 30 min. Før afgang. Fra City til zoner fast afgang = ingen bestilling, mød blot ved stoppested. Omkostning: Fast pris pr. aften.</p>	R (Nordvestt axa)	<p>Brutto: 690.000 Indtægt: 0 Netto: 690.000 Budget: 698.000</p>
	<p>Telebetjening, "Vinderup kommune" Telebetjening af Vinderup kommune, opdelt i 5 områder. Hvert område har én hverdag, hvor der er tilbud om adresse til Stoppested i Vinderup ank. 9.45 og retur fra stoppested til adresse i området afg. Kl. 11.45. Fast takst: 30,- kr. pr. tur, andre billetter kan ikke benyttes. Bestilling til vognmand senest 1 time før afgang. Omkostning: Fast pris pr. kørt km. Med kunder.</p>	R (Vinderup taxi)	<p>Brutto: 56.000 Indtægt: 11.100 Netto: 45.000 Budget: 45.000</p>
Horsens kommune	<p>Rute 118: Telekørsel på enkelt ture skoledage mellem Lund og Horsens og hele skolefridage samt lørdage og søndage hele strækningen. Kan ikke benyttes på</p>	R	<p>Brutto: 14.400 Indtægt: 700 Netto: 13.700</p>

	<p>hele strækningen. Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 1 time før ønsket påstigning. Omkostning: Fast pris pr. tur, beregnet på fast km. længde efter taxameterpriser.</p>	(Horsens taxa)	Budget: 197.000
	<p>Rute 671: Telekørsel på enkelt ture skoledage og hele skolefridage. Kan ikke benyttes på hele strækningen mellem Lund og Horsens. Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 1 time før ønsket påstigning. Omkostning: Fast pris pr. tur, beregnet på fast km. længde efter taxameterpriser</p>	R (Horsens taxa)	Brutto: 30.000 Indtægt: 2.000 Netto: 28.000 Budget: indeholdt i overstående.
	<p>Rute 112: Telekørsel på enkelt ture lørdag og søndage. Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 1 time før ønsket påstigning. Omkostning: Fast pris pr. tur, beregnet på fast km. længde efter taxameterpriser.</p>	R (Østbirk taxi)	Brutto: 19.000 Indtægt: 1.000 Netto: 18.000 Budget: Indeholdt i ovenstående.
	<p>Rute 209: Telekørsel på enkelt ture hverdage, lørdag og søndage. Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 1 time før ønsket påstigning. Omkostning: Fast pris pr. tur, beregnet på fast km. længde efter taxameterpriser.</p>	R (Tørring-Uldum taxi)	Brutto: Ukendt Indtægt: Ukendt Netto: Ukendt Budget: Indeholdt i ovenstående
	<p>Rute 622: Telekørsel enkelt tur på skoledage og hele skolefridage Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 1 time før ønsket påstigning.</p>	R (Brædstru)	Brutto: 16.500 Indtægt: 0 Netto: 16.500 Budget: Indeholdt

	<p>Omkostning: Fast pris pr. tur, beregnet på fast km. længde efter taxameterpriser.</p>	p taxi og Turistfart)	i ovenstående.
Ikast – Brande kommune	<p>Lokal ruter: (171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180) Telekørsel på enkelt ture skoledage og alle ture skolefridage samt lørdag og søndage (dog ikke rute 176 på søndage, én tur fast rute og én tur telekørsel) Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 2 timer før afgang. Omkostning: Køreplantid for hele køreplanturen, men kun for udførte ture.</p>	R	Ikke opdelbar
	<p>Ikast bybus: Mange ture udføres som Telekørsel, resten som almindelig rutekørsel. Kører kun hverdage. Samme takster som til busser. Bestilling til vognmand senest 2 timer før afgang. Omkostning: Køreplantid for hele køreplanturen, men kun for udførte ture.</p>	R	Ikke opdelbar.
Lemvig kommune	<p>Flexbussen: Områdedækkende telekørsel, som til / frabringer til togtider. Alle ture har fast afgang fra togstation, resten bestilles hos vognmand. Samme takster som til busser. Bestilling til vognmand senest 1 time før kunden vil med. Omkostning: Fast pris for køreplanen for hele perioden.</p>	R + T/F (Riis bustrafik)	Brutto: 450.000 Indtægt: 0 Netto: 450.000 Budget: 592.000
Norrdjurs kommune	<p>Rute 2 og 3: Telekørsel på hjemkørsel skoledage på længste del af turene. Fast kørsel mellem skoler samt tilkørsel til skole som alm. rutekørsel. Samme takster som til busser</p>	R (LM Taxi)	Brutto: 659.000 Indtægt: 47.000 Netto: 612.000 Budget: Ikke

	Bestilling til vognmand før afgang. Omkostning: ikke oplyst		opdelt.
	<p>Grenå telebus: Telekørsel hverdage mellem 9.45 – 11.00 samt 13.30 – 15.00 fra adresse til adresse i hele kommunen. Aften og weekend fra adresse til stoppested og omvendt, i hele kommunen indenfor afgrænsede tidsrum. Fast pris 10,- kr. pr. tur, Omstigning fra regionale busser til Telekørsel ej omvendt. Bestilling til vognmand senest kl. 19.00 dagen før kørsel. Omkostning: ikke oplyst</p>	A (Todbjerg busser)	Brutto: 1.380.000 Indtægter: 43.000 Netto: 1.337.000 Budget: 595.000
Ringkøbing – Skjern kommune	<p>Egvad Teletaxi: Telekørsel mellem Tarm og 2 lokalbyer, som erstatning for skoleruter. Følger strækningen. Kører skolefridage, ungdomsskoleelever på skoledage samt lørdage og søndage. Samme takster som til busser, men kun kontantbillet salg Bestilling hos vognmand senest 1½ time før afgang. Omkostning: Fast pris pr. udført tur.</p>	R Iversen taxi	Brutto: 107.000 Indtægter: 7.000 Netto: 100.000 Budget: Ikke budgetlagt
Silkeborg kommune	<p>Silkeborg bybus, linie 31, 32, 33. Telekørsel på ordinær bybusrute. Må ikke benyttes ved mulighed for alternative tilbud. Kører lørdage samt søndage dog linie 31 også sidste tur hverdage. Der betales kontant billet eller månedskortpris. Bestilling hos vognmand senest 1 time før afgang. Omkostning: Taxameterpris for kørt strækning med kunder.</p>	R Silkeborg taxa)	Netto: 129.000 Indtægt: ikke oplyst Netto: 129.000 Budget: 190.000
	<p>Tilkaldekørsel, Them – Hjöllund: Telekørsel på skolefridage efter fastlagt rute og køreplan. Opsamling kun på stoppesteder. Der kan benyttes enkelt billet og kort, som almindelig busser.</p>	R (Bryrup	Budget: 11.500

	Bestilling hos vognmand senest 3 timer før kørsel, og kl. 20.00 aften før på første morgentur. Omkostning: Taxameterpris for belagt km. + rådighedsbeløb.	Taxi)	
	Telekørsel Bryrup og Addit: Telekørsel på hverdage efter fastlagt køreplan og rute. Opsamling kun på stoppesteder. Takster følger Them kommunes takster. Bestilling hos bestillingscentral senest 3 timer før kørsel. Omkostning: Taxameterpris pr. tur der er kunder i vognen	R (Them taxi og turist)	Ingen oplysninger om økonomi.
Skanderborg kommune	Rute 502: Telekørsel på enkelt ture hverdage, samt kørsel hele lørdage og søndage Samme takster som til busser. Skal bestilles hos vognmand 1 time før ønsket påstigning. Omkostning: Fast pris pr. tur, beregnet på fast km. længde efter taxameterpriser.	R (Brædstrup taxi)	Regnskab kan ikke opdeles. Budget: intet.
	”Hørning kommune” Telekørsel på lokal rute 1, 2 til / frabringer til rute 107 mod hhv. Århus og Skanderborg. Kører hverdage samt lørdage og søndage. Ekstra ture i vinterhalvåret. Fast takst. 17,- kr. for voksen og 14,- kr. for børn, og 16,- kr. for pensionister. Bestilling til vognmand senest 1 time før afgang. Omkostning: ikke oplyst	T / F (Skanderborg taxa.)	Regnskab kan ikke opdeles. Budget: 91.000
	Rute 4, ”Ry kommune” Telekørsel på skolefridage. Følger rute 4 linieføring. 0 takst Bestilling til vognmand senest 2 timer før afgang. Omkostning: ikke oplyst	R (Ry bussen)	Regnskab kan ikke opdeles Budget: 8.200
	Teletaxa kørsel, 6 lokale rute ved Skanderborg:	R + T / F	Regnskab kan

	<p>Telekørsel, der kører lokalt i Skanderborg hverdage, lørdage samt søndage. Der er forbindelse til regionalruterne 331 (Odder) samt 107 (Århus). Takster følger de normale takster for busser. Bestilling til vognmand senest 1 time før afgang. Omkostning: ikke oplyst.</p>	(Skanderborg taxa)	ikke opdeles. Budget: 331.000
Struer kommune	<p>Rute 242. Telekørsel, lørdage og søndage på rute 242. Følger den ordinære rute. Kontantbillet pris. Bestilling til vognmanden senest 1 time før afgang. Omkostning: Fast pris, 210,- kr. pr. udført tur.</p>	R (Struer Taxa)	Brutto: 5.100 Indtægter: 500 Netto: 4.600 Budget: 14.000
	<p>Thyholm, Telebus rute 5: Telekørsel på skolerute 4 på skolefridage. Følger den ordinære rute. 0 takst Bestilling til vognmand senest 1 time før afgang. Omkostning: Fast pris pr. tur uanset længde beregnet efter km. På turen.</p>	R (Arriva)	Brutto: 49.000 Indtægter: 0 Netto: 49.000 Budget; 48.000

Århus, 18. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 4**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. maj 2007	1-47-70-2-07	Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

**Økonomisk overslag og budgetforudsætninger –
handicapkørsel 2008**

Forudsætninger for budget 2008, handicapkørsel.

Indledning.

Økonomisk overslag for 2008 for handicapkørsel er udarbejdet, før der foreligger regnskaber for 2006. Det er dermed budget 2007, som i 2006 blev udarbejdet på baggrund af de afgivende myndigheders oplysninger om regnskab 2005, der ligger til grund for økonomisk overslag for 2008. Der, hvor der på nuværende tidspunkt foreligger opdaterede oplysninger, er disse anvendt. Administrationen arbejder videre med at fremskaffe regnskabstal og hvis det viser sig nødvendigt, komme med ændringer i forslag til budget, der så forelægges på første mulige bestyrelsesmøde.

Der er på baggrund af beslutning 20. april 2007 i Midttrafiks bestyrelse udarbejdet overslag for dels koordineret kørsel, og dels ikke-koordineret kørsel.

For koordineret kørsel indgår, at Region Midtjylland – som besluttet på møde i Regionsrådet 2. maj 2007 – anmoder Midttrafik om at indgå i et udvidet samarbejde om koordineret kørsel i 2008. Det er i budgetforslaget forudsat, at interne rejser i Århus Kommune foretaget af borgere bosiddende i Århus kommune, fortsat koordineres i IT-systemet Pass, mens øvrig kørsel koordineres i IT-systemet Planet. I løbet af 2007/2008 foretages en vurdering af om denne opdeling er hensigtsmæssig eller et valg af ét system er det mest rationelle. Denne vurdering vil danne baggrund for et forslag om en yderligere harmonisering fra ultimo 2008/primo 2009. Der er ikke foreslået en fuld harmonisering fra 1.1.2008, hvilket skyldes, at det vil blive en meget stor opgave alene at skulle implementere koordinering af patient- og handicapkørsel fra det tidligere Ringkøbing Amt og Horsens-Hedensted kommuner med nuværende koordineret kørsel fra det gamle VAFT syd og Århus Amt. Jo større harmonisering på én gang, jo flere fejl vil kunderne opleve og jo flere tilkøb af administrative ressourcer skal der bruges. En sådan implementering ville ikke kunne foretages af de folk, der samtidig skal varetage den eksisterende drift.

Gennemsnitlig turpris.

I budget 2007 er der følgende turpriser, som er brugt som udgangspunkt for turpriser i budget 2008:

Kommuner	Turpris, kr., budget 2007	Skøn turpris, kr. budget 2008
Horsens-Hedensted	235	241
Tidligere Ringkøbing amt	307	307
Tidligere VAFT syd	261	261
Tidligere Århus Amt – udenfor Århus Kommune	241	241
Århus Kommune – eksterne rejser	443	443
Århus Kommune – interne rejser	213, budgetrevision: 207	213

Som udgangspunkt er der i ovenstående tal en tendens til, at turene er dyrere, jo længere man kommer mod vest. Formentligt pga. længere gennemsnitsrejser. Hertil kommer, at det typisk er antallet af de korte ture, der er formindsket ved overgang til koordineret kørsel. For Horsens-Hedensted er forventet samme turpris ved koordineret kørsel som i det tidligere Århus Amt ekskl. Århus Kommunes eksterne rejser. Begge områder er relativt tætbeholdede, østjyske områder. For øvrige kommuner er – indtil videre – skønnet samme turpris som i budget 2007. En pristalsudvikling forventes imødegået af større koordineringsmuligheder, idet der anvendes samme IT-system og koordineres med mere patientkørsel.

Antal rejser, koordineret kørsel.

For det tidligere VAFT og det tidligere Århus Amt – ekskl. Århus Kommune interne rejser – er regnet med uændret rejsetal i forhold til budget 2007 i alternativet koordineret kørsel, da der i budget 2007 er indregnet en stigning i størrelsesordenen 50 % i forhold til regnskab 2005. Begrundelsen herfor er, at turantallet i begge områder faldt efter overgang til koordineret kørsel, men er skønnet at ville stige. Det er dog administrationens vurdering, at dette skøn er for højt, hvorfor der arbejdes på revurdering, inden egentligt budgetforslag udarbejdes. Hertil kommer forventning om fortsat tilgang af brugere. For det tidligere Ringkøbing amt er indregnet en stigning på 10 %. For Horsens og Hedensted kommuner er indregnet et fald på 20 % i rejseantal i koordineret kørsel, da der i budget 2007 er forventet en stigning på 7 % i forhold til regnskab 2005, og da koordineret kørsel typisk vil medføre et fald på især de korte rejser.

For Århus kommune, interne rejser, er der i budget 2007 forventet 119.800 rejser. Århus kommune har dog nedsat antallet af interne rejser fra max 365 til 200, og på denne baggrund er der i 2007 i april 2007 forventet 104.800 interne rejser. Der er forventet en stigning på 5 % i budget 2008.

Antal rejser, ikke koordineret kørsel.

Der er for kørsel udenfor Århus Kommune forudsat turantal som i Horsens-Hedensted kommuner – 23,3 ture pr. bruger. Denne forudsætning bygger på erfaringerne fra Viborg og Ringkøbing amter før indførelsen af koordineret kørsel i hhv. 2004 og 2003. Sammenlignelig erfaring fra Århus Amt findes ikke, da Århus Kommune altid selv har håndteret de lokale rejser efter andre regler. Århus Amts tal indeholder derfor kun regionale rejser for Århus Kommunes borgere.

Også i dette alternativ er der forudsat fortsat koordineret kørsel i Århus Kommune, hvorfor forudsætningerne er som i alternativet koordineret kørsel.

Indtægter.

Som i 2007 forventes der ingen årlig deltagertakst, men kun en turpris. Der er i forslag til regelharmonisering foreslået en kilometerbaseret pris frem for fortsat at anvende de gamle kommuner i et zone-system. Der er i budget 2007 og forslag til budget 2008 forventet følgende indtægter pr. tur.

Kommuner	Turindtægt, kr., budget 2007	Skøn turindtægt, kr. budget 2008
Horsens-Hedensted	42	42
Tidligere Ringkøbing amt	52	52
Tidligere VAFT syd	47	47
Tidligere Århus Amt – udenfor Århus Kommune	48	48
Århus Kommune – eksterne rejser	92	92
Århus Kommune – interne rejser	13,5	13,5

Administrationen beregner forslag til minimumstakst samt kilometertakster.

Særligt IT til koordinering.

Medlemsgebyr til BeKTra er 250.000 kr. Hertil kommer en turpris, der i budgetforslag 2008 som i budget 2007 er skønnet til 8 kr. pr. tur. Med 124.539 ture udgør dette 996.310 kr. Hertil kommer, at der afsættes 250.000 kr. til selskabsspecifikke udgifter til BeKTra, som kan anvendes til systemtilpasninger, konsulentbistand mv.

For Århus Kommune, interne rejser, er i budgetforslag 2007 forventet 0,7 mio. kr. Der er indhentet tilbud hos Trapeze til forlængelse af aftalen. I budgetforslag 2008 er forventet 1,0 mio. kr.

Personale.

Normeringen er i budget 2007 9 personer til handicapkørsel udenfor Århus kommune og 9 personer til kørsel indenfor Århus kommune. Hertil kommer, at Midttrafik efter aftale om patientkørsel i det tidligere VAFT har 4 midlertidige medarbejdere, og Region Midtjylland har i 2007 placeret 4 medarbejdere efter aftale hos Midttrafik. Yderligere rådes der over en normering som følge af aftaler om kan kørsel hos Viborg og Skive kommuner og løsning af opgaver for NT i januar-februar.

I budgetforslag 2008 er der forventet 13 årsværk til handicapkørsel udenfor Århus Kommune og 10 årsværk indenfor Århus kommune. Begrundelsen for udvidelsen er, at der fra det tidligere Ringkøbing Amt og Horsens-Hedensted kommuner vil være ca. 60.000 ture flere, der skal koordineres. Samtidigt er der i forslag til regelharmonisering lagt op til en udvidelse af rejsegarantien i det tidligere Århus amt til at dække hele Midttrafiks område. I foreløbigt udkast til aftale med Region Midtjylland er der lagt op til, at Region Midtjylland finansierer 4 medarbejdere (5 i 2008) hos Midttrafik, og herunder at de af Region Midtjylland fastansatte 3 medarbejdere, placeret i 2007 hos Midttrafik, overgår til Midttrafik. Der er forventet en udvidelse af åbningstiden hos Midttrafik fra 7-16 i 2007 til 7-17 i 2008 på hverdage.

Der budgetteres med en udgift på gennemsnitlig 500.000 pr. medarbejder, hvoraf ca. 25% udgør overhead.

Der er forventet et forbrug hos BCC – BeKTra's callcenter – på 1 mio. kr. til dækning af aften og weekend. Dette beløb er uændret i forhold til 2007, hvor det dog i 2007 skønnes, at patientkørslen bidrager med 300.000 kr. Udvidelsen skyldes det større antal handicapture – 60.000 – der skal koordineres i 2008, sammenholdt med udvidelsen af Midttrafiks åbningstid. Fremadrettet undersøges kvalitet og økonomi ved evt. at udføre aften- og weekend-dækning i Midttrafiks regi, evt. i samarbejde med Region Midtjylland.

Udvidelsen af normeringen til handicapkørslen internt i Århus kommune skyldes, at Århus Kommune har opsagt en aftale med Århus Brandvæsen om telefonpasning morgen og aften, hvorfor Midttrafik foreslås at udvide åbningstiden. Forslaget er fremsendt til Århus Kommune til drøftelse. Dette er også medvirkende til, at særligt IT-udstyr i budgetforslag 2008 for interne rejser er udvidet fra 0,7 mio. kr. til 1,0 mio. kr., som nævnt ovenfor.

Der er vedlagt beregning, opdelt på kommuner.

Alternativ – ikke koordineret kørsel.

Administration.

Hvis handicapkørslen ikke koordineres, men ændres til kørsel som pt. i Horsens-Hedensted kommuner, skønnes administrationen at udgøre 5 medarbejdere. Det kan oplyses, at der pt. anvendes ca. 1,5 normering til de 36.000 ture, der udføres i Horsens-Hedensted kommuner. Hertil kommer udgifter på ca. 500.000 kr. til trykning af kuponer, simpelt IT-system mv.

Antal rejser, ikke koordineret kørsel.

Også i dette alternativ er der forudsat fortsat koordineret kørsel i Århus Kommune, hvorfor forudsætningerne er som i alternativet koordineret kørsel.

Det forventes, at turantallet pr. kunde vil stige i de kommuner, hvor der er koordineret kørsel på nuværende tidspunkt. I Horsens-Hedensted kommuner er i 2007 budgetteret med 23,3 ture/bruger, mens der i det tidligere VAFT og det tidligere Ringkøbing amt, som pt. er de eneste områder, der findes brugerantal for, i budget 2007 er forventet hhv. 19,2 og 14,6 rejser/bruger. Der er i alternativet ikke koordineret kørsel forventet samme turantal – 23,3 – i alle kommuner udenfor Århus Kommune.

Som udgangspunkt forventes samme turpris i ikke-koordineret kørsel som i koordineret kørsel – men en forøgelse af turantallet.

Der er vedlagt beregning, opdelt på kommuner.

Valg af model.

Det er svært at være meget præcis ved fastlæggelsen af budget for hhv. koordineret og ikke-koordineret handicapkørsel. Ved koordineret kørsel – koordineret med regionens patientkørsel – forventes turprisen at falde, mens turantallet ved ikke-koordineret kørsel forventes at stige. Med i valg af model indgår, at det er vanskeligt og vil kræve yderligere administration at fastlægge kontrolprocedurer for kuponkørsel, hvor der er direkte kontakt mellem kunde og chauffør. Ved koordineret kørsel er der tale om omvendt fakturering, hvor Midttrafik (eller region/kommune) modtager bestilling på kørsel, der tildeles billigste, egnede vogn, som efterfølgende får betaling fra Midttrafik.

Med i valget af model skal inddrages, at koordinering af behovsstyret kørsel som handicapkørsel og patientkørsel muliggør, at "ledige pladser" i bilerne, kan bruges som en del af den kollektive trafik. I Viborg og Skive kommuner og i det tidligere Ringkøbing amt ekskl. Ringkøbing-Skjern kommune er der en åben kørselsordning, benævnt hhv. VAFTtur og PlusTur, som indebærer, at alle borgere kan bestille dør-til-dør kørsel for ca. halv taxametertakst. Pt. udføres ca. 300 ture i PlusTur pr. måned og et tilsvarende antal udføres i Skive-Viborg kommuner (baseret på statistik for 2006). Koordinering af offentligt betalte kørsler giver således mulighed for kollektiv trafik, på tidspunkter og strækninger, hvor der ikke er basis for busser i rute. De offentlige udgifter til denne kørsel er beskedne (45 kr. i tilskud pr. tur i VAFT i 2006), set i forhold til hvad den marginale timepris for en bus i rute er (ca. 350 kr./time). Groft sagt skal der være ca. 5-6 i bussen, hele turen igennem, for at tilskuddet pr. passager bliver mindre ved buskørsel end ved den åbne kørsel. Koordineringen giver også mulighed for teletaxabetjening med mindre brugerbetaling. I Sverige anvendes de såkaldt koblede rejser en del. De består af behovsstyret lille vogn i tilknytning til busrute. Koordinering af handicapkørsel giver således mulighed for en udvikling af den kollektive trafik efter passagerunderlag.

Administrationen vurderer således, at det vil være såvel økonomisk som administrativt hensigtsmæssigt at tilbyde kommuner/region, at lade telekørsel indgå i koordineret kørsel, og dette vil være et par af de tilbud, der arbejdes videre med i harmoniseringen af telekørslen, såfremt der vælges en model med koordinering af handicapkørsel. Totalt udgør bruttoudgifterne til den nuværende telekørsel i Midttrafik ca. 7 mio. kr. Passagertal er ikke opgjort. Et meget groft skøn ud fra erfaringerne fra VAFT vil være, at dette svarer til et årligt passagertal på ca. 80.000. Telekørsel i nuværende omfang udgør efter dette skøn ca. 2/3 af omfanget af handi-

capkørsel udenfor Århus Kommune, og vil kunne medvirke til at give volumen i den kørsel, der kan koordineres.

Samlet økonomisk skøn

De vedlagte økonomiske overslag viser, at koordineret kørsel totalt set vil være 2,7 mio. kr. billigere, end ikke koordineret kørsel, dækkende over at kørslen vil være 8,7 mio. kr. billigere i den koordinerede løsning, mens administrationen vil være 6 mio. kr. dyrere.

Udgifter – kørsel uden for Århus Kommune	Koordineret kørsel	Ikke-koordineret kørsel
Drift (nettoudgift)	27.407.134	36.081.185
Personale	7.500.000	2.500.000
IT	1.496.130	500.000
I alt	36.403.444	39.081.185

Forslag til model.

På denne baggrund indstiller administrationen, at al handicapkørsel i Midttrafik koordineres.

Af de vedlagte beregninger fremgår, at koordineret kørsel udenfor Århus kommune i 2008 vil blive ca. 7 % billigere, end ikke koordineret kørsel. Samtidig er turantallet for den koordinerede kørsel sandsynligvis for højt, hvilket medfører en yderligere lavere udgift for koordineret kørsel. Hertil kommer:

- Med regionens anmodning om koordinering med den siddende patientbefordring er der et volumen som sandsynliggør billigere drift
- Der er lagt op til decentral bestilling af ture – Midttrafik begrænser sig hermed til trafikfaglige opgaver (vognstyring, afregning og udbud)
- Det vurderes, at antallet af klager vil falde, når Midttrafiks personale og IT- og telefon-systemer er på plads, så vi kan levere en ordentlig faglig kvalitet over for brugerne.

Budget 2008**16. maj 2007****Koordineret kørsel**

Kommune	<u>Rejser 2007</u>	<u>Rejser 2008</u>	<u>Bruttoudgift</u>	<u>Indtægt</u>	<u>Nettoudgift</u>	<u>Personale</u>	<u>IT m.v.</u>	<u>Total</u>
Favrskov	4.553	4.553	1.097.273	218.544	878.729			
Hedensted	12.656	10.125 *	2.440.077	425.242	2.014.835			
Herning	7.583	8.341 **	2.560.779	433.748	2.127.032			
Holstebro	5.388	5.927 **	1.819.528	308.194	1.511.334			
Horsens	23.559	18.847 *	4.542.175	791.582	3.750.593			
Ikast-Brande	3.651	4.016 **	1.232.943	208.837	1.024.106			
Lemvig	2.456	2.702 **	829.391	140.483	688.908			
Norddjurs	3.603	3.603	868.323	172.944	695.379			
Odder	3.077	3.077	741.557	147.696	593.861			
Randers	10.106	10.106	2.435.546	485.088	1.950.458			
Ringkøbing-Skjern	4.617	5.079 **	1.559.161	264.092	1.295.069			
Samsø	1.018	1.018	245.338	48.864	196.474			
Silkeborg	11.498	11.498	2.771.018	551.904	2.219.114			
Skanderborg	5.873	5.873	1.415.393	281.904	1.133.489			
Skive	6.368	6.368	1.662.048	299.296	1.362.752			
Struer	1.983	2.181 **	669.659	113.428	556.232			
Syddjurs	2.618	2.618	630.938	125.664	505.274			
Viborg	11.880	11.880	3.100.680	558.360	2.542.320			
Århus	<u>6.727</u>	<u>6.727</u>	<u>2.980.061</u>	<u>618.884</u>	<u>2.361.177</u>			
I alt udenfor								
Århus	129.214	124.539	33.601.888	6.194.754	27.407.134	7.500.000	1.496.310	36.403.444
Århus	<u>104.800</u>	<u>110.040</u>	<u>23.438.520</u>	<u>1.485.540</u>	<u>21.952.980</u>	<u>5.000.000</u>	<u>1.000.000</u>	<u>27.952.980</u>
	<u>234.014</u>	<u>234.579</u>	<u>57.040.408</u>	<u>7.680.294</u>	<u>49.360.114</u>	<u>12.500.000</u>	<u>2.496.310</u>	<u>64.356.424</u>

* Antal rejser for Horsens og Hedensted kommuner er reduceret med 20% ved indførelsen af den koordinerede løsning. Erfaringen viser at en sådan nedgang vil komme.

* Der forventes en stigning i antal rejser på 10% i 2008 i forhold til 2007 for disse kommuner

Budget 2008
Ikke koordineret kørsel

Kommune	Rejser 2008 (kord.)	Rejser 2008 (ukord.)	Bruttoudgift	Indtægt	Nettoudgift	Personale	IT m.v.	Total
Favrskov	4.553	5.464	1.316.728	262.253	1.054.475			
Hedensted	10.125	12.656 *	3.050.096	531.552	2.518.544			
Herning	8.341	13.312	4.086.723	692.214	3.394.509			
Holstebro	5.927	9.459	2.903.767	491.843	2.411.923			
Horsens	18.847	23.559 *	5.677.719	989.478	4.688.241			
Ikast-Brande	4.016	6.409	1.967.641	333.281	1.634.360			
Lemvig	2.702	4.311	1.323.617	224.196	1.099.422			
Norddjurs	3.603	4.324	1.041.988	207.533	834.455			
Odder	3.077	3.692	889.868	177.235	712.633			
Randers	10.106	12.127	2.922.655	582.106	2.340.550			
Ringkøbing-Skjern	5.079	8.105	2.488.250	421.463	2.066.787			
Samsø	1.018	1.222	294.406	58.637	235.769			
Silkeborg	11.498	13.798	3.325.222	662.285	2.662.937			
Skanderborg	5.873	7.048	1.698.472	338.285	1.360.187			
Skive	6.368	7.728	2.016.965	363.208	1.653.756			
Struer	2.181	3.481	1.068.703	181.018	887.685			
Syddjurs	2.618	3.142	757.126	150.797	606.329			
Viborg	11.880	14.417	3.762.804	677.593	3.085.211			
Århus	6.727	8.072	3.576.073	742.661	2.833.412			
I alt udenfor								
Århus	124.539	162.325	44.168.821	8.087.636	36.081.185	2.500.000	500.000	39.081.185
Århus(koordineret)	104.800	110.040	23.438.520	1.485.540	21.952.980	5.000.000	1.000.000	27.952.980
	<u>229.339</u>	<u>272.365</u>	<u>67.607.341</u>	<u>9.573.176</u>	<u>58.034.165</u>	<u>7.500.000</u>	<u>1.500.000</u>	<u>67.034.165</u>

* Antal rejser til budget 2007 niveau

Antal rejser for øvrige kommuner er sat til samme niveau af antal ture per bruger som i Horsens og Hedensted kommuner.



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 1**

Principper for arrangementskørsel i Midttrafik

Ifølge lov om trafikselskaber er det fastlagt, at trafikselskaber skal varetage opgaven med offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel.

- ./.
- Af loven og de vedlagte bemærkninger til lovforslaget fremgår det, at der ved rutekørsel forstås, at kørslen udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. Regelmæssigt vil sige, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 3 kørselsdage, og at kørslen skal udføres med en vis hyppighed, hvorved forstås kørsel mindst 1 gang om ugen.

Arrangementskørsel kan opdeles i to typer.

1. Arrangementskørsel der kræver en særlig ruteføring
2. Arrangementskørsel der kan etableres ved dublering eller ekstra ture på en eksisterende rute.

Ad. 1 Arrangementskørsel der kræver en særlig ruteføring

Arrangementskørslen skal strække sig over mindst 3 kørselsdage, hvis kørslen skal gennemføres som almindelig rutekørsel.

Der har før lov om trafikselskaber trådte i kraft været muligt for trafikselskaberne at lave arrangementskørsel af 1 – 2 dages varighed med køretøjer, der anvendes til rutekørsel, såfremt der er tale om kørsel *“der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at udfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørslen skal udføres efter de for det pågældende område normalt gældende takstbestemmelser og i henhold til en forud offentliggjort køreplan”*(§ 15 stk. 1 i lov om vægtafgift af køretøjer). Kørsel efter denne bestemmelse er ikke fritaget for moms og afgifter. Det betyder, at vognmanden skal pålægge moms og energiafgifter på kørslen, og at trafikselskaberne skal opkræve moms på billetterne.

Da loven klart afgrænser trafikselskabernes opgave som offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, og da der i ovennævnte kørsel ikke er tale om almindelig rutekørsel i lovens forstand, står det ikke helt klart, om trafikselskaberne fortsat kan etablere arrangementskørsel efter bestemmelserne om kørsel, der kan ligestilles med almindelig rutekørsel.

Der har tidligere eksempelvis i VAFT været arrangementskørsel efter den nævnte bestemmelse. Der anvendes på grund af opkrævningen af moms og energifgifter, offentliggørelse af køreplan m.v. uforholdsmæssigt mange administrative ressourcer på sådanne en- eller todagesarrangementer.

Det er derfor administrationens opfattelse, at Midttrafik ikke bør arrangere denne type af moms- og afgiftsbelagt kørsel. I stedet må arrangører/bestillere lave aftaler med turistvognmand.

Ad. 2 Arrangementskørsel der kan etableres ved dublering eller ekstra ture på en eksisterende rute.

I bemærkningerne til lovforslaget er der taget stilling til arrangementskørsel til enkeltstående arrangementer.

Hvis det er nødvendigt for en hensigtsmæssig afvikling af kørslen, vil der kunne indsættes dubleringsbusser, som alene må udføre kørsel med en ruteføring, som den pågældende rute har ifølge normalkøreplanen. Det vil således ikke være muligt at kombinere ruteføringerne for flere busruter ved udførelsen af dubleringskørsel. Der kan både være tale om ordninger i forbindelse med enkeltstående arrangementer, fx sportsbegivenheder og koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringsbusser på allerede eksisterende ruter...

Færdselsstyrelsen har tidligere i en konkret sag fra Ribe Amts Trafikselskab i en skrivelse af 8. september 1999 afgjort, at der til et arrangement, som ikke opfylder bestemmelsen om 3 kørselsdage mindst 1 gang om ugen vil kunne indsættes en ekstrabus/dubleringsbus, som udelukkende udfører kørsel med den ruteføring, som den pågældende rute har ifølge normalkøreplanen. Indsættelse af en ekstrabus (ekstra afgang) vil dog kræve en tilføjelse til køreplanen.

I samme sag har Færdselsstyrelsen afgjort, at det vil være muligt at indlægge et ekstra stoppested tæt ved arrangementet, såfremt det fremgår af køreplanen for busruten. Afgørelsen må tolkes således at det ekstra stoppested skal være i umiddelbar nærhed af den eksisterende rute.

Færdselsstyrelsen bekræfter, at denne praksis kan fortsættes.

Det foreslås på den baggrund, at Midttrafik etablerer dubleringskørsel/ekstrakørsel til arrangementer efter følgende retningslinier:

Arrangementskørsel til enkeltstående begivenheder såsom koncerter og sportsbegivenheder kan gennemføres som dubleringskørsel/ekstrakørsel på en eller flere af Midttrafiks ruter til de stoppesteder, der ligger nærmest arrangementet eller til et ekstra stoppested på ruten i umiddelbar nærhed af arrangementet.

Såfremt der er tale om ekstra ture eller et ekstra stoppested, skal dette offentliggøres enten i den trykte køreplan, eller der skal på Midttrafiks hjemmeside annonceres med en ændring/et tillæg til køreplanen den pågældende dag(e). Det tilstræbes, at

offentliggørelsen af den nye køreplan sker senest en måned før arrangementets gennemførelse.

Arrangementskørsler skal godkendes af bestillerne, og det er bestillerne der afgør om de vil gennemføre arrangementskørslen. Der træffes evt. aftaler med bestillerne, der løber indtil videre ved tilbagevendende begivenheder - eksempelvis Skanderborg Festival.

Såfremt bestillerne ønsker det, foretages der særskilte vurderinger af økonomien i arrangementskørslen. Omkostningerne herved i form af eksempelvis særskilte passagertællinger afholdes af bestilleren.

1. Bemærkninger til § 19 stk. 1- 3 i lov om trafikskaber

De foreslåede bestemmelser i stk. 1-3 svarer til buslovens § 2, stk. 1, 2 og 4, der foreslås ophævet i lovforslagets § 37.

Afgørende for, om der foreligger rutekørsel, er, at kørslen udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse. Regelmæssigt vil sige, at kørslen skal have en udstrækning af mindst 3 kørselsdage, og at kørslen skal udføres med en vis hyppighed, hvorved forstås kørsel mindst 1 gang om ugen.

Der kan således udføres rutekørsel over en periode, der alene strækker sig over 3 dage, fx i forbindelse med enkeltstående arrangementer som kræmmermarkeder, festivals og lignende, som ofte strækker sig over 3 dage.

Endvidere kan der udføres rutekørsel 1 gang om ugen i en 3 ugers periode eksempelvis i forbindelse med sæsonbetonede begivenheder som julemånedskørsel og højsæsonskørsel i sommerhusområder.

Kørslen skal endvidere udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål, at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan.

Typisk vil kørslen foregå mellem 2 bestemte geografiske punkter ad samme strækning fra tur til tur. Det berører imidlertid ikke kørslen dens karakter af rutekørsel, at kørselsstrækningen mellem de 2 punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem 2 fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk afgrænset område med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastslagne udsnit af området. Eksempelvis vil kørslen kunne udføres fra et distrikt i en kommune til et bestemt punkt - det kommunale center, jernbane- eller rutebilstationen eller en arbejdsplads - og kørselsstrækningen for den enkelte rejse fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m.v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet distrikt, således at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne.

Rutekørsel kan også udføres som telebuskørsel og servicebuskørsel. Der tilsigtes ingen ændringer heri i forhold til i dag. Telebuskørsel er behovsreguleret busbetjening, som normalt anvendes i tyndt befolkede områder eller til betjening af kunder i yderpunkter med svagt passagergrundlag, medens servicebuskørsel er et særligt befordringstilbud for ældre og gangbesværede, hovedsageligt i byområder. Begge kørselsformer er åben for alle, og kørslen sker med almindelig rejsehjemmel.

Det er endvidere en forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, at passagererne har mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået. Ofte vil der være mulighed for på- eller afstigning flere steder undervejs, men det forekommer også - typisk i tilfælde, hvor der er etableret hurtigforbindelser mellem 2 geografiske områder, fx 2 byer - at der kun er mulighed for afstigning et enkelt sted uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, nemlig ved rutens endepunkt.

Ofte vil det være således, at motorkøretøjet standser ved faste stoppesteder, men stoppestederne kan også variere fra tur til tur, idet der standses efter passagerernes bestilling, eller der kan foreligge en kombination af faste stoppesteder og stoppesteder efter bestilling.

Er der ikke mulighed for på- eller afstigning uden for det område, hvorfra kørslen er udgået, idet passagererne skal befordres på hele strækningen fra dette område og tilbage hertil, foreligger der anden for form for buskørsel end rutekørsel, der kan udføres på grundlag af en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Efter det foreslåede stk. 1, 2. pkt., der svarer til buslovens § 2, stk. 1, 2. pkt., er det et krav, hvis der i tilknytning til rutekørslen tilbydes en ekstraydelse bestående i, at der fx kan købes en billet, der både dækker buskørslen og adgangen til et arrangement, at rutekørslen er åben for alle, uanset om man ønsker at benytte sig af tilbudet eller ej. Kørslen skal udføres i en bestemt trafikforbindelse, hvilket betyder, at den eksisterende køreplan ikke må ændres med henblik på udførelse af denne kørsel. Tilbudet skal således indgå som en del af »normalkøreplanen« for en given rute, og der kan således ikke laves midlertidige køreplaner. Hvis det er nødvendigt for en hensigtsmæssig afvikling af kørslen, vil der kunne indsættes dubleringsbusser,

som alene må udføre kørsel med en ruteføring, som den pågældende rute har ifølge normalkøreplanen. Det vil således ikke være muligt at kombinere ruteføringerne for flere busruter ved udførelsen af dubleringskørsel. Der kan både være tale om ordninger i forbindelse med enkeltstående arrangementer, fx sportsbegivenheder og koncerter, hvor der alene er tale om at indsætte dubleringsbusser på allerede eksisterende ruter, eller ordninger, hvor hele rutekørselsnettet for en fast pris kan anvendes i forbindelse med kørsel til forskellige seværdigheder, udstillinger m.v.

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som trafikskaberne efter lovforslagets § 11 er forpligtet til at tilbyde, foreslås ligesom i busloven henført til at være almindelig rutekørsel.

Tilsvarende anses den befordring af passagerer med busser, som jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, lader udføre, som almindelig rutekørsel. Der kan fx være tale om befordring af passagerer mellem to lufthavne eller på en delstrækning med afbrudt togtrafik.

Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, fx at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel), til arbejdsplads (arbejdstagerkørsel), til færge- eller lufthavn med henblik på videretransport herfra, til sygehus eller andet behandlingssted eller til kirke. Om passagererne skal befordres til en og samme skole, arbejdsplads m.v., er i denne henseende uden betydning, ligesom det også er ligegyldigt, om passagererne er de samme fra tur til tur.

I modsætning til bestemmelserne om den almindelige rutekørsel, der gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse, gælder bestemmelserne om speciel rutekørsel kun, for så vidt kørslen udføres med busser, jf. lovforslagets § 20, stk. 1.

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 2**

Notat:

Forventelig arrangementskørsel 2007.

I Århus-området er der foreløbig udsigt til følgende arrangementskørsel:

Fredag den 18. maj: George Michael på NRGi Parken
54 køreplantimer

Lørdag den 19. maj: George Michael på NRGi Parken
54 køreplantimer

Torsdag den 24. maj: Runrig på Gl. Estrup.
1½ køreplantime.

Søndag den 10. juni: Åh Abe på Vestereng
28 køreplantimer

Torsdag den 5. juli – Søndag den 8. juli: The Tall Ships Race/Havnen
55 køreplantimer

Fredag den 13. juli: Metallica på Vestereng
60-80 køreplantimer

Lørdag den 21. juli: Grøn Koncdert på Vestereng
126 køreplantimer

Onsdag den 25. juli – lørdag den 11. august Vilhelmsborg Festspil
84 køreplantimer

Lørdag den 28. juli og søndag den 29. juli: Vikingetræf, Moesg. Str.
36 køreplantimer.

Onsdag den 22. august: Landskamp på NRGi Stadion.
30 køreplantimer.

Lørdag den 1. september: Police Koncert på Vestereng.
60-80 køreplantimer

Søndag den 2. september: Marselisborg Løbet.
26 køreplantimer.

I det tidligere VAFT-område ser udsigterne således ud:

Hinge Søfestival ved Kjellerup: Kørsel over 2 dage + natbus
41 køreplantimer.

Der køres til Hinge Søfestival i 2007 p.g.a. tidligere indgåede aftaler. Fremover vil der ikke blive kørt til arrangementet. Arrangementet kan evt. delvist betjenes på eksisterende ruter.

Beach Party i Skive: Kørsel over 4 nætter
66 køreplantimer.

Karup Å marked: Kørsel 1 nat
5 køreplantimer.

Der køres til Karup Å marked i 2007 p.g.a. tidligere indgåede aftaler. Fremover vil der ikke blive kørt til arrangementet.

Sundsøre Musikfestival, Skive: Kørsel over 2 dage + natbusser.
23 køreplantimer.

Der køres til Sundsøre musikfestival i 2007 p.g.a. tidligere indgåede aftaler. Fremover vil arrangementet kun delvist kunne betjenes på de eksisterende ruter.

I det tidligere Ringkøbing Amt:

Torsdag den 14. juni: Genesis i Herning v./Messecentret.
Behov undersøges i øjeblikket i Herning Kommune.

Fredag den 20. juli: Grøn Koncert i Herning v./Messecentret.
Behov undersøges i øjeblikket i Herning Kommune.

Onsdag den 25. juli – søndag den 29. juli: Bork Havn Festival
Rute 69 udvides over 5 dage.
4 køreplantimer.

I det tidligere Vejle Amt:

onsdag den 11. juli – søndag den 15. juli: Juelsminde Havnefest.
Kørsel over 5 dage + natbus.
15 køreplantimer.



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 1**



HOLSTEBRO KOMMUNE

3.1
Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Dato: 10-04-2007
Sagsnr.: 005299-2006
Henv. til: Mogens Bjerring
Tlf.: 9611 7021

Bestyrelse for Lemvigbanen.

I brev af 27. marts 2007 har Midttrafik oplyst, at Midttrafik på et bestyrelsesmøde i november 2006 traf beslutning om at anbefale, at medlemmer i de to privatbaners bestyrelser burde sammensættes på en måde, så kommuner og region blev repræsenteret ved embedsmænd.

Denne beslutning har efterfølgende været til høring i kommunerne, og her har Lemvig og Holstebro Kommune tilkendegivet, at de fortsat ønsker politisk repræsentation i Lemvigbanens bestyrelse.

Midttrafiks bestyrelse har på et bestyrelsesmøde den 23 marts 2007 på ny drøftet sagen, og det er fortsat bestyrelsens opfattelse, at privatbanernes bestyrelser bør bestå af embedsmænd og ikke af politikere. Midttrafiks bestyrelse har på den baggrund anmodet Holstebro og Lemvig kommuner om at genoverveje sagen.

Holstebro Kommune har overvejet sagen, og det er fortsat kommunens opfattelse, at der bør være politisk repræsentation i Lemvigbanens bestyrelse.

Hertil kommer, at Holstebro Byråd i forbindelse med sin konstituering var meget opmærksomme på netop bestyrelsesposten i Lemvigbanen, idet Lemvigbanen var og fortsat er et væsentligt element i det tidligere Ulfborg-Vemb Kommune. Det har således været drøftet i de politiske lokalforeninger, hvem der skulle repræsentere den nye storkommune i banens bestyrelse.

Det er væsentligt for kommunen og området med et lokalt engagement i Lemvigbanen, og det opnås bedst med lokalpolitikere i banens bestyrelse. Der vil derfor ikke være politisk opbakning i Holstebro Byråd til at imødekomme Midttrafiks ønske om en bestyrelse bestående af embedsmænd i Lemvigbanens bestyrelse.

Med venlig hilsen


Arne Lægaard
Borgmester


Lars Møller
kommunaldirektør

BORGMESTERKONTORET

Borgmesterkontoret

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 9611 7500 - Fax: 9611 7002
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: kommunen@holstebro.dk
CVR: 29189927

11 APR. 2007



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 2**

Viborg, den 3. maj 2007
/LINFRA



Referat
af tillægsdagsordenen
til mødet i Regionsrådet
onsdag den 2. maj 2007 kl. 14:00
i Regionsrådssalen, Regionshuset Viborg,
Skottenborg 26, 8800 Viborg

Medlemmerne var mødt, bortset fra Martin Merrild, der havde meldt afbud.

Dan Boyter forlod mødet før punkt 1 på den ordinære dagsorden.

Britta Bang deltog i mødet fra punkt 3.

Ernst Greve mødte kl. 14.45 og deltog fra punkt 7.

Harry Jensen forlod mødet kl. 15.00 under behandlingen af punkt 7.

Kate Runge forlod mødet kl. 16.15 efter punkt 15.

Birgit Jonassen forlod mødet kl. 17.10 efter punkt 30.

Viggo Nielsen forlod mødet kl. 17.20 under punkt 35.

Mødet blev hævet kl. 17.25.

Indholdsfortegnelse

Pkt. Tekst	Side
1 Sammensætning af bestyrelserne for privatbanerne	304

1-30-129-06-V

1. Sammensætning af bestyrelserne for privatbanerne

Resumé

Forretningsudvalget behandlede på sit møde den 2. januar 2007 forslag til sammensætning af bestyrelserne for regionens to privatbaner, Odderbanen og Lemvigbanen. Udvalget vedtog at drøfte forslaget med Holstebro og Lemvig kommuner, som er aktionærer i Lemvigbanen, idet de to kommuner havde tilkendegivet, at de ønsker at være politisk repræsenteret i bestyrelsen for Lemvigbanen. Regionsrådet besluttede på sit møde den 28. marts 2007 at udsætte sagens behandling. Holstebro og Lemvig kommuner fastholder ønsket om at være politisk repræsenteret i bestyrelsen for Lemvigbanen. Der skal nu tages stilling til Region Midtjyllands repræsentation i bestyrelserne for de to privatbaner.

Forretningsudvalget indstiller,
--

at Region Midtjyllands repræsentation i bestyrelserne for privatbanerne fastlægges på regionsrådsmødet

Beslutning

Regionsrådet bemyndigede formanden til at godkende en indstilling fra gruppeformændene til udpegning af politiske repræsentanter til bestyrelserne for privatbanerne.

Martin Merrild, Harry Jensen, Kate Runge, Birgit Jonassen og Viggo Nielsen var forhindret i at deltage i sagens behandling.

Sagsfremstilling

Lemvigbanen og Odderbanen er to selvstændige aktieselskaber med egne bestyrelser. Midttrafik har aktiemajoriteten i begge selskaber, mens Region Midtjylland har hovedparten af finansieringsansvaret for banernes drift.

Odderbanens bestyrelse er i dag sammensat af embedsmænd samt en repræsentant med særlig indsigt i selskabsret og medarbejderrepræsentanter. Tidligere, hvor kommunerne ejede aktier i Odderbanen, var der placeret politikere som bestyrelsesmedlemmer i banen.

Lemvigbanens bestyrelse er i dag sammensat af politikere fra det tidligere Ringkjøbing Amt og de kommuner, som har været aktionærer i Lemvigbanen, og som årligt har ydet ca. 1,3 mio. kr. i tilskud til banens drift. Efter 1. januar 2007 har Holstebro og Lemvig kommuner tilsammen overtaget ca. 20 % af aktierne i Lemvigbanen, og de to kommuner vil fortsat yde tilskud til banens drift.

Bestyrelserne i de to privatbaner beskæftiger sig hovedsageligt med driftsmæssige spørgsmål, mens politiske beslutninger om de to baners forhold primært vil være et anliggende for Midttrafik, og, for så vidt angår anlægsinvesteringer og køb af trafikydelse, for Regionsrådet.

Forretningsudvalget behandlede på sit møde den 2. januar 2007 forslag fra administrationen om bestyrelsernes sammensætning, som indebærer, at bestyrelserne fremover sammensættes af regionale og kommunale embedsmænd samt faglige repræsentanter og medarbejderrepræsentanter.

Forretningsudvalget vedtog at drøfte sagen med Holstebro og Lemvig kommuner inden behandlingen i Regionsrådet, idet de to kommuner havde tilkendegivet, at de ønsker at være politisk repræsenteret i bestyrelsen for Lemvigbanen. Regionsrådet besluttede på sit møde den 28. marts 2007 at udsætte sagens behandling. Holstebro og Lemvig kommuner har under de efterfølgende drøftelser fastholdt, at de ønsker at udpege politiske repræsentanter til bestyrelsen for Lemvigbanen. I konsekvens heraf foreslås det, at Regionsrådet udpeger en repræsentant til hver af de to bestyrelser for Odderbanen og Lemvigbanen.

Det bemærkes, at de nuværende bestyrelser fortsætter deres virke frem til næste ordinære generalforsamling, som afholdes i maj 2007. Den siddende bestyrelse indkalder generalforsamlingen. Bestyrelsen vælges på generalforsamlingen med baggrund i vedtægterne og de tilkendegivelser, som region og kommuner har givet overfor Midttrafik. Bestyrelsen konstituerer sig, og den nye formand indkalder til bestyrelsesmøde.

Midttrafik udarbejder forslag til revision af nuværende vedtægter og aktionæroverenskomst for privatbanerne med henblik på godkendelse på generalforsamlingen.

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 3**

VEDTÆGTER
for
Lemvigbanen
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S
Reg. nr. 5534

1. afsnit.

Selskabets navn, hjemsted og formål

§ 1.

Selskabets navn er Lemvigbanen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S.

§ 2.

Selskabets hjemsted er Lemvig kommune.

§ 3.

Selskabets formål er lokal og regional jernbanedrift i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning.

~~Under selskabets drift hører også rutebildrift, der kan drives i form af et datterselskab.~~

2. afsnit

Selskabets kapital

§ 4. Selskabets aktiekapital, der er fuldt indbetalt, består af:

a. Præferenceaktier I

• til Ringkjøbing Amt Midttrafik	321.585,60
• til Lemvig k Kommune	68.666,40 <u>1.885,60</u>
• til Ulfborg Vemb Holstebro k Kommune	4.528,80
• til Thyborøn Harboøre kommune	13.219,20
I alt	408.000,00

b. Præferenceaktier II

• til Midttrafik Ringkjøbing amts kommune	33.400,00
---	-----------

c. Oprindelig aktiekapital kr. 1.626.800,00, hvoraf der er udstedt aktier til:

• Midttrafik Ringkjøbing Amt kr.	1.260.800,00 <u>1.279.600,00</u>
• Lemvig Kommune kr.	279.400,00 <u>337.400,00</u>
• Ulfborg Vemb Holstebro Kommune kr.	0,00
• Thyborøn Harboøre kommune kr	58.000,00
• Private kr.	28.600,00 <u>9.800,00</u>
I alt kr. kr.	1.626.800,00

§ 5.

For præferenceaktier I og II er der udstedt aktiebrev på de i § 4 ud for hver nævnte beløb.

For selskabets øvrige aktiekapital er der nu til ~~Ringkjøbing amts~~kommuneMidttrafik udstedt aktiebrev på det i § 4 nævnte beløb.

For selskabets øvrige oprindelige restkapital er der udstedt aktier, lydende enten på ihændehaver eller navn i størrelsesordenen 200, 1.000, 2.000, 5.000 eller 10.000 kr..

Aktierne, der lyder på navn, noteres i selskabets aktiebog.

§ 6.

Aktierne er ikke-omsætningspapirer.

§ 7.

Bortkommer et aktiebrev, vil der i stedet for dette blive udstedt et nyt, så snart det bortkomne er blevet lovligt mortificeret, og en udskrift af dommen er med del bestyrelsen. Alle udgifter i forbindelse med udstedelsen af det nye aktiebrev betales af den, aktiebrevet udstedes til.

3. afsnit

Aktionærernes rettigheder og forpligtelser

§ 8.

Aktionærerne har — bortset fra de nedennævnte tilfælde — lige rettigheder og forpligtelser.

I tilfælde af tegning af nye aktier i oprindelig aktiekapital samt i præferenceaktier I og II har aktionærerne i disse aktieklasser fortegningsret inden for deres egen klasse.

I tilfælde af selskabets likvidation har præferenceaktier I krav på dækning forud for præferenceaktier II, der igen har krav på dækning forud for oprindelig aktiekapital.

Aktierne er frit omsættelige, og de kommunale aktionærer ~~aktionærerne~~ er ikke forpligtet til at lade deres aktier indløse.

§ 9.

Enhver aktionær har ret til at få et bestemt emne behandlet på generalforsamlingen. Forslag til den ordinære generalforsamling skal være skriftlige og være indsendt til bestyrelsen senest 8 dage før generalforsamlingen.

§ 10.

De til enhver tid gældende vedtægter for selskabet er umiddelbart bindende for aktionærerne.

4. afsnit

Selskabets ledelse

§ 11. Selskabet ledes af:

1. Generalforsamlingen.
2. Bestyrelsen.
3. Direktionen.

Generalforsamlingen

§ 12.

Generalforsamlingen har den højeste myndighed i selskabets anliggender inden for de ved lovgivningen, selskabets vedtægter og de for selskabet gældende koncessioner fastsatte grænser.

§ 13.

Selskabets generalforsamling afholdes i Lemvig. De ordinære generalforsamlinger afholdes hvert år senest i maj måned. Ekstraordinære generalforsamlinger holdes:

A

Når

- a. bestyrelsen eller

b. revisor
finder det hensigtsmæssigt.

B

Når en tidligere generalforsamling har truffet beslutning herom.

C

Når det med henblik på behandling af et bestemt angivet emne skriftligt forlanges af aktionærer, der ejer en tyvendedel af aktiekapitalen. Generalforsamlingen indkaldes i dette tilfælde senest 14 dage efter, at begæring derom er meddelt bestyrelsen.

§ 14.

Generalforsamlingen indkaldes af bestyrelsen med 14 dages varsel i de lokale dagblade i Lemvig. Derudover skal indkaldelse ske til noterede aktionærer ~~ved anbefalet brev~~, ligeledes senest 14 dage før generalforsamlingen.

I indkaldelsen skal dagsordenen angives. Såfremt forslag til vedtægtsændring skal behandles på generalforsamlingen, skal forslagets væsentligste indhold angives i indkaldelsen.

I indkaldelsen skal endvidere anføres, om nogen af de sager, der skal behandles, kræver kvalificeret majoritet.

§ 15.

Senest 8 dage før generalforsamlingen skal dagsordenen og de fuldstændige forslag samt for den ordinære generalforsamlings vedkommende tillige årsregnskabet med revisionspåtegning og årsberetning ligge til eftersyn på selskabets kontor. Regnskabet skal med samme varsel tilstilles aktionærer med noterede aktier.

§ 16.

Såfremt alle foreliggende sager på en generalforsamling ikke behandles, skal et nyt møde afholdes inden 14 dage derefter og samtidigt skal underretning om tid og sted for det udsatte møde gives de mødte aktionærer. Ikke mødte aktionærer skal have underretning ved anbefalet brev senest 7 dage inden det nye møde og ved bekendtgørelse ligeledes 7 dage forinden i lokale dagblade i Lemvig med oplysninger om de sager, der skal foretages.

§ 17.

Enhver aktionær har så mange stemmer, som han har aktiebeløb å kr. 200,00.

§ 18.

På den ordinære generalforsamling behandles følgende sager:

1. Bestyrelsen aflægger beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år.
2. Årsregnskabet med revisionspåtegning og årsberetning fremlægges til godkendelse.
3. Anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til det godkendte regnskab.
4. Forhandling og afstemning om indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, jf. dog § 21.
6. Valg af statsautoriseret eller registreret revisor til at gennemgå de løbende regnskaber.
7. Eventuelt.

§ 19.

Til generalforsamlingen henhører endvidere:

1. Forandring af vedtægterne.
2. Selskabets frivillige opløsning.
3. Ophævelse af tidligere generalforsamlingers beslutninger.
4. Bortforpagtning af banen.
5. Forøgelse af aktiekapitalen.

Dispositioner nævnt i punkterne 1-2 og 4-6 kræver desuden Midttrafiks samtykke

§ 20.

På generalforsamlingen afgøres alle anliggender ved simpelt stemmeflertal. Til vedtagelse af beslutninger, som går ud på:

1. Ændringer i vedtægterne
2. Forhøjelse af aktiekapitalen
3. Selskabets frivillige opløsning

kræves dog, at mindst 2/3 af aktiekapitalen er repræsenteret på generalforsamlingen, og at mindst 2/3 af så vel de afgivne stemmer som af den på generalforsamlingen repræsenterede stemmeberettigede aktiekapital tiltræder.

Bestyrelsen

§ 21.

Bestyrelsen består af 57 medlemmer, der efter indstilling af ~~de respektive råd~~ kommunale aktionærer, Midttrafik og Region Midtjylland vælges af generalforsamlingen for en periode, der følger den kommunale/~~amts kommunal~~regionale valgperiode. Bestyrelsen suppleres med medarbejderrepræsentanter i overensstemmelse med aktieselskabslovgivningens regler herom, idet medarbejderne dog som minimum har ret til at indvælge 2 medlemmer i bestyrelsen.

~~Ringkjøbing amtsråd~~Midttrafik skal være repræsenteret af ~~3-2~~ medlemmer, Lemvig og Holstebro Kommuner byråd skal være repræsenteret af 2 medlemmer, og ~~Thyborøn Harboøre og Ulfborg Vemb kommunalbestyrelser~~ skal hver være repræsenteret med 1 medlem i bestyrelsen-. Region Midtjylland skal være repræsenteret med 1 medlem i bestyrelsen.

~~Ringkjøbing Amtsråd~~Midttrafik har ret til blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer at udpege formanden for bestyrelsen. Ved stemmelighed er bestyrelsesformandens stemme afgørende.

§ 22.

Bestyrelsen har under ansvar for generalforsamlingen den overordnede ledelse af selskabet.

§ 23.

Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med direktøren eller af den samlede bestyrelse.

Køb og salg af fast ejendom skal godkendes af Midttrafik.

Direktionen

§ 24.

Bestyrelsen udnævner en direktør til at forestå den daglige ledelse af selskabet. Valget af direktør skal godkendes af Midttrafik I kontrakten, der indgås med den pågældende, eller i instrukser, bestyrelsen senere måtte meddele, fastsættes nærmere om stillingen, rettigheder og pligter.

5. afsnit

Regnskab og revision

§ 25.

Selskabets regnskabsår løber fra den 1. januar til den 31. december. Regnskabet skal opfylde den til enhver tid værende lovgivning og aflægges i overensstemmelse med god regnskabsskik.

§ 26.

Selskabet skal revideres af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret eller registreret revisor.

6. afsnit

Almindelige bestemmelser

§ 27.

Forandringer i disse vedtægter skal - foruden at være godkendt af generalforsamlingen på den i § 19 nævnte måde - godkendes af Midttrafik.

Disse vedtægter træder i stedet for vedtægter af ~~30. januar 1933~~28. april 2005 ~~med senere ændringer senest godkendt af Trafikministeriet den 3. januar 1997.~~

Lemvig, den

Som bestyrelse:

sign.:



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 4**



KOPI

AKTIONÆROVERENSKOMST

Mellem undertegnede

Ringkjøbing Amt
Østergade 41, 6950 Ringkjøbing

Lemvig kommune
Rådhusgade 2, 7620 Lemvig.

Thyborøn-Harboøre kommune
Ærøvej 9, 7680 Thyborøn

Ulfborg-Vemb kommune
Tingvej 5, 6990 Ulfborg

er der dags dato indgået følgende overenskomst:

§ 1.

Selskabets vedtægter og kapitalgrundlag

Lemvigbanen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S, reg.nr. 5534, ejes af følgende aktionærer i følgende forhold:

a. Præferenceaktier I

til Ringkjøbing Amt	kr.	321.585,60
til Lemvig kommune	kr.	68.666,40
til Ulfborg-Vemb kommune	kr.	4.528,80
til Thyborøn-Harboøre kommune	kr.	13.219,20
I alt	kr.	<u>408.000,00</u>

b. Præferenceaktier II

til Ringkjøbing amtskommune	kr.	<u>33.400,00</u>
-----------------------------	-----	------------------

c. Oprindelig aktiekapital kr. 1.626.800,00, hvoraf der er udstedt aktier til:

Ringkjøbing Amt	kr.	1.260.800,00	<i>1.279.600</i>
Lemvig kommune	kr.	279.400,00	
Ulfborg-Vemb kommune	kr.	0,00	
Thyborøn-Harboøre kommune	kr.	58.000,00	
Private	kr.	<u>28.600,00</u>	<i>9.800</i>
I alt	kr.	<u>1.626.800,00</u>	

§ 2.

Formålsbeskrivelse

Selskabets formål er lokal og regional jernbanedrift i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning.

Under selskabets drift hører i øjeblikket rutebildrift, der kan drives i form af et datterselskab. Ringkjøbing Amt har den 1. januar 2001 overtaget Statens aktier i selskabet, og Ringkjøbing Amts aktiebesiddelse sker således fortrinsvis i henhold til Lov om amtskommuners overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne som vedtaget af Folketinget ved trediebehandling den 15. december 2000.

Såfremt Ringkjøbing Amt efter lovgivningen eller som følge af den faktiske drift af selskabet mister den bestemmende indflydelse i selskabet, skal nærværende overenskomst fortsat stå ved magt.

§ 3.

Udbyttepolitik

Selskabets aktionærer er enige om, at hovedformålet i første række er at drive jernbane-drift og rutebildrift, og at der først deklarerer udbytte, når der er basis herfor, og når Ringkjøbing Amt er indforstået hermed.

§ 4.

Bestyrelsen

Selskabets overordnede ledelse varetages af en bestyrelse, bestående af 7 medlemmer til-lige med de medarbejdervalgte medlemmer. For så vidt angår bestyrelsens nærmere ar-bejde henvises til selskabets vedtægter.

Bestyrelsens afgørelser træffes ved simpelt stemmeflertal, men under hensyntagen til stemmeretsaftalen, jf. § 9.

Bestyrelsesformanden er ansvarlig for, at der føres en behørig protokol.

Bestyrelsesformanden er endvidere ansvarlig for indkaldelser til bestyrelsesmøder i over-ensstemmelse med det aftalte, og når det særskilt måtte blive begæret i øvrigt.

Bestyrelsesformanden har i øvrigt ingen særskilte rettigheder, ligesom hans stemmeaf-givning ikke tæller med større vægt end de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Ringkjøbing Amt har som hovedaktionær ret til at anmode om afholdelse af ekstraordi-nær generalforsamling med henblik på at ændre vedtægter og bestyrelsens sammensæt-ning.

§ 5. Direktionen

Til ledelse af selskabets daglige virksomhed skal bestyrelsen ansætte en direktion. Direktionens nærmere forhold, herunder ansvar, beskrives nærmere i direktørkontrakten, hvortil der i øvrigt henvises.

§ 6. Revision

Selskabet skal revideres af en af generalforsamlingen valgt statsautoriseret eller registreret revisor.

§ 7. Informationspligt

Der er blandt aktionæerne enighed om, at:

1. Regnskabet skal opfylde den til enhver tid værende lovgivning og aflægges i overensstemmelse med god regnskabsskik. Revideret regnskab skal foreligge senest 4 måneder efter regnskabsårets udløb, og den ordinære generalforsamling skal være holdt inden 5 måneder efter regnskabsårets udløb.
2. Såfremt én af aktionæerne ønsker det, skal der udarbejdes halvårsregnskaber, som i så fald skal foreligge senest 1 måned efter halvårets udløb. Regnskabet kan af hver af aktionæerne forlanges påtegnet af selskabets revisor.
3. Såfremt en af aktionæerne måtte ønske det, skal der månedligt til bestyrelsens medlemmer udsendes Edb-balancer, forsynet med direktionens bemærkninger om udviklingen i forhold til budget m.v.
4. Ringkjøbing Amt kan selvstændigt forlange så vel det under pkt. 2 som 3 nævnte materiale tilstillet.

§ 8.

Bestyrelsesmøder

Der skal afholdes bestyrelsesmøde mindst én gang hver tredje måned, og såfremt ét af bestyrelsesmedlemmerne ønsker det, skal selskabets revisor deltage.

Bestyrelsens nærmere arbejde er fastsat i en forretningsorden.

§ 9.

Stemmeretsaftale

Selskabets aktionærer er forpligtet til at respektere nærærende overenskomst, således at aktionærene er forpligtet til at handle i overensstemmelse med overenskomsten, herunder på alle generalforsamlinger, det være sig ordinære som ekstraordinære, at afgive stemme i overensstemmelse med overenskomsten.

På samme måde er bestyrelsen forpligtet til under hvert bestyrelsesmøde at disponere i overensstemmelse med nærværende overenskomst.

Nedennævnte dispositioner kræver for deres vedtagelse, hvad enten der er tale om en beslutning, der træffes på selskabets generalforsamling eller af selskabets bestyrelse, at Ringkjøbing Amt tiltræder:

1. Udbetaling af udbytte og bestyrelseshonorar.
2. Valg af revisor.
3. Udlån af selskabets midler, herunder kreditgivning, der ikke har forbindelse med selskabets drift.
4. Forhøjelse af vederlag eller ændring af ansættelsesvilkår for direktionen.
5. Ændring af selskabets vedtægter.
6. Investering i andre selskaber.
7. Ændring af nærværende overenskomst.
8. Bortforpagtning af banen.
9. Udlicitering af banens drift helt eller delvist.
10. Udvidelse af enhver aktivitet i selskabet, herunder specielt tilbud på og drift af andre banestrækninger eller busstrækninger.
11. Køb og salg af fast ejendom.
12. Forhøjelse af aktiekapitalen.

13. Selskabets frivillige opløsning.

§ 10. Tiltrædelse

Gyldigheden af enhver aktieoverdragelse er i forhold til så vel selskabet som de øvrige aktionærer betinget af, at erhververen af de overdragne aktier tiltræder nærværende overenskomst.

§ 11. Overdragelse af aktier

Såfremt en af aktionærene ønsker at overdrage sine aktier, er denne forpligtet til at iagttage vedtægternes bestemmelser herom.

§ 12. Misligholdelse

Såfremt en af aktionærene væsentlig misligholder nærværende overenskomst, har de ikke misligholdende aktionærer ret til at kræve, at den misligholdende aktionærs aktier overdrages til disse forholdsmæssigt i forhold til deres aktiebesiddelse i selskabet til aktiens indre værdi, opgjort af selskabets revisor.

Ønsker en af aktionærene ikke at købe den misligholdende aktionærs aktier i selskabet, er aktionæren i stedet berettiget til at kræve, at den misligholdende aktionær køber den ikke misligholdende aktionærs aktier til tilsvarende kurs.

Ved væsentlig misligholdelse forstås blandt andet enhver overtrædelse af en eller flere bestemmelser i nærværende overenskomst. Såfremt der er tale om en misligholdelse, der kan afhjælpes, betragtes misligholdelsen kun som væsentlig, såfremt der ikke er sket berigtigelse senest 14 dage efter påkrav.

§ 13.

Tavshedspligt

Bestyrelsesmedlemmerne må ikke røbe, hvad de under udøvelsen af deres hverv har fået kendskab til, jf. aktieselskabslovens regler herom.

§ 14.

Opsigelse/ændring af overenskomsten

Nærværende overenskomst kan ikke opsiges af aktionærene indbyrdes.

Overenskomsten kan alene ændres ved $\frac{3}{4}$ -deles majoritet, og en ændring er endvidere til enhver tid betinget af tiltrædelse af Ringkjøbing Amt.

§ 15.

Voldgift

Alle eventuelle tvistigheder og uoverensstemmelser, som direkte eller indirekte måtte udspringe af nærværende overenskomst eller dens fortolkning, skal i mangel af mindelig løsning afgøres ved voldgift efter dansk rets regler med endelig og bindende virkning for aktionærerne og uden adgang til at indbringe spørgsmålet for domstolene. Voldgiftsretten skal nedsætte og behandle sagen i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler i lov om voldgift.

Voldgiftsretten holdes i Lemvig, og dens kendelse, der skal være umiddelbar eksegibel ved fogedretten og begrundet, skal tillige tage stilling til sagsomkostninger. Voldgiftsretten skal endvidere have mulighed for ud fra ret og billighed at tage stilling til eventuel revision af nærværende overenskomst, såfremt ændrede forhold måtte gøre det relevant med henblik på styrkelse af selskabets interesser, og forudsat en forhandlingsløsning ikke har været mulig.

Voldgiftsretten består af tre medlemmer, hvoraf hver partner udpeger ét medlem, medens voldgiftsrettens formand udpeges af Præsidenten for Vestre Landsret.

....., den

2001.

RINGKJØBING AMT

P. A. V.:

LEMVIG KOMMUNE

P. K. V.:

THYBORØN-HARBOØRE KOMMUNE

P. K. V.:

ULFBORG-VEMB KOMMUNE

P. K. V.:



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 9
Bilag nr. 5**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. maj 2007	1-30-75-2-1-07	Ole Sørensen	mtos@midttrafik.dk	87 40 82 55

Notat om speciel inhabilitet i forbindelse med Midttrafiks deltagelse i privatbanernes bestyrelser

Indenrigsministeriet udgav i december 2006 ”Rapport fra udvalget vedrørende de styringsmæssige relationer i forholdet mellem kommunalbestyrelser og kommunale selskaber.”

Det er administrationens opfattelse, at udvalgets konklusioner vedr. kommunalbestyrelsesmedlemmers og kommunalt ansattes deltagelse i helt eller delvist ejede aktieselskaber også dækker Midttrafiks deltagelse i aktieselskaber.

Resumé af udvalgets konklusioner vedrørende den gældende retstilstand og anbefalinger i forbindelse med speciel inhabilitet som følge af deltagelse i bestyrelsen i et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab er gengivet i sin helhed sidst i notatet.

Udvalgets konklusioner

Udvalget lægger til grund, at et kommunalbestyrelsesmedlem eller en kommunalt ansat, der er medlem af bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, ikke i sit bestyrelseshverv kan bindes af instruktioner fra kommunalbestyrelsen.

Det er udvalgets opfattelse, at det ved forvaltningslovens vedtagelse har været udgangspunktet, at kommunalbestyrelsesmedlemmer eller kommunalt ansatte, der er udpeget eller indstillet af kommunalbestyrelsen som medlemmer af bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, ikke anses som inhabile.

Udvalget anbefaler en fremtidig retstilstand på det kommunale område, hvorefter der ikke i almindelighed foreligger inhabilitet i kommunalbestyrelsen som følge af deltagelse i bestyrelsen i aktie- og anpartsselskaber med kommunal deltagelse.

Der er 4 situationer hvor der i overensstemmelse med gældende ret efter omstændighederne fortsat være anledning til at statuere inhabilitet:

- 1) kommunalbestyrelsen skal tage stilling til den pågældendes varetagelse af sit bestyrelseshverv,
- 2) kommunalbestyrelsen udøver tilsyn – ud over det overordnede økonomiske tilsyn med selskabet, der følger af kommunernes ejerskab – eller kontrolvirksomhed i forhold til selskabet,
- 3) kommunalbestyrelsesmedlemmet er bestyrelsesformand i selskabet, og der kan være tvivl om, hvorvidt den pågældende ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen alene vil varetage saglige, offentlige interesser, og
- 4) kommunalbestyrelsen og selskabet indgår privatretlige aftaler.

Det er på den baggrund administrationens opfattelse at Midttrafik kan udpege bestyrelsesmedlemmer og ansatte til privatbanernes bestyrelse, såfremt disse ikke deltager i behandlingen af sager af ovennævnte karakter.

Uddrag af rapport fra udvalget vedrørende de styringsmæssige relationer i forholdet mellem kommunalbestyrelser og kommunale selskaber.

Udvalgets rapport kan findes i sin helhed på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside.

http://www.sum.dk/imEverest/Publications/imdk%20x2D%20dansk/Kommunale_revision/20061222143416/CurrentVersion/978-87-7601-207-6.pdf

”Speciel inhabilitet som følge af deltagelse i bestyrelsen i et helt eller delvist kommunalt ejet aktieselskab

Udvalget har overvejet indholdet af **gældende ret**. Udvalget lægger til grund, at et kommunalbestyrelsesmedlem eller en kommunalt ansat, der er medlem af bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, ikke i sit bestyrelseshverv kan bindes af instruktioner fra kommunalbestyrelsen. Udvalget lægger endvidere til grund, at ledelsen i et aktieselskab eller anpartsselskab har en særlig loyalitetsforpligtelse i forhold til selskabet.

Udvalget lægger videre til grund, at et kommunalbestyrelsesmedlem, når en sag behandles i kommunalbestyrelsen, sagligt kan varetage mange forskellige interesser i en sag. Som medlem af bestyrelsen i et aktieselskab kan vedkommende kun varetage aktieselskabets mere snævre interesser. Da denne begrænsning imidlertid kun gælder beslutninger, der træffes i selskabsbestyrelsen, finder udvalget ikke holdepunkter for at antage, at et kommunalbestyrelsesmedlem, der er medlem af bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, vil være bundet af disse begrænsninger, når medlemmet deltager i beslutninger, der træffes i kommunalbestyrelsen. Uanset, at det pågældende kommunalbestyrelsesmedlem kun har begrænsede muligheder for at varetage kommunens interesser i selskabsbestyrelsen, har kommunalbestyrelsesmedlemmet således i kommunalbestyrelsen juridisk set den samme mulighed som altid for at varetage brede interesser, selvom sagen drejer sig om det selskab, hvor det pågældende kommunalbestyrelsesmedlem er medlem af bestyrelsen. En kommunalt ansat vil på samme måde have mulighed for at inddrage alle saglige hensyn i behandlingen af en sag, selvom sagen drejer sig om et selskab, hvor den pågældende er medlem af bestyrelsen.

Af særlig betydning for vurderingen af inhabilitet i tilfælde, hvor der er tale om et fuldt ud kommunalt ejet aktie- eller anpartsselskab har udvalget drøftet anvendelsen af forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 5. Forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 5, har karakter af en opsamlingsbestemmelse i forhold til § 3, stk. 1, nr. 1-4, og § 3, stk. 1, nr. 3, vedrører efter sin ordlyd alene private juridiske personer.

Udvalget finder ikke holdepunkter for at antage, at opsamlingsbestemmelsen i forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 5, uden at der foreligger yderligere konkrete omstændigheder, kan anvendes på situationer, der ikke kan henføres til forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 3, dvs. i forhold til fuldt ud kommunalt ejede aktie- eller anpartsselskaber.

Det selskabsretlige udgangspunkt i tilfælde, hvor én kommune er eneaktionær i et aktie- eller anpartsselskab, er, at kommunalbestyrelsen heller ikke i disse tilfælde kan give selskabets ledelse, herunder bestyrelsens medlemmer instruktion. Udvalget finder imidlertid, at et kommunalbestyrelsesmedlem, en kommunalt ansat eller en ekstern repræsentant, der er udpeget til bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, hvor kommunen er enejer, vanskeligt kan være udpeget til bestyrelsen for dér at varetage andre interesser end kommunens interesser.

Udvalget har noteret sig, at Justitsministeriets repræsentant i udvalget har givet udtryk for, at der ved vurderingen af spørgsmålet om inhabilitet som følge af deltagelse i bestyrelsen for et delvist kommunalt ejet selskab, må lægges vægt på forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og det, som er anført i forarbejderne til bestemmelsen.

Justitsministeriets repræsentant har i den forbindelse fremhævet, at det af bemærkningerne til bestemmelsen i § 3, stk. 1, nr. 3, fremgår, at et kommunalbestyrelsesmedlem, som af kommunalbestyrelsen er

valgt eller indstillet til bl.a. selskabsbestyrelser for dér at varetage kommunale interesser, ifølge den kommunalretlige modifikation ikke i almindelighed er inhabil ved kommunalbestyrelsens behandling af en sag, hvor vedkommende selskab er part eller i øvrigt er berørt af.

Forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 3, bygger således på, at den kommunalretlige modifikation indebærer, at der i de omhandlede tilfælde ikke i almindelighed foreligger inhabilitet.

På det statslige område er retstilstanden klar. Her foreligger der ikke i almindelighed inhabilitet, når en ansat som led i tjenesten deltager i bestyrelsen i et aktieselskab med statslig deltagelse, fordi statens interesser som aktionær som hovedregel anses for sammenfaldende med selskabets, hvorfor der ikke foreligger en loyalitetskonflikt. Dette forhold taler for, at der i almindelighed heller ikke foreligger inhabilitet, når en kommunalt ansat eller et kommunalbestyrelsesmedlem behandler sager af særlig interesse for selskabet. Når den selskabsretlige loyalitetsforpligtelse ikke tillægges betydning på det statslige område, bør den samme loyalitetsforpligtelse heller ikke tillægges betydning på det kommunale område.

Det er herefter udvalgets opfattelse, at det ved forvaltningslovens vedtagelse har været udgangspunktet, at kommunalbestyrelsesmedlemmer eller kommunalt ansatte, der er udpeget eller indstillet af kommunalbestyrelsen som medlemmer af bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, ikke anses som inhabile. Udvalget har i den forbindelse noteret sig, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet som kommunal tilsynsmyndighed normalt lægger ressortministeriets retsopfattelse til grund.

I visse konkrete situationer kan der efter omstændighederne være grund til at fravige udgangspunktet. Det drejer sig typisk om situationer, hvor 1) kommunalbestyrelsen skal tage stilling til den pågældendes varetagelse af sit bestyrelseshverv, 2) kommunalbestyrelsen udøver tilsyn – ud over det overordnede økonomiske tilsyn med selskabet, der følger af kommunernes ejerskab – eller kontrolvirksomhed i forhold til selskabet, 3) kommunalbestyrelsesmedlemmet er bestyrelsesformand i selskabet, og der kan være tvivl om, hvorvidt den pågældende ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen alene vil varetage saglige, offentlige interesser, og 4) kommunalbestyrelsen og selskabet indgår privatretlige aftaler. De kommunalt udpegede bestyrelsesmedlemmer kan i disse situationer efter omstændighederne blive anset som inhabile i medfør af forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 1, 4 eller 5.

Udvalget har endvidere overvejet **den fremtidige retstilstand**. Det er udvalgets opfattelse, at det ikke er hensigtsmæssigt, hvis der er forskel i retstilstanden ved deltagelse i bestyrelsen af i statslige aktieselskaber og ved deltagelse i bestyrelsen i aktie og anpartsselskaber med kommunal deltagelse.

Udvalget har også tillagt det vægt, at et kommunalbestyrelsesmedlem eller en kommunalt ansat, der er medlem af bestyrelsen i et aktie- eller anpartsselskab, ikke er bundet af sin loyalitetspligt til aktieselskabet eller anpartsselskabet, når medlemmet deltager i beslutninger, der træffes i kommunalbestyrelsen/kommunen.

Udvalget anbefaler derfor en fremtidig retstilstand på det kommunale område, hvorefter der ikke i almindelighed foreligger inhabilitet i kommunalbestyrelsen som følge af deltagelse i bestyrelsen i aktie- og anpartsselskaber med kommunal deltagelse. I de fire ovennævnte typesituationer, hvor 1) kommunalbestyrelsen skal tage stilling til den pågældendes varetagelse af sit bestyrelseshverv, 2) kommunalbestyrelsen udøver tilsyn – ud over det overordnede økonomiske tilsyn med selskabet, der følger af kommunernes ejerskab – eller kontrolvirksomhed i forhold til selskabet, 3) kommunalbestyrelsesmedlemmet er bestyrelsesformand i selskabet, og der kan være tvivl om, hvorvidt den pågældende ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen alene vil varetage saglige, offentlige interesser, og 4) kommunalbestyrelsen og selskabet indgår privatretlige aftaler, kan der i overensstemmelse med gældende ret efter omstændighederne fortsat være anledning til at statuere inhabilitet.”



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Til Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg
Att. Ole Sørensen.

07.05.03.

DSB og Arriva Tog, skal herved redegøre for forholdene vedrørende togforbindelserne i Herning i køreplan, K07.

På baggrund af Banedanmarks forventninger til antallet af hastighedsnedsættelser i 2007 besluttede DSB i august 2006 at ændre køreplanen for IC og Lyntogene. Rejsetiderne blev derfor forlænget med betydelige konsekvenser for alle tilstødende strækninger.

Strækningen Vejle-Herning-Holstebro-Struer.

IC togene i retning mod Struer fik på grund af rejsetidsforlængelse mellem København og Vejle en senere afgang fra Vejle mens IC togene mod København fik en tidligere afgang fra Struer. Samlet blev det muligt at lave en køreplan med faste krydsninger i Herning og Holstebro samt faste minuttal på hele strækningen Vejle - Struer.

Frekvensen er fortsat timedrift - hver anden time med IC tog til/fra København og hver anden time med regionaltog til/fra Fredericia.

Samlet er det DSBs opfattelse at de faste minuttal er en klar forbedring, og samtidig har de faste krydsninger i Herning og Holstebro forbedret mulighederne for at etablere gode korrespondancer til/fra den øvrige kollektive trafik.

Strækningen Skanderborg-Silkeborg-Herning-Skjern.

Der er 4 forhold som er afgørende for køreplanen.

1. Bedst mulige korrespondancer i Skanderborg med DSBs tog til og fra Fredericia og København.
2. Bedst mulige korrespondancer i Herning med DSBs tog.
3. Kortest mulige rejsetid.
4. Hvor det er muligt at modkørende tog kan passere hinanden.

Herudover, så meget som muligt, at tilgodese hensyn til korrespondancer til og fra busserne og hensynet til møde- og sluttider for de store uddannelsesinstitutioner.

Arriva har hele tiden lagt vægt på, og vil fortsat lægge afgørende vægt på at forbindelserne mellem IC og IC-Lyn til og fra Arriva's tog er ideelle. Således at der i Skanderborg er en passende tid til skift fra det sydfra kommende IC og IC-Lyn til toget i retning mod Silkeborg og Herning og omvendt.

Der er i dag 6 til 8 minutters overgang. (dog 16 minutter fra Arriva til IC-Lyn).

Vi vil understrege, at hensynet til mulighederne for ved vigespor, at møde med de modkørende tog på den enkeltsporet strækning, samt hensynet til sporplads på strækningen Skanderborg-Århus, gør at Arriva's ankomst- og afgangstider i Skanderborg ikke kan være anderledes. I øvrigt er de ikke væsentlig anderledes, set i forhold til K06.

Men overgangstiderne i Herning til togene mod Holstebro og Vejle og omvendt bliver anderledes, fordi tiderne på Vejle-Holstebro er rykket, set i forhold til K06. Hvilket har været nødvendigt og fordelagtigt ud fra andre hensyn.

Rejsetiderne Holstebro-Skanderborg.

Gældende for de gængse togforbindelser .

De samlede rejsetider Skanderborg-Holstebro er kun forøget med 8 minutter. Holstebro-Skanderborg er kun forøget med 5 minutter De samlede rejsetider er således ikke forøget svarende til forøgelsen af minutter i tid til skift i Herning.

Rejsetiden Skanderborg-Herning, og rejsetiden Holstebro-Herning er afkortet i K 2007, for de togafgange der er involveret i de gængse forbindelser efter kl. ca. 9:00. Derfor betragter vi ikke forringelsen som væsentlig.

Dog skal det medgives at de rejsende, der eksempelvis påstiger i Birk og skal videre til Holstebro, oplever den øget tid til skift i Herning i sit fulde omfang, fordi man i K 2007 skal afrejse tidligere end man skulle på en togafgang der i K 2006 lå på det tidspunkt. Men når vi fra Arriva's side kan fremføre toget Skanderborg-Herning med en afkortet rejsetid, bør det trods alt iværksættes til glæde for de rejsende der kun skal til Herning.

Andre fordele.

Selv om de nye køreplaner har medført øget ventetider for nogles vedkommende i Herning, så vil vi dog gerne fremholde en række fordele ved at togene fra Holstebro og Vejle møder i hinanden i Herning.

I K 2006 på hverdage havde hvert andet tog fra Århus til Herning sædvanligvis forbindelse til Holstebro, og hvert andet tog havde forbindelse til Vejle. Det samme mønster var der den modsatte vej. Men i perioder hvor Arriva's tog var i time-drift, var der kun forbindelse til og fra Holstebro. I K07 er der sædvanligvis forbindelse til og fra Vejle og Holstebro, også i de perioder hvor Århus-Herning kører med time-drift. Dvs. hverdag aftenen og lørdag-søndag.

Skjern-Herning: I K 2006 var der på hverdage en rytme der indebar forbindelse til og fra Holstebro hver anden time og til og fra Vejle hver anden time. Og der blev kørt med et interval på mellem ca. 30 minutter og ca. 90 minutter. I K 2007 er der på strækningen en regulær timedrift i dagtimerne efter kl. ca. 9:00 på hverdage. (dog er der 2 timer imellem i et enkelt tilfælde midt på formiddagen). Det indebærer, at der hver time er forbindelse til og fra Vejle og Holstebro og omvendt. Ganske vist har de rejsende en længere tid til skift. Men det er mere regelmæssighed i forbindelserne, og er til stede oftere. Endvidere indebærer det en mere regulær drift på strækningen.

En hver ændring på jernbanernes hovedstrækninger, vil uundgåeligt medføre ændringer på andre strækninger, som giver nogle fordele eller ulemper. Vi mener dog på baggrund af ovenstående, at ulemperne ikke er væsentlig, og at der med K 2007 samlet er sket en forbedring af togtrafikken i området.

Med venlig hilsen

Jesper Mølgård, Stabschef
DSB Planlægning og Trafik
Sølvgade 40, opg B 4 sal
1349 København K.

Erik Knauerhase
Planlægger
Arriva Skandinavien A/S
Skøjtevej 26
DK - 2770 Kastrup



midttrafik

Århus, den 17. maj 2007

**Bilag til dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag den 25. maj 2007 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12

Forslag til:

VEDTÆGTER FOR TRAFIKSELSKABET I REGION MIDTJYLLAND

Præambel

Region Midtjylland etablerer med virkning fra 1. januar 2007 et trafikselskab, der dækker Århus Kommunes, Silkeborg Kommunes, Randers Kommunes, Favrskov Kommunes, Skanderborg Kommunes, Odder Kommunes, Horsens Kommunes, Hedensted Kommunes, Samsø Kommunes, Norddjurs Kommunes, Syddjurs Kommunes, Viborg Kommunes, Herning Kommunes, Ikast-Brande Kommunes, Holstebro Kommunes, Struer Kommunes, Lemvig Kommunes, Skive Kommunes og Ringkøbing-Skjern Kommunes område.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Midttrafik.

Stk. 2. Selskabets hjemsted er i Århus Kommune, og selskabet har en afdeling i Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med reglerne i lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

1. offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
2. fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
3. koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
4. individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
5. privatbaner.

Stk. 2. I selskabet udgør VLTJ/Lemvigbanen, HHJ/Odderbanen og Århus Sporveje, Busselskabet særskilte resultatområder.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 3. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 4. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 4. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten

§ 5. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 2.

Repræsentantskabet

§ 6. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 7. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode, jf. dog stk. 2. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

Stk. 2. Det første repræsentantskabs funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 8. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafikelskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af den bestyrelse, der fungerer fra den 1. januar 2007, skal de deltagende kommuners budgetter for 2007 lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 9. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

Stk. 4. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, og træffer beslutninger ved simpelt stemmeflertal, jfr. dog § 8

Stk. 5. Herudover er repræsentantskabets rolle alene rådgivende, idet repræsentantskabet vil blive indbudt til at deltage i temamøder om forhold af væsentlig betydning for selskabet. Bestyrelsen afgør, hvornår og om hvad der skal afholdes temamøder.

§ 10. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

Såfremt formanden for bestyrelsen ikke er medlem af repræsentantskabet, deltager formanden i repræsentantskabets møder som observatør.

Stk. 2. Formanden for bestyrelsen sørger for indkaldelse til repræsentantskabsmøder med mindst 4 ugers varsel og med angivelse af en foreløbig dagsorden. Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland forestår indkaldelsen af det første repræsentantskabsmøde til afholdelse snarest muligt efter 1. januar 2007.

Stk. 3. Forslag til supplerings af dagsordenen skal være formanden/Forberedelsesudvalget i hænde senest 2 uger før repræsentantskabets afholdelse. Snarest herefter udsendes endelig dagsorden til repræsentantskabet bilagt det fornødne materiale til belysning af de på dagsordenen værende punkter.

Stk. 4. Indkaldelse til ekstraordinært repræsentantskabsmøde skal ske, såfremt formanden for bestyrelsen eller en tredjedel af kommunernes repræsentanter ønsker dette. Anmodning herom skal ske skriftligt til formanden, der herefter sørger for indkaldelse i henhold til stk. 2.

Stk. 5. På hvert møde vælger repræsentantskabet en dirigent blandt sine medlemmer til at lede mødet. Valget af dirigent ledes af formanden for bestyrelsen.

Stk. 6. Dirigenten leder repræsentantskabets forhandlinger og afstemninger og drager omsorg for, at dets beslutninger indføres i beslutningsprotokollen. Et medlem, der ikke er enig i repræsentantskabets beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 11. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov.

Bestyrelsen

§ 12. Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikelskabets finansiering, jf. § 8, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 8.

§ 13. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § 12 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 14. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode, jf. dog stk. 2. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted, og konstituering har fundet sted. Stk. 2. Den første bestyrelses funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

§ 15. Bestyrelsen vælger selv en formand og 2 næstformænd.

§ 16. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 17. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinierne for finansiering af trafikelskabet, jf. § 25, stk. 3.

§ 18. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsråds medlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinierne for finansieringen af trafikelskabet, jf. § 25, stk. 3.

Stk. 2. Bestyrelsen holder møder, når formanden skønner det påkrævet, eller begge Regionens medlemmer, eller en af kommunernes medlemmer af bestyrelsen eller selskabets direktør forlanger det.

Stk. 3. Bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol, der efter hvert møde underskrives af de medlemmer, der har deltaget i mødet. Et medlem, der ikke er enig i en bestyrelsesbeslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

§ 19. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 20. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

Stk. 4. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller en af bestyrelsens næstformænd i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

§ 21. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinier for selskabets finansiering, jf. § 25, stk. 3,
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 26, 27 og 28, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrol-afgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
13. valg af sagkyndig revision, jf. § 28, stk. 1,
14. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
15. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 22. Direktionen består af en direktør.

§ 23. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 24. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 21.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 25. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinier for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 26. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linieføring, frekvenser m.v. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 27. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 28. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 29. Tilsyn med selskabet varetages i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning af den statsforvaltning, der varetager tilsynet med de deltagende kommuner.

Stk. 2. Varetages tilsynet med de deltagende kommuner ikke af samme statsforvaltning, udøves tilsynet af den statsforvaltning, der varetager tilsynet med selskabets hjemstedskommune.

§ 30. Beslutninger om trafikalselskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 31. Vedtægten træder i kraft den 1. januar 2007.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.