

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

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

Viborg, 10. september 2007

## Aftale om budget 2008 for Region Midtjylland

Mellem Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Kristendemokraterne, Dansk Folkeparti, Venstre og Gunhild Husum (Uden for partierne) er der indgået aftale om budget 2008 for Region Midtjylland, jf. nedenfor.

### 0. Indledning

Budgettet for 2008 er udarbejdet på baggrund af de forudsætninger, der ligger til grund for aftalen om regionernes økonomi for 2008, som blev indgået den 10. juni 2007 mellem Danske Regioner og regeringen. For de regionale sociale institutioner er budgetgrundlaget den rammeaftale, som er behandlet i kontaktudvalget den 31. august 2007.

Region Midtjylland ønsker at fremme et godt og tillidsfuldt samarbejde med kommuner, erhvervsliv, organisationer og brugere m.fl.

Region Midtjylland ser det som opgave at være dynamo i udviklingen af et stærkt offentligt sundhedsvæsen på højt internationalt niveau – en opgave som også skal løses i tæt samarbejde med kommunerne. De fire hjørneste i dette arbejde er: Det decentrale sundhedsvæsen, den lette og frie adgang til sundhedsydelser, patientens frie valg samt høj faglig og brugeroplevet kvalitet.

I tilknytning til Universitetshospitalet i Århus har Region Midtjylland endvidere en særlig forpligtigelse til at fremme forskning og udvikling af de kliniske serviceydelser. Forskning, uddannelse og udvikling er imidlertid ikke forbeholdt universitetsfunktionerne. Det er en målsætning for Region Midtjylland, at forskning og udvikling er en integreret del af den sundhedsfaglige virksomhed på alle niveauer.

Ligeledes på det sociale område ønsker regionen at levere ydelser på højt internationalt niveau til gavn for alle. Udviklingen af de sociale tilbud foregår efter dialog og aftale med kommunerne. Det faglige samspil mellem sundhedsområdet og det sociale område vil være et væsentligt element i udviklingen af Region Midtjyllands sociale tilbud.

Samtidig er det en målsætning for Region Midtjylland, at regionen skal være drivende kraft i at sikre regional udvikling for det midtjyske område. Omdrejningspunktet for dette arbejde er den regionale udviklingsplan og Vækstforums erhvervsudviklingsplan, som skal fremme vækst og bæredygtighed og sikre en koordination med de kommunale udviklingsplaner.

# 1. Sundhedsområdet, inklusiv behandlingspsykiatrien

## 1.1. Driftsbudget 2008

Forligspartierne konstaterer, at der på sundhedsområdet er et betydeligt pres på økonomien fra stigende efterspørgsel og nye og bedre behandlingsmuligheder. Efterspørgselspresset er et naturligt resultat af ændringer i befolkningssammensætningen, stigende indkomster og det udvidede frie sygehusvalg.

Økonomaftalen for 2008 giver Region Midtjylland en realvækst på godt 1.100 mio. kr. fra budget 2007 til budget 2008. Der er tale om en realvækst, men den dækker dog ikke den øgende mængde opgaver. Der er opgjort et udgiftspres på 1.350 mio. kr. Forligspartierne er enige om at budgetmankoen på 250 mio. kr. finansieres ved:

- Et ekstraordinært produktivitetskrav på ½ %, således at det samlede produktivitetskrav til hospitalerne er på 2½ % i 2008, idet Økonomaftalen for 2008 forudsætter indregnet et produktivitetskrav på 2 %.
- Den resterende finansiering tilvejebringes på følgende måde:
  - Gennem øget anvendelse af fuldtidsansatte, gennem brug af andre personalegrupper og gennem omlægninger på vikar området nedsættes brugen af vikarer. Herved forudsættes hospitalerne at kunne gennemføre en effektivisering svarende til 15 mio. kr.
  - Der anvendes 5 mio. kr. af investeringsmidlerne i 2008 til at etablere "et moderne sengeafsnit i gamle lokaler" Projektet skal vise hvilke teknologier der både kan lette dagligdagen for personalet og patienterne.
  - Der anvendes 50 mio. kr. af investeringsmidlerne til at "plukke" de umiddelbare resultater af projekt "et moderne sengeafsnit i gamle lokaler". De 50 mio. kr. forudsættes som udgangspunkt finansieret i overensstemmelse med regeringens kvalitetsreform. Det forventes, at der ved denne ekstraordinær investering i de mest rentable projekter kan opnås en arbejdslettelse der svare til 10 mio. kr. i 2008.
  - Fællesindkøb for Region Midtjylland forudsættes i 2008 at give ekstrarabatter på 15 mio. kr.
  - Herudover findes der 10 mio. kr. ved en gennemgang af serviceområderne (apotek, vaskeri, køkken, m.v.).
- Tilvejebringelse af effektiviseringer i forbindelse med strukturplanen svarende til 100 mio. kr.
- Besparelse på fællesudgifter på 50 mio. kr.

Det er forligspartiernes mål, at Region Midtjylland kan tilbyde sundhedsydelser, som baserer sig på de nyeste behandlingsmuligheder, og som modsvarer befolkningens efterspørgsel og forventninger. Ventetider på behandling skal være så korte som muligt, og det er vigtigt, at information til borgerne om ventelister er let tilgængelige og retvisende, så det frie valg understøttes.

For behandlingspsykiatrien indføres over perioden 2007 – 2010 en ret til udredning og behandling inden for 2 måneder. Forligspartierne er enige om, at nedbringelse af ventelisterne i børne- og ungepsykiatrien har højeste prioritet. Endvidere er forligspartierne enige om, at der på sigt bør arbejdes på, at behandlingspsykiatrien får samme ventetidsgaranti som på det somatiske område.

Forligspartierne noterer sig med tilfredshed, at der i forslaget til Finanslov for 2008 afsættes 1 mia. kr. i perioden 2008-2011 til styrkelse af psykiatrien. I 2008 afsættes 120 mio. kr. i 2008, hvoraf Regions Midtjyllands andel udgør ca. 26,5 mio. kr. Midlerne foreslås i Finanslovsforslaget målrettet en udrednings- og behandlingsret i børne- og ungdomspsykiatrien og det retspsykiatriske område.

Region Midtjylland er den af de fem nye regioner, som har den højeste produktivitet på sygehusområdet. Den førerposition skal bevares. I budgettet for 2008 er der forudsat en samlet vækst i aktiviteten på 4,4 pct. fra 2007 til 2008 på somatiske sygehuse, hvoraf økonomiaftalen forudsætter 2 % ved uændret budget og 1,9 % finansieres af den statslige aktivitetspulje, hvortil kommer et ekstraordinært produktivitetskrav på ½ %. Selv med en stigning i aktiviteten af denne størrelse er der inden for de økonomiske rammer i økonomiaftalen ikke mulighed for at udvide aktiviteten svarende til den forventede stigning i efterspørgsel og behandlingsmuligheder.

Takstmodellen for hospitalerne i Region Midtjylland skal udformes således, at den understøtter og sikrer en produktivitetsudvikling, som mindst svarer til det aftalte, samtidig med at den giver størst mulig sikkerhed for budgetoverholdelse. Behovet for fortsat produktivitetstigning skal blandt andet ses i sammenhæng med udsigten til mangel på arbejdskraft i fremtiden, idet forligspartierne også er enige om, at der skal sættes fokus på uddannelse, rekruttering og den attraktive arbejdsplads. Produktivitetstigningen differentieres mellem hospitalerne efter hospitalernes produktivetsniveau og muligheder for produktivetsforbedringer.

Medarbejdersiden i RMU har i en udtalelse til budgetforslaget udtrykt bekymring over konsekvenserne af fortsatte produktivitetstigninger. Forligspartierne noterer sig denne bekymring og er opmærksomme på det høje arbejdspress og hensynet til et godt arbejdsmiljø. Der er således enighed om, at anvendelsen af de afsatte puljemidler til personalepolitiske initiativer så vidt muligt søges målrettet initiativer vedrørende personaleledelse, arbejdsmiljø, fastholdelse og nedbringelse af sygefravær og øget trivsel mv. Det skal endvidere tilstræbes, at produktivitetstigningerne kan realiseres uden, at det for den enkelte medarbejder opleves som et stigende arbejdspress. I den forbindelse kan fokus på sammenhængende patientforløb, opgaveglidning mellem personalegrupper samt investeringer i mere tidssvarende fysiske rammer og ny teknologi bidrage til at højere produktivitet og bedre arbejdsmiljø.

Forligspartierne konstaterer, at der ikke er afsat midler til nye behandlinger og ny dyr medicin i det omfang, som forventes. Det er forudsat, at der i forhold til erfaringerne i de seneste år sker en vis opbremsning i udgiftsvæksten.

Forligspartierne noterer med tilfredshed, at Regeringen og Danske Regioner har aftalt, at der i efteråret 2007 drøftes finansiering af kvalitetsreform og finansiering af ny sygehusstruktur mellem regeringen og Danske Regioner. Herudover forventer forligspartierne, at finansieringen af den skærpede behandlingsgaranti for kræftpatienter på 48 timer aftales mellem regeringen og Danske Regioner.

## **1.2. Anlægsbudget 2008**

Det er vigtigt, at de fysiske rammer på sundhedsområdet er tidssvarende og understøtter en omkostningseffektiv drift. Det er ikke i fuldt omfang tilfældet i dag. En række af regionens hospitaler har ikke tidssvarende fysiske rammer, og der kan generelt konstateres et vist vedligeholdelsefeterslæb. Anlægsbudgettet udgør 660,8 mio. kr. Heraf er 257 mio. kr. reserveret til anskaffelser af medicoteknisk udstyr, og på investeringsplanen er der optaget projekter for i alt 344,3 mio. kr. Der er en foreløbig reserve på 59,5 mio. kr., som forligspartierne er enige om skal prioriteres til de mest presserende projekter på det somatiske område.

Der er i 2008 opgjort presserende anlægsprojekter på de somatiske hospitaler på 165 mio. kr., som ikke er indarbejdet i investeringsoversigten. Anvendes overstående reserve til finansieringen heraf, resterer der ca. 105 mio. kr. Forligspartierne er enige om, at de presserende anlægsprojekter forelægges Indenrigs- og Sundhedsministeriet med henblik på finansiering.

Konsekvenserne af akut-plan og nyt universitetshospital i Århus er ikke medtaget i ovenstående.

Endvidere konstaterer forligspartierne, at psykiatriplanen vil medføre yderligere behov for anlægsinvesteringer.

## **2. Regional udvikling**

Forligspartierne er enige om, at Region Midtjylland på det regionale udviklingsområde skal arbejde for at fremme vækst og bæredygtighed i det midtjyske område. Omdrejningspunktet for regionens arbejde er den regionale udviklingsplan.

Virksomhederne i det midtjyske område skal gives adgang til den nyeste viden, og der skal sikres en brobygning mellem videntcentre og virksomhederne. Et væsentligt fundament for, at det midtjyske område kan tage globaliseringens udfordringer op er, at der ydes støtte til uddannelsesområdet.

Region Midtjylland har fokus på at sikre, at udviklingen sker i forhold til en samlet vækststrategi. I tilknytning hertil er der behov for at sikre, at der sker en fortsat udvikling af de kulturelle tilbud og undervisningstilbud i Region Midtjylland. Budgettet til disse formål styrkes med 10,3 mio. kr.

Der forventes fremsat lovforslag om bortfald af refusion af brændstofafgifterne med ikrafttræden pr. 1. januar 2008. Lovændringen forventes at betyde merudgifter for

Region Midtjylland på netto (det vil sige efter fradrag af kompensation via DUT) ca. 15 mio. kr.

Merudgiften finansieres ved reduktion af budgettet til kollektiv trafik med 10,0 mio. kr., der fremkommer således:

- 7,0 mio. kr. ved reduktion i forbindelse med gennemgang af rutenet og de enkelte ruter
- mindre tilskud til administration i Midttrafik på 0,8 mio. kr.
- reduktion på anlæg til privatbaner med 2,2 mio. kr.

Til dækning af det resterende beløb afsættes en pulje på 5,0 mio. kr.

Der udarbejdes af administrationen forslag til konkretisering af de omhandlede reduktioner på budgettet for kollektiv trafik til beslutning i Regionsrådet. Det beløb, der herefter resterer for at nå finansieringskravet på 15,0 mio. kr., reguleres via den afsatte pulje - i fornødent omfang via en forhøjelse af denne pulje.

På miljøområdet forstærkes indsatsen både i forhold til kortlægning af forurenede grunde og konkret oprydning af jordforurenede grunde. Budgettet styrkes med 10,2 mio. kr.

### **3. Socialområdet**

Region Midtjylland lægger vægt på et tæt samarbejde med kommunerne om kvalitet, effektiv drift og udvikling af specialiserede sociale tilbud. Udviklingen skal i videst muligt omfang ske i dialog med brugergrupper og handicaporganisationer og under inddragelse af nationale og internationale erfaringer. Viden indhentet i et samarbejde med sundhedsområdet skal nyttiggøres og inspirere på socialområdet, og der skal gøres en indsats for at understøtte sammenhængene i overgangen mellem sundhedssektor og socialektor.

Med de rammeaftaler der forventes indgået med kommunerne for 2008, vil Region Midtjylland fortsat være en væsentlig leverandør af specialiserede sociale tilbud til kommunerne.

### **4. Optagelse af lån og kassebeholdning.**

Der er forudsat en gennemsnitlig kassebeholdning på 650 mio. kr. og et nettolåneoptag på 356 mio. kr. i budget 2008. Forligspartierne er enige om, at der snarest muligt bør skaffes balance i regionens budget, således at det ikke er nødvendigt med nettolåneoptag.

I forbindelse med økonomiaftalen 2008 har regeringen og Danske Regioner aftalt, at der skal igangsættes et udredningsarbejde, som skal analysere det samlede formuebillede for de respektive regioner, identificere problematikken omkring betaling af afdrag og renter samt opstille muligheder for kort- og langsigtede løsninger.

Forligspartierne vil kraftigt opfordre Indenrigs- og Sundhedsministeriet til hurtigst mulig at sætte dette udredningsarbejde i gang, således at der kan tages højde for nødvendige tiltag i forbindelse med økonomiaftalen for 2009.

En langsigtet løsning bør indebære, at regionen netto ikke skal optage yderligere lån, uden at det i øvrigt forringer regionens nuværende økonomiske rammer.

## **5. Øvrige punkter**

### **Budget 2008**

Det bevillingsmæssige grundlag for budgetaftalen er det budgetforslag, som blev 1. behandlet i Regionsrådet den 22. august 2007, samt på forretningsudvalgsmødet den 5. september 2007.

Herudover er der enighed om følgende:

### **Hensigtserklæringer:**

#### *1. Nedsættelse af midlertidige udvalg.*

Der nedsættes i 2008 og 2009 en række midlertidige politiske udvalg, der har til opgave at være rådgivende og vejledende i forhold til Regionsrådet og Forretningsudvalget, jf. vedlagte notat om nedsættelse af midlertidige udvalg og politikerpaneler i Region Midtjylland i 2008 og 2009.

#### *2. Udbud af ydelser på sundhedsområdet.*

Der er en række ydelser inden for sundhedsområdet, hvor Region Midtjylland's behandlingsskapacitet ikke er tilstrækkelig. Med henblik på at sikre borgerne den nødvendige hurtige og kvalitetsmæssige rigtige indsats, skal der arbejdes med forslag til behandlingsskapacitet inden for konkrete ydelsesområder, der kan sendes i udbud. Private hospitaler og praktiserende speciallæger indbydes til at deltage. Der vil evt. være mulighed for kontrolbud fra egne hospitaler.

#### *3. Styrkelse af ledelse og udvikling af bedre arbejdsgange.*

Ønsket om hurtigere behandling og mere komplekse patientforløb forudsætter en række initiativer, der kan understøtte sammenhængende patientforløb. De interne ventetider skal belyses og samarbejde på tværs af afdelinger styrkes. Region Midtjyllands Center for Arbejdsgange og Logistik skal inden sommeren 2008 fremlægge en afrapportering til Regionsrådet om den hidtidige indsats. Administrationen fremlægger et konkret forslag til, hvordan Region Midtjylland kan styrke den direkte ledelse, herunder evt. behov for yderligere ledelsesressourcer.

#### *4. Finansiering af presserende anlægsprojekter i 2008.*

I forbindelse med at regeringen har tilkendegivet, at livstruende kræftformer kræver akut behandling, er det nødvendigt med en fremrykning af udbygningen af kræftbehandlingen i Herning og Århus. Der kan konstateres en betydelig ufinansieret udgift.

Dette skal i øvrigt ses i sammenhæng med at det er vigtigt at de fysiske rammer på hospitalssområdet er tidssvarende og understøtter omkostningseffektiv drift.

Der rettes henvendelse til Indenrigs- og sundhedsministeren med henblik på finansiering af de presserende anlægsprojekter, som det ikke har været muligt at indpasse i Region Midtjyllands anlægsbudget.

5. *Handleplan for låneoptag.*

Der bør snarest mulig skaffes balance i regionens finansieringskredsløb for sundhedsområdet, således at det fremover ikke er nødvendigt med nettolåneoptag. I forbindelse med økonomiaftalen for 2008 mellem regeringen og Danske Regioner er det aftalt, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet skal igangsætte et udredningsarbejde, som skal analysere det samlede formuebillede for de respektive regioner, identificere problematikker omkring betaling af afdrag og renter samt opstille muligheder for kort- og langsigtede løsninger.

Forligspartierne er enige om, at der rettes henvendelse til Indenrigs- og Sundhedsministeriet dels med en beskrivelse af Region Midtjyllands nettolåneoptag på 356 mio. kr., dels med en opfordring til udredningsarbejdet sættes i gang og afsluttes så hurtigt som mulig, og dels med henblik på at der skabes en varig løsning, som sikrer at der ikke skal optages lån til finansiering af driftsudgifter.

Forligspartierne er enige om løbende at følge mulighederne for at effektivisere driften med henblik på at sikre denne balance.

6. *Nedbringelse af ventelisten i børne- og ungdomspsykiatrien.*

Ventelisten i børne- og ungdomspsykiatrien skal nedbringes. Der tilføres via budget 2008 og satspuljemidlerne ekstra midler til området og Regionsrådet forelægges i første kvartal i 2008 en status på ventelisteproblematikken, samt en handlingsplan for afvikling af ventelisten og opfyldelse af kravet om ret til udredning og behandling.

7. *Kontaktpersonordningen.*

Kontaktpersonordningen skal konkretiseres. Alle patienter som har krav herpå, må forventes inden årets udgang at have en kontaktperson. Det skal nu sikres, at der bliver substans i ordningen. Regionen vil ved patienttilfredshedsundersøgelser undersøge, om patienternes oplevelse af sammenhæng og tryghed under indlæggelse forbedres.

8. *Evalueringsplanen.*

Der er tidligere besluttet, at der skal foretages en evaluering af organisationsplanen inden udgangen af 2009. Denne evaluering fremrykkes til udgangen af 2008.

9. *Miljø.*

Miljømæssig rigtig renovering af de regionale bygninger og indførelse af ”grønne regionale biler” vurderes i forbindelse med Agenda 21 – arbejdet.



10. *Udvikling af kulturelle tilbud.*

Af de til udvikling af de kulturelle tilbud og undervisningstilbud afsatte 10,3 mio.kr. anvendes de 5,0 mio.kr. til styrkelse af kulturområdet, herunder til synliggørelse af de kulturelle tilbud i hele regionen, via Region Midtjyllands hjemmeside.

11. *Den Danske Kvalitetsmodel.*

Når den reviderede udgave af den Danske Kvalitetsmodel forelægger, vurderer Regionsrådet behovet for at rette henvendelse til Danske Regioner med henblik på en realistisk implementering af Den Danske Kvalitetsmodel – set i lyset af de produktivitetskrav, hospitalerne er stillet overfor.

12. *Vedligeholdelse af regionens bygninger.*

I forlængelse af regnskab 2007 synliggøres regionens afholdte driftsudgifter til bygningsvedligeholdelse.

13. *Tilgængelighed til specialiserede behandlingspsykiatriske tilbud.*

Regionsrådet vedtager i marts 2008 en psykiatriplan som grundlag for de politiske beslutninger om udvikling af de behandlingspsykiatriske og socialpsykiatriske tilbud de kommende år. Psykiatriplanen skal medvirke til at fremme bl.a. målsætningen om tilgængelighed til specialtilbud for alle regionens borgere.

**Viborg, den 10. september 2007**

På vegne af partierne:

<b>Socialdemokraterne</b>	
<b>Det Radikale Venstre</b>	
<b>Konservative Folkeparti</b>	
<b>Socialistisk Folkeparti</b>	
<b>Kristendemokraterne</b>	
<b>Dansk Folkeparti</b>	
<b>Venstre</b>	
<b>Uden for partierne</b>	

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1  
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
19. oktober 2007	1-30-75-24-07	Rikke Strandgaard	rss@midttrafik.dk	87 40 82 57

## Projekt 21 - Gennemgang af det regionale rutenet og besparelser på regionale rutenet fra 2008

Midttrafik har aftalt med Region Midtjylland, at det regionale rutenet skal gennemgås med henblik på, at regionen kan justere det rutenet, der blev overtaget 1. januar 2007.

Hidtil har det været aftalen, at justeringen skulle foregå i forbindelse med processen omkring udarbejdelse af en trafikplan for Midttrafiks område, således at ændringer i finansiering af trafikken primært skulle træde i kraft i budget 2009.

Imidlertid har Region Midtjylland sendt en udskrift af budgetforlig til Midttrafik.

Midttrafik vil opfordre Region Midtjylland til at sende et officielt brev til Midttrafiks bestyrelse, om hvilke krav/ønsker regionen har til Budget 2008 samt til den kollektive trafik i årene fremover, både vedrørende drift af ruter og vedrørende betaling til fællesaktiviteter i trafikselskabet.

Af budgetforliget fremgår det, at Region Midtjylland vil have forslag til:

- Besparelser på busrutenettet på 7,0 mio.kr. netto
- Besparelse på Lemvig- og Odderbanen på 2,3 mio.kr. netto
- Besparelse på fællesaktiviteter i Midttrafik på 0,7 mio.kr.

Inden Midttrafik forholder sig til den opgave, som Region Midtjylland har stillet, kan Midttrafiks administration konstatere følgende bevægelser på den kollektive trafikks område - set ud fra Region Midtjyllands vinkel:

- **Midttrafik** har gennemført **udbud** på regionale ruter i det gamle Ringkjøbing Amt og dele af det gamle Århus Amt, som har givet Region Midtjylland en årlig besparelse på **11 mio. kr.**
- **Det tidligere Ringkjøbing Amt** gennemførte besparelser på Rute 14 til køreplanskifte januar 2007. Helårsvirkningen for denne besparelse er 450.000 kr., som ikke er medtaget i Budget 2008, da der er taget udgangspunkt i budget fra 2006.
- **Midttrafik** har gennemført **stordriftsfordele** i administration og på fællesaktiviteter, som giver Region Midtjylland en besparelse på 10 %, svarende til **4,1 mio. kr.** fra 2008.
- Midttrafik har måttet **justere indtægterne** på drift af busruter med en nedgang på 1,8 %, svarende til 5,2 mio.kr. Den **landsdækkende** tendens viser en tilbagegang i indtægter på op til 10 %.
- **Folketinget** vil vedtage en omlægning af energiafgiften for busselskaber, som betyder en forøgelse af Region Midtjyllands betaling til busselskaberne med 38 mio. kr. Region Midtjylland har oplyst, at den kun modtager 22,8 mio.kr. i Dut-kompensation.

- **Region Midtjylland** har oplyst, at der foreligger en efterregulering for 2006 vedr. bus-togsamarbejdet på ca. 7 mio. kr. på grund af fejlagtige afregningspriser. Regionens udgifter til bus/tog-samarbejdet er underbudgetteret med ca. 7 mio. kr.
- Inden det var oplyst, at Region Midtjylland blev underkompenseret i Dut'en på energiafgiften m.m., tiltrådte regionen et forslag til **projekter for regionale ruter**, der giver regionen en merudgift på 3,0 mio.kr. i 2008.

Midttrafik har forstået sin opgave på den måde, at Region Midtjylland ønsker, at bidraget til kollektiv trafik skal reduceres med 5 mio. kr. netto i 2008 og 10 mio. kr. netto i 2009 og årene frem.

Det har stor betydning for omfanget af opgaven, hvorvidt besparelsen skal findes til køreplanskiftet 2008, eller om de skal findes på mellemlangt sigt - indenfor 3 år. Der beskrives derfor konkret, hvornår en mulig besparelse vil være realistisk.

Midttrafiks administration anbefaler – under forudsætning af bestyrelsens godkendelse – følgende forslag:

**A. Nedklassificering af ruter og strækninger, hvor der er begrænset pendling og trafik mellem byområder i hver sin kommune.**

Besparelsen for Region Midtjylland er i princippet let at gennemføre ved nedklassificering af ruter, hvis kommunerne accepterer at overtage kørslen i nuværende omfang. Region Midtjylland skal være opmærksom på, at kommunerne næppe er forpligtede til at overtage kørslen, hverken i nuværende omfang eller i reduceret omfang. Det kræver aftaler med kommunerne. Den nuværende opdeling i regionale og lokale ruter modsvarer den oprindelige fordeling af økonomien. Det faglige argument for nedklassificering er, at de nævnte ruter og strækninger primært varetager lokale rejsestrømme.

Nedenstående er to tabeller med en oversigt over henholdsvis strækninger og ruter, som hovedsageligt kører med lokale rejsende, og som derfor kan overvejes nedklassificeret. Tabellerne er opdelt på kommuner, og den regionale besparelse er angivet som en anslået helårlig nettobesparelse.

**Tabel 1: Nedklassificering af strækninger med overvejende lokalt præg – fordelt på kommuner**

Kommune	Rute		Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
Favrskov	115	Betjeningen af Vissing nedlægges som regional betjening.	50.000 kr.	?
Favrskov	117	Strækningen Hadsten – Langå: Nedlægges som regional strækning.	600.000 kr.	64.000
Hedensted	114	Strækningen Rask Mølle – Tørring nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	60.000
Horsens	209	Strækningen Rask Mølle – Brædstrup: Nedlægges som regional strækning, hører sammen med tabel 4.	100.000 kr.	10.000
Norrdjurs	352	Strækningen Bønnerup - Grenaa: Nedlægges som regional strækning.	800.000 kr.	140.000
Norrdjurs	213	Strækningen Fjellerup - Grenaa: Nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	86.000
Norrdjurs	120	Strækningen Grenaa – Rønde: Nedlægges som regional strækning. Der bevares evt. enkelte afgang Kolind – Grenaa af hensyn til elever i ungdomsuddannelser	1 mio. kr.	57.000
Odder	306	Betjeningen af Gylling nedlægges som regional betjening.	400.000 kr.	?
Skive	41	Strækningen Skive-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Rute 40 dækker de væsentligste regionale behov. Ruten administreres af NT.	1.2 mio. kr.	84.000
Syddjurs	217	Strækningen Hornslet - Rønde: Nedlægges som regional strækning.	500.000 kr.	68.000
Syddjurs	212	Strækningen Ebeltoft – Ryomgård kan nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	102.000
Syddjurs	120	Se under Norrdjurs		
Viborg	63	Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 64 og 65, som dækker de væsentligste regionale behov.	408.000 kr.	37.000
Viborg	65	Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 63 og 64, som dækker de væsentligste regionale behov.	962.000 kr.	118.000
Viborg	66	Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 59 og 960X, som dækker de væsentligste regionale behov.	1.14 mio. kr.	100.000

**Table 2: Nedklassificering af ruter med overvejende lokalt præg – fordelt på kommuner**

Kommune	Rute		Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
Favrskov	111	Ruten nedlægges som regional rute. Sabro betjenes af Århus Kommunes bybusrute. Foldby betjenes på enkelte ture af bybusruten. Der etableres ny regionalrute Hammel-Foldby-Søften-Århus.	1.5 mio. kr.	264.000
Herning	11	Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog.	492.000 kr.	49.000
Herning	12	Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er dækket med tog. Evt. kan enkelte ture opretholdes af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	855.500 kr.	63.700
Herning	19	Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog.	978.000 kr.	44.700
Horsens	501	Ruten nedlægges som regional rute.	310.000 kr.	8.000
Horsens	502	Ruten nedlægges som regional rute.	1.3 mio. kr.	70.000
Horsens	509	Ruten nedlægges som regional rute. Enkelte ture bevares som regionale af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	300.000 kr.	23.000
Ikast-Brande	11	Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Herning kommuner, se Herning.		
Ikast-Brande	312	Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Silkeborg kommuner	526.000 kr.	44.000
Ikast-Brande	509	Ruten nedlægges som regional rute, og foreslås finansieret mellem Horsens og Ikast-Brande kommuner, se Horsens.		
Randers	230	Ruten nedlægges som regional rute i Region Midtjylland.	1.2 mio. kr.	232.000
Randers	61	Ruten nedlægges som regional rute, og splittes evt. op i to, pga. ny skolestruktur. Der opretholdes evt. enkelte afgange af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	974.000 kr.	63.000
Silkeborg	311	Nedlægges som regional rute. Der opretholdes evt. enkelte ture Ry (Gl. Ry) – Silkeborg af hensyn til ungdomsuddannelserne og pendlere.	930.000 kr.	97.000
Silkeborg	312	Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Silkeborg kommuner, se Ikast-Brande.		
Skanderborg	311	Se under Silkeborg.		
Skanderborg	109	Ruten nedlægges som regional, og reduceres til at køre Hørning station-Galten. Der kan evt. opretholde enkelte pendlerture ind til Århus.	1.5 mio. kr.	-

Skanderborg	116	Ruten nedlægges som regional rute. Strækningen i Århus Kommune kan betjenes af bybusrute. Galten-Skovby-Langkær gymnasium kan evt. betjenes af enkelte ture på bybusruten	1.8 mio. kr.	148.000
Viborg	54	Ruten betjener hovedsageligt skolebørn	1 mio. kr.	48.500
Viborg	61	Ruten to-deles pga. ny skolestruktur i Viborg. Se også Randers.		
Århus	111	Se under Favrskov		
	116	Se under Skanderborg		

Gennemføres den ovennævnte overførsel af ruter og strækninger til kommunal finansiering, kan der forventes en besparelse i størrelsesorden 21 mio. kr. Det er ikke sikkert, at dette kan gøres til køreplansskiftet 2008, da det er Region Midtjyllands opgave at forhandle nedklassificeringen igennem med de enkelte kommuner.

## B. Reduktion af kørsel med lavest selvfinansiering og ringe benyttelse:

Som udgangspunkt vil det være i Region Midtjyllands interesse så vidt muligt at opretholde betjeningen på de primære regionale ruter. Besparelser vil derfor i høj grad ramme de ruter og strækninger, som alternativt foreslås nedklassificeret.

Det vil blive meget vanskeligt at gennemføre denne proces på et ordentligt fagligt grundlag og med de nødvendige høringer og politiske behandlinger til køreplansskiftet i 2008.

Økonomisk vil det være meget tvivlsomt at reducere på de store og i flere tilfælde overskudsgivende regionale ruter i Østjylland. For at opnå besparelser på kørslen uden tilsvarende tab af indtægter må der derfor reduceres på de ruter og strækninger, der alternativt kunne overgå til kommunerne og øvrige mindre regionale ruter med tyndt belagte strækninger. Der skal formentlig spares ca. 30.000 køreplantimer, hvis besparelsen skal opnås ad denne vej.

**Tabel 3: Nedlægning af ruter med lav selvfinansiering/få passagerer**

Rute			Anslået selvfinansierungsgrad	Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
68	Gedsted-Ålestrup-Hobro	Nedlægning af strækningen Gedsted – regionsgrænse. Området betjenes i forvejen med andre ruter, og der er kun få regionale rejsende.	38	50.000 kr.	-
78	Kjellerup-Frederiks		17	362.000 kr.	26.000
106	Horsens - Møgelkær	Oprettet ad hensyn til besøgende til Møgelkær statsfængsel.	Ikke kendt	49.000 kr.	Max. 1.000

**Tabel 4: Nedlægning af ture med få passagerer**

Rute			Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
24	Holstebro-Lemvig	Nedlæggelse af sidste omgang om aftenen	131.500 kr.	5.000
209	Vejle-Brødstrup	Tyndt besatte aftenture nedlægges, se også tabel 2 under Horsens for den samlede besparelse og passagerer.		



Tabel 3 og 4 viser nogle enkelte eksempler på ruter og ture, som muligvis kan nedlægges/reduceres.

Hvis Region Midtjylland ønsker at nedklassificere ruter på et senere tidspunkt, bør kommunerne inddrages i besparelser på disse ruter, så man ikke ødelægger kundegrundlaget før en evt. overdragelse til kommunerne.

Det vil naturligvis være muligt at reducere serviceniveauet på de ruter, som Region Midtjylland ønsker at beholde. Det regionale rutenet har været gennem flere besparelsesrunder i de fleste af de tidligere amter siden 2000. Det betyder, at bundniveauet for yderligere besparelser hæves. Hvis det skal nås til 2008, skal der meldes en ramme ud nu, og der skal fastlægges nogle enkle principper – eksempelvis:

- Ture der betjener ungdomsuddannelser opretholdes.
- Ture med under 10 påstigninger per dobbelttur fjernes.

### **C. Koordinering af lokal og regional kørsel – en fremtidig forbedring af indtægtssiden og en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne**

Der er gode muligheder for at opnå driftsbesparelser/øgede indtægter gennem en samlet planlægning af regionale ruter og bybusser i de større byer i Region Midtjylland, som ikke tidligere har været en del af et trafiksselskab. Det drejer sig f.eks. om Århus, Randers, Silkeborg, Herning og Holstebro. Det vil kræve et tæt samarbejde med de nævnte kommuner og en betydelig planlægningsindsats over en længere periode.

En særlig problemstilling er, at Århus Kommune planlægger særskilt og detaljeret for bybusserne. Erfaringer fra Århus viser samtidig, at fordelingen af de økonomiske gevinster mellem region og kommune i en stiv indtægtsfordelingsmodel kan vanskeliggøre en koordinering. Der kan formentlig gennemføres enkelte projekter til køreplansskiftet 2008, men det vil i øvrigt være en proces, der vil forløbe over nogle år, hvis alle parter er interesseret i at nå resultater.

De projekter, som formentlig kan gennemføres til K08, er:

- Nedlæggelse af rute 111 Hinnerup – Foldby – Sabro – Århus, hvor Århus Kommune overtager betjeningen af Sabro og evt. forlænger til Foldby med Favrskov som medbetaler. Region Midtjylland finansierer en ny regionalrute Hammel - Foldby - Søften-Århus (projekt 5-8). (Anslået nettobesparelse på 1.5 mio. kr.)
- Nedlæggelse af rute 116 Århus – Tilst – Skovby – Galten, idet Århus Kommune forlænger en eksisterende rute/etablerer en ny rute til dækning af de mindre bysamfund i Århus på rute 116. Alternativt skulle 116 have nogle klare bybusopgaver i Århus, der kunne forbedre økonomien på ruten. (Anslået nettobesparelse på 1 mio. kr.)

Disse forslag er endnu ikke drøftet med Århus Kommune.

På sigt vil der være en række besparelser, der som med ophævelsen af restriktioner for påstigning kan forbedre kapacitetsudnyttelsen i Århus-området. Århus Amt og Århus Kommune har f.eks. tidligere vurderet, at der samlet vil være en stor besparelse ved at samordne betjeningen af Solbjerg med rute 202 og linie 52 ind til Århus. Århus Amt og Århus Kommune har også tidligere opgjort, at der er besparelsesmuligheder på de tynde tidspunkter, hvis man er villig til at acceptere skift til eller længere gangafstande til de regionale ruter på indfaldsvejene.

Århus Kommune har et ønske om en generel sanering af bybus-nettet, hvor de regionale ruter bør indgå i sammenhæng, derfor nævnes ingen deciderede projekter, hvor der er mulighed for koordinering endnu.

Lignende besparelser kan opnås ved koordineret planlægning i Silkeborg og Randers – eksempelvis på betjeningen af Resenbro i Silkeborg.

Koordinering af den lokale og den regionale kørsel er noget, som kræver ordentlig planlægning og inddragelse, og det er først realistisk med virkning fra K09/K10 eller senere. Det vil være realistisk, at der kunne opnås samlede besparelser i størrelsesordenen 10-15 mio. kr.

#### D. Revision af Projektkatalog for K08

- Projekt 22: X-bus har oplyst, at der vil være en merudgift på 1,5 mio.kr., fordi ruterne skal tilpasses nye køre-hviletidsbestemmelser. X-bus får til opgave at finde kompenserende besparelser herfor på X-busnettet, således at opfyldelsen af køre-hviletidsbestemmelserne bliver udgiftsneutral for regionen.  
Konsekvensen er færre afgang på nogle ruter.
- Projekt 19: Nedlæggelse af rute 22 Holstebro-Ikast fastholdes og giver regionen en besparelse på 0,8 mio.kr. – er indarbejdet i budgettet.
- Projekt 3 og 4: **Etablering af ny ringrute** mellem Skanderborg-Århus-Hornslet fastholdes af hensyn til forbedringer for mange pendlere. Giver merudgift i 08 på 2,0 mio.kr. og i 09 på 0,9 mio. kr. – I forhold til nuværende budget 2008 en forbedring på **0,2 mio.kr.**

#### E. Besparelse på fællesaktiviteter i Midttrafik til K08

Midttrafik har gennemført besparelser på 10 % fra 2007 til 2008. Midttrafik kan kun gennemføre yderligere besparelser, hvis alle bestillere vil det, eller hvis regionen og en kommune kan blive enige om, at en aktivitet skal bortfalde.

For så vidt angår de aktiviteter, som alene finansieres af en kommune og regionen, anbefaler Midttrafik at lave en rammebesparelse på **tilskud til rutebilstationer på 0,4 mio.kr. fra 2008**. Kriteriet for besparelsen vil være, at der er togstationer i nærheden, hvor kunderne kan få information og salg eller anden form for alternativ.

Generelt for alle de nævnte forslag gælder det, at de kræver nøje planlægning og analyse af konsekvenser. Specielt bør Region Midtjylland tage stilling til de overordnede målsætninger for den kollektive trafik i forbindelse med de nævnte forslag.

De overordnede målsætninger siger, at den kollektive trafik er en forudsætning for den regionale udvikling. Det regionale net skal styrke sammenhængskraften i hele regionen og skal være en mulighed for at regionens borgere kan udnytte de tilbud om arbejde, uddannelse og fritid, som findes i de større byer såvel i regionen som i naboregionerne. Den kollektive trafik skal herved samtidig lette bosætningen i regionens yderområder.

- **Det handler primært om pendling.**
- **God adgang til arbejde og uddannelse.**
- **God adgang til specialiserede service-, fritids- og kulturtilbud.**
- **God sammenhæng mellem fysisk planlægning og den kollektive trafik.**
- **Reduktion af biltrafikken i de store byområder**
- **Udbygning af togtrafikken**
- **Efterspørgselsstyret trafik, hvor det giver bedre kvalitet for pengene.**
- **Effektiv ressourceudnyttelse**

Forslag B (reduktion af kørsel) vil være i konflikt med de fleste af målsætningerne. Det vil ikke kunne undgås, at adgangen til arbejde og uddannelse forringes pga. nedlæggelse af regionale ruter mm. Et alternativ kan være, at de berørte kommuner træder til og tilbyder et alternativ evt. i form af efterspørgselsstyret trafik.

Forslag A vil - forudsat accept fra de berørte kommuner om at overtage de nedklassificerede ruter/strækninger med uændret serviceniveau – være i harmoni med målsætningerne. Det kræver aftaler mellem Region Midtjylland og de berørte kommuner.

På mellemlangt sigt (indenfor 3 år) vil der kunne findes besparelser, uden at det vil gå ud over målsætninger – tværtimod – da der søges mod en løsning, som giver en mere effektiv ressourceudnyttelse, hvilket jo netop er et af målene i sig selv.

Uanset hvordan Region Midtjyllands besparelse skal gennemføres, vil den kræve en stor planlægningsindsats, høringsrunder og politiske behandlinger i både Midttrafik, kommunerne og regionen.

Selv hvis principperne og rammerne for besparelserne bliver lagt fast nu, vil det blive vanskeligt at gennemføre denne proces på et ordentligt fagligt grundlag og med de nødvendige høringer og politiske behandlinger frem til køreplansskiftet i 2008.

Når Region Midtjylland har besluttet sig konkret for, hvilke projekter, der skal gennemføres, vil det kræve en ekstraordinær planlægningsindsats i Midttrafik. Ressourcerne hertil vil gå fra allerede godkendte og planlagte projekter.

For regionen vil det betyde, at følgende projekter udsættes eller afslås (afsluttes uden gennemførelse):

- Projekt 22: Tilpasninger til nye kørehviletidsbestemmelser – IKKE X-busruter, se evt. punkt D.
- Projekt 31: Norddjurs Kommune har ønsket en lynbus Grenaa-Randers på regionalrute 214 evt. en X-bus.
- Projekt 32: Norddjurs har ønsket en forbedret betjening af området nord for Auning, at få rute 119 udenom Mørke samt at der koordineres i Auning.
- Projekt 33: Der er stadig enkelte problemer med korrespondancer til Grenaabanen på regionalruterne 352 og 121.
- Projekt 36: Omlægning af regionalrute 61 Randers – Løvsdal – Viborg. Udskydes indtil videre.
- Projekt 40: Opsplitning af rute 913X Århus – Esbjerg på hverdage ad hensyn til pendlere Silkeborg-Århus. Udskydes indtil videre.
- Projekt 41: Betjening af Tebstrup evt. Gedved på regionalrute 107. Udskydes indtil videre.
- Projekt 42: Omlægning af afgang Rønde-Århus til ny motorvej Søften-Skødstrup (regionalruterne 120, 121, 122 og 123)
- Projekt 46: Betjening af Karup Lufthavn fra Viborg og Holstebro (Viborg – Karup Lufthavn er lokal betjening)
- Projekt 47: Betjening af Foulum med forbindelser fra Århus Universitet (ny X-bus rute)
- Projekt 56: Ændring af linieføring til betjening af Hvalpsund-Breum på rute 951X (X-bus kan ikke anbefales, at forslaget gennemføres)
- Projekt 57: Ny rute Skive – Karup Lufthavn – Herning – Billund Lufthavn

Ingen kommunale projekter udsættes eller afslås (afsluttes uden gennemførelse) på grund af Region Midtjyllands besparelser.

Følgende projekter udskydes/afsluttes af anden grund:

- Projekt 29: forbindelse mellem Østbirk og Brædstrup er blevet en del af projekt 26, og slettes derfor fra projektkataloget.
- Projekt 35: Forlængelse af de regionale ruter til gymnasiet – finansieret af Odder Kommune. Kommunen har selv afslået at finansiere projektet, og det slettes derfor af projektkataloget.
- Projekt 37: Koordinering af rute 231 og 73 – projektet afsluttes da koordineringen er i orden. Kan evt. tages op igen i forbindelse med en gennemgang af Randers lokaltrafik.
- Projekt 38: Koordinering af regionale og lokale ruter i Resenbro ved Silkeborg. (udskydes foreløbig – strider imod regionale målsætninger om direkte transport, omvendt kan det betyde flere passagerer)
- Projekt 39: Analyse af skolebusruter i Silkeborg Kommune – forventes udsendt til K09

- Projekt 43: Gennemgang af det lokale rutenet i Syddjurs Kommune – der ventes ingen større ændringer før K09. Kommunen hyrer ekstern bistand.
- Projekt 44: Betjening af ungdomsuddannelser i Syddjurs + Egå – der ventes ingen større ændringer før K09. Kommunen hyrer ekstern bistand.
- Projekt 49: Gennemgang af lokalkørslen i Hedensted Kommune. En del af projektet gennemføres til K08, og en del er udskudt til K09.

## Opsummering

Midttrafik opfordrer Region Midtjylland til at sende et officielt brev til Midttrafiks bestyrelse, om de sparekrav regionen har til Budget 2008 samt til den kollektive trafik i årene fremover. Midttrafik vil foreligge sagen for bestyrelsen og herefter sørge for at informere og inddrage kommunerne.

Midttrafik har i dette notat fremlagt forskellige muligheder for at spare 5 mio. kr. i forbindelse med køreplansskiftet i juni 2008. Fælles for Midttrafiks forslag er, at der er forsøgt at leve op til de overordnede retningslinier for den kollektive trafik, og der er forsøgt at mindske generne for buspassagerne:

- X-bus finder indenfor eget budget 1,5 mio. kr. til overholdelse af køre- hviletidsbestemmelser.
- Den nye ringrute – rute 101 – i Århus-området: her vurderer Midttrafik, at der kan spares 0,2 mio. kr. i forhold til Budget2008/projektkataloget.
- Nedlæggelse af rutebilstationer kan give en besparelse på 0,4 mio. kr. om året.
- Resten skal findes ved nedklassificering af ruter og strækninger på i alt 2.9 mio. kr.
- Besparelser på regionalrute 14 er vurderet til 0,45 mio. kr., som ikke er med i Budget2008. Midttrafik foreslår, at besparelsen på regionalrute 14 overføres til at etablere en ny regionalrute Hammel – Foldby – Søften – Århus (projekt 5), som oprindeligt var planlagt til køreplansskiftet september 2007 samtidig med ringruten. Da projektet hører sammen med 3 andre projekter og involverer Favrskov og Århus Kommune vurderer Midttrafik, at ruten kan gennemføres til køreplansskiftet juni 2008.

Uanset hvordan Region Midtjyllands besparelse skal gennemføres, vil den kræve en stor planlægningsindsats, høringsrunder og politiske behandlinger i både Midttrafik, kommunerne og regionen.

Over længere sigt er det Midttrafiks vurdering, at der er grundlag for mange besparelser i både nedklassificering, nedskæring samt ved bedre koordinering i hovedsageligt det tidligere Århus Amt og tidligere Ringkøbing Amt, hvor der ikke tidligere har været trafikelskaber. Disse forslag kræver dog så store planlægningsressourcer og mange forhandlinger med berørte kommuner, at en tids-horisont på op til 3 år er mest realistisk

I forbindelse med besparelser bør Region Midtjylland tænke de overordnede retningslinier for den kollektive trafik samt regionens målsætninger for udvikling ind i deres spareplaner. Det er Midttrafiks anbefaling, at Region Midtjylland vælger at fokusere på koordinering af den lokale og regionale trafik – specielt indenfor bybuskommunerne (løsning C). Dette vil give en effektiv ressourceudnyttelse og udvikling i rutenettet, og Midttrafik anslår, at der kan opnås besparelser på 10-15 mio. kr. Nedklassificering er baseret på en strategi, som skal følges, men den forudsætter accept fra kommunerne. Endelig indgår nedlæggelse af ture med få kunder som en integreret del af den løbende køreplanlægning.



**midttrafik**

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1  
Bilag nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
19. oktober 2007	1-30-75-24-07	Rikke Strandgaard	rss@midttrafik.dk	87 40 82 57

## Projekt 21 – Konkrete besparelsesforslag for Regionen

Dette notat er en fortsættelse af notatet vedrørende gennemgang af det regionale rutenet med henblik på besparelser. Det første notat blev præsenteret for Region Midtjylland på et møde 9. oktober 2007, og det danner grundlag for dette notat, som vil fokusere på konkrete forslag til besparelser i 2008 og 2009.

Der er på nuværende tidspunkt ikke overblik over, hvor mange penge, der reelt skal spares på den regionale kollektive trafik. Der er flere usikkerheder, blandt andet har folketinget endnu ikke vedtaget en omlægning af energifgiften for busselskaberne, hvilket vil betyde en forøgelse af Region Midtjyllands betaling til busselskaberne, som ikke bliver fuldt kompenseret via DUT. Man ved derfor ikke, hvornår denne omlægning træder i kraft, samt hvor mange penge der mangler som følge af omlægningen. Derudover er der kommet en efterregulering for 2006 vedr. bus-togsamarbejdet på grund af fejlagtige afregningspriser. Afgivende myndigheder har underbudgetteret Regionens udgift til bus/togsamarbejdet med ca. 7 mio. kr. Regionen vil stille krav om besparelser på mellem 5 og 15 mio. kr. netto.

På mødet med Region Midtjylland d. 9. oktober 2007 blev det blandt andet aftalt, at:

- Region Midtjylland sender et officielt brev til Midttrafiks bestyrelse vedr. hvilke krav/ønsker regionen har til Budget 2008 samt til den kollektive trafik i årene fremover, både vedrørende drift af ruter og vedrørende betaling til fællesaktiviteter i trafikelskabet.
- Midttrafik arbejder videre med at udarbejde konkrete forslag til besparelser både på kort sigt (2008), mellemlangt sigt (2009) samt på længere sigt. Der skal arbejdes på at finde besparelser på mellem 5 og 15 mio. kr.
- Midttrafiks projektkatalog revideres således, at alle projekter som involverer regionale ruter, afsluttes eller udskydes, med mindre de kan ses som en del af projekt 21.

Det er Midttrafiks faglige vurdering, at man bør fokusere på forslag, som forsøger at leve op til de overordnede retningslinier for den kollektive trafik, som blev beskrevet i baggrundsnotatet. Man bør forsøge at mindske generne for buspassagererne, tage hensyn til pendlere og uddannelsessøgende.

### Køreplansskiftet 2008 (K08):

Midttrafik foreslår følgende muligheder for at finde besparelser:

- X-bus finder indenfor eget budget 1,5 mio. kr. til overholdelse af de nye kørehviletidsbestemmelser, som er vurderet til at give en øget udgift på op til 1,5 mio. kr. Det betyder færre afgange.
- Den nye ringrute – rute 101 – i Århus-området: her vurderer Midttrafik, at der kan spares 0,2 mio. kr. i forhold til Budget2008.
- Rationalisering på rutebilstationer kan give en besparelse på 0,4 mio. kr. om året, hvis kommunerne kan acceptere det.

Disse besparelser løber op i 2,1 mio. kr.

Når man kigger på det regionale rutenet foreslår Midttrafik, at man starter med at kigge på koordinering af ruter – hovedsageligt mellem bybusser og regionale ruter – med henblik på effektivisering og forbedring af indtægtssiden (forslag C i baggrundsnotatet).

De projekter, som formentlig kan gennemføres til K08, er:

- Projektkataloget projekt 5-8.
  1. Nedlæggelse af rute 111 Hinnerup – Foldby – Sabro – Århus, hvor Århus Kommune overtager betjeningen af Sabro og evt. forlænger til Foldby med Region Midtjylland som medbetaler (anslået helårlig nettobesparelse på 2,1 mio. kr.).
  2. Region Midtjylland finansierer en ny regionalrute Hammel – Foldby – Søften – Århus Nord (anslået helårlig nettoudgift i 2008 og 2009 ved halvtimes drift 2,05 mio. kr. og ved timedrift 1,05 mio. kr. Efter indkøringsperioden og evt. tilpasninger forventes ruten at være udgiftsneutral.)
  3. Favrskov Kommune overtager finansieringen af strækningen Hadsten – Langå på regionalrute 117. Favrskov Kommune har indregnet denne udgift i deres kommunale budget med forbehold for, at den nye regionalrute etableres (anslået helårlig nettobesparelse på 0,6 mio. kr.).(I alt en anslået helårlig nettobesparelse på 0,65 mio. kr. ved halvtimesdrift og 1,65 mio. kr. ved timedrift)
- Nedlæggelse af rute 116 Århus – Tilst – Skovby – Galten, idet Århus Kommune forlænger en eksisterende rute/etablerer en ny rute til dækning af de mindre bysamfund i Århus Kommune på rute 116. Region Midtjylland kan evt. finansiere forlængelse til Skovby – Galten (anslået helårlig nettobesparelse på 1,5 mio. kr.).
- Rute 112 omlægges via Mundelstrup og Sabro (anslået øget nettoindtægt på 0,05-0,1 mio. kr.).

Forslagene forudsættes accepteret af Århus Kommune, som der afholdes møde med 23. oktober 2007.

Besparselsen på regionalrute 14 er vurderet til 0,45 mio. kr. helårlig, som ikke er med i Budget 2008. Da besparelsen blev gennemført til K07 slår besparelsen fuldt igennem i 2008. Midttrafik foreslår, at besparelsen på regionalrute 14 overføres til at etablere en ny regionalrute Hammel – Foldby – Søften – Århus (projekt 5), som oprindeligt var planlagt til køreplansskiftet september 2007 samtidig med ringruten. Da projektet hører sammen med 3 andre projekter og involverer Favrskov og Århus Kommune vurderer Midttrafik, at ruten kan gennemføres til køreplansskiftet juni 2008.

Koordineringsprojekterne vil i 2008 give en besparelse på ca. 1,5 – 2 mio. kr. (halvtimes/timedrift på ny rute) og helårligt i 2009 på 2,6 – 3,6 mio. kr. (halvtimes/timedrift på ny rute)

Foruden koordinering af ruter foreslår Midttrafik, at man tager fat på nedklassificering af de strækninger/ruter, som er mest oplagte, da de primært betjener kommunale rejsestrømme (forslag A i baggrundsnotatet). Nedklassificeringen er i princippet let at gennemføre, hvis kommunerne accepterer at overtage kørslen i nuværende omfang. Region Midtjylland skal dog være opmærksom på, at kommunerne næppe er forpligtede til at overtage kørslen, hverken i nuværende omfang eller i reduceret omfang. Om nedklassificeringen af nedenstående ruter kan gennemføres til K08 er op til Region Midtjyllands forhandlinger med de berørte kommuner. Det er Region Midtjylland, som er ansvarlig for at gennemføre forhandlingerne med kommunerne om nedklassificeringerne. Midttrafik bistår med den faglige rådgivning.

På enkelte ruter foreslår Midttrafik, at finansieringen deles mellem 2 kommuner. Det drejer sig om ruter, som kun har meget få regionale rejser. En sådan rute betjener primært lokale formål (skoler) i de 2 kommuner. Netop fordi disse ruter primært betjener lokale rejsestrømme til skoler og ungdomsuddannelser, foreslår Midttrafik, at en deling af disse ruter foretages i forbindelse med at kommunernes skolestruktur ændres, og skoleruterne alligevel omlægges. Det giver kommunerne mulighed for at tilpasse ruterne til deres ønsker.

Den anslåede årlige regionale besparelse, som er angivet i nedenstående tabel er ensbetydende med den udgift, som vil blive overført til kommunerne ved nedklassificering. Nogle ruter foreslås delt mellem 2 kommuner - her er der kun angivet en samlet regional besparelse/kommunal udgift.

Kommune	Rute		Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
Favrskov	117	<i>117 Århus - Spørring – Hadsten - Langå</i> Strækningen Hadsten – Langå: Nedlægges som regional strækning.	600.000 kr.	64.000
Favrskov	111	<i>111 Århus - Foldby – Hinnerup</i> Ruten nedlægges som regional rute. Sabro betjenes af Århus Kommunes bybusrute. Foldby betjenes på enkelte ture af bybusruten og finansieres af Region Midtjylland. Der etableres ny regionalrute Hammel – Foldby – Søften - Århus.	2,1 mio. kr.	264.000
Herning	19	<i>19 Herning - Hammerum - Brande</i> Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog.	978.000 kr.	44.700
Horsens	501	<i>501 Skanderborg - Hem - Østbirk - Brædstrup.</i> Ruten nedlægges som regional rute.	310.000 kr.	8.000
Horsens	502	<i>502 Skanderborg - Voerladegård - Brædstrup.</i> Ruten nedlægges som regional rute.	1,3 mio. kr.	70.000
Skanderborg	109	<i>109 Århus - Hørning - Storning - Skovby – Galten.</i> Ruten nedlægges som regional, og reduceres til at køre Hørning station-Galten. Der kan evt. opretholde enkelte pendlerture ind til Århus.	1,5 mio. kr.	-
Skanderborg	116	<i>116 Århus - Skovby – Galten</i> Ruten nedlægges som regional rute. Strækningen i Århus Kommune kan betjenes af bybusrute. Galten – Skovby - Langkær gymnasium kan evt. betjenes af enkelte ture på bybusruten – finansieret af Region Midtjylland.	1,5 mio. kr.	148.000
Skanderborg	501	<i>501 Skanderborg - Hem - Østbirk - Brædstrup.</i> Ruten nedlægges som regional rute. Se Horsens.		
Skanderborg	502	<i>502 Skanderborg - Voerladegård - Brædstrup.</i> Ruten nedlægges som regional rute. Se Horsens.		
Viborg	61	<i>61 Viborg - Løvsdal - Randers</i> Strækningen Viborg - kommunegrænse nedlægges som regional strækning. Ruten betjener hovedsageligt folkeskoleelever. Der er meget få regionale rejsende. Indgår i skolestrukturprojekt (projektkatalog).	487.000 kr.	48.500
Viborg	63	<i>63 Viborg - Tjele - Sjørring - (Hobro)</i> Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 64, som dækker de væsentligste regionale behov.	408.000 kr.	37.000



Viborg	65	65 Viborg - Møldrup - Klejtrup - Hobro Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 64, som dækker de væsentligste regionale behov.	962.000 kr.	118.000
Viborg	66	66 Viborg - Skals – Aalestrup Strækningen Viborg-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Området betjenes i forvejen af rute 59 og 960X, som dækker de væsentligste regionale behov.	1,14 mio. kr.	100.000

Disse nedklassificeringer (minus rute 111, 117 og 116 som indgår i forslag C) vil i alt give en årlig besparelse på 7 mio. kr. Det vil sige en halvårlig besparelse i 2008 på 3,5 mio. kr. Denne besparelse er samtidig den samlede merudgift for de berørte kommuner.

Dersom at Region Midtjylland finder det nødvendigt for Midttrafik at finde yderligere besparelser, vil alternativet være at finde disse besparelser ved at nedlægge ruter/strækninger/ture med lav selvfinansiering og ringe benyttelse (forslag B i baggrundsnotatet). Det vil blive meget vanskeligt at gennemføre denne proces på et ordentlig fagligt grundlag med de nødvendige høringer og de politiske behandlinger til køreplansskiftet 2008.

### Køreplansskiftet 2009 (K09)

Også til køreplansskiftet 2009 foreslår Midttrafik, at man starter med at kigge på koordinering af ruter – hovedsageligt mellem bybusser og regionale ruter – med henblik på effektivisering og forbedring af indtægtssiden (forslag C i baggrundsnotatet).

Til 2009 foreslås følgende projekter:

- Gennemgang af rutenettet i Randers. Randers Kommune bad om at få dette projekt ind i projektkataloget i forbindelse med høring af budget2008 og projektkataloget (Den anslåede besparelse kan ikke vurderes på det nuværende grundlag).
- Forlængelse af regionalrute 103 til Skejby Sygehus (Århus Nord). Det forudsætter en koordinering med Århus Sporveje, evt. en omlægning af en bybusrute (anslået øget årlig nettoindtjening 1 mio. kr.).
- Rute 202 koordineres med bybusserne i Århus Kommune – kan give yderligere frekvens (anslået øget helårlig nettoindtjening 0,8 mio. kr.).
- Rute 306 omlægges til at køre udenom Gylling. Det vil opklassificere ruten, og gøre den mere attraktiv for pendlere mellem det sydlige Århus og Odder til Horsens. Del af projekt 23 i projektkataloget. Erstatningskørsel til Gylling finansieres af Odder Kommune (anslået nettobesparelse 0,4 mio. kr.).
- Rute 115 omlægges til at køre uden om Vissing. Ruten vil blive mere attraktiv for pendlere til Århus. Erstatningskørsel til Vissing finansieres af Favrskov Kommune (anslået nettobesparelse 0,05 mio. kr.).

Foruden koordinering af ruter foreslår Midttrafik, at man fortsætter med nedklassificeringen af strækninger/ruter med overvejende lokalt præg (forslag A i baggrundsnotatet). Nedklassificeringen er i princippet let at gennemføre, hvis kommunerne accepterer at overtage kørslen i nuværende omfang. Ved at udskyde nedklassificeringerne har kommunerne mulighed for at få de nye ruter/strækninger med i budgetterne. Region Midtjylland skal dog stadig være opmærksom på, at kommunerne næppe er forpligtede til at overtage kørslen, hverken i nuværende omfang eller i reduceret omfang. Det er Region Midtjylland, som er ansvarlig for at gennemføre forhandlingerne med kommunerne om nedklassificeringerne. Midttrafik bistår med den faglige rådgivning.

Også til K09 vil der være enkelte ruter, som Midttrafik foreslår delt mellem 2 kommuner, fordi ruterne kun har meget få regionale rejsende. Ruterne er planlagt efter lokale formål i de 2 kommuner – folkeskoler og gymnasier. Delingen foreslås foretaget i forbindelse med at kommunernes skolestruktur ændres, og skoleruterne omlægges. Det giver kommunerne mulighed

for at tilpasse ruterne til deres ønsker. Netop i 2009 forventer Midttrafik, at der er stor fokus på skolestruktur.

Den anslåede årlige regionale besparelse, som er angivet i nedenstående tabel er ensbetydende med den udgift, som vil blive overført til kommunerne ved nedklassificering. Nogle ruter foreslås delt mellem 2 kommuner - her er der kun angivet en samlet regional besparelse / kommunal udgift.

Kommune	Rute		Anslået årlig regional besparelse	Anslået årlig antal passagerer
Favrskov	115	115 Århus - Hinnerup - Hadsten - Randers Betjeningen af Vissing nedlægges som regional betjening.	50.000 kr.	?
Hedensted	114	114 Horsens - Raskmølle - Tørring Strækningen Rask Mølle – Tørring nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	60.000
Herning	11	11 Herning - Arnborg - Brande Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er forbundet med tog.	492.000 kr.	49.000
Herning	12	12 Herning - Aulum - Holstebro Ruten nedlægges som regional rute, idet de regionale forbindelser er dækket med tog. Evt. kan enkelte ture opretholdes af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	855.500 kr.	63.700
Horsens	209	209 Vejle - Rask-Mølle (-Brædstrup) Strækningen Rask Mølle – Brædstrup: Nedlægges som regional strækning, hører sammen med tabel 4.	100.000 kr.	10.000
Horsens	509	509 Ejstrupholm - Nr.Sned - Brædstrup Ruten nedlægges som regional rute. Enkelte ture bevares som regionale af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	300.000 kr.	23.000
Ikast-Brande	11	11 Herning - Arnborg - Brande Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Herning kommuner, se Herning.		
Ikast-Brande	312	312 Silkeborg – Ejstrupholm Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Silkeborg kommuner	526.000 kr.	44.000
Ikast-Brande	509	509 Ejstrupholm - Nr.Sned - Brædstrup Ruten nedlægges som regional rute, og foreslås finansieret mellem Horsens og Ikast-Brande kommuner, se Horsens.		
Norrdjurs	352	352 Ryomgård - Bønnerup - Grenaa Strækningen Bønnerup - Grenaa: Nedlægges som regional strækning.	800.000 kr.	140.000
Norrdjurs	213	213 Randers - Fjellerup - Grenaa Strækningen Fjellerup - Grenaa: Nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	86.000

Norrdjurs	120	<i>120 Århus - Rønde - Kolind - Grenaa</i> Strækningen Grenaa – Rønde: Nedlægges som regional strækning. Der bevares evt. enkelte afgang Kolind – Grenaa af hensyn til elever i ungdomsuddannelser	1 mio. kr.	57.000
Odder	306	<i>306 Odder - Horsens</i> Betjeningen af Gylling nedlægges som regional betjening.	400.000 kr.	?
Randers	230	<i>230 Randers - Fårup – Hobro</i> Ruten nedlægges som regional rute i Region Midtjylland.	1,2 mio. kr.	232.000
Randers	61	<i>61 Viborg - Løvsdal - Randers</i> Ruten nedlægges som regional rute, og splittes evt. op i to, pga. ny skolestruktur. Der opretholdes evt. enkelte afgang af hensyn til elever i ungdomsuddannelser.	487.000 kr.	48.500
Silkeborg	311	<i>311 Silkeborg - Ry - Skanderborg</i> Nedlægges som regional rute. Der opretholdes evt. enkelte ture Ry (Gl. Ry) – Silkeborg af hensyn til ungdomsuddannelserne og pendlere.	930.000 kr.	97.000
Silkeborg	312	<i>312 Silkeborg – Ejstrupholm</i> Nedlægges som regional rute. Foreslås delt finansiering mellem Ikast-Brande og Silkeborg kommuner, se Ikast-Brande.		
Skanderborg	311	<i>311 Silkeborg - Ry - Skanderborg</i> Se under Silkeborg.		
Skive	41	<i>41 Nykøbing - Oddense - Skive</i> Strækningen Skive-regionsgrænse nedlægges som regional strækning. Rute 40 dækker de væsentligste regionale behov. Ruten administreres af NT.	1,2 mio. kr.	84.000
Syddjurs	217	<i>217 Randers - Rønde</i> Strækningen Hornslet - Rønde: Nedlægges som regional strækning.	500.000 kr.	68.000
Syddjurs	212	<i>212 Randers - Auning - Ryomgård - Lufthavnen - Ebeltoft</i> Strækningen Ebeltoft – Ryomgård kan nedlægges som regional strækning.	700.000 kr.	102.000
Syddjurs	120	<i>120 Århus - Rønde - Kolind - Grenaa</i> Se under Norrdjurs		

Disse nedklassificeringer (minus rute 115 og 306 som indgår i udviklingsprojekterne) vil i alt give en årlig besparelse på 9,5 mio. kr. Det vil sige en halvårlig besparelse i 2009 på 4,8 mio. kr. Denne besparelse er samtidig den samlede udgift for de berørte kommuner. Når Region Midtjylland har taget stilling til hvilke og hvor mange besparelser den skal have, vil der blive udarbejdet en mere detaljeret udgiftsvurdering for de berørte kommuner.

De foreslåede gennemførte besparelser til køreplansskiftet 2008 slår fuldt igennem i 2009. Det giver en besparelse på ca. 13 mio. kr. Med udviklingsprojekterne og nedklassificering af ruter/strækninger kan Midttrafik finde regionale besparelser til køreplansskiftet 2009 for mindst 18 mio. kr.

Dersom at Region Midtjylland finder det nødvendigt for Midttrafik at finde yderligere besparelser, så vil alternativet være at finde disse besparelser ved at nedlægge ruter/strækninger/ture med lav selvfinansiering og ringe benyttelse (forslag B i baggrundsnotatet).

## **Opsummering**

Til køreplanskiftet 2008 foreslår Midttrafik, at der fokuseres på enkelte koordineringsprojekter samt på et mindre antal ruter/strækninger med henblik på nedklassificering. Her vil Midttrafik relativt uproblematisk kunne finde regionale besparelser (som kan gennemføres til K08) for 6 mio. kr. med forbehold for Region Midtjyllands forhandlinger med berørte kommuner.

Til køreplanskiftet i 2009 kan der gennemføres både yderligere koordineringsprojekter samt en del nedklassificeringsprojekter. Her har Region Midtjylland tid til de forhandlinger, som skal ske med kommunerne, og de berørte kommunerne har tid til at få ruteøkonomien med i de kommunale budgetter.

De foreslåede gennemførte besparelser til køreplanskiftet 2008 slår fuldt igennem i 2009. Det giver en besparelse på ca. 12 mio. kr., så i alt kan Midttrafik pege på regionale besparelser til køreplanskiftet 2009 for over 18 mio. kr. De foreslåede besparelser i 2008 og 2009 vil fra 2010 betyde permanente besparelser på 23 mio. kr. om året.

Dersom at Region Midtjylland finder det nødvendigt for Midttrafik at finde yderligere besparelser, så vil alternativet være at finde disse besparelser ved at nedlægge ruter/strækninger/ture med lav selvfinansiering og ringe benyttelse (forslag B i baggrundsnotatet). Det vil blive meget vanskeligt at gennemføre denne proces på et ordentlig fagligt grundlag med de nødvendige høringer og de politiske behandlinger til køreplanskiftet 2008, men den kan gennemføres til K09.

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2**



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

## MIDTTUR: tilbud til alle i Midttrafiks område

I det tidligere Ringkøbing Amt har borgerne et tilbud om dør til dør kørsel i ordningen PlusTur, som Midttrafik udfører som en ekstra service (KAN-kørsel) i en overgangsordning for 2007 jf. beslutning i Bestyrelsen 20. december 2006. I det tidligere Viborg Amt har borgerne et lignende dør til dør tilbud i VAFTTUR. 1. januar 2008 udløber aftalerne om PlusTur og VAFTTUR mellem Midttrafik og kommunerne.

Midttrafik anbefaler, at borgerne i hele Region Midtjylland fremover skal tilbydes et lignende dør til dør kørselstilbud. Administrationen foreslår, at de nuværende tilbud harmoniseres og samles i et nyt tilbud: MIDTTUR.

MIDTTUR skal ses som et supplement til den kollektive trafik i Midttrafiks område, hvor tilbudet kan dække behov, som den almindelige kollektive trafik ikke kan / gør, f.eks. på grund af et lille passagertal og som et tilbud til borgerne i de tyndt befolkede områder.

Udover at være et dør til dør tilbud til alle borgere, kan MIDTTUR fremadrettet være basis for udviklingen af telekørsel og andre kørsler i hele Midttrafiks område.

### **Baggrund:**

Midttrafik udfører store dele af den siddende patientbefordring for Region Midtjylland. Den siddende patientbefordring er kørsel med patienter, der er visiteret til offentligt betalt transport til/fra sygehus. Dette er en KAN-opgave for Midttrafik.

Midttrafik udfører tillige kørsel for kommuner i den individuelle handicapordning. De visiterede borgere kan ringe til Midttrafiks kørselskontor og bestille en kørsel, efter de bestillings og rejseregler, der gælder for ordningen. Dette er en SKAL-opgave for Midttrafik.

Kørselsordrerne fra patientbefordringen og Handicapordningen samles i Midttrafiks IT-system. Ved at samle kørselsordrerne kan Midttrafik samle kunder fra begge opgaver i samme vogn, hvorved kunderne samkøres eller begrænse en vogns tomkørsel.

Midttrafik har kontrakt med en lang række vognmænd og taxiselskaber, til at udføre kørslen.

Midttrafik:

- udfører årligt ca. 280.000 kørsler, for Regionen og kommunerne
- har etableret et kørselskontor, der har erfaring og teknik til at modtage og koordinere kørselsordrerne
- har kontrakt med mange busvognmænd og Taxiselskaber, der har erfaring med at udføre kørsel.

Derfor kan Midttrafik udføre kørsel i et dør til dør tilbud som MIDTTUR, som en naturlig udvikling og del af de tilbud, som Midttrafik tilbyder i dag.

### **Fremadrettede perspektiver:**

Hvis Bestyrelsen beslutter at tilbyde MIDTTUR, giver det fremadrettet Midttrafik et fundament for også at tilbyde kommunerne at løse andre opgaver, end det at være et supplement til den kollektive trafik og være et tilbud til borgere i tyndt befolkede områder:

- ❖ De enkelte kommuner skal give borgerne forskellige lovpligtige kørselstilbud f.eks. kørsel til genoptræning og til speciallæger og kan tilbyde forskellige kørselstilbud, f.eks. kørsel til aktiviteter såsom kortspi og banko. Det kan aftales, at Midttrafik varetager nogle af disse skal og kan kørsler og samkører dem med kørsler i MIDTTUR, Patientbefordringen og Handicapordningen. Desto flere kørsler, der varetages af kørselskontoret desto større er muligheden for at bestillingen kan samkøres med en anden bestilling, med lavere omkostning til følge. Eksempelvis varetager kørselskontoret i dag bl.a.: Lægekørsel, speciallægekørsel, kørsel til bandagist, kørsel til genoptræning og andre variable faste kørsler for Viborg og Skive kommuner.
- ❖ I handicapordningen vil brugerne fremover have mulighed for at bestille 104 ture årligt. Hvis brugerne har behov for flere ture, vil MIDTTUR være et alternativ til Handicapordningen, selvom taksten er højere end i Handicapordningen. Men det vil være en ordning, som fungerer som det, brugerne kender fra Handicapordningen.
- ❖ Blinde, svagtseende og andre, der ikke kan optages i Handicapordningen får med MIDTTUR et lignende tilbud om kørsel, der dog er dyrere end Handicapordningen.
- ❖ Videnscenteret Videbæk kan i forbindelse med udviklingen af den kollektive trafik i tyndt befolkede områder undersøge mulighederne for at nogle af de nuværende tilbud kan omlægges til MIDTTUR i stedet. Herved ændres tilbuddet fra bestemte strækninger / områder på forud fastlagte tidspunkter, til dør til dør kørsel, når kunden ønsker det. En omlægning fra Telebuskørsel til MIDTTUR kan være med til at skabe bedre økonomi i MIDTTUR og kommunens kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, da det øger muligheden for effektiv udnyttelse af vognene.
- ❖ Hvis en kommune ønsker at lukke busruter, vil der med MIDTTUR fortsat være et alternativt tilbud om kollektive transport til de borgere, der bor i området.
- ❖ På længere sigt vil det også være muligt at kommunerne kan bestille fast bestilt variabel kørsel. Det er f.eks. kørsel med skoleelever, der er flyttet til kommunen, men udenfor den tilrettelagte kollektiv transports rækkevidde, eller fast kørsel til / fra ældrecentre. Kørslen skal være fast, hvor mængden af ændringer er minimal. Midttrafik vil vurdere hver kørselsordning individuelt, om den passer ind i konceptet.

Forslaget tager udgangspunkt i VAFTTUR og PlusTur

Med dette udgangspunkt vil MIDTTUR, i forhold til buskørsel, være dør til dør kørsel, men dyrere end en busbillet og billigere end taxakørsel. Kunden skal acceptere at køre med andre, at køre en omvejskørsel og bestille kørslen i god tid, samt være indstillet på, at kørselstidspunktet kan forrykkes.

Midttrafik vil tilbyde kommunerne en gennemgang af deres nuværende kørsler, med henblik på at skabe en sammenhæng mellem de forskellige kørselsopgaver i kommunen. Midttrafik vil påtage sig de ekstra KAN-opgaver, kommunerne måtte ønske, hvis det kan løses på en måde, så Midttrafiks SKAL-opgaver fortsat løses på det ønskede serviceniveau.

Det forelægges til særskilt beslutning i Bestyrelsen, hvis løsningen af KAN-opgaver betyder en overskridelse af normeringsloftet i Midttrafik.

Med en beslutning om indførelse af MIDTTUR, har Bestyrelsen alene godkendt, at der indføres en ordning, hvor kunderne selv kan kontakte Midttrafik og bestille en koordineret kørsel til en på forhånd fastlagt takst. De øvrige fremadrettede perspektiver vil blive forelagt Bestyrelsen

som konkrete forslag om service og økonomi på et senere tidspunkt, når det måtte blive aktuelt at udvide Midttrafiks aktiviteter med disse.

### **Tilbud til alle ?**

Som udgangspunkt skal alle kunne benytte MIDTTUR. Midttrafik tilbyder derfor MIDTTUR, med en 100 % egen finansiering, alternativt kan kommunerne tilslutte sig med en ca. 50/50 finansiering.

I Handicapordningen skal brugerne visiteres, men MIDTTUR er et supplement til den eksisterende kollektive trafik, hvorfor det foreslås der ikke skal ske en visitation til ordningen.

<b>Kørselstilbud</b>	<b>Visitation</b>
MIDTTUR	Nej
Handicapordningen Midttrafik i 2008	Ja
VAFTTUR	Nej
PlusTur	Nej
Nordjylland (FlexTur)	Nej
Sydjylland (Sydtur)	Nej
Sjælland (Vesttur)	Nej
Bornholm (HandyBat)	Nej

Administrationen vil inden 1. januar 2008 udarbejde et forslag til en rejsegaranti for MIDTTUR, der bygger på principperne fra Midttrafiks rejsegaranti for den kollektive bustrafik.

### **Kørsel, hvor ?**

Som udgangspunkt foreslås, at alle borgere tilbydes at køre i hele Jylland med start eller slut i adresse i Region Midtjylland og på tværs af kommunegrænser. Den hidtidige erfaring med kørsel i VAFTTUR og PlusTur viser, at hovedparten af den nuværende kørsel foretages indenfor den enkelte kommune og da kørsel udover en kommunegrænse foreslås at være 100 % brugerfinansieret, giver det ikke kommunerne merudgifter.

<b>Kørselstilbud</b>	<b>Kørsels område</b>	<b>Hvor køres der til?</b>
MIDTTUR	Jylland	Start eller slut skal være i Region Midtjylland
Handicapordningen Midttrafik i 2008	Hele Danmark	
VAFTTUR	Indenfor kommunen	
PlusTur	Ringkjøbing amt	
Nordjylland (FlexTur)	Regionen	



Sydjylland (Sydtur)	Haderslev og Aabenraa	Indtil videre
Sjælland (Vesttur)	Området	Udvides til regionen
Bornholm (HandyBat)	Regionen	

### **Kørsel hvornår ?**

Da kørslen skal bestilles via et kørselskontor, foreslås, at der tilbydes kørsel indenfor det tidsrum der tilbydes i Handicapordningen. Da MIDTTUR er et supplement til den kollektive trafik foreslås, at der køres til kl. 24.00. Der kan således køres mellem 06.00 - 24.00 dog ikke den 24. december, hvor der ikke tilbydes kørsel i MIDTTUR.

<b>Kørselstilbud</b>	<b>Tidsrum</b>
MIDTTUR	06.00 – 24.00
Handicapordningen i 2008	06.00 – 24.00
VAFTTUR	07.00 – 23.00 08.00 – 18.00 (weekend)
PlusTur	08.00 – 23.00
Nordjylland (Flexitur)	00.00 – 23.59
Sydjylland (Sydtur)	07.00 - 18.00
Sjælland (Vesttur)	06.00 – 23.00
Bornholm (HandyBat)	06.00 – 23.00

### **Bestilling, hvornår?**

Bestillingen skal foretages via kørselskontoret, der samtidig betjener brugere i Handicapordningen. Det foreslås derfor, at bestillingen skal ske efter samme princip som i Handicapordningen. Ligesom i Handicapordningen vil telefonerne i kørselskontoret være viderestillet til kørselskontoret i Nordjyllands Trafikselskab.

Kørsel skal bestilles senest 2 timer før afgang.

Bestilling skal ske i kørselskontorets åbningstid kl. 08 – 20.

<b>Kørselstilbud</b>	<b>Bestillings tid</b>
MIDTTUR	2 timer før afgang, dog skal ture inden kl. 10.00 bestilles dagen før
Handicapordningen Midt-trafik i 2008	2 timer før afgang, dog skal ture inden kl. 10.00 bestilles dagen før
VAFTTUR	2 timer før afgang
PlusTur	2 timer før afgang

Nordjylland (Flexstur)	2 timer før afgang
Sydjylland (Sydtur)	2 timer før afgang, dog skal ture inden kl. 10.00 bestilles dagen før
Sjælland (Vesttur)	2 timer før afgang
Bornholm (HandyBat)	2 timer før afgang

### **Afgangstider ?**

Da kørslen skal koordineres og samkøres med andre kunder, er det nødvendigt med mulighed for forskydning af rejsetiden.

Det foreslås, at det ønskede rejsetidspunkt kan forskydes – 15 / + 45 minutter i lighed med reglerne i Handicapordningen.

Dette betyder at ønsker en kunde at blive afhentet kl. 15.00 vil afgangstidspunktet være mellem 14.45 – 15.45.

Ønsker kunden at være fremme kl. 15.00 vil kunden være fremme mellem kl. 14.15 – 15.00.

Ved bestillingen får kunden et ca. afhentningstidspunkt oplyst. Kunden bliver afhentet i tidsrummet – 5 / + 15 minutter i forhold til dette tidspunkt.

<b>Kørselstilbud</b>	<b>Afgangstider</b>	
MIDTTUR	- 15 / + 45 min	
Handicapordningen Midttrafik i 2008	- 15 / + 45 min	
VAFTTUR	- 15 / + 45 min	
PlusTur	- 30 / + 30 min.	
Nordjylland (Flexstur)	- 15 / + 45 min	
Sydjylland (Sydtur)	Hvad man kan tåle	
Sjælland (Vesttur)	? / + 30 min.	
Bornholm (HandyBat)	- 15 / +40 min	

### **Omvejskørsel ?**

Da kørslen skal koordineres og samkøres med andre kunder, kan det være nødvendigt at planlæggerne har mulighed for at bilen kører kunderne en omvej, enten for at afhente eller afsætte andre kunder.

I lighed med Handicapordningen foreslås at kunderne skal "tåle" en omvejskørsel på max. 100 % af den direkte strækning, dog altid op til 20 minutter.

En kunde, der bestiller en kørsel, der er 2 km. lang skal "tåle", at turen bliver 4 km. men også at hele turen varer 20 min. Dermed kan turen blive mere end 4 km. men kunden bliver dog afsat indenfor 20 min.

Kørselstilbud	Omvejskørsel
MIDTTUR	100 % dog altid 20 min
Handicapordningen Midt- trafik i 2008	100 % dog altid 20 min.
VAFTTUR	Max. + 100 % tid
PlusTur	Max 60 min på land Max 30 min. i by + 100 % km. på land + 200 % km. i by
Nordjylland (Flexstur)	+ 100 %
Sydjylland (Sydtur)	Max. 30 min
Sjælland (Vesttur)	150 %
Bornholm (HandyBat)	?

### **Takster !**

På bestyrelsesmødet 22. juni 2007, blev det besluttet at taksten på ad hoc kørsel skulle være enten 100 % brugerbetaling eller 50 % for kørsler indenfor kommunegrænsen og 100 % for kørsler udover kommunegrænsen. Det besluttedes, at taksten skulle være en fast pris pr. km. dog med en minimumstakst.

Taksten har naturligvis betydning, dels for hvor attraktivt kunderne finder tilbuddet og for finansieringen af kørslen.

Kørselstilbud	Pris pr. km.	Minimumspris	Andet
MIDTTUR ( <b>Takstsæt 1</b> for kørsler i kommuner der ikke tilslutter sig MIDTTUR)	14,-	70,-	Gælder for kørsel i kommuner der ikke er tilsluttet samt for kørsler udover en kommunegrænse.
MIDTTUR ( <b>Takstsæt 2</b> , for kørsler i kommuner, der tilslutter sig MIDTTUR)	7,-	35,-	Gælder kun kørsler indenfor kommuner der er tilsluttet.
Handicapordningen Midt- trafik i 2008	3,-	30,-	
VAFTTUR	½ taxameter	35,-	Ca. 6,- kr. pr. km.
PlusTur	6,-	50,-	
Nordjylland (Flexstur)	6,- dag, 7,- aften	0	
Sydjylland (Sydtur)	6,-	30,-	
Sjælland (Vesttur)	½ taxameter	24,-	Ca. 6,- kr. pr. km.
Bornholm (HandyBat)	7,5	Min. 10 km.	+ Abonnement til 300,- kr. pr. år.

Der foreslås altså oprettet 2 takstsæt, dels et for kommuner, der ikke ønsker at tilslutte sig tilbuddet og dels et for kørsler i kommuner, der ønsker at tilbuddet skal være et tilbud til borgerne om kollektiv trafik.

#### **Takstsæt 1:**

Takstsættet benyttes til kørsel indenfor kommuner, der ikke er tilsluttet samt til kørsler, der går udover en kommunegrænse, uanset om kommunen har tilsluttet sig eller ej.

Omkostningen for kørslen skal være 100 % brugerfinansieret, da Midttrafik ikke har indregnet omkostninger til MIDTTUR i budgettet. Taksterne og serviceniveauet betyder, at tilbuddet er mindre attraktivt i forhold til taxa kørsel, men har mere til formål, at tilbud om MIDTTUR er til alle.

#### **Takstsæt 2:**

Takstsættet benyttes for kørsler, der sker internt i kommuner, der har tilsluttet sig MIDTTUR tilbuddet.

Med tilbuddet giver kommunerne borgere i tyndt befolkede områder et kørselstilbud. Ved at fastsætte taksten til 7,- kr. fastholdes et beløb, der dels minder om de nuværende takster, dels er dyrere end en busbillet, men fortsat billigere end en taxa. Minimumsprisen på 35,- kr. er fastsat, dels for at sikre en vis egen finansiering og dels for at omkostningen for kunden bliver så høj, at korte ture i byer ikke vil være attraktive i forhold til bybusser og taxakørsel.

Kommunens nettoudgift baseres på den faktiske udgift minus brugerbetalingen. Den faktiske udgift afhænger af mulighederne for samkørsel m.m. Med taksten på 7,- kr. pr. km. forventes nettoomkostningerne samlet set for kommunen ikke at overstige ca. 50 % af omkostningen.

Midttrafik vil følge op på økonomien i MIDTTUR, herunder om den fastlagte takst medfører en samlet 50 % brugerfinansiering af ordningen.

Administrationen anbefaler, at der indføres ens takst i alle kommuner under takstsæt 2, uanset at nogle kommuner måske vil have et kørselsmønster (fx muligheden for samkørsel), hvor målsætningen om 50 % brugerfinansiering ikke overholdes. Midttrafik har en målsætning om harmoniserede takster, hvorfor der ikke bør indføres differentierede takster i takstsæt 2.

Hvis alle kommuner tilslutter sig takstsæt 2, kan det på et senere tidspunkt vurderes, om også kørsel mellem 2 kommuner skal kunne udføres med kommunalt tilskud.

Uanset valg af takstsæt vil brugerbetalingen blive opkrævet i taxaen og ikke medføre øget administration i Midttrafik.

#### **Omkostninger ?:**

Nettoomkostningen til kørsel i MIDTTUR for kommunerne består af omkostning til vognmanden for udført kørsel + omkostning til administration – kundebetalingen.

Nettoomkostningen er den konkrete omkostning til den enkelte kørsel og dermed bestemt af andre kørsler, herunder antallet af kørsler, der bestilles. Antallet af kørsler bestemmes af:

- ❖ **Taksterne:** Desto lavere takster desto flere kørsler, men samtidig vil flere kørsler give større mulighed for at koordinere
- ❖ **Information:** Information omkring tilbuddet betyder også noget for benyttelsen af tilbuddet. Derudover vil en opfølgning og omfanget af denne, også have betydning for antallet af kørsler. Den største information er dog mund til øre metoden og tilliden til MIDTTUR – størrelser hvis indflydelse ikke kan vurderes. Der er i forslaget ikke afsat midler til information. Det bør kommunerne gøre.

- ❖ **Samkørsel:** Hvis der er andre kørsler, som en kørsel kan samkøres med, vil omkostningen pr. bestilt km. falde.
- ❖ **Udvikling:** Når ordningen sættes i gang og tilbuddet er kendt og kunderne har tillid til tilbuddet, vil antallet af brugere stige. For PlusTur er antallet af kørsler steget fra 2.781 kørsler i 2006 til forventet 3.516 kørsler i 2007 (+ 27 %). Antallet af kørsler i Viborg og Skive kommuner er højere end i PlusTur, men her har kommunerne også gennemført informationskampagner.

I takstsæt 1 forudsættes kørsels- og administrationsomkostningerne dækket via egenbetalingen, men de foreslåede takster i takstsæt 2, kan ikke dække kørsels- og administrationsomkostningerne.

I takstsæt 2 skal restomkostningen dækkes af kommunen, men da kunderne ikke skal visiteres, er det ikke muligt at stedfæste en hjemkommune for den enkelte kunde. Derfor foreslås, at afgangskommunen afholder omkostningen til kørslen. Denne ordning vil kun gælde i de kommuner, der har tilsluttet sig ordningen under takstsæt 2. I øvrige kommuner, vil brugerne via egenbetalingen selv betale alle udgifter jf. takstsæt 1.

Omkostningerne til vognmanden og administrationen ved takstsæt 2 skal fordeles mellem de bestillere, der har fået transporteret en kunde med vognen. Denne fordeling mellem bestillere foretages ved en forholdsmæssig fordeling af de samlede omkostninger.

Omkostningen fordeles på den enkelte kørsel og kunde, ud fra de faktiske omkostninger til kørslen, ud fra samme princip som i Handicapordningen. Dette betyder at den samme kørselsordre kan have forskellig omkostning fra dag til dag, afhængig af andre kørsler. Dette betyder at fordelingen af omkostningerne ikke vil være præcis 50 / 50 %, men med de foreslåede takster, forventes en 50 / 50 % omkostningsdækning for hele takstsæt 2 i MIDTTUR.

Den enkelte kommune vil hver måned modtage en oversigt og faktura for den udførte kørsel.

Midttrafik har erfaringer fra PlusTur og VAFTTUR. I tabel 1 herunder er de faktiske omkostninger for PlusTur for 2007 opgjort, med baggrund i resultatet for perioden januar – august incl. For VAFTTUR er tallene opgjort med baggrund for perioden januar – juni incl. Alle tal er fremskrevet til hele året. Administrationsudgiften er baseret på beslutningen i Midttrafiks bestyrelse 20. december 2007 om et administrationsbidrag på 20 kr. pr. tur i åben kørsel i de kommuner, der tilmeldte sig overgangsordningen i 2007 i de tidligere Ringkjøbing og Viborg amter.

**Tabel 1 Omkostninger i nuværende tilbud for 2007 (fremskrevet)**

Kommune	Antal borgere	Antal kørsler	Brutto omkost.	Bruger betaling	Administration.	Netto omkost.
<b>PlusTur</b>						
Herning	83.598	1.769	331.018	125.738	35.380	161.118
Holstebro	56.582	960	171.274	69.372	19.200	88.572
Ikast- Brande	39.681	75	14.969	4.000	1.500	5.500
Lemvig	22.237	230	50.357	20.151	4.600	24.751
Ringkøbing - Skjern <sup>1)</sup>	-	-	-	-	-	-
Struer	22.591	131	29.027	9.575	2.620	12.195
<b>Sum</b>	<b>224.689</b>	<b>3.165</b>	<b>596.645</b>	<b>228.836</b>	<b>63.300</b>	<b>292.136</b>
<b>VAFTTUR</b>						
Skive	48.344	2.638	232.944	131.706	52.760	184.466
Viborg	91.405	1.570	128.306	71.822	31.400	103.222
<b>Sum</b>	<b>139.749</b>	<b>4.208</b>	<b>361.250</b>	<b>203.528</b>	<b>84.160</b>	<b>287.688</b>

## Note

1) Ringkøbing-Skjern er taget ud af beregningerne, da de ikke er med i PlusTur, hvorfor brugeren betaler den fulde pris ved alle kørsler i og udenfor kommunen.

2) Generelt for VAFTTUR og PlusTur er det således, at metoden til udregning af ordrekm. er forskellig. PlusTur beregnes på baggrund af km. og VAFTTUR beregnes på baggrund af tid. Det er derfor vanskelig at sammenligne de to ordninger.

De fremtidige omkostninger til MIDTTUR er vanskelige at forudsige, da det vil afhænge af behovet i den enkelte kommune og muligheden for effektiv udnyttelse af vognene ved samkørsel m.m. Tallene for hhv. 5 kommuner i PlusTur og 2 kommuner i VAFTTUR er uforandret i forhold til fremskrivningen for 2007. Omkostningen for de øvrige kommuner vil være tættest på PlusTur, da PlusTur er et forholdsvist nyt tilbud.

Midttrafik vil besøge alle kommuner og orientere dem om tilbuddet. Sammen med de kommuner, der måtte være interesserede i at give et tilskud til MIDTTUR i deres kommune, vil der blive lavet en vurdering af det forventede omfang af kørslen baseret på erfaringerne med PlusTur og VAFTTUR. Et samlet budget for de kommuner, der ønsker at give et kommunalt tilskud, vil blive forelagt Midttrafiks bestyrelse.

Med det forventede antal kørsler i MIDTTUR 2008 vil Midttrafik kunne løse opgaven med den nuværende normering.

## Tidsplan:

Dato:	Handling
26. oktober 2007	MIDTTUR behandles af bestyrelsen
November / december	Midttrafik besøger alle kommuner og orienterer dem om tilbuddet
December 2007 -	Kommunerne giver tilsagn om tilslutning / ikke tilslutning til MIDTTUR
December 2007	Handicapbrugere orienteres om muligheden for at benytte MIDTTUR
December 2007	Folder omkring MIDTTUR udsendes til kommuner.
1. januar 2008	MIDTTUR starter

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 3**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
10. okt. 2007	1-25-4-07	Niels-Jørgen Danielsen	NJD@midttrafik.dk	87 40 82 38

## Notat om nattakster

### Billettering i natbusser 2007:

I skemaet er vist hvorledes takster for rejser i natbus og rejseregler er gældende. Taksterne og reglerne stammer fra de tidligere trafikskelskaber og amter. Det anbefales, at disse takster og regler også er gældende for den kommende natbus kørsel i 2007.

Takster i Natbusser	Anvendes i	Billettering	Bemærkninger
<b>Dobbelt takst</b>	Horsens Bybusser, Århus bybusser, og Regionale ruter i PrisoMråde Syd	2 kontantbilletter 2 klip på et klippekort Abonnementskort + et klip fra et klippekort eller Abonnementskort + en kontantbillet	Uddannelseskort og skolekort er ikke gyldige i natbusser i Horsens. Alle eksisterende rejsehjemler er gyldige i Århus.
<b>Enhedstakst (enhedspris = kr. 25,-)</b>	Bybusser i Randers, Silkeborg og Herning	Der er en enhedstakst for alle rejser på kr. 25,-.	Ingen eksisterende billetter, klippekort eller abonnementskort kan bruges i natbusser.
<b>Almindelig takst + tillægstakst</b>	Regionale ruter i prisoMråde Øst	Alle gyldige billetter, klippekort og abonnementskort kan bruges. Der skal betales et tillæg på kr. 20,- uanset rejseafstand og eksisterende billet/kort.	Ved omstigninger skal der ikke betales tillæg igen. Ved omstigning mellem bybus/rutebil skal der ikke betales tillæg igen. (= Kunden skal kun betale "nat takst" én gang på rejsen)
<b>Særlige takster</b>	Viborg bybusser og Regionale ruter i prisoMråde Midt	Der opkræves specielle priser: 2 zoner Voksen/Barn = kr. 20,- / 10,- 3 zoner Voksen/Barn = kr. 35,- / 20,- 4 zoner Voksen/Barn = kr. 50,- / 30,- 5 zoner Voksen/Barn = kr. 60,- / 40,- Osv.	Billetmaskinerne er programmeret med en særlig tabel med "natbus priser" Eksisterende klippekort og abonnementskort kan ikke benyttes.
<b>Særlige takster</b>	Regionale ruter i prisoMråde Vest	Der opkræves specielle priser der er ens for alle aldersgrupper: 1 zoner = kr. 25,- 2 zoner = kr. 35,- 3 zoner = kr. 45,- 4 zoner = kr. 55,- 5 zoner = kr. 65,- 6 zoner = kr. 75,- Osv.	Billetmaskinerne er programmeret med en særlig tabel med "natbus priser" Eksisterende klippekort og abonnementskort kan ikke benyttes.

Kommentarer til de forskellige modeller:

#### Særlig zonedifferentierede takster:

Tidligere VAFT og Ringkøbing anvender en særlig takst, der er zonedifferentieret. Det er uønskeligt disse steder, fordi billetteringsudstyret er ens i hvert "system". I tidl. VAFT er der samme billetmaskine i bybusser og rutebiler. Modellen kan ikke udvides til hele Midttrafik, da



billetteringsudstyret i bybusserne i Herning, Randers, Silkeborg og Århus ikke kan håndtere denne løsning.

#### **Enhedstakst:**

Anvendes i Randers, Silkeborg og Herning bybusser. Det er en god løsning i bybusser, hvor rejser i natbusser ikke er lange. Modellen er ikke egnet til længere rejser i regionale ruter. Modellen er ikke hensigtsmæssig for faste kunder i bybusser, fordi den ikke muliggør brug af eksisterende rejsehjemler.

#### **Dobbelttakst:**

Anvendes i Horsens og Århus bybusser og regionale ruter i Syd. Det er en god løsning i bybusser, hvor rejser i natbusser ikke er lange. Dobbelttakst for længere regionale rejser kan blive meget dyre for kunder, hvis de benytter 2 x kontantbilletter. Modellen er hensigtsmæssig for faste kunder i kollektiv trafik, fordi den muliggør brug af eksisterende rejsehjemler. Prismæssigt er den acceptabel, hvis kunder benytter sig af klippekort dvs. 2 klip på et klippekort.

#### **Tillægstakst:**

Anvendes i Regionale busruter i Øst. Det er en let billetteringsmæssig løsning, fordi eksisterende rejsehjemler kan benyttes og der blot skal laves en nattillægs billet. Modellen er hensigtsmæssig for faste kunder, fordi den muliggør brug af eksisterende rejsehjemler. Prismæssigt er den acceptabel, fordi kunder blot skal betale en tillægstakst.

### **Model for billettering i natbusser i Midttrafik fra 2008.**

Administrationen vurderer, at et realistisk forslag til en fælles "natbus takst" i Midttrafik er at anvende dobbelttakst for kunder. De væsentligste argumenter for at benytte dobbelttakst er, at dette er muligt med det eksisterende billetteringsudstyr i alle bybus- og regionalruter, og det kan også praktiseres på privatbanerne. Dernæst er dobbelttakst hensigtsmæssig for kunder, der i forvejen rejser med busser i Midttrafik, fordi eksisterende rejsehjemler kan benyttes. Eksempelvis kan kunder med aften- og nattevagter benytte natbusser til/fra arbejde.

#### **Der foreslås derfor følgende principper for natbus takster i Midttrafik:**

- Det koster dobbelttakst at rejse med natbusser.
- 2 kontantbilletter
- 2 klip på et klippekort
- Abonnementskort skal suppleres med en kontantbillet el. et klip på klippekortet.
- Øvrige eksisterende billettyper kan anvendes, med supplement af ekstra takst, dvs.:
  - Uddannelseskort + ekstra billet/klip
  - Skolekort + ekstra billet/klip
  - Dagbillet + ekstra billet/klip
  - Osv.
- Ved omstigninger skal kunder ikke betale 2 x dobbelttakst

#### **Fordele ved "dobbelttakst":**

- Hensigtsmæssig for eksisterende kunder med rejsehjemler i Midttrafik..
- Let at kommunikere og informere.
- Eksisterende billetteringsudstyr kan benyttes.
- Rimelige priser for korte rejser.
- Ingen omstillinger i billetteringsudstyr - uafhængig af prisændringer.

#### **Ulemper ved "dobbelttakst":**

- Tendens til dyre lange rejser på kontantbilletter.



**midttrafik**

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 5**

**Dato** 10. okt. 2007      **Journalnr** 1-25-3-07      **Sagsbehandler** Niels-Jørgen Danielsen      **e-mail** NJD@midttrafik.dk      **Telefon** 87 40 82 38

### Notat om Frikort

I nedenstående skema er sammendraget reglerne for udstedelser og benyttelse af frikort i de tidligere trafikelskaber og amter før 31. december 2006.

Frikortregler i de gamle trafiksel/amter	VAFT	Sydtrafik	VAT	Ringkøbing Amt	Århus Amt	NT	Århus Kommune
Chauffører	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Vognmænd		Ja	Ja		Ja - max 2 stk.	Ja	Ja
Personale hos Vognmænd	Ja	Ja -	Ja			Ja	Ja
Ægtefæller til Vognmænd	Ja	Ja	Ja				
Ansatte i trafiksel-skab/amt	Ja	Ja				Ja	Ja
Børn af Vognmænd		Ja - hjem.b.	Ja - hjem.b.				
Områdegyldighed	Alle zoner	Alle zoner	Alle zoner	kun til og fra arb.	Alle zoner	Alle zoner	zone 1-4
Gyldighed ruter	Alle	Alle	Alle		Kun regionale		Alle by-busser
Gyldighed/varighed	2 år	1 år	1 år	2 år	1 år		1 år

### Nuværende frikort ordninger - trafikelskaber efter 1. januar 2007.

Trafiksel-skab	Tilbydes til følgende personer	Frikort er gyldigt til	Ikke gyldig til
Sydtrafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vognmænd samt disse ægtefæller og børn under 18 år.</li> <li>Ansatte chauffører</li> <li>Fastansatte i Sydtrafiks sekretariat</li> </ul>	Alle zoner Alle busruter i hele Sydtrafik	DSB Tog Arriva Tog
NT Nordjyllands Trafiksel-skab	<ul style="list-style-type: none"> <li>Busselskaber og adm. personale i busselskaberne + mekanikere</li> <li>Ansatte chauffører</li> <li>NT ansatte</li> </ul>	Alle zoner Alle busruter i hele NT	DSB Tog Arriva Tog

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 8**  
Bilag nr. 1

Transport- og Energiministeriet  
Trafikplanlægning og Miljø  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K.

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**  
19. juni 2007

**Journalnummer**  
[journalnr.]

**Kontaktperson**  
Jens Erik Sørensen

**Mail**  
[jes@midttrafik.dk](mailto:jes@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
87 40 82 02

Midttrafik har brug for ministeriets fortolkning af lov om trafikselskaber i relation til nogle kompetencefordelinger mellem trafikselskabet og regionen og kommunerne.

Det fremgår af loven for trafikselskaber vest for Storebælt, at kommunerne bestiller og finansierer den lokale kollektive trafik, og at regionen bestiller og finansierer den regionale kollektive trafik. Det fremgår endvidere af loven, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikselskabets ydelser; det tilsvarende gør sig gældende for regionen.

Det fastslås bl.a., at trafikselskabet skal koordinere, planlægge og stå for indkøb af offentlig servicetrafik.

Denne kompetencefordeling kan give nogle fortolkningsvanskeligheder. Nogle eksempler:

En kommune bestiller hos trafikselskabet ønsker til kørselsomfang for sine lokale ruter, og samtidig bestiller regionen nogle andre ønsker til kørselsomfang på regionale ruter, som påvirker kommunens udgifts- og indtægtsgrundlag. Trafikselskabet udarbejder en samlet køreplan, som udtrykker den mest effektive betjening – ud fra et borgermæssigt og samlet økonomisk perspektiv. Parterne kan imidlertid ikke blive enige, fordi den ene bestiller – f.eks. en kommune – mener, at den har fået merudgifter eller mindreindtægter, mens den anden – f.eks. regionen – har fået besparelser eller flere indtægter.

Hvem har kompetencen til at afgøre en sådan konflikt?

Midttrafik vil altid arbejde for, at en sådan konflikt ikke opstår, men kan ikke afvise, at den kunne opstå.

Et parallelt spørgsmål er kompetence i forhold til et udbud af offentlig servicetrafik.

Midttrafik laver et udbud, som omfatter både en kommunes og noget af regionens kørsel. Midttrafik skal vælge den entreprenør, der afgiver det økonomisk mest effektive tilbud ud fra de kriterier, der nu er fastlagt. Det viser sig så, at denne beslutning giver økonomisk fordel for den ene bestiller, men ikke den anden. Den bestiller vil enten have, at udbudet skal gå om, eller at der vælges entreprenør, så de også får økonomisk gevinst – et valg, som samlet set er mindre fordelagtigt for begge bestillere.

Hvem har kompetencen til at afgøre en sådan konflikt?

Venlig hilsen  
Midttrafik

Jens Erik Sørensen  
Direktør

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 8**  
Bilag nr. 2

Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

Dato 18. september 2007  
J. nr. 550-4  
Deres ref.  
Sagsbeh. BGK

Berit Gohr Kaptain  
Telefon 33 92 33 03  
Telefax 33 38 14 37  
bgk@trm.dk

Transport- og Energiministeriet  
Kollektiv trafikkontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
koltrafik@trm.dk

Telefon 33 92 33 55  
www.trm.dk  
Bank Jyske Bank,  
reg. 8109 konto 102 768-0  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

## Fortolkning af lov om trafikkselskaber

Midttrafik har ved brev af 19. juni 2007 anmodet om Transport- og Energiministeriets fortolkning af lov om trafikkselskaber i relation til kompetencefordelinger mellem trafikkselskabet, regionen og kommunerne.

Det første spørgsmål drejer sig om en konfliktsituation mellem en kommune og regionen, hvor den ene parts ruter påvirker den anden parts ruter i økonomisk henseende, og på den måde kan der opstå en interessekonflikt mellem de to parter. Spørgsmålet er, hvem der skal afgøre en sådan konflikt. Transport- og Energiministeriet kan ikke afvise at en sådan konflikt kan opstå, men som Midttrafik selv anfører, er det selskabets opgave at arbejde for at undgå sådanne konflikter. I sidste ende er det bestyrelsen der har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift, jf. § 20, i bilag 1, i standardvedtægten. Det fremgår endvidere af standardvedtægten, at bestyrelsen træffer beslutning i sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen ( § 21, nr. 15). Bestyrelsen er således kompetent til at afgøre den beskrevne konfliktsituation inden for de rammer, som lov om trafikkselskaber udstikker, herunder at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, og at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydnig.

Det andet spørgsmål drejer sig om en konfliktsituation mellem en kommune og regionen i forbindelse med udbud. I forbindelse med udbud er det vigtigt, at selskabet på forhånd afklarer betingelserne for udbuddet med de berørte kommuner og regionen (hvis der indgår regionale ruter i udbuddet), herunder også tildelingskriterierne, idet selskabet på den måde minimerer risikoen for potentielle konflikter. Eventuelle interessekonflikter mellem parterne således bør i videst muligt omfang løses på forhånd eller om nødvendigt vil det kunne aftales på forhånd, hvordan en potentiel konflikt skal løses. Det er selskabet, som juridisk person, der er den ordregivende myndighed. Typisk vil det være direktionen, der har ansvaret for indgåelse af kontrakter på baggrund af den udbudsstrategi, som bestyrelsen har fastlagt, men konfliktsager vil i sidste ende skulle løses af bestyrelsen, jf. ovenfor.

Selskabskonstruktionen vedrørende trafikkselskaberne bygger således på, at alle konflikter skal løses inden for selskabets rammer, og at bestyrelsen har det afgørende ord. Der er dog mulighed for, at en deltager i et trafikkselskab kan ind-

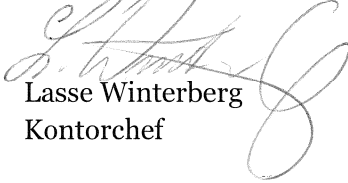




bringe en sag for statsforvaltningen, hvis der efter den pågældende parts opfattelse er tale om, at selskabet har truffet en beslutning der ikke er i overensstemmelse med lovgrundlaget.

Side 2/2

Med venlig hilsen



Lasse Winterberg  
Kontorchef

Kopi Trafikstyrelsen

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

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

## **Udkast til ny § 6 i lov om trafiksselskaber (2)**

### **Takster og billetsystemer**

§ 6. Trafiksselskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafiksselskabet, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Trafiksselskabet forpligtes til at indgå aftaler med jernbanevirksomheder, der inden for trafiksselskabets område udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, om inden udgangen af 2008, at inddele trafiksselskabet i takstområder, som skal anvendes ved fastsættelse af takster gældende fra og med 2010, jf. dog stk. 3. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om takstområdeinddelingen, herunder ved uenighed om inddelingen.

Stk. 3. Hovedstadsområdet er fastlagt jf. bekendtgørelse om indtægtsdeling i hovedstadsområdet og udgør ét selvstændigt takstområde i trafiksselskabet på Sjælland.

Stk. 4. Trafiksselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, der sikre, at passagerne kan købe én billet til rejser, der foregår med både bus og tog. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafiksselskabets område er mulighed for at anvende samme billet, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5. Trafiksselskabet har initiativpligt i forhold til indgåelse af aftale om fastsættelse af takster for rejser inden for de i stk. 2 fastlagte takstområder, mens jernbanevirksomhederne har initiativpligt i forhold til indgåelse af aftale om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider takstområderne. I tilfælde af uenighed om fastsættelse af taksterne i disse aftaler, fastsætter trafiksselskabet taksterne for rejser inden for de i stk. 2 fastlagte takstområder, mens jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

Stk. 5. Herudover skal trafiksselskabet på Sjælland, Metroselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten i hovedstadsområdet, sikre, at der er én fælles billettype til alle rejser med bus, metro og tog inden for hovedstads-

området. I tilfælde af uenighed om takstfastsættelsen i hovedstadsområdet mellem de nævnte parter, vil taksten blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

*Stk. 6.* Taksterne, som trafikskabet fastsætter eller indgå aftaler med jernbanevirksomheder om, må i gennemsnit ikke stige mere end pris og lønudviklingen. Transport- og Energiministeren kan fastsætte regler herom.

*Stk. 7.* Trafikskabet skal virke for at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik, bliver mere ensartede, således at taksterne bliver mere forståelige og overskuelige for passagererne. Som et led i dette skal trafikskabet først og fremmest tilstræbe indgåelse af aftaler med de øvrige trafikskaber og jernbanevirksomhederne om ens definition af passagertyper for samtlige takstsystemer. Derudover bør trafikskabet tilstræbe ens takster for samtlige takstområder inden for trafikskabet.

## **Bemærkninger**

I forbindelse med kommunalreformen og oprettelsen af de nye trafikskaber nedsatte regeringen et takstudvalg. Udvalget har set på forskellige modeller for den fremtidige takststruktur, herunder betydningen af rejsekortets indførelse og udbredelse. Udvalgets arbejde er af rapporteret i publikationen "Analyse af fremtidige takstsystemer" fra marts 2007, som er at finde på Transport- og Energiministeriets hjemmeside.

I forlængelse af dette arbejde vil regeringen foreslå en præcisering af takstkompetencen mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, i § 6 i lov om trafikskaber. Det er endvidere hensigten, at der aftales de fornødne ændringer af de statslige trafikkontrakter, således at jernbanevirksomhederne, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, lever op til de kompetencer og forpligtelser, der tildeles i medfør af loven.

Det foreslås, at stk. 2 sættes i kraft med virkning den 1. januar 2008. Stk. 3, 4, 5, 6 og 7 foreslås sat i kraft med virkning fra 2010, idet stk. 1, 2, 3 og 4 i loven samtidig ophæves.

### Til stk. 1

Det foreslås, at trafikskaberne fastsætter taksterne for rejser med selskabets trafik, med mindre der er tale om trafik, som er omfattet af stk. 4.

### Til stk. 2

Det foreslås, at der indgås aftaler mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne om inddeling af trafikskaberne i takstområder. Aftalerne skal indgås inden udgangen 2008 og træde i kraft 2010, således at der kan ske en glidende overgang fra eksisterende takster til taksterne, der skal gælde i forbindelse med de fastsatte takstområder. Stk. 2 giver endvidere hjemmel til at fastsætte nærmere retningslinier vedrørende områdeinddelingen, fx om hvordan uenighed mellem parterne om områdeinddelingen håndteres.

#### Til stk. 3

Det foreslås, at hovedstadsområdet fastsættes som ét takstområde, der således ikke kan opdeles i flere takstområder. Dette foreslås ud fra hensynet til at opnå et enkelt, ensartet og sammenhængende billetssystem for hovedstadsområdet.

#### Til stk. 4

Bestemmelsen skal sikre et takstsamarbejde mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne, hvor passagerer kan købe billet til hele rejsen uafhængigt af, om der benyttes bus eller tog. Derudover fastsættes det, at trafikskabet har initiativpligten for så vidt angår indgåelse af aftaler med jernbanevirksomhederne om fastsættelse af taksterne for de rejser, der er omfattet af samarbejdet, og som foregår inden for de takstområder, der fastlægges jf. stk. 2, og tilsvarende har jernbanevirksomhederne initiativpligten for så vidt angår indgåelse af aftaler om taksten for de rejser, der overskrider takstområderne. I bestemmelsen fastsættes det endvidere, at det i tilfælde af uenighed mellem parterne er trafikskabet, der fastsætter taksterne for rejser inden for takstområderne, mens det er jernbaneoperatørerne, der fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

#### Til stk. 5

Bestemmelsen skal sikre, at der i hovedstaden fortsat er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro. Der lægges dermed op til en fortsættelse af det aftalebaserede takstsamarbejde for hovedstadsområdet, der indførtes med vedtagelsen af lov om trafikskaber, lov nr. 582 af 24. juni 2005. Bestemmelsen bemyndiger endvidere Transport- og Energiministeriet til at hæve taksterne med pris- og lønudviklingen i tilfælde af, at parterne ikke kan nå til enighed om fastsættelse af taksterne for det kommende år.

#### Til stk. 6

Bestemmelsen viderefører bestemmelsen i loven, om at transport- og energiministeren kan fastsætte regler for en begrænsning i taksstigningstakten, således at taksterne i gennemsnit højest kan stige svarende til pris- og lønudvikling. I forbindelse med fastsættelsen af et sådan loft kan der bl.a. tages højde for omkostningsstrukturen i den offentlige servicetrafik.

#### Til stk. 7

I bestemmelsen er formuleret sigtelinier for takstsystemernes udvikling. Sigtelinierne udtrykker at regeringen og aftalepartierne; Dansk Folkeparti samt Radikale Venstre gerne ser, at takstsystemerne udvikler sig i retning af mere ensartede systemer. Først og fremmest bør passagertypedefinitionerne så vidt muligt gøres ens, ligesom der bør tilstræbes ens takster for samtlige takstområder inden for samme trafik-selskab. Ønsket om mere ensartede takster harmonerer med, at flere trafik-selskaber har valgt at indføre rejsekortet og i den forbindelse arbejder med at indføre nye prisberegningssprincipper, som rejsekortet åbner mulighed for. Regeringen og aftalepartierne lægger vægt på, at en overgang til nye prisberegningssprincipper sker glidende, således at store prisstigninger på visse rejserelationer undgås, og trafik-selskabernes provenu sikres.

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

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

Trafikstyrelsen for jernbane og færger  
Att. Per Darger  
Adelgade 13  
1304 København K

**Dato**  
5. oktober 2007

**Journalnummer**

**Kontaktperson**  
Morten Kofoed

**Mail**  
mk@midttrafik.dk

**Direkte telefon**  
87 40 82 36

### **Udkast til ny § 6 i lov om trafikskaber.**

Trafikstyrelsen har den 24. september 2007 fremsendt mail til blandt andet trafikskaberne vedrørende ændring af § 6 i lov om trafikskaber. Første udkast til ændringsforslag er samtidig fremsendt.

Midttrafik skal indledningsvis bemærke at den aktuelle frist på en uge for kommentarer er for kort.

Det er generelt væsentligt, at der er afsat den fornødne tid i forbindelse med eksterne høringer m.v. Styrelsen opfordres herunder til at sikre, at dette vil være tilfældet i forbindelse med den egentlige høring vedrørende en eventuel ændring af § 6 i lov om trafikskaber.

Vedrørende indholdet af første udkast til ændring af § 6 i lov om trafikskaber ønsker Midttrafik at bemærke følgende:

Det forekommer uklart hvilke nærmere begrundelser, som ligger bag ændringerne i forslaget, herunder hvilke problemer som forslaget forudsættes at løse i forhold til det gældende regelsæt.

Efter Midttrafiks vurdering viser processen vedrørende takstforslag 2008 ikke, at der skulle være behov for lovændringer. Processen vedrørende taksterne for 2008 er ganske vist påbegyndt og afsluttet senere end ønskeligt. Det skyldes imidlertid ikke lovgivningsmæssige u hensigtsmæssigheder, men blandt andet at takstreguleringsloftet meget sent blev udmeldt fra Trafikstyrelsen. Det er endvidere Midttrafiks vurdering, at princippet med delt takskompetence mellem trafikskaberne og jernbaneselskaberne overordnet har fungeret efter hensigten.

Det er Midttrafiks vurdering, at forslaget ikke vil indebære en mere smidig og hensigtsmæssig takstfastsættelse inden for de enkelte trafikskaber, men tværtimod vil indebære et klart tilbageskridt.



1. Det er herunder vurderingen, at den pligtmæssige opdeling af trafikskaberne i to eller flere takstområder, jf. forslaget § 6, stk. 2., ikke er i overensstemmelse med lovens overordnede målsætning om den videst mulige harmonisering inden for det enkelte trafikskab.

Den pligtmæssige opdeling i to eller flere takstområder virker endvidere påfaldende unødvendig, når forslaget samtidig forudsætter, at "trafikskaberne [bør] tilstræbe ens takster for samtlige takstområder", jf. § 6, stk. 7, sidste pkt.

Opdelingen i takstområder forekommer begrundet i den logik, at "overskridelse af takstgrænser udløser takstkompetence for jernbanevirksomhederne". Hertil bemærkes, at der ingen simpel sammenhæng er mellem takstoverskridende rejser og økonomisk væsentlighed for jernbanevirksomhederne, samt at jernbanevirksomhedernes interesser allerede er sikret gennem gældende lov, som ud fra en alm. sproglig fortolkning forudsætter "bred enighed om takstfastsættelsen" mellem trafikskabet og jernbanevirksomhederne, jf. den gældende § 6.

Trafikstyrelsens lovforslag forudsætter, at der inden udgangen af 2008 - med virkning for taksforslag 2010 - aftales en inddeling af trafikskabet i takstområder mellem trafikskabet og jernbanevirksomhederne, jf. forslaget § 6, stk. 2. Efter Midttrafik vurdering vil forslaget vanskeliggøre den samtidige proces vedrørende tilpasning af takst- og zonestrukturen i rejsekortregi.

2. Den gældende udgave af lov om trafikskaber forudsætter en meget udstrakt enighed mellem trafikskaberne og jernbanevirksomhederne om takstfastsættelsen. Det er efter Midttrafik opfattelse afgørende vigtigt, at dette princip fastholdes.

I forslaget § 6, stk. 4, sidste pkt. er det forudsat, at uenighed om takstfastsættelsen indebærer, at trafikskabet fastsætter taksterne for rejser inden for de i stk. 2 fastlagte takstområder, mens jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne. Det forekommer klart uhenigtsmæssigt, at lovudkastet ikke - som den gældende lov - forudsætter enighed mellem parterne.

Det forekommer ligeledes uklart både i forslaget § 6 stk. 4 og i bemærkningerne, om takstkompetencen for takstområdekrydsende busrejser forsat ligger i trafikskaberne.

Busrejser mellem trafikskabernes takstområder kan billetteringsmæssigt fortsat kun håndteres af eksisterende udstyr. Det kan derfor give store praktiske problemer, såfremt togoperatørerne får kompetencen for denne type rejser og måtte ønske, at de skal underlægges togoperatørernes takstsystem.

Efter Midttrafik vurdering er det først og fremmest trafikskabet, som har en interesse i at fastholde en overordnet afbalanceret og sammenhængende taksstruktur inden for det *samlige* trafikskabsområde. Jernbaneselskaberne har fokus på de typisk mere afgrænsede rejserelationer, som har væsentlig provenumæssig betydning for dem. Det forekommer klart

uheldigt at ændre takstfastsættelseskompetencen, så jernbaneselskaberne reelt mister incitamentet til at indgå en samlet aftale, idet jernbaneselskaberne ved uenighed sikres eksklusiv beslutningsret for de relationer, der er vigtige for dem.

Det forekommer endvidere ikke hensigtsmæssigt - som forudsat i forslaget (jf. § 6, stk. 4, 3. pkt.) - at initiativforpligtigelsen vedrørende takstfastsættelse opdeles mellem trafikelskaberne og jernbanevirksomhederne. Hermed sikres næppe det smidigste forhandlingsforløb og det bedste resultat inden for det enkelte trafikelskabs område. Det er vurderingen, at takstfastsættelsen med fordel - som i dag - kan tage udgangspunkt i ét samlet takstforslag fra trafikelskaberne. At der i sidste ende skal opnås enighed (delt takskompetence) tilskynder til indarbejdning af begge parter interesser i forhandlingsudkastet.

I regi af Bus & Tog samarbejdet arbejdes der aktuelt på at indgå en ny samarbejdsaftale, der tager hensyn til følgerne af kommunalreformen og de aktuelle bestemmelser i lov om trafikelskaber. Der er i de hidtidige drøftelser herom ikke noget, der tyder på, at parterne ikke vil kunne indgå en fornuftig aftale baseret på den formelt delte takstkompetence. Drøftelserne i Bus & Tog samarbejdet sigter endvidere på at tilvejebringe et aftalesæt, der tager hånd om de ændrede vilkår efter indførelse af rejsekortet - hvilket ikke synes at være tilfældet i Trafikstyrelsens lovforslag, der tværtimod virker som om, at hensigten er at fastfryse den takststruktur og de takstområder, der var gældende inden kommunalreformen.

Midttrafik skal af de ovenfor nævnte grunde klart opfordre til, at forslaget ikke gennemføres i den foreliggende form.

Midttrafik ser frem til at få fremsendt det endelige lovforslag til extern høring, herunder at høringsperioden får den nødvendige længde.

Venlig hilsen  
Midttrafik

Peter Feilberg Schjødt

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 10  
Bilag nr. 1**



# Odderbanen - A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Afsender  
MTL/mtl

Selvvalg tlf. nr.  
8781 6661

Ref  
J. nr. 04.03.02

Dato  
01.10.2007

Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
1304 København K

Modtager  
Leif Funch

Telefon

Ref  
T791-000077

Dato  
25.9.2007

## Redegørelse vedrørende ændring af sikkerhedsorganisationen

Trafikstyrelsen påbød med brev af 25. september 2007 Odderbanen at ændre sin jernbanesikkerhedsorganisation således, at jernbanesikkerhedsorganisationen kan blive forsvarlig og effektiv. Odderbanen skal senest den 2. oktober 2007 fremsende dokumentation for, hvorledes Odderbanen har sikret at have en forsvarlig og effektiv jernbanesikkerhedsorganisation, herunder en jernbanesikkerhedsorganisation, der på alle niveauer besidder de nødvendige kompetencer.

Odderbanens bestyrelse har den 28. september 2007 efter aftale med Lemvigbanen og Midttrafik, som er hovedaktionær i begge baner, besluttet at ændre på forvaltningen af Odderbanens infrastruktur.

Ansvar for infrastrukturen på Odderbanen samles derfor 2. oktober 2007 i en sikkerhedsorganisation sammen med Lemvigbanen. Dermed opnås en større faglig bæredygtighed og en mere robust håndtering af de sikkerhedsmæssige forhold ved infrastrukturen på begge baner.

Odderbanen og Lemvigbanens kompetencer vedrørende infrastrukturforvaltning samles under direktør Knud Vigsøs øverste ledelse. Lemvigbanen forestår infrastrukturforvaltningen på begge privatbaner. Samling af infrastrukturforvaltningen i en organisation sikrer tilstrækkelige kompetencer både på sporområdet og på signal- og sikringsområdet.

Lemvigbanen har kontrakt med Banedanmark om et årligt teknisk eftersyn af banelegemet. Denne kontrakt kan udvides til også at omfatte teknisk rådgivning på begge baner.

Odderbanens handlingsplan frem til spormodernisering i 2008 fastholdes uanset overflytning af infrastrukturforvaltningen til Lemvigbanen.

./. Oversigt over Lemvigbanens jernbanesikkerhedsorganisation vedr. infrastruktur gældende fra 2. oktober 2007 vedlægges.

Banegårdsgade 3  
8300 Odder

Telefon  
86 54 09 44

E-mail  
HHJ@HHJ.dk

Telefax  
86 54 41 70

Hjemmeside  
www.odderbanen.dk

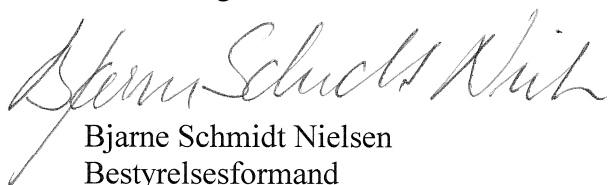
# Odderbanen - A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

./.

Lemvigbanen og Odderbanen vil straks påbegynde iværksættelsen af den ændrede sikkerhedsorganisation. Plan for opgaver i forbindelse med den praktiske gennemførelse vedlægges. De 2 baner vil indtil implementeringen er færdig, månedligt fremsende status for implementeringen, første gang ultimo oktober 2007.

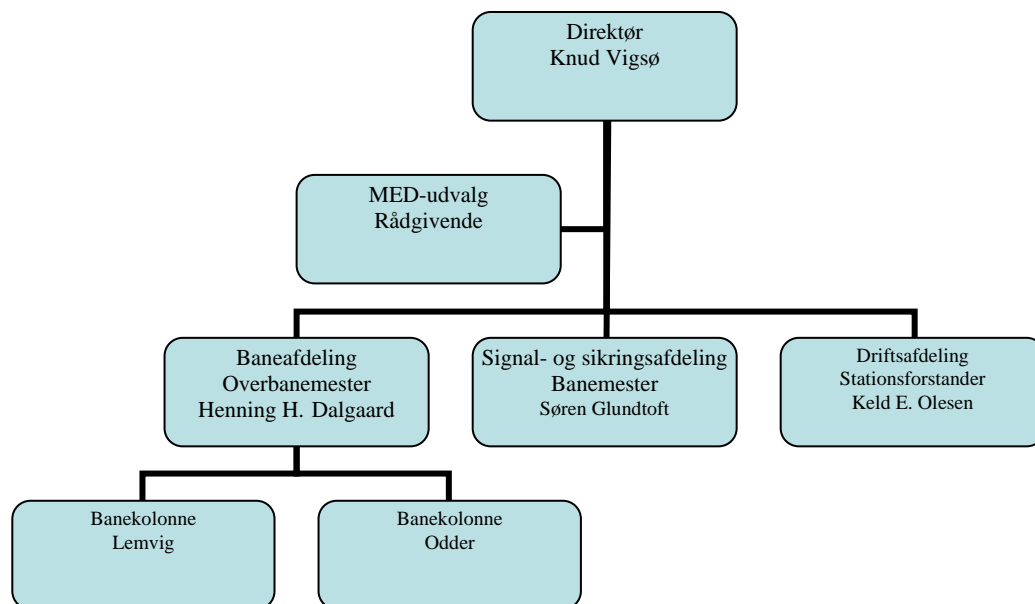
Af hensyn til det videre arbejde med iværksættelse af løsningen vil vi gerne snarest have eventuelle bemærkninger fra Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen



Bjarne Schmidt Nielsen  
Bestyrelsesformand

# Lemvigbanens jernbanesikkerhedsorganisation infrastruktur fra 2. oktober 2007



## Personprofil direktør

<b>Stilling</b>	Direktør
<b>Navn</b>	Knud Vigsø
<b>Afdeling</b>	Lemvigbanen A/S
<b>Nærmeste foresatte</b>	Lemvigbanens bestyrelse
<b>Uddannelse og karriereforløb (erfaring)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trafikmedhjælpereksamen DSB 1968</li> <li>▪ Fagprøve for trafikassistenter DSB 1972</li> <li>▪ Leder- og chefkurser DSB 1977 – 1990</li> <li>▪ Merconom i regnskabsvæsen 1977</li> <li>▪ 1974-1978 Økonomifunktionen Driftsområde Københavns Hovedbanegård</li> <li>▪ 1978-1982 Drifts- og økonomifunktionen, DSB Afsætning- og produktionsafdelingen.</li> <li>▪ 1982-1984 Souschef i økonomisektionen i DSB, Baneafdelingens sekretariat</li> <li>▪ 1984-1988 Sektionsleder i økonomisektionen i DSB Rutebildivisionen</li> <li>▪ 1988-1989 Funktionsleder økonomi og personale, DSB Driftsområde Holstebro</li> <li>▪ 1989-1990 Områdechef DSB Passagertrafik Nordvestjylland</li> <li>▪ 1990 - Direktør Lemvigbanen</li> </ul>

### Personprofil overbanemester

<b>Stilling</b>	Overbanemester
<b>Navn</b>	Henning H. Dalgaard
<b>Afdeling</b>	Baneafdelingen
<b>Nærmeste foresatte</b>	Direktør Knud Vigsø
<b>Uddannelse og karriereforløb (erfaring)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Banekursus 1 1985</li><li>▪ Banekursus 2 1986</li><li>▪ Banemester/fagarbejdsleder 1989</li><li>▪ Samarbejde og oplæring 1995</li><li>▪ SR-arbejdsleder 1</li><li>▪ EUSR</li><li>▪ Arbejdsmiljøkursus arbejdsledere 1991</li><li>▪ Efteruddannelse af banemestre 2000</li><li>▪ Vedligeholdelse af sporskifter 2000</li><li>▪ Certifikat til fremførelse af 10 + 27 tons trolje 1995</li><li>▪ Banebetjent, banemontør og banemester DSB/Banedanmark Holstebro/Herning 1985 – 1992</li><li>▪ Banebetjent/banemontør ved Sporombygningskolonnen Banedanmark 1992 – 1996</li><li>▪ Fagarbejdsleder og assisterende mødestedsleder for sporpersonalet Banedanmark Herning 1996 – 2006</li><li>▪ Overbanemester Lemvigbanen 2006</li></ul>

### Personprofil sikringsmester

<b>Stilling</b>	Sikringsmester
<b>Navn</b>	Søren Glundtoft
<b>Afdeling</b>	Baneafdelingen
<b>Nærmeste foresatte</b>	Direktør Knud Vigsø
<b>Uddannelse og karriereforløb (erfaring)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Industrielektrikerlærling 08.09.1985-08.09.1988</li><li>• Værnepl. Flyvest. Karup 01.10.1988-01.07.1989</li><li>• Ventilationstekn. Kbh. 01.12.1989-01.07.1991</li><li>• Taxichauffør Kbh. Taxa 01.08.1991-01.07.1992</li><li>• Ventilationstekn. Danvent 01.08.1992-01.02.1993</li><li>• Brolægger 01.03.1993-01.12.1993</li><li>• Arbejdsløs 01.12.1993-01.07.1995</li><li>• Udd. til elektroniktekn. 01.07.1995-01.06.1997</li><li>• Elektr. Semco/ABB 01.07.1997-01.12.1997</li><li>• Tavlemont. Circuit Elec. 01.12.1997-01.05.2000</li><li>• Sikr. tekn. Banedanmark 01.05.2000-01.01.2005</li><li>• Sikr. tekn. Aarsleff 01.01.2005-01.11.2005</li><li>• Banehåndværker HHJ 01.11.2005-01.06.2006</li><li>• Ledende banemester HHJ 01.06.2006-</li></ul>

## Personprofil stationsforstander

<b>Stilling</b>	Stationsforstander
<b>Navn</b>	Keld E. Olesen
<b>Afdeling</b>	Driftsafdelingen
<b>Nærmeste foresatte</b>	Direktør Knud Vigsø
<b>Uddannelse og karriereforløb (erfaring)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trafikmedhjælpereksamen ved Privatbanernes Jernbaneskole 1982</li><li>▪ EUSR for lokalinstruktører 2000</li><li>▪ Regnskab 1983</li><li>▪ Service 1989</li><li>▪ Aktiv ledertræning 1996</li><li>▪ Pædagogisk grundkursus 1990</li><li>▪ EF-uddannelsesbevis for sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods 2001</li><li>▪ Trafikelev Lemvigbanen 1980</li><li>▪ Trafikassistent Lemvigbanen 1985</li><li>▪ Kasserer Lemvigbanen 1987</li><li>▪ Trafikkontrollør Lemvigbanen 1993</li><li>▪ Stationsforstander Lemvigbanen 1995</li></ul>



# Lemvigbanen - Odderbanen

## Implementering af Odderbanens infrastruktur i Lemvigbanen

Punkt	Emne	Status	Ansvarlig
1	Etablering af ny sikkerhedsorganisation for infrastrukturen	Lemvigbanen har udarbejdet model for ny sikkerhedsorganisation.  Indsendes sammen med Odderbanens redegørelse om ændring af sikkerhedsorganisationen.  Afventer formel godkendelse fra Trafikstyrelsen.	Knud Vigsø  Bjarne Schmidt Nielsen  Trafikstyrelsen
2	Sammenskrivning af sikkerhedscertifikater for de 2 baner.	Indtil videre er planen at fortsætte med vedligehold og eftersyn i henhold til de 2 baners sikkerhedscertifikater, således at det i Odderbanens certifikat i første omgang kun er delen om sikkerhedsorganisationen, der ændres.  Plan for sammenskrivning aftales med Trafikstyrelsen, herunder drøftelse om det skal ske efter de nye retningslinier om et sikkerhedsledelsessystem.	Knud Vigsø  Knud Vigsø
3	Virksomhedsoverdragelse af medarbejdere fra Odderbanens infrastrukturafdeling	Der er taget kontakt til Dansk Jernbaneforbund for forhandling.  Indtil videre er medarbejderne orienteret om, at de fra d. 2. oktober 2007 er underlagt Lemvigbanens infrastrukturafdeling ved overbanemester Henning H. Dalgaard.	Knud Vigsø Mikael Langager
4	Overdragelse af sikkerhedsmæssige aftaler med 3. part.	Sker som led i sammenskrivning af sikkerhedscertifikaterne.	Knud Vigsø
5	Aftale mellem Odderbanen som infrastrukturejer og Lemvigbanen som infrastrukturforvalter om udførelse af infrastrukturforvaltningen	Der udarbejdes kontrakt over opgaver og ansvar.	Knud Vigsø Mikael Langager Midttrafik
6	Indgåelse af kontrakter om leje af lokaler, snerydningstog, gensidig benyttelse af medarbejdere, køb af dieselolie, reparation og vedligehold m.v.	Dette arbejde igangsættes ved møde d. 3. oktober 2007.	Knud Vigsø Mikael Langager
7	Overdragelse af køretøjer og værktøj.	Dette arbejde igangsættes ved møde d. 3. oktober 2007.	Knud Vigsø Mikael Langager
8	Forsikring	Dette arbejde igangsættes ved møde d. 3. oktober 2007.	Knud Vigsø Mikael Langager

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 10  
Bilag nr. 2**

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S  
Banegårdsvej 2  
7620 Lemvig

Adelgade 13  
1304 København K  
Telefon 7226 7000  
Direkte 7226 7074  
Fax 7226 7070  
cbw@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

CC: Odderbanen, Midttrafik

Journal T791-000077

Dato 2.10.2007

### **Infrastrukturforvalteransvaret vedrørende Odderbanens infrastruktur**

Trafikstyrelsen påbød med brev af 25. september 2007 Odderbanen at ændre sin jernbanesikkerhedsorganisation således, at jernbanesikkerhedsorganisationen kan blive forsvarlig og effektiv.

Trafikstyrelsen modtog d. 01.10 2007 pr mail fra bestyrelsesformand Bjarne Schmidt Nielsen *redegørelse vedrørende ændring af Odderbanens sikkerhedsorganisation*. Vedlagt redegørelsen er oversigt over *Lemvigbanens jernbanesikkerhedsorganisation infrastruktur fra 2. oktober 2007* samt implementeringsplan for *implementering af Odderbanens infrastruktur i Lemvigbanen*.

Jf. den fremsendte redegørelse har Odderbanens bestyrelse efter aftale med Lemvigbanen og Midttrafik besluttet, at Lemvigbanen fra d. 2. oktober 2007 skal forestå infrastrukturforvaltningen af Odderbanens infrastruktur.

#### Afgørelse:

På baggrund af fremsendt redegørelse godkender Trafikstyrelsen Odderbanens bestyrelses beslutning om at Lemvigbanen fra d. 2. oktober 2007 skal forestå infrastrukturforvaltningen af Odderbanen infrastruktur. Trafikstyrelsen godkender ligeledes Lemvigbanens jernbanesikkerhedsorganisation infrastruktur fra 2. oktober 2007. Trafikstyrelsens godkendelse sker under forudsætning af at:

- det sikres, at alle nødvendige oplysninger vedrørende Odderbanens infrastruktur overføres til Lemvigbanen
- fremsendt implementeringsplan "Implementering af Odderbanens infrastruktur i Lemvigbanen" følges
- Lemvigbanen indtil implementeringen er færdig, månedligt fremsender status for implementeringen, første gang ultimo oktober 2007.
- Lemvigbanen senest d. 8. oktober 2007 fremsender kontrakt om varetagelsen af infrastrukturforvaltningsopgaven af Odderbanens infrastruktur.
- Lemvigbanen senest d. 15. oktober 2007 ansøger om at blive sikkerhedsgodkendt som infrastrukturforvalter i henhold til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere, bek. nr. 13 af 4. januar 2007. Trafikstyrelsen forventer at have sikkerhedsgodkendt Lemvigbanen efter de nye regler ultimo januar 2008.

Afgørelsen kan påklages til:

**Jernbaneklagenævnet  
Co. Energiklagenævnets sekretariat  
Frederiksborggade 15  
DK – 1360 København K**

Med venlig hilsen

Christina Bendixen Würtz

Tilsynsmedarbejder

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 11**



HEDENSTED  
KOMMUNE

Teknisk Afdeling  
Tjørnevej 6  
7171 Uldum  
T: 7975 5000  
F:  
www.hedensted.dk

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

D: 7975 5604  
M:

Sagsnr. 1390382  
Doknr. 1454423

28. september 2007

### **Beslutning om handicapkørsel som kuponordning**

Midttrafik har i skrivelse af 25. juni 2007 anmodet Hedensted Kommune om stillingtagen til administrationsmodel for handicapkørslen i 2008.

Det kan herved meddeles, at Hedensted Byråd i sit møde den 26. september 2007 har vedtaget at fortsætte med den nuværende kuponordning.

Med venlig hilsen

C.E. Lund Petersen

Sagsnummer:

Dato: 1/10-07



**midttrafik**

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00  
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 12**

## **Forslag til henvendelse til Infrastrukturkommissionen fra trafiksselskaberne.**

Som formænd for trafiksselskaberne følger vi infrastrukturkommissionens arbejde nøje.

Kommissionens primære opgave er udarbejdelse af et forslag om hovedstrukturen for den fremtidige udbygning af det overordnede vej- og banenet.

For banenettets vedkommende arbejdes der med forbedringer, der øger kapaciteten på eksisterende strækninger og nyanlæg, der forbedrer rejsemulighederne mellem de større byer i Danmark.

I kollektiv trafik lægger kunderne vægt på rejsetiden fra dør til dør – mellem bolig og arbejdsplads. Kvaliteten af det øvrige kollektive trafiknet specielt i de store byområder er derfor afgørende for den samlede rejsetid og dermed for den kollektive trafiks samlede konkurrenceevne.

Populært sagt kan gevinster i rejsetiden, der opnås på det overordnede banenet, blive udlignet af stigende problemer med fremkommelighed for bustrafikken og ringe kvalitet af dækningen af store rejsemål i byområderne. Man har især kunnet konstatere problemer med fremkommelighed i de større byer, som også hører til de største destinationer for togtrafikken.

Kvaliteten i store dele af trafiknettet i de store byområder er ikke en statslig opgave, men kvaliteten af tilbudet er afgørende for, at staten kan få den ønskede succes med udbygningen på baneområdet.

Det er derfor trafiksselskabernes opfattelse, at højklassede busløsninger med busbaner og signalprioritering, etablering af letbaner og terminalløsninger med gode omstigningsmuligheder bør være en integreret del af en infrastrukturplan på den kollektive trafiks område.

De interne trafiknet i de store byer har afgørende betydning for den samlede mobilitet i oplande, der rækker langt ud over de enkelte byområder. For os at se har staten, kommunerne og regionerne derfor interesse i, at der investeres i højere kvalitet af trafiknettet i disse byer. Trafiksselskaberne kan bidrage med en sammenhængende planlægning, men selskaberne kan enten ikke deltage i finansieringen eller i bedste fald kun i begrænset omfang.

Vi ser desværre flere steder en negativ tendens i brugen af kollektiv trafik. Hvis det er et politisk mål at fremme anvendelsen af kollektiv trafik i og omkring de store byer i Danmark, skal der ske et kvalitetsløft i den samlede kollektive rejse mellem bolig og arbejdsplads. Det er trafiksselskabernes opfattelse, at et statsligt engagement i et kvalitetsløft, som også omfatter det interne trafiknet i de store byer, kan give betydelig fremdrift i planlægning, investerin-



ger og beslutninger om forbedringer, der vil være til stor gavn for den samlede kollektive trafik.

Vi håber derfor, at Infrastrukturkommissionen vil tage denne opgave op i forbindelse med det videre arbejde.

Med venlig hilsen