

Århus, 25. januar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 1. februar 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. januar 2007	1-00-1-7	Jens Erik Sørensen	jes@midttrafik.dk	87 40 82 02

Initiativer til at realisere Midttrafiks virksomhedsgrundlag.

Der redegøres for nogle af de initiativer, Midttrafik vil tage i 2007 for at realisere bestyrelsens målsætninger.

“Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog.”

I 2007 laver Midttrafik en **trafikplan**, som peger på de indsatsområder, hvor der er brug for bedre koordinering mellem de forskellige kollektive transportmidler.

Forenkling af takstsystemer og ensartede rejseregler vil gøre det nemmere for kunderne at bruge den kollektive trafik. I 2007 skal der foretages en kraftig harmonisering og forenkling.

“Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/taxi-betjening af borgere tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer.”

I 2007 igangsættes en VVM-undersøgelse af letbanen i Østjylland i samarbejde med Transport- og Energiministeriet. Der opbygges snarest en politisk og administrativ samarbejdsorganisation, der sikrer den nødvendige fremdrift.

Det regionale rutenet vurderes nærmere med henblik på at reducere driftsudgifterne netto med 13 mio.kr. i løbet af 3 år, både i form af flere indtægter og færre udgifter.

I 2007 iværksættes følgende initiativer:

- Udbygning af 914X Århus-Viborg
- Ingen begrænsninger for optagelse og afsætning af kunder i Århus og Randers
- Regionale ringruter mellem Skanderborg-Hornslet via ringvejen og betjening af Århus N
- Ny rute Hammel - Foldby - Søften - Århus N - Århus S
- Samlet plan for harmonisering af variabel kørsel
- Sammenkædning af lokalruter i nye store kommuner (Struer, Ikast-Brande)
- Værktøjskasser for telebus/teletaxa

”Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig.”

- Ved effektive udbud og planlægning arbejdes der hele tiden for, at bestillernes driftsudgifter til kollektiv trafik er så optimale som mulige, og der iværksættes en lang række initiativer, som skal få flere til at bruge den kollektive trafik og dermed øge indtægterne
- I 2007 gennemføres initiativer, der sikrer 10 % reduktion i Midttrafiks budget til fællesaktiviteter og administration (stordriftsfordele)
- I 2007 laves en indtægtsfordelingsmodel, der på troværdig vis fordeler indtægterne mellem kommunerne og regionen.
- Midttrafik laver en økonomi- og aktivitetsopfølgning, som gør det muligt for bestillerne at have indseende hermed

”Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling mm og tilbyder effektive transportløsninger.”

I samarbejde med kommunerne og regionen laves der i 2007 en trafikplan, som afspejler bestillernes krav til kollektiv trafik som instrument for en ønsket udvikling.

I Midttrafik opbygges den nødvendige viden om rammebetingelser for kollektiv trafik i Region Midtjylland (f.eks. pendling), som kan bruges til aktiv planlægning og initiativ.

Der udarbejdes en værktøjskasse til brug for projekter, der kan styrke kollektiv trafik i tyndt-befolkede områder, og der iværksættes i 2007 forsøg, som kan give nogle erfaringer.

”Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet.”

I 2007 udarbejdes forslag til letforståelige og ensartede rejseregler for hele Region Midtjylland.

I 2009 er der ét takstsystem for hele regionen med ensartede priser, rabatformer og regler.

I 2007 træffes beslutning om evt. deltagelse i rejsekort ud fra en velfunderet business-case. Beslutning kan forsinkes, hvis der ikke indhøstes praktiske erfaringer på Sjælland.

”Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk.”

Midttrafik laver realistiske køreplaner i dialog med busselskaberne.

Gennem ”databusprojektet” har Midttrafik konstant information om bl.a. bussernes rettidighed. Dertil kommer kvalitetskontrol, kundehenvendelser og indberetninger fra samarbejdspartnere.

Der arbejdes for at indføre en rejsegarantiordning, som giver kunderne økonomisk kompensation for forsinkelser, og som giver Midttrafik mulighed for at forbedre kvaliteten af kundernes rejseoplevelser.

”Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov.”

Der er etableret en ny hjemmeside – www.midttrafik.dk – som giver kunderne adgang til køreplaner, andre rejseoplysninger og driftsforstyrrelser døgnet rundt.

Der indføres et **nyt system til håndtering af driftsforstyrrelser**, som gør det nemmere for kunderne at få overblik.

- Der laves samarbejde med **radioer** for at give kunderne hurtig information – også via sms
- **Rejseplanen** skal være adressebaseret i hele regionen, så kunden kan planlægge en rejse fra A til B
- Køreplanoplysninger på de mest benyttede **stoppesteder** i hele regionen.

Chaufførerne i de mange busselskaber, Midttrafik har kontrakt med, skal give kunderne god information.

“Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter.”

I løbet af 2007 skal der indgås **samarbejdsaftaler** med de 19 kommuner og Vejdirektoratet omkring praktik vedr. læhuse, vedligehold og udskiftning af stoppestedstandere og –tavler.

Der skal laves **samarbejdsaftaler** med kommuner/region over ønsket serviceniveau på de mange rutebilstationer, der befinder sig i Midttrafik.

Midttrafik skal i trafikplanen udpege – sammen med vejmyndighederne – de områder, hvor **forskellige fremkommelighedsinitiativer** kan styrke den kollektive trafik.

Midttrafik skal dokumentere over for bestillerne/vejmyndighederne, at det kan give flere kunder og bedre driftsøkonomi, hvis de investerer i fremkommelighed.

“Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation.”

På Midttrafiks hjemmeside skal der informeres om aktuelle rejseoplysninger, herunder driftsforstyrrelser.

Kunderne skal via hjemmesiden kunne købe abonnementskort døgnet rundt.

“Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder.”

At fastholde og rekruttere chauffører er et væsentligt indsatsområde.

Midttrafik vil sammen med busselskaberne og chaufførrepræsentanter iværksætte en række initiativer, der kan styrke fastholdelse og rekruttering: Efteruddannelse, forbedring af branchens omdømme, information og medindflydelse på arbejdsforhold. Der vil blive nedsat entreprenør- og chaufførudvalg, som kan understøtte disse initiativer.

I kommende udbud stilles der krav om forstærket indsats på dette område.

”Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik (større tilfredshed, flere kunder) understøttes.”

Der udarbejdes en udbudsstrategi, som sikrer mere effektive udbud og et klarere kontraktgrundlag i de fremtidige kontrakter. Der anvendes udbudsformer, som belønner både god kvalitet og lav pris ved valg af entreprenør.

I udbudene stilles krav om ordentlige arbejdsmiljøforhold for chaufførerne.

Der iværksættes forsøg, hvor leverandørernes evne til at få flere og mere tilfredse kunder belønnes.

”Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik.”

- Midttrafik vil lave billetsamarbejde mm med turistattraktioner og kulturinstitutioner i hele regionen
- Midttrafik skaber administrative og politiske fora i forhold til kommunerne og regionen, der styrker samarbejdet om den kollektive trafik
- Midttrafik udvikler et effektivt kundeloyalitetsprogram
- Midttrafik har en synlig og aktiv kommunikationspolitik, der skal forbedre den kollektive trafiks omdømme.

”Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater.”

- Der udvikles servicemål for de ydelser, Midttrafik selv har ansvar for (f.eks. salg af kort, behandling af kundehenvendelser, løbende samarbejde med bestillere, leverandører og andre samarbejdspartnere), og der foretages målinger af om de opfyldes
- Der indføres rejsegaranti som dialog- og kvalitetsstyringsinstrument med kunderne
- Nye initiativer måles på forudbestemte succeskriterier.

”Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere mfl.), økonomiske effektivitetsmål og evne til at ”overgå forventninger”. Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre.”

I 2007 gennemføres ovennævnte tilfredshedsmålinger. Resultatkontrakter med bestillerne evalueres.

Der udvikles effektivitets- og servicemål for driften af den kollektive trafik.

Midttrafik vil indgå i benchmarking med de øvrige trafiksselskaber i 2007 og har fokus på best practice, nationalt og internationalt.

”Midttrafik vil opbygge et kvalitetsstyringssystem, der støtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt.”

I 2007 indføres en form for kvalitetsstyring, der sikrer, at virksomhedsgrundlaget udgør platform og retning for Midttrafik.

Målsætninger gøres målelige, og effekten på service, aktiviteter og produktivitet vurderes løbende med henblik på at lave forbedringer for kunder, bestillere osv.

”Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik for kunderne.”

Bestræbelserne på at effektivisere Århus Sporveje fortsætter i tæt dialog med Århus Kommune. Inden 1. oktober 2007 forelægges en samlet plan for udbud og konkurrenceudsættelse. Århus Sporveje foretager snarest en SWOT-analyse og gør sig klar til at være konkurrencedygtig.

I tæt dialog med regionen opstilles krav til kontraktstyring af de 2 baner. Heri indgår krav til kvalitet, service og økonomi.

Der arbejdes for at fremskynde samdrift mellem Odder- og Grenåbanen og for anskaffelse af nye tog til Odderbanen – set i sammenhæng med letbaneprojekterne.

Der gennemføres spormodernisering på Odderbanen i 2007.

Århus, 25. januar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 1. februar 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. januar 2008	1-25-05-1-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Forslag til fremtidig model for udstedelse af buskort til skolebørn

Baggrund

Midttrafik fremlægger forslag til en fremtidig model for udstedelse af buskort til skolebørn for at opnå to forbedringer:

1. harmoniseret regelgrundlag
2. harmoniseret administration

Harmoniseret regelgrundlag

Kommunerne er iflg. Folkeskolelovens § 26 forpligtet til at sørge for befordring af skoleelever mellem skolen og hjemmet, når de har længere skolevej end de i loven angivne afstande (fx 2½ km i børnehaveklasse) eller elever, der har kortere skolevej, hvis hensynet til deres sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet. Bestemmelserne finder også anvendelse på transport mellem skole og dagtilbud i henhold til lov om offentlig service. Kommunen kan leve op til forpligtelsen ved at henvise eleverne til enten offentlige transportmidler eller godtgøre deres udgifter til egen transport.

Statsforvaltningen i Midtjylland har i en vejledende udtalelse til Horsens Kommune meddelt, at der ikke i Folkeskoleloven er hjemmel til at yde tilskud til transport ud over det i § 26 nævnte. Eventuelt tilskud herudover til fx alle skolebørn skal derfor have hjemmel i kommunalfuldmagten. I den forbindelse peger de på almennytteskriteriet, som indebærer, at en kommune som udgangspunkt kun må gennemføre foranstaltninger, som har en sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov, og som kommer alle kommunens borgere eller en sagligt afgrænset gruppe borgere – fx unge – til gode. Statsforvaltningen peger derfor på, at buskort til skolebørn udstedt i henhold til Folkeskolelovens § 26 alene må gælde rejser til og fra skole, så disse børn ikke får et yderligere tilskud, som andre børn ikke får af kommunen.

Hidtil har de udstedte buskort til skolebørn i Midttrafiks område haft forskellig gyldighed. Midttrafik har udstedt kort for en række kommuner, hvor kortet har kunnet bruges døgnet rundt og alle ugens dage samt i ferier. Nogle kommuner har selv udstedt kort til de kommunalt finansierede ruter, hvor kortet har været begrænset til at blive brugt inden for normal skoletid. Hvis et barn har haft brug for at bruge en regional rute for at komme i skole, har Midttrafik skullet udstede kortet, hvorfor kortet er blevet med fuld tidsgyldighed. I Ringkøbing-Skjern og Århus kommuner har kommunen selv udstedt kort til både lokale og regionale ruter med fuld tidsgyldighed. Samlet set udstedes der i 13 af de 19 kommuner i Midttrafik alene kort med fuld tidsgyldighed.

Baggrunden for denne praksis er forskellig. Ringkøbing-Skjern Kommune har fx valgt dette for at fremme børnenes brug af den kollektive trafik. Århus Kommune har i sin tid valgt at udstede almindelig børneabonnementskort, fordi det samlet set var billigere end at udstede særlige skolekort pga. forskellige regler om statslig tilskud til takstnedsættelse. Andre kommuner giver fuldtidskort, fordi det er det produkt, amterne og nu Midttrafik har haft i sortimentet hidtil.

Midttrafik har ikke et kort i sit sortiment, der har tidsbegrænsning, og kommunerne kan derfor ikke i øjeblikket købe et sådant kort af Midttrafik. Midttrafik udsteder kun almindelige børneabonnementskort, der kan bruges alle ugens dage. Statsforvaltningen har derfor i sit svar til Horsens Kommune udtalt, at kommunen selv skal benytte sig af muligheden for at udstede kortene for at sikre, at børnene kun får kørsel til og fra skole. Horsens Kommune ønsker på den baggrund, at Midttrafik tilføjer et kort med begrænsning til sit produktsortiment, så kommunen kan købe kortet af Midttrafik.

Midttrafik har forespurgt KL i sagen. KL mener ikke, at en kommune kan pålægge Midttrafik at tilføje et nyt produkt i sit sortiment. Men KL opfordrer til at finde en løsning, der sikrer overholdelse af reglerne og peger i den sammenhæng på, at kommunerne har flertal i Midttrafiks bestyrelse.

Midttrafik har været i administrativ dialog med kommunerne, hvor de fleste tilkendegav, at de vil foretrække, at Midttrafik indfører et nyt produkt i sortimentet, så der kan udstedes særlige kort, der kun kan bruges til kørsel til og fra skole.

Harmoniseret administration

Midttrafik har til opgave at effektivisere og forbedre den kollektive trafik i hele regionen. Det gøres blandt andet ved at harmonisere løsningerne, så det bliver nemmere for kunder og chauffører at forstå de muligheder, der er for at bruge den kollektive trafik, samt ved at gøre administrationen mere effektiv.

På denne baggrund fremlægger administrationen nedenfor et forslag til harmonisering af regler og administration, der skal have virkning fra begyndelsen af skoleåret 2008/2009.

Regler

Der er forskellige forhold i kommunerne i dag, hvorfor administrationen vil foreslå følgende muligheder for udstedelse af buskort til skolebørn:

1. Alle steder, hvor det er lukket skolekørsel, dvs. kørsel, der ikke kan bruges af andre end skolebørn, står kommunen selv for al administration af ordningen og kan selv bestemme regelgrundlaget; Midttrafik har ikke noget med kørslen at gøre i dag, da det ikke er kollektiv trafik.
2. Kommunerne har selv ansvaret for en række opgaver i forbindelse med rabatruter. Rabatruter er planlagt ud fra skoleelevers behov og har ikke en tilsigtet, systematisk sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. Køreplanen hænger typisk tæt sammen med ringetiderne på skolen, så der ikke køres om aftenen, i weekender og i ferier. Det er kollektiv trafik i den forstand, at andre borgere også kan bruge busserne. Det foreslås, at kommunerne fremover får mulighed for selv at have ansvaret for alle opgaver i forbindelse med udstedelse af buskort til skoleelever, der alene benytter rabatruter, hvilket vil blive tilføjet i samarbejdsaftalerne. Hvis kommunen vælger dette, vil den således få ansvaret for at visitere børnene, udstede buskort til skoleelever, fastlægge takster, udforme kortene, informere forældre og vognmænd om kortene, foretage evt. intern afregning mellem skoleforvaltning og teknisk forvaltning osv. Udformningen af kortet skal være således, at kommunen – og ikke Midttrafik – står som udsteder, og det skal udstedes til ruter og ikke zoner, så det klart fremgår hvilke ruter, kortet kan bruges til – brugere og chauffører må ikke være i tvivl om, at kortet ikke kan bruges til eventuelle parallelt kørende regionale ruter. Kommunen skal i så fald orientere Midttrafik om antallet og værdien af de kort, de selv har udstedt, så det kan indgå i Midttrafiks generelle overblik over indtægter og udgifter i den kollektive trafik. Alternativt kan kommunen vælge, at også brugere af rabatruter får udstedt de samme kort, som på øvrige ruter i den kollektive trafik – i så fald anvendes reglerne angivet under punkt 4 nedenfor.
3. De kommuner, der har gratis kørsel for alle borgere (fx Ikast-Brande Kommune), har det også for skoleelever, og der udstedes ikke kort til kommunens ruter. Hvis skolebarnet har behov for at køre med en regional rute, købes kortet til det formål på samme måde, som øvrige kommuner køber kort til deres skolebørn jf. punkt 4.

4. For alle øvrige buskort til skolebørn vil administrationen anbefale, at Midttrafik indfører ens regler, således at buskort til skoleelever udstedes til skoledage, dvs. mandag-fredag (fredag til kl. 18.00) og uden gyldighed i weekender, helligdage og sommerferien. Øvrige regler for kortene vil være som almindelige børneabonnementskort, idet alle kort udstedes med zoneangivelse og omstigningsret mellem kommunalt og regionalt finansierede busser samt tog i de zoner, kortet er udstedt til. Kortindehaveren kan tage et barn under 12 år med gratis.

Der vil blive udformet et særligt kort til skolebørnene, så det er nemt for chauffører m.fl. at skelne disse kort fra almindelige børneabonnementskort. Kortet vil ikke indgå i Midttrafiks almindelige sortiment, der sælges på rutebilstationer osv. Kortet kan kun købes af kommunerne på den måde, som beskrives nedenfor under administrationen. Et sådant kort er utvivlsomt lovligt i forhold til kommunernes forpligtelse til at transportere visse børn mellem skole og hjem, og det vil være svaret over for alle de klager, Midttrafik sandsynligvis vil få fra forældre, der har været vant til, at børnene også kunne køre i weekenderne.

Administrationen anbefaler, at det særlige skolekort, der kun kan købes af kommuner, sælges til samme pris som et tilsvarende almindeligt børneabonnementskort for de ca. 10½ måned, der er fra skolestart i august til skoleafslutning i juni det efterfølgende år – kortet udstedes til de konkrete uger, skolen oplyser i forhold til skolestart/skoleslut. Selvom gyldigheden af kortet formelt set er reduceret, er det vurderingen, at den reelle reduktion i nytten er meget lille, idet de fleste børn med skolekort har en alder, så de i weekenden rejser med deres forældre, hvor de alligevel kan rejse med gratis. Alternativt må de på disse rejser købe kontantbilletter eller klippekort.

Hvis der indføres en prisreduktion på disse kort, vil det betyde en væsentligt indtægtsnedgang for Regionens steder, hvor børnene i dag bruger regionale ruter på skoledagene men stort set ikke bruger ruterne i weekenderne. Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel betyder, at indtægterne bliver fordelt efter kundernes brug af de relevante ruter ud fra tællinger. Det betyder for de særlige skolekort med reduceret gyldighed, at børnene med disse kort ikke vil indgå i tællinger i weekenderne og derfor vil Regionens andel af indtægter fra kommunale skolekort under alle omstændigheder reduceres i det omfang, skolebørnene nu ikke længere kan bruge skolekortet i weekenderne.

Hvis Bestyrelsen måtte ønske at reducere prisen på skolekort for at signalere en sammenhæng til reduktionen i gyldigheden, så er det administrationens anbefaling, at den pris, kommunerne betaler for det særlige skolekort, højst reduceres med 10 % i forhold til et fuldtidsbørneabonnementskort for de ca. 10½ måned, skoleåret varer. En reduktion vil betyde, at Regionens indtægter falder mere, end antallet af skoleelever, der benytter sig af deres ruter, hvorfor en reduktions størrelse skal holdes op i mod betydningen for Regionens indtægter. For kommunerne vil en reduktion i prisen på kort, der alene bruges på lokale ruter kun have betydning for omfordelingen mellem typisk en skoleforvaltning og en teknisk forvaltning, hvor skolernes udgifter til skolekort bogføres som indtægter i den kollektive trafik. Hvis en reduktion besluttet, vil det sandsynligvis blive et krav fra privatskoler og forældre til ikke-berettigede skolebørn, at de også kan købe et kort med reduceret gyldighed, hvilket vil kræve en salgskanal for denne type kort samt betyde yderligere indtægtsreduktion for såvel kommuner og Region på salget af kort til skoleelever.

Harmoniseret administration

Midttrafik foreslår, at administrationen af buskort til skoleelever nævnt under punkt 4 ovenfor bliver:

- Kommunerne vurderer, hvem der er berettiget til at få udstedt buskort.
- Kommunerne, evt. skolerne, bestiller buskortene via nettet og giver de nødvendige oplysninger.
- Midttrafik udsteder og samler ("monterer") kortene.
- Midttrafik sender regning til kommunen for kortene.
- Midttrafik fordeler indtægterne mellem kommunalt finansierede ruter og regionalt finansierede ruter.
- Midttrafik udsender oversigt til kommunerne over køb af kort pr. 30. september og pr. 30. juni hvert år.

Midttrafik kan oplyse om, at vi arbejder på at tilbyde en webbutik, hvor forældre til ikke-berettigede børn nemt selv kan købe og forny børneabonnementskort. Det forventes, at den funktion vil være i webbutikken inden udgangen af 2008.

Midttrafik sørger for en metode, så efterskoler og friskolors køb af børneabonnementskort kan købe børneabonnementskort direkte af Midttrafik.

En række kommuner har tidligere selv udstedt og samlet ("monteret") kortene. Hvis den foreståede administrative proces betyder, at der overføres opgaver fra den enkelte kommune til Midttrafik ud over de opgaver og ressourcer, der er overført i delingsaftalerne, vil Midttrafik søge at indgå en bilateral aftale med den enkelte kommune om administrationen om finansiering af denne særlige opgave for den pågældende kommune.

Midttrafik vil desuden arbejde på at få etableret en funktion i webbutikken, så kommunerne kan vælge at have det samme it-værktøj som salgsstederne og rutebilstationerne og således selv udstede kort til skolebørnene på en måde, så kortene også kan anvendes til regionale ruter, hvis det er påkrævet, og indtægterne kan indgå i indtægtsfordelingsmodellen.

Hvis enkelte kommuner måtte beslutte at tilbyde almindelige fuldtidskort til skolebørnene, er det kommunens eget ansvar at sikre, at det foregår inden for rammerne af kommunalfuldmagten. Midttrafik vil tilbyde sådanne kommuner samme model for administration som ovenfor anført – og der vil også blive behov for en bilateral aftale, hvis det medfører overførsel af opgaver til Midttrafik henholdsvis behov for et særligt værktøj til udstedelse af disse kort.

Ringkøbing-Skjern Kommune har i 2007 kørt en forsøgsordning, hvor alle skoleelever får tilbudt et fuldtids-buskort til alle lokalt og regionalt finansierede ruter samt tog i hele kommune. Kommunen udsteder selv disse kort og indtægterne fordeles i forhold til Regionen ved tællinger. Kommunen er selv i dialog med Statsforvaltningen vedrørende de nærmere regler for denne ordning. Hvis ordningen fortsættes, vil skolekort med reduceret gyldighed kunne udstedes af kommunen med det samme værktøj, som salgsstederne bruger.

Århus, 25. januar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 1. februar 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

H Ø R I N G

DSB
DSB S-tog
Arriva Tog
Metroselskabet
Movia
Bornholms Trafikselskab
FynBus
Sydtrafik
Midttrafik
Nordjyllands Trafikselskab
Trafikstyrelsen

20-12-2007
Sag.nr.: 00/574
Dokumentnr. 71673/07
Sagsbehandler
Birgitte Deigaard
T 35 29 83 28
E bid@regioner.dk

Høring om Rammeaftale for Bus & Tog samarbejdet

Bus & Tog samarbejdet er på et møde i Bus & Tog styregruppen den 4. december 2007 blevet enige om, at samarbejdet fra og med 1. januar 2008 hviler på vedlagte 'Rammeaftale for Bus & Tog samarbejdet'.

Denne rammeaftale – med tilhørende kommende underaftaler - erstatter den nuværende Bus & Tog takstsamarbejdsaftale fra december 2002.

Bus & Tog Styregruppen anbefaler, at alle selskaber tilslutter sig Rammeaftalen.

Til Rammeaftalen vil der som nævnt blive knyttet diverse underaftaler, hvor den væsentligste bliver aftalen om det fremtidige takstsamarbejde. Det er endvidere aftalt, at der skal udarbejdes aftaler f.eks. om Den landsdækkende Handicapordning og Køreplankoordinering. Det fleste af disse underaftaler skal erstatte/formalisere de aftaler/det samarbejde, der allerede virker.

Eventuelle bemærkninger til denne Rammeaftale bedes fremsendt til Bus & Tog sekretariatet senest 29. januar 2008.

DSB bedes tilkendegive, om DSB og DSB S-tog skal indgå som selvstændige parter, eller om der kun skal være én part.

Med venlig hilsen

Niels Mortensen

Bus & Tog sekretariatet
Dampfærgevej 22
Postbox 2593
2100 København Ø

Tel. 3529 8100
Fax 3529 8300

Rammeaftale for Bus & Tog samarbejdet

04-12-2007
Sag.nr.: 04/3174
Dokumentnr. 46588/07
Sagsbehandler
Birgitte Deigaard
Tel. 35 29 83 28
Email: bid@regioner.dk

A. Formål og afgrænsning

§1. Formålet med denne aftale er at opretholde og udbygge samarbejdet i den kollektive trafik i Danmark for at skabe bedre sammenhæng i den offentlige service trafik med bus og tog.

§2. For aftaler, der alene omhandler samarbejdet internt i hovedstadsområdet, henvises til Rammeaftale for Hovedstadsområdet.

B. Parter

§3. For at blive tilsluttet denne aftale skal myndigheden eller selskabet have et selvstændigt, økonomisk ansvar for at udføre offentlig service trafik. Det indebærer et økonomisk ansvar for passagerindtægter og et (med)ansvar for fastsættelse af takster, der vedrører denne trafik. Myndigheder og selskaber, der er tilsluttet denne aftale, benævnes herefter ”Parter”.

Stk.2. Alle myndigheder og selskaber, der opfylder betingelsen i stk.1, kan blive tilsluttet denne aftale.

C. Underaftaler

§4. Underaftaler til denne aftale indgået mellem alle eller nogle af Parterne fremgår af bilag A til rammeaftalen.

Bus & Tog sekretariatet
Dampfærgevej 22
Postbox 2593
2100 København Ø

Tel. 3529 8100
Fax 3529 8300

D. Organisering, finansiering, budget og regnskab

§5. Til at forestå den overordnede koordinering af Bus & Tog samarbejdet nedsættes en styregruppe med repræsentanter for Parterne samt Kommunernes Landsforening og Danske Regioner.

Stk. 2. Formandskabet for Bus & Tog styregruppen varetages af en formand og to næstformænd. Formandskabet udpeges for en periode på to år, begyndende den 1. januar 2007. Formand og de to næstformænd udpeges af DSB, Bornholms Trafikselskab og Movia i forening hhv. trafik-selskaberne på Fyn og i Jylland i forening. Trafikselskaberne på Fyn og i Jylland udpeger formanden for den første periode, Movia i den anden periode og DSB i den tredje periode.

Stk. 3. Bus & Tog styregruppen kan beslutte at afholde udgifter til tællinger, konsulentundersøgelser o.l. Finansiering af sådanne udgifter og udgifter til sekretariat, jf. § 5, sker efter stk. 4-13.

Stk. 4. Den samlede betaling for alle parter fastsættes årligt på grundlag af samarbejdets samlede udgifter til tællinger, konsulentundersøgelser o.l. og til sekretariat.

Stk. 5. Den enkelte parts betaling for et givent år fastsættes som et a`conto beløb i budgettet for det pågældende år. Partens andel af den samlede betaling beregnes som beskrevet i stk. 6 og stk. 7.

Stk. 6. Partens andel af betaling til tællinger beregnes på baggrund af Partens forventede andel af omkostninger, der kan henføres til det tællearbejde, der skal udføres i et givent år.

Stk. 7. Parternes andel af betaling til sekretariatsbetjening beregnes på grundlag af partens samlede passagerindtægter i det år, der lå to år forud for det pågældende år, set i forhold til de samlede passagerindtægter for alle parter i samarbejdet. En Part, der forventer væsentlige udsving i sit trafikudbud kan efter aftale med de øvrige Parter anvende budgettal for forventede passagerindtægter i stedet for regnskabstal.

Stk. 8. Endelig opgørelse af partens andel sker i det efterfølgende år. Opgørelsen sker på grundlag af de faktiske tælleomkostninger og de faktiske passagerindtægter for det pågældende år.

Stk. 9. Eventuel difference mellem de budgetterede og de faktisk afholdte udgifter indregnes i efterfølgende regnskaber og budgetter.

Stk. 10. Bus & Tog Styregruppen skal vedtage budgettet for det efterfølgende år senest den 31. marts.

Stk. 11. Bus & Tog Styregruppen skal godkende revideret regnskab for det foregående år senest den 30. juni.

Stk. 12. Partens betaling faktureres månedligt med 1/12 af den årlige betaling. Beløbet forfalder til betaling senest 30 dage efter fakturering.

Stk. 13. Hvis parten tilslutter sig samarbejdet i løbet af et år, fastsættes betalingen forholdsmæssigt for det pågældende år. Hvis parten opsiger aftalen i henhold til § 12, skal der senest 3 måneder efter det sidste år ske henholdsvis efter- eller tilbagebetaling i forhold til den betaling, som den pågældende part allerede har erlagt.

§6. I forbindelse med Bus & Tog samarbejdet er der oprettet et sekretariat.

Stk. 2. Bus & Tog sekretariatet udarbejder og vedligeholder aftaler i Bus & Tog aftalekomplekset og aftaler i tilknytning til Rejsekortet, som ikke har Rejsekort A/S som aftalepart.

Stk. 3. Bus & Tog sekretariatet forelægger senest 30. september en aktivitetsplan for det kommende år. Aktivitetsplanen skal godkendes af Bus & Tog styregruppen.

E. Genforhandling

§7 Hver af parterne kan kræve genforhandling af denne aftale, hvis der sker en ændring af forudsætningerne for aftalens indgåelse, som har væsentlig betydning for den pågældende part

F. Tvistigheder

Generelt

§8. Enhver tvist eller uoverensstemmelse i relation til Bus & Tog aftalerne skal som udgangspunkt løses af Parterne på ledelsesniveau. Den Part, der ønsker forhandling, skal meddele dette til de øvrige involverede Parter med angivelse af, hvori tvisten består.

Stk. 2. Er tvisten ikke løst senest 14 dage efter, at en Part har begæret forhandling, jf. ovenfor, skal tvisten på begæring fra en Part overdrages til mægling jf. dog § 9.

§9. Uenighed om fortolkningen af denne aftale forelægges for Bus & Tog styregruppen, inden sagen overgives til mægling.

Mægling

§10. Hvis Parterne ikke kan løse en konflikt ved direkte forhandling mellem sig, skal konflikten søges løst ved mægling. Bus & Tog styregruppen udpeger mægleren.

Stk. 2. Hvis konflikten ikke er løst ved mægling inden otte uger efter, at der er blevet fremsat ønske om mægling, er hver af Parterne berettigede til at kræve konflikten løst ved voldgift.

Voldgift

§11. Uoverensstemmelser om aftalens forståelse og om forudsætningerne for aftalen kan af hver af parterne indbringes for en voldgiftsret, der består af tre medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Højesteret, medens hver af parterne udpeger et medlem. Voldgiftsrettens afgørelse er endelig.

Stk. 2. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden. Voldgiftsretten betragtes som nedsat, når samtlige voldgiftsmænd er udpeget.

Stk. 3. Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandling af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse senest 10 uger efter retens nedsættelse.

Stk. 4. Formanden er berettiget til at indhente fornøden sagkyndig vurdering. Omkostninger i forbindelse med sagens behandling, herunder honorarer, fastsat af formanden, samt parternes sagsomkostninger, fordeles mellem parterne efter rettens bestemmelse.

G. Ikrafttræden

§12. Aftalen træder i kraft den 1. januar 2008 og erstatter bestemmelserne i 'Aftale om takstsamarbejde mellem Parterne' af december 2002

Stk. 2. Aftalen kan af enhver part opsiges med 6 måneders varsel til udløb af et kalenderår.

[Eksempel; oversigten er ikke endelig]

Oversigt over Underaftaler til Rammeaftale

Underaftale	Indhold
1	Aftale om fastlæggelse af takstsystem og parameterværdier for enkeltbilletter
2	Aftale om fastlæggelse af parameterværdier for fælles rejsekortstakstparametre
3	Aftale om fastlæggelse af parameterværdier for bilaterale rejsekorttakstparametre
4	Aftale om indtægtsdeling
5	Aftale om takstsamarbejde for Parter, der ikke har tilsluttet sig rejsekortet
6	Aftale om køreplanskoordinering
7	Aftale om landsdækkende handicapkørsel
8	Aftale om informationssamarbejde
9	Aftale om udveksling af statistik, fælles markedsføring mm

Århus, 25. januar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 1. februar 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

18-01-2008 14:36

Til

cc

"Morten Kofoed"

Emne

Anmodning om ændringer af regelsæt vedr. årskort

Til Midttrafik's bestyrelse

Jeg har fået en redegørelse af Midttrafik vedr. nogle spørgsmål, som jeg har rejst, og som jeg forstår det, så har Midttrafik ikke kompetence til at agere i forhold til de spørgsmål, som jeg har rejst. Jeg indbringer derfor de rejste spørgsmål i uændret form for bestyrelsen. Der henvises til mit brev nederst i denne mail.

Jeg skal således anmode om, at bestyrelsen beslutter sig for at fjerne de barrierer, som gør, at det er blevet mere bøvl og dermed mindre attraktivt og ekstraordinært dyrere at være helårspendler.

Jeg har forståelse for, at der er sket en harmonisering af priser, og at det har medført prisstigninger for visse pendlere, men jeg har ikke forståelse for, at jeg som helårspendler samtidig er påført unødigt administrativt bøvl, hvis jeg ikke ligefrem vil acceptere en ekstraordinær prisforhøjelse.

Jeg vil således bede bestyrelsen om at ændre reglerne, og gerne til de regler der var gældende tidligere, hvor der kunne købes årskort til 10 måneders pris. Det var en administrativ let løsning for begge parter og oplevedes fair: Mindre bøvl for begge parter og en passende rabat for at betale et år forud og tilpas kompenseret for at der "betales" for tidspunkter, hvor rejse ikke finder sted.

Med venlig hilsen

Leo Lund-Jensen
Vestager 1
7490 Aulum

Årspendler

-----Oprindelig meddelelse-----
Fra: Morten Kofoed [mailto:mk@midttrafik.dk]
Sendt: 18. januar 2008 13:54
Til: leo.lund-jensen@mail.dk
Emne: Vs: Spørgsmål vedr. Årskort

Til Leo Lund-Jensen

Tak for din henvendelse.

Jeg kan bekræfte, at der før 2007, i det område som svarer til Midttrafiks takstområde Vest, var en regel om, at man kunne købe et periodekort gældende for ét år for 10 måneders pris.

Primo 2007 er dette ændret, hvorefter det for alle Midttrafiks takstområder (Midt, Syd, Vest og Øst) gælder, at prisen for periodekort beregnes med udgangspunkt i prisen for et periodekort på 30 dage. Det har blandt andet også indebåret, at den tidligere gældende favorable pris på et 90-dages kort i Århusområdet er afskaffet. Hensigten har været en harmonisering af takstbestemmelserne inden for Midttrafiks samlede område.

Som du selv er inde på, vil det efter de nugældende bestemmelser være muligt at opnå flest rejser for pengene, hvis abonnementsperioderne afstemmes efter de ferieperioder, hvor kortet ikke benyttes. På denne måde vil det være muligt at sikre sig den bedst mulige pris som helårspendler.

Ovennævnte ændring af bestemmelserne for periodekort i takstområde Vest er vedtaget af Midttrafiks bestyrelse som led i en samlet beslutning om priser og takstbestemmelser for 2007. Midttrafiks bestyrelse har den endelige kompetence med hensyn til taksfastsættelsen.

Hvis du ønsker at rejse spørgsmålet i et relevant politisk forum, vil det være Midttrafiks bestyrelse. Du kan i givet fald rette henvendelse til:

Midttrafik
Att. Midttrafiks bestyrelse
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Med venlig hilsen

Morten Kofoed
Midttrafik
Kontrakter & indtægter
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
Tlf. : 8740 8236
e-mail: mk@midttrafik.dk

"Leo Lund-Jensen"
11-01-2008 22:00

Til

cc

Emne
Spørgsmål vedr. DSB-årskort

att. Morten (dit navn har jeg fået oplyst hos DSB)

Jeg skriver til dig, da jeg ikke forstår, hvorfor der er sket ændringer vedr. køb af årskort til DSB.

Da jeg nu for ganske nyligt igen skulle købe et nyt årskort, fik jeg af den venlige ekspedient at vide, at der var sket ændringer vedr. det hidtidige systemet, hvor man kunne købe et årskort til 10 måneders pris, således at der nu skal betales for alle 12 måneder.

I stedet anbefalede ekspedienten mig derfor at købe et månedskort, da den hidtidige rabatordning er afløst af, at der nu skal betales for alle dage, som kortet er gyldigt. Med andre ord er der dårlig økonomi i at købe et årskort og god økonomi i købe omtrent et månedskort indtil en weekend eller en ferie, da der betales for alle dage, men der kan til gengæld spares for dage i forbindelse med køb af nyt månedskort. Besparelser der almindeligvis kan udmøntes ca. 10 gange om året, hvis man kun skal bruge kortet til og fra arbejde.

Det hidtidige system opfatter jeg som prismæssigt fair og let at administrere.

Det nu indførte system kan jeg ikke helt gennemskue prismæssigt, men i alt fald vanskeligere at administrere for mig (og vel egentlig også for DSB).

Det er mit ret klare indtryk, at der på årsbasis er tale om en prisstigning, selv om man nu overgår til at købe månedskort til en efter eget valg bestemt dato. Men det er helt klart, at det er langt mere bøvlet at købe på denne måde, og det kræver megen planlægning, som de fleste vil vige til bage for og endda finde umuligt at gøre brug af i praksis.

Det er derfor min opfattelse, at der er tale om - en ganske vist noget skjult - prisstigning, men uvægerlig en prisstigning, som er umulig at undgå, og hertil kommer så al bøvlet, hvis man vil forsøge at undgå blot en del af prisstigningen.

Derfor ønskes den hidtidige mulighed genindført: At købe et årskort til 10 måneders pris.

Jeg vil bede dig om at forklare:

1. hvorfor er systemet blevet ændret?
2. hvad er bevæggrundene for ændringen?
3. hvordan sikrer man sig den bedst mulige pris, hvis man er helårspendler?
4. foreligger der beregninger, som viser prisfastsættelser ved henholdsvis månedskort og årskort for helårspendlere? I så fald ønskes indsigt heri.

Jeg håber, at jeg hører fra dig inden ret længe, da jeg snart skal have fornyet mit månedskort.

Hvis der er tale om en politisk beslutning, så vil jeg sammen med din besvarelse bede dig om en klagevejledning.

Med venlig hilsen

Leo Lund-Jensen
Vestagaer 1
7490 Aulum

Leo.Lund-Jensen@mail.dk

Århus, 25. januar 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 1. februar 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7

LynPendleren

December 2007

Et nyt koncept til pendlingstrafik

LynPendleren er et koncept for pendlingstrafik, som skal supplere de almindelige kollektive bus- og togsystemer. Lynpendlerruterne skal være hurtige direkte forbindelser mellem omegnsbyer og arbejdspladskoncentrationer, der ligger uden for de store bycentre.

LynPendleren skal være et høj kvalitetstilbud til pendleren, som lægger vægt på høj komfort, og som kan være et reelt alternativ til at benytte egen bil til og fra arbejde.

LynPendleren skal målrettet være med til at afbøde de problemer som biltrafikken skaber i form af kødannelse på indfaldsvejene i spidsbelastningstimerne, og systemet skal yderligere medvirke til at formindske miljøproblemerne fra vejtrafikken.

Elementerne i **LynPendler** konceptet

Det er en rute der kører fra et pendlingsopland f.eks. bestående af 2-3 oplandsbyer, som har en stor pendlingsfrekvens til en nærliggende større centerby. Ruten vil have et par stoppesteder i hver af omegnsbyerne – lidt større tæthed sammenlignet med en nærbane; men større spredning end for normale bybusruter.

På rutens mellemstrækning køres non-stop, hvorefter der i erhvervsområdet køres med hyppige stop i forhold behovet til de enkelte virksomheder. Nedenfor er der vist et typisk stoppestedmønster for **LynPendleren**.



Etablering af ruter sker mellem de områder hvor:

- Der er et tilstrækkelig befolkningsunderlag i pendlingsoplandet
- Der er en væsentlig arbejdspladskoncentration
- Der vil kunne opnås en markant besparelse på rejsetiden sammenlignet med det almindelige kollektive trafiknet, og hvor merrejsetiden med **Lynpendleren** vil være beskeden sammenlignet med egen bil

Service i LynPendleren

Frekvensen skal i hvert fald i en opstartsfasen være lav. 3 ture til arbejde om morgenen og 3 ture fra arbejde om aftenen. Frekvensen er baseret på, at man rammer de væsentligste starttidspunkter på de større virksomheder, og derudover er det baseret på, at flere og flere har fået fleksible arbejdstider.

Komfort er en væsentlig parameter, hvis man skal tage beslutning om at anvende kollektiv trafik i stedet for egen bil til og fra arbejde. Pendleren skal derfor kunne have sikkerhed for at få en siddeplads hele vejen, så man kan udnytte tiden fornuftigt i bussen. Der etableres derfor et pladsreserveringssystem udelukkende baseret på Internet og mobiltelefon.

Komforten skal også omfatte god plads til pendleren, og der skal være installeret klappbord, så pendleren kan sidde med computer og bøger og udnytte rejsetiden til arbejde eller afslapning.

Da der vil være et meget enkelt på-og afstigningsmønster på disse ruter med påstigning i starten af ruten og afstigning på slutningen af ruten behøver der kun at etableres én bred dør i den forreste del af bussen, hvorved man undgår at skulle sidde i træk på linie med når man kører i tog.

Med informationsteknologiens indtog også i kørende enheder, bør der installeres Internet på alle busserne, ligesom der installeres skærme, hvor der kan vises opdaterede nyheder, trafikinformation, firmaprofiler og reklamer etc.

Aviser og kaffe om bord vil også være oplagte servicetiltag, der bør sættes på.

Hvad skal det koste

Takstsystemet bør som grundelement basere sig på de almindelige måneds- og periodekort; men med den forskel, at der bør udstedes et kort der kan anvendes af begge ægtefæller/samboende (dog ikke samtidigt). Dette skal netop være et produkt, der skal dække familiens pendlingsbehov. I de fleste familier i omegnsbyer vil husstanden normalt have mindst én bil i husstanden; men med et godt pendlingsystem med et fleksibelt takstsystem vil man kunne undgå bil nummer 2. Erhvervsdelen af et månedskort/periodekort kunne også tilskynde til større brug af det almindelige kollektive trafiksystem.

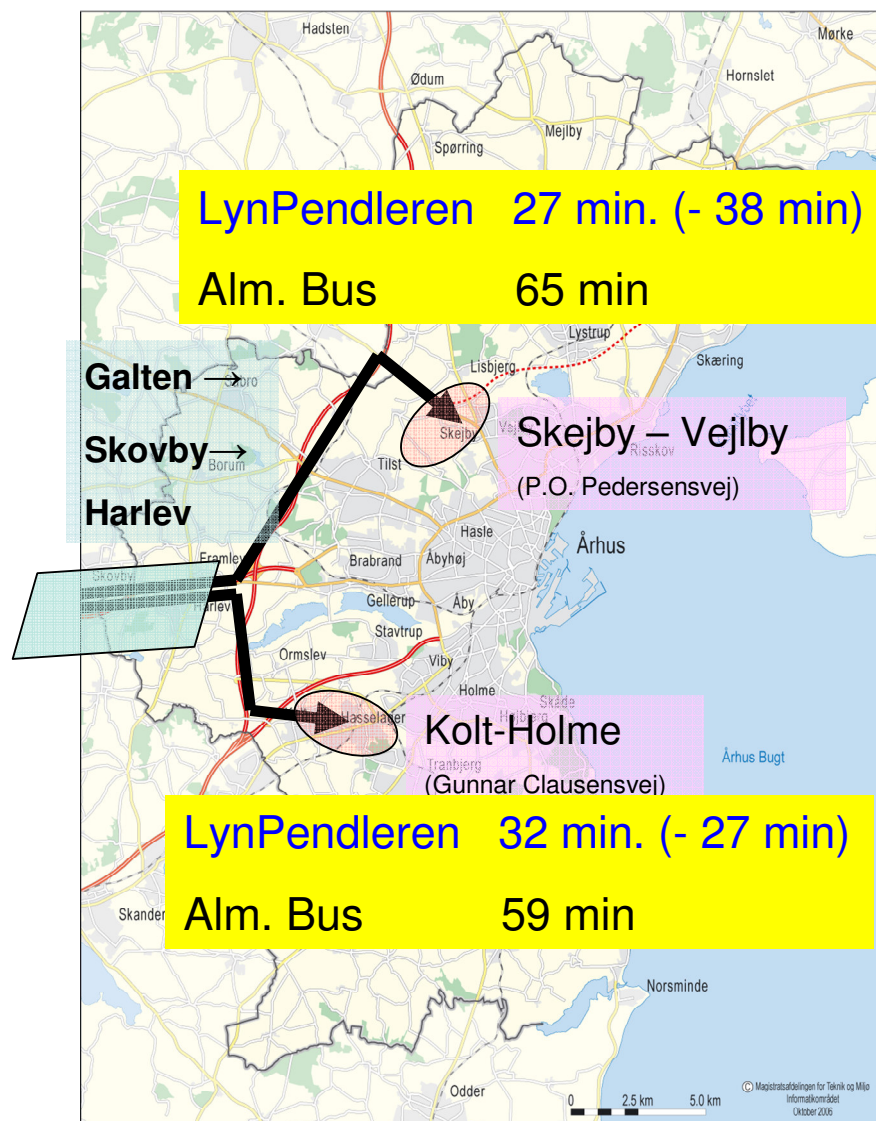
Det andet element i takstsystemet er en pris pr. tur, som man primært betaler for et dedikeret system med høj komfort og pladsbestilling. Prisen kunne f.eks. være 10 Kr. pr. tur. En samlet pris kunne f.eks. være 1.000 Kr., hvis månedskortet kostede omkring 600 Kr. Sammenlignet med dette ville den reelle pris for at køre i egen bil, hvis afstanden mellem bolig og arbejdsplads er mellem 35 km. og 40 km. ifølge Transportministeriets nøgletal være omkring 3.000 Kr. pr. måned.

Mange virksomheder har en direkte interesse i, at medarbejderne har gode transportmuligheder til virksomheden, især i den situation som de er i pt., hvor de har svært ved at få tilstrækkelig med arbejdskraft. Derfor bør der åbnes op for, at virksomheder som et medarbejdergode kan købe en samlet pakke af rejsehjemler til de medarbejdere, der har et transportbehov. Virksomheden skal dermed kunne opnå nogle mængderabatter. I en sådan aftale kunne også indgå mulighed for at få reklamespots på de installerede informations-skærme i busserne.

I det hele taget bør virksomhederne være den væsentligste marketingkanal for [LynPendler](#) systemet.

Den manglende betjening finder man mellem de oplandscentre og mindre byer i nabokommunerne plus de oplandsbyer i den ydre del af Århus kommune og de store arbejdspladskoncentrationer uden for Ydre Ringvej.

Et eksempel på et pendlingsområde som bør forsynes med Lynpendlerruter er bysamfundene: Galten → Skovby → Harlev. Ved at indsætte Lynpendlerruter til arbejdspladskoncentrationerne i henholdsvis Kolt/Holme og Skejby/Vejlby vil man kunne opnå reduktion af transporttiderne på over 20 minutter, hvilket kunne være et kriterie for oprettelse af Lynpendlerruter. På nedenstående kort er vist de foreslåede Lynpendlerruter fra pendlingsoplandet, som ligger langs landevejen fra Silkeborg til Århus.

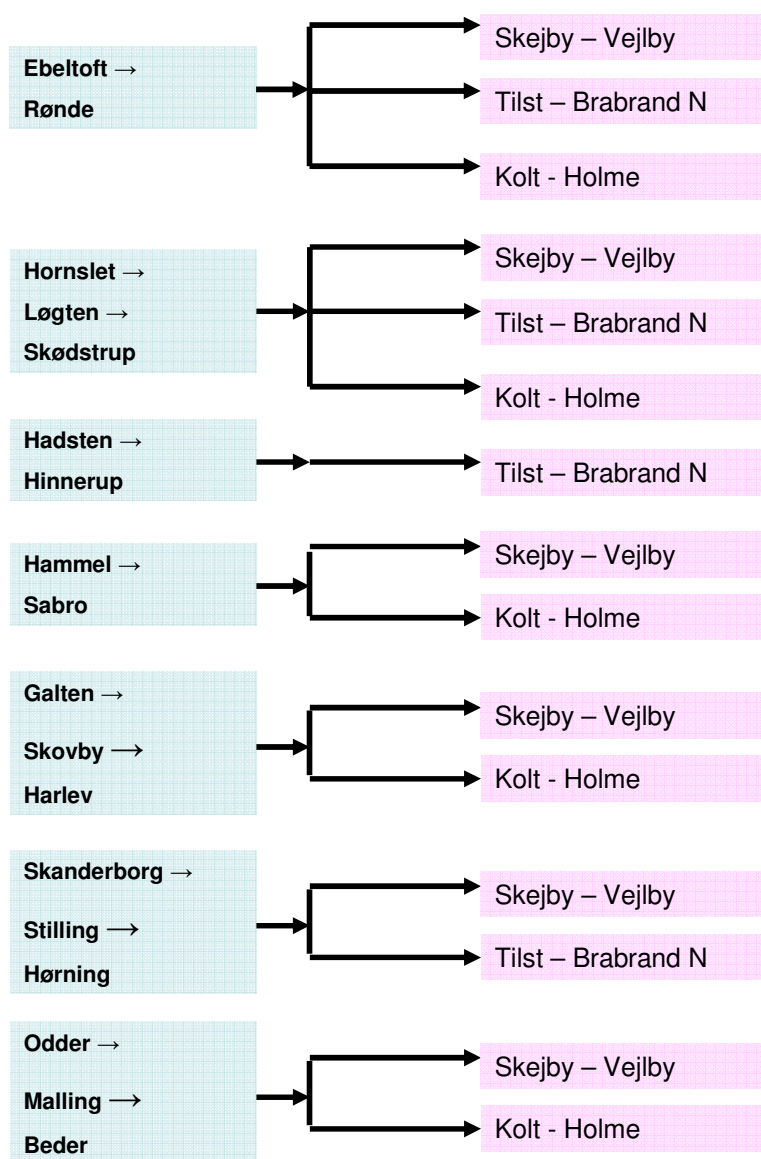


På grund af at LynPendleren har et begrænset antal stop i pendlingsoplandet, og at den derefter kører non-stop den direkte vej til arbejdskraftkoncentrationen, opnås der en meget væsentlig

tidsbesparelse for pendlerne sammenlignet med transport med almindelige rutebusser – henholdsvis 38 min. Og 27 min. I sammenligning med privatbilen er **LynPendleren** kun lidt langsommere.

Det totale **LynPendler** system for Århus området kunne bestå af de nedenstående ruter, som alle ville give pendlerne væsentlige rejsetidsforkortelser i forhold til den almindelige kollektive trafik, og pendlerne vil kunne komme til arbejdspladsen uden omstigninger. Rejsetiderne ligger mellem 15 – 70 min.; men der også stor forskel mellem de forskellige pendlingsoplandes afstand til arbejdskraftoplandene.

Der skal omkring 21 busser til at betjene de nedenstående ruter med 3 ture om morgenen og 3 ture om eftermiddagen. Ruterne betjener kun arbejdskraftoplandene i retning mod Århus, idet de primære trafikproblemer er ind mod Århus om morgenen og fra Århus om eftermiddagen.



Økonomi

Ved at udbyde hele **LynPendler** systemet samlet vil man kunne opnå en optimeret drift, hvor 21 busser skulle kunne klare betjeningen af den beskrevne pendlingstrafik. Busserne udnyttes kun i ca. 8 timer pr. dag til pendlingstrafik; men trafikken bør udbydes på en sådan måde at det gøres fordelagtigt for selskaberne at udnytte busserne til andre formål, idet busserne er ledige midt på dagen, på hverdagsaftner, i weekender og i industriferien. Derfor bør det være muligt at anvende disse komfortbusser til kørsel for virksomheder, klubber, foreninger og chartertoure. Der er i beregningerne forudsat at **LynPendler** systemet dækker omkring 75% af de faste busomkostninger.

I øvrigt er indregnet at trafikken udbydes under samme type vilkår, som allerede anvendes for regionaltrafikken i Midttrafik. Hvis man anvender nogle af de senere udbud, som rettesnor for priserne vil den samlede udgift ligge i størrelsesordenen 19 mio. Kr. pr. år.

Indtægter vil dele sig mellem indtægter for periodekort (11 måneder) og for billetter. Der regnes med at et månedskort i gennemsnit vil beløbe sig til 600 Kr. – altså 6.600 Kr. pr person pr. år, heraf tildeles 2/3 af indtægten til **LynPendler** systemet (4.400 Kr.), idet periodekortet også bør kun anvendes i det almindelige kollektive trafiksystem.

Det foreslåes at pendlerbilletterne skal koste omkring 10 Kr. pr. tur, hvilket betaler for en direkte rejse, siddepladsgaranti og høj komfort.

Indtægterne forventes at komme til at udgøre:

Periodekort	7,9 mio. Kr.
Pendlerbilletter	<u>8,1 mio. Kr.</u>
I alt	<u>16,0 mio. Kr.</u>

Det betyder, at der er et finansieringsbehov på omkring 3 mio. Kr. pr. år plus opstartsomkostninger. Det svarer til en årlig selvfinansieringsgrad på 84%.

Herudover bør der sættes målrettet på reklameindtægter både fra streamere og fra informationsskærme i busserne.

Miljø

Afhjælpning af miljøproblemer bør være en udslagsgivende faktor for at etablere **LynPendler** systemet. Følgende miljøfaktorer vil kunne reduceres ved iværksættelse af systemet:

- Mange pendlere fra de aktuelle pendlingsoplande kan undgå at anskaffe bil nr. 2.
- Formindskelse af køproblemer på indfaldsvejene med heraf følgende reduktion af luftemissioner.
- Reduktion af netto benzin/diesel forbrug i størrelsesordenen svarende til 2 mio. liter på årsbasis. Det betyder en reduktion i CO₂ udledningen på 3 mio. kg. CO₂ pr. år.

Fordele ved LynPendleren

Det skal understreges at **LynPendleren** ikke erstatter eksisterende bus- og togsystemer; men er et supplement til disse, som kan øge tilgængeligheden til større erhvervsområder fra udvalgte pendlingsområder. Ligeledes giver **LynPendleren** nogle klare trafikafviklings- og miljøfordele.

Af de væsentligste fordele ved **LynPendleren** kan her nævnes

- Hurtig etablering af systemet, idet det ikke kræver infrastrukturinvesteringer i form af f.eks. vej- eller sporinvesteringer.
- Ingen store offentlige investeringer i materiel, idet man kan udbyde systemet på linie med anden kollektiv trafik
- Stor fleksibilitet til at omlægge ruteforløb, trafikomfang og køreplantider hvis efterspørgslen ændres eller tyngden i betjeningsområder ændres over tid.

Det er vigtigt at holde målsætningen med **LynPendleren** for øje ved etableringen, nemlig at kunne tilbyde en hurtig høj kvalitetstransport til pendlerne, og at målet er at kunne reducere trafik- og miljøproblemer. Derfor skal der foretages nogle valg og lige så vigtigt nogle fravalg, når man etablerer systemet. Det er afgørende, at man holder fast ved at transporten skal være væsentlig hurtigere end med det almindelige bussystem, og det kan kun ske hvis man fastholder direkte transport med ingen stop på mellemstrækningen mellem pendlingsoplandet og arbejdspladskoncentrationen. Ligeledes skal det være en rejse uden omstigninger. Der bør heller ikke ændres ved konceptet med hensyn til komfortniveauet.