

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. marts 2009	1-31-70-14-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Målsætninger i Strategiplan 2009-2011

Baggrund

Bestyrelsen godkendte på sit møde 28. november 2008 forslag til Strategiplan 2009-2011, og på Bestyrelsens møde 16. januar 2009 blev det vedtaget, at administrationen skal udarbejde et balanceret forslag til konkrete mål for hovedindsatsområderne.

Strategiplanen indeholder fem overordnede hovedindsatsområder samt nogle forudsætninger. Det er inden for disse, administrationen har udarbejdet forslag til konkrete mål og målepunkter. Målene er fastsat under forudsætning af, at der er de nuværende kendte økonomiske rammer for at planlægge og udføre kollektiv trafik.

Overordnede mål

- Flere tilfredse og loyale kunder:** Kundetilfredsheden skal forbedres, så kunderne rejser mere og forbliver kunder længere tid i den kollektive trafik. Ved kundeundersøgelsen i efteråret 2008 var 82 % tilfredse eller meget tilfredse, og målet er en tilfredshed på 85 % i 2010.
- Mere tilfredse leverandører:** leverandørernes tilfredshed og motivation for at yde god service for kunderne skal forbedres. Leverandørtilfredsheden var ved undersøgelsen i 2008 generelt på ca. 3 på en skala fra 1 til 4, og målet er en tilfredshed på 3,3 i 2010.
- Mere tilfredse bestillere:** Midttrafik skal give bestillerne god faglig rådgivning og dokumentation. Der er ikke hidtil gennemført en bestillertilfredshedsundersøgelse, men det vil blive gjort i 2009. Målet er, at bestillertilfredsheden skal være forbedret med minimum 10 % i 2011. Det konkrete mål forelægges Bestyrelsen, når resultatet af den første måling kendes.
- Et sammenhængende rutenet:** Midttrafik gennemfører i 2010 konkret planlægning, der skaber bedre sammenhæng mellem regionale og lokale ruter i forbindelse med regionens effektiviseringer og i forbindelse med områdeplanlægning i Århus, Randers, Viborg og Herning. Dette vil give mere kollektiv trafik for pengene. Der måles bl.a. ved, at antallet af påstigere pr. køreplantime pr. driftskrone skal stige med årligt 5 %.
- Midttrafik gavner miljøet:** Midttrafik skal udarbejde et miljøprogram, der fokuserer på både begrænsning af den kollektive trafiks emissioner og på at få kunderne til at bruge kollektiv trafik mere. Der laves et miljøprogram i 2009, der fastlægger de konkrete mål for det videre miljøarbejde.

Flere tilfredse og loyale kunder

Overordnet

Det overordnede mål er at øge kundetilfredsheden. Dette gøres ved fire at gennemføre aktiviteter inden for følgende områder:

- Kendskabet til Midttrafik og mulighederne for at rejse skal øges.
- Informationerne skal forbedres.
- Produktet skal forbedres.
- Den kollektive trafiks omdømme skal forbedres.

Kendskabet til Midttrafik og mulighederne for at rejse skal øges.

Kendskabsgraden til Midttrafik skal øges, hvilket måles ved borgerundersøgelse hvert andet år. Mindst 75 % af borgerne bør kende muligheden for at bruge kollektiv trafik, herunder at det er Midttrafik, der står for den kollektive trafik. Følgende delmål understøtter dette:

- Informations- og marketingkampagner gennemføres, minimum 6 hvert år.
- Logo på busser og salgssteder, inden udgangen af 2009 skal 100 % af kontraktbusserne og salgsstederne have Midttrafiks logo på, idet omfang Midttrafik har kontraktligt krav på dette.

Informationerne skal forbedres.

Det skal være nemt for kunden at få information før og under rejsen

Information før og under rejsen skal forbedres både i buskørsel og variabel kørsel. Det måles ved kundeundersøgelser – niveauet fastlægges på baggrund af den første kundeundersøgelse og skal forbedres herefter. Dette gøres bl.a. ved:

- Skriftlige informationsmaterialer tilpasses målgruppen, hvor kunderne inddrages.
- Hjemmesiden udvikles løbende i takt med kundernes behov på baggrund af en årlig tilfredshedsundersøgelse.
- Inden udgangen af 2010 skal Midttrafik i samarbejde med det landsdækkende Rejseplanen gøre køreplaner tilgængelige på mobiltelefoner med internetforbindelse.
- Informationer i busserne i form af trykte og elektroniske oplysninger.
- Det skal være tydeligt for kunderne, hvor og hvornår de kan henvende sig, når de har brug for hjælp fra Midttrafik eller leverandører. Det afklares gennem en undersøgelse.

Det er en særlig udfordring at informere kunderne om priser og rejseregler både i buskørsel og variabel kørsel. Der vil blive målt særskilt på dette i kundeundersøgelser, niveauet fastlægges på baggrund af den første kundeundersøgelse og skal forbedres herefter. Dette gøres bl.a. ved:

- Harmonisering af priser og rejseregler; med takstændringerne 2010 bør der kun være to typer – Midttrafik takst og nultakst, og Midttrafik takster er kun opdelt i to områder: Midttrafik Vest og Midttrafik Midt/Øst/Syd. Rejsereglerne skal være ens i hele området.
- Rejseregler gøres ens og kundevenlige.
- Billettyper med lav anvendelse udgår.

Midttrafik betragter henvendelser fra kunderne som en hjælp til at blive bedre. Midttrafik registrerer 100 % af kundehenvendelserne og fører statistik over, hvad de vedrører. Kunderne skal have god behandling og motiveres til at henvende sig, og det gøres der bl.a. ved:

- Det administrative servicemål er, at alle skriftlige og telefoniske klager besvares inden for 10 arbejdsdage i 2009 og 7 arbejdsdage i 2010.
- 80 % af kunderne, der henvender sig i 2009, skal være tilfredse med sagsbehandlingen – i 2010 skal det være 85 %. Dette måles ved tilfredshedsundersøgelser, og der følges op med stikprøvekontrol.
- Det administrative servicemål for telefoniske henvendelser er, at 80 % af alle telefonopkald til Midttrafiks administration og bestillingsmodtagelsen vedr. variabel kørsel skal

besvares inden for 1 minut, den gennemsnitlige ventetid må ikke overstige 1 minut og ingen må vente mere end 5 minutter. Alle telefoner skal besvares eller være viderestillet, og alle telefonbeskeder besvares inden for 3 arbejdsdage.

- Kunderne informeres løbende om Rejsegaranti.

Information om driftsforstyrrelser og rejsegaranti, hvis vi ikke kører som lovet

Kunden skal kunne stole på, at bussen eller handicapvognen kører som forventet. Hvis der er forstyrrelser i driften, skal kunden kunne få oplysningerne. Det gøres bl.a. ved:

- Vognmændene har ansvaret for at give Midttrafik hurtig og præcis indberetning om forstyrrelser i driften. Målet er, at Midttrafik skal orienteres om 100 % af de forstyrrelser af driften, der betyder, at kunderne kan bruge Rejsegarantien.
- Planlagte driftsforstyrrelser, fx i forbindelse med vejarbejde, skal meddeles Midttrafik, så snart de er kendte.
- Midttrafiks og rutebilstationernes viden om driftsforstyrrelser om buskørsel skal være tilgængelig for kunderne på hjemmesiden inden for 10 minutter.
- Midttrafik skal kontakte alle brugere af variabel kørsel om forsinkelser m.m., hvis kunden har givet et telefonnummer, de kan kontaktes på.

Produktet skal forbedres.

Forbedret service i alle led

Kunden skal have en god service i alle rejsens led. På rejsen betyder det meget, hvordan chaufføren kører, og hvordan han servicerer kunderne. Når kunderne søger råd hos et salgsted eller for variabel kørsel hos Midttrafik skal de have venlig og præcis betjening. Dette gøres bl.a. ved:

- Servicen ved personlig salg skal være venlig og salgsorienteret, og der skal være rådgivning om produkterne – uanset om man spørger buschaufføren, personale på en rutebilstation eller ringer til Midttrafik og bestiller variabel kørsel. 80 % af kunderne, der henvender sig i 2009, skal være tilfredse med servicen – i 2010 skal det være 85 %. Dette måles ved tilfredshedsundersøgelser, og der følges op med stikprøvekontrol.
- Ved henvendelse på rutebilstationer og salgsteder skal personalet svare korrekt på 95 % af alle spørgsmål, hvilket måles ved stikprøvekontrol.
- Salg af kort, fx uddannelseskort, skal foregå effektivt, så alle kort udstedes inden for 10 arbejdsdage. Mindst 95 % af kortene i 2009 og 99 % af kortene i 2010 skal være korrekte, så de ikke skal genudstedes.

Mere præcise rejser

Stabiliteten i rejsen i både buskørsel og variabel kørsel skal være god. Det betyder bl.a.:

- Mindst 95 % af rejserne i bus eller variabel kørsel skal have rettidig ankomst – måles ved stikprøve. Der udarbejdes mål i og uden for myldretiden.
- Mindst 98 % af afgangene fra en rutebilstation skal være rettidige (højst 2 minutter forsinkede).
- Højst 0,5 % af rejser i bus eller variabel kørsel må aflyses helt.
- Højst 0,5 % af rejsende i bus må opleve, at bussen kører forbi dem ved et stoppested – måles ved stikprøve.
- Kapaciteten i bussen skal være således, at kunderne højst kommer til at stå op i 15 minutter i bussen – måles ved stikprøve.
- Kundernes tilfredshed med rettidighed måles ved kundetilfredshedsundersøgelser.

Kunderne skal være trygge, når de rejser med Midttrafik

Kundernes tilfredshed afhænger også af, at rejsen er tryk. Dette sikres bl.a. ved:

- Chaufførerne skal køre kundefriendly og være serviceorienterede. Der afholdes chaufførkurser heri. Kundernes tilfredshed med chaufførerne måles ved kundetilfredshedsundersøgelserne.

- Alle chauffører skal leve op til de krav om uddannelse, der står i Midttrafiks kontrakter.
- Alle chauffører i variabel kørsel skal bære synligt navneskilt fra Midttrafik, og der skal være Midttrafik logo i bilruden.
- Chaufførerne i variabel kørsel skal hjælpe kunderne ind/ud af bilen; dette måles ved kundetilfredshedsundersøgelser.
- Stoppesteder og ventefaciliteter, som er en kommunal opgave, skal indrettes brugervenligt og trygt; dette måles ved kundetilfredshedsundersøgelser.

Den kollektive trafiks omdømme skal forbedres.

Det er en forudsætning for at få flere tilfredse og loyale kunder, at kunderne har en positiv opfattelse af den kollektive trafik. Dette opnås bl.a. ved:

- Der fortælles mindst 2 positive nyheder om den kollektive trafik hver uge på hjemmesiden.
- Der gennemføres kampagner for at forbedre omdømmet for den kollektive trafik.

Der gennemføres en række projekter for at få flere tilfredse og loyale kunder. Det drejer sig bl.a. om:

- System til mere struktureret information til kunderne ved driftsforstyrrelser.
- Systematisk faglig uddannelse og motivation af chauffører og salgssteder for at styrke kundefokus.
- Systematisk kvalitetskontrol, hvor kvaliteten i busserne og på salgsstederne løbende kontrolleres. Kontrakterne skal efterleves 100 %.
- Udvikling af fælles koncept for indretning og bedre service på rutebilstationer og salgssteder i Midttrafik.

Mere tilfredse leverandører

Overordnet

Midttrafiks leverandører er busselskaber, taxavognmænd, salgssteder og rutebilstationer. Leverandørerne har den direkte kontakt med Midttrafiks kunder. Det er derfor afgørende, at Midttrafik målrettet arbejder for samarbejds- og kontraktformer, som skaber effektivitet, ansvar og øget kundefokus. Det betyder bl.a.:

- Kontrakter skal være ensartede og forståelige for vognmænd, salgssteder og rutebilstationer, og det skal fremgå klart, hvad leverandøren og Midttrafik er forpligtet til, og hvad konsekvensen er ved brist. Leverandørernes forståelse af kontrakterne måles ved leverandørtilfredshedsundersøgelser. Midttrafiks vurderer kontrakterne anvendelighed over for kvalitetsbrist årligt ved en kvalitetsvurdering.
- Der indføres et system, der sikrer ensartet og veldokumenteret handling over for kvalitetsbrist fra vognmænd, salgssteder og rutebilstationer. Leverandørernes vurdering af målopfyldelsen måles ved leverandørtilfredshedsundersøgelser. Midttrafiks vurderer handlingerne ved kvalitetsbrist årligt ved en kvalitetsvurdering.
- Informationen i forbindelse med udbud skal være korrekt og letforståelig, hvilket måles ved leverandørundersøgelser.
- Udbudsbetingelser harmoniseres, så leverandørerne nemmere kan afgive tilbud.
- Leverandørerne får betalinger til tiden; målet er at 98 % af betalingerne gennemføres til tiden, og 100 % er gennemført senest 3 dage efter det aftalte. Betalingerne skal være korrekte og dokumenterede.
- Takster og rejseregler harmoniseres, så det er nemmere for leverandørerne at yde en god service over for kunderne.
- Inden udgangen af 3. kvartal 2009 er alle ældre billetmaskiner udskiftet med nyere, funktionsdygtige maskiner, som gør, at leverandørerne kan sælge billetter og at dataoverførslen fungerer 100 %.

Midttrafik skal hjælpe busselskaber, taxavognmænd og salgssteder med at få dygtigere medarbejdere

Leverandørerne er afhængige af, at Midttrafik giver god information, og at der løbende er en god dialog, for at leverandørerne kan yde en god service over for kunderne. Det betyder bl.a.:

- Midttrafik udgiver hvert kvartal et nyhedsbrev til leverandørerne – henholdsvis til busvognmænd og taxavognmænd.
- Midttrafiks ekstranet udbygges løbende i forhold til de behov, leverandørerne påpeger.
- Tidsplaner for udbud, takstændringer, køreplanlægning m.m. offentliggøres med det samme. Der etableres en mulighed for at abonnere på nyheder om udbud fra Midttrafik.
- Midttrafik udarbejder de kortværktøjer (fx rute- og zonekort), leverandøren har brug for. Tilfredsheden måles ved leverandørundersøgelser.
- Midttrafik udarbejder et uddannelsesprogram for vognmænd, chauffører og personale på salgssteder og rutebilstationer, der skal sikre, at leverandørerne får viden om Midttrafiks mål samt uddannelse i kundeservice, billetter og rejseregler, konfliktløsning osv.

Midttrafik ønsker en løbende dialog med leverandørerne. Det betyder bl.a.:

- Der etableres samarbejds- og kvalitetsudvalg med henholdsvis busvognmænd og taxavognmænd; der afholdes mindst 4 møder hvert år i hvert udvalg. Tilfredsheden med udvalgene evalueres årligt i udvalgene.
- Ved alle kundeklager, der vedrører vognmænd, inddrages vognmanden i besvarelsen.
- Ved alle klager, hvor vognmanden klager over Midttrafik, dokumenteres klagen, og der gives skriftlig besvarelse.
- Konstaterede fejl fra leverandøren tages op inden for 2 arbejdsdage efter, de er konstateret.

- Leverandøren underrettes straks om kendte vejarbejder, og problemer med fremkommelighed tages op med vejmyndigheden.
- Leverandøren underrettes senest 14 dage før om arrangementskørsel, hvis Midttrafik kender til det.
- Der udarbejdes kvartalsvis statistik over kundehenvendelser fordelt på ruter og vognmænd.
- Hver kundeundersøgelse sendes til vognmændene.

Midttrafik skal forbedre chaufførfagets omdømme

Midttrafik er afhængig af, at leverandørerne har chauffører nok til at gennemføre kørslen med den kvalitet, Midttrafik ønsker. Det betyder bl.a.:

- Midttrafik skal medvirke i kampagner, der sætter fokus på chaufførens indsats og betydning.
- Midttrafik skal fortsætte med at hjælpe busselskaber til nemmere rekruttering.

Busselskaberne får incitament til at yde en god indsats

Leverandørerne og Midttrafik skal have en fælles interesse i at få flere loyale kunder. Det betyder bl.a.:

- Der arbejdes for at indføre mulighed for at bruge hidtidig indsats som et kriterium for tildeling i forbindelse med udbud.
- Der gennemføres systematisk kvalitetskontrol, så kan anvendes bod og bonus.
- Der gennemføres projekter med forskellige incitamentsformer for flere og mere tilfredse kunder samt miljøforbedringer.
- Vognmanden inddrages altid systematisk i køreplanlægningen, og der gennemføres forsøg, hvor vognmanden får større ansvar for køreplanlægning.
- Midttrafik afprøver altid, når vognmænd påpeger, at køreplan ikke kan gennemføres med de planlagte køretider.

Mere tilfredse bestillere

God faglig rådgivning

Bestillerne ønsker, at Midttrafik præsenterer hele paletten af kørselstyper fra overordnet planlægning af kollektiv trafik i sammenhæng med øvrig kommunal planlægning, til viden om fremkommelighed og rådgivning om lokal markedsføring.

Midttrafik kan støtte bestillerne, så de kan træffe beslutninger om det ønskede serviceniveau. Dette gøres bl.a. ved:

- Harmonisering af Midttrafiks kørselstyper, så det er gennemskueligt, hvad bestillerne kan tilbyde kunderne, herunder i hvor stort omfang de kan tilpasses lokale behov, samt dokumentation for erfaringerne.
- Dokumentation for, hvordan bestillerne kan påvirke økonomi og miljø ved at vælge fx mindre busser på bestemte ruter og ture.
- Vejledning og dokumentation for erfaringer med vejindretning, der tilgodeser den kollektive trafik – fx ved vejbump, buslommer, rundkørsler osv., så kommunerne som vejmyndighed kan vælge at fremme den kollektive trafik.
- Manual for indretning af stoppesteder m.m. samt indgåelse af indkøbsaftale for anbefalet stoppestedsudstyr, så kommunerne som vejmyndighed kan vælge at fremme den kollektive trafik. Designmanualen udarbejdes inden udgangen af 2009.
- Vejledning og dokumentation for erfaringer med tiltag for at øge fremkommeligheden for kollektiv trafik, så kommunerne som vejmyndighed kan vælge at fremme den kollektive trafik.
- Rådgivning om takster.
- Midttrafiks faglige rådgivning måles ved bestillerundersøgelser.

Midttrafik har ansvaret for den overordnede markedsføring og information, men bestillerne kan vælge at supplere med lokal markedsføring og information. Midttrafik ønsker at støtte dette ved at rådgive og vil bl.a.:

- Udarbejde og offentliggøre en designmanual, bestillerne kan bruge ved lokal markedsføring.
- Offentliggøre indhold og tidsplan af Midttrafiks markedsføring, som bestillerne kan koordinere lokal markedsføring hermed.
- Lave koncepter for lokal markedsføring af relevante produkter (fx Midttur), så bestillerne nemmere kan iværksætte egen markedsføring.
- Indgå indkøbsaftaler med leverandører, der kan hjælpe bestillerne med lokal markedsføring og gøre det billigere.

Aktivitets- og økonomirapportering

Bestillerne har krav på, at Midttrafik i tide leverer systematisk rapportering om økonomi og aktiviteter i buskørsel og variabel kørsel. Det gøres bl.a. ved:

- Budget for den enkelte bestiller, inklusiv dokumentation for evt. ændringer i budgetforudsætninger, er tilgængelig på ekstranet.
- Økonomirapport med bestillerfordelte udgifter og indtægter samt forventet regnskab udarbejdes hvert kvartal og forelægges bestyrelsen samt offentliggøres på ekstranet med bemærkninger om evt. afvigelser. Udgifterne vil i løbet af 2009 være fordelt på de enkelte ruter (ruteøkonomi).
- Der gennemføres løbende benchmarking og analyse af sammenlignelig kørsel, fx mellem bybusbyerne.
- Der laves kvartalsvis rapportering af nøgletal om målopfølgning på de overordnede målsætninger, kundetilfredshed og leverandørtilfredshed, kundeantal, kundeforhold og Rejsegaranti, driftsstabilitet, rettidighed, udgift i forhold til aktivitet (fx pris pr. rejse i koordineret kørsel, pris pr. køreplantime i buskørsel), udnyttelse af kapacitet (fx samkørsel i koordineret kørsel, påstigere pr. køreplantime) m.m.

- Der laves årlige passagertællinger for at dokumentere brugen af ydelsen.
- Der laves et nyhedsbrev til bestillerne hvert kvartal og ekstranettet udbygges løbende.
- Bestillernes tilfredshed med aktivitets- og økonomirapportering måles ved bestillerundersøgelser.
- Alle kundeundersøgelser stilles til rådighed for bestillerne.

Stabil drift

Bestillerne stiller krav om, at der er stabil og effektiv drift, og der ydes den service, som er aftalt. Det gøres bl.a. ved:

- Kontrollen i busserne i Århus gøres mere effektiv og vagterne udnyttes bedre.
- Administrationen af kontrolafgifter i Århus gøres mere effektiv, og opkrævning af afgifter forbedres.
- Håndtering af kørsel i forbindelse med arrangementer harmoniseres og der indgås aftaler med hver enkelt bestiller for at fastlægge arbejdsdeling. Bestilleren orienteres om hver enkelt konkret aftale om arrangementskørsel.
- Der rapporteres om driftsforstyrrelser og kundeforhøvelser for hver enkelt bestiller.

Økonomisk effektivitet

Midttrafik skal i samarbejde med bestillerne optimere kørslen inden for de økonomiske rammer. Dette opnås bl.a. ved:

- At tilpasse buskørslen så kapaciteten udnyttes bedre, hvilket kan gøres ved at gøre tilbuddet mere attraktivt og dermed tiltrække flere kunder samt ved at reducere kørslen, hvor kun få kunder bruger den. Dette måles ved antal påstigere pr. køreplantime. I passagertællingen i efteråret 2008 var gennemsnittet for Midttrafik ca. 25 påstigere pr. køreplantime. Målet er, at antallet af påstigere pr. køreplantime skal stige med 10 % årligt, dvs. 27,5 i 2009 og 30 i 2010.
- I variabel kørsel er målet, at der skal være minimum 80 % samkørsel, og at nettoudgiften for bestilleren maksimalt er 9 kr. pr. minut i kundens direkte rejsetid svarende til niveauet i februar 2009.

Et sammenhængende rutenet

Midttrafik vil i samarbejde med kommuner og regionen udarbejde forslag, der optimerer buskørslen inden for de økonomiske rammer og bestillerens ønskede serviceniveau. Dette gøres løbende.

Midttrafik vil i samarbejde med bestillerne fastlægge kriterier for, hvad der fremadrettet skal være regionale, og hvad der skal være lokale ruter. Det sker i 2010.

Tilbuddet tilpasses efterspørgslen

Midttrafik vil foreslå effektiv kollektiv trafik, tilpasset kundeunderlag og geografi – fra teleordninger, mindre busser over lynbusser til letbane. Midttrafik vil fagligt rådgive bestillerne om, hvilke kørselstyper, der passer bedst til kundeunderlaget og hvilke muligheder for serviceniveau, bestilleren kan vælge mellem.

Der udarbejdes faktablade for alle Midttrafiks ruter – herunder beskrivelser af hensigtsmæssig betjening.

Der udarbejdes forslagskatalog med muligheder for udvikling af den kollektive trafik indeholdende forslag til tider/steder, hvor der kan hentes flere kunder samt steder, hvor der kan sikres en bedre koordinering.

Mest mulig kollektiv trafik for pengene

Midttrafik vil yde faglig rådgivning i form af innovativ planlægning for de kommuner, der ønsker at tænke kollektiv trafik sammen med egen lokal planlægning.

Der vil være fokus på økonomisk effektivitet, hvor der bl.a. vil arbejdes med initiativer, der kan forbedre opfyldelsen af målene for antallet af påstigere pr. køreplantage i buskørslen og graden af koordinering i variabel kørsel.

Midttrafik vil gennemføre områdeplanlægning i større byområder, som giver mere kollektiv trafik for pengene og bedre koordinering mellem bybusser og regionale busser. Det gennemføres i Århus, Herning, Viborg og Randers i 2010. I forbindelse med regionens ønsker om besparelser gennemgås alle regionale ruter med henblik på bedre udnyttelse og koordinering mellem regionale ruter og lokale ruter. Dette gennemføres i 2010.

Gode muligheder for at kombinere kollektiv trafik

Sammenhængen skal være bedre både mellem busserne indbyrdes (lokale og regionale), mellem busser og tog samt mellem busserne og kundernes behov for rejser til/fra arbejdspladser, uddannelse osv.

Midttrafik vil identificere væsentlige knudepunkter, hvor der skal være sikre korrespondancer mellem lokale og regionale ruter eller mellem bus og tog, og hvor der skal sikres aktuel information, hvis korrespondancen ikke virker.

Omstigningen i knudepunkter skal være nem og gennemskelig for kunderne.

Information og planlægning af omstigningsmulighederne skal forbedres, og i samarbejde med øvrige operatører af kollektiv trafik (fx DSB/Arriva eller Samsø-færgen) skal der arbejdes for at sikre, at planlagte omstigningsmuligheder i knudepunkterne så vidt muligt kan overholdes, selvom der skulle være mindre forsinkelser på bussen, tog eller færgen.

Midttrafik gavner miljøet

Midttrafik vil udarbejde et miljøprogram med konkrete initiativer, der virker.

Midttrafik skal kunne yde god faglig rådgivning til bestillerne, som har forskellige ambitioner på miljøområdet.

Leverandørerne har i dag intet incitament til at forbedre miljøet. Det indarbejdes i kommende udbud – fx i Randers i 2010.

I Midttrafiks miljøstrategi skal følgende virkemidler indgå:

- Optimal udnyttelse af busser – jo flere, der bruger bussen, jo større miljøgevinst.
- Tilpasning af udbud til efterspørgsel – mindre busser og telekørsel til små, spredte rejsestrømme – store og hurtige busser til de mange.
- Krav om emissioner i forbindelse med udbud og anvendelse af drivmidler.
- Evt. partikelfiltre på ældre busser.
- Uddannelse af chauffører og vognmænd i miljøhensyn, fx miljørigtig kørsel.
- Evt. årlige miljøsyn på busser.
- Bedre fremkommelighed for at reducere udledning.
- Forsøg med andre drivmidler end diesel.
- Kampagner og markedsføring af miljø.
- Indsamling af fakta om den kollektive trafiks miljøfordele.
- Begrænsning af tryksager m.v.
- Rådgivning og inspiration af bestillerne.

Forudsætninger

Der er en række forudsætninger for, at Midttrafik kan leve op til målene i de fem hovedindsatsområder. Midttrafiks administration skal derfor følge op på:

- **Medarbejdertilfredshed** er en forudsætning for god opgaveløsning. Medarbejdernes tilfredshed og trivsel vil blive målt ved et koncept, der muliggør benchmarking med sammenlignelige arbejdspladser. Midttrafik skal i 2009 ligge på landsgennemsnittet for sammenlignelige organisationer. På baggrund af resultatet fastlægges mål for kommende periode.
- **Sygefravær** skal nedbringes, da et for højt sygefravær dels går ud over opgaveløsningen, dels er en indikation på organisationens trivsel. Midttrafiks sygefravær var i 2007 på 4,3 % men steget til 5,4 % i 2008. Målet er, at det falder til 4,3 % i 2009 og 4,0 % i 2011.
- De interne styringsredskaber for **økonomien** skal være effektive og nyde tillid i omgivelserne. Revisionens bemærkninger afgør dette.
- De interne redskaber til **sagsbehandling** skal være effektive. Al dokumentation journaliseres og er tilgængelig for alle medarbejdere.
- Der følges op på **organisering** og arbejdsgange, og der laves forsøg med afgrænsede LEAN-projekter på de opgaver, der har mange ensartede arbejdsgange, som fx afregning eller håndtering af variabel kørsel. Organiseringen vurderes løbende i forhold til muligheder for en mere effektiv opgaveløsning ved fx outsourcing eller omorganisering.
- Kontrakter med leverandører af administrative systemer og rådgivning skal håndteres gennem **løbende konkurrence**.
- **Projekter** sættes alene i gang, hvis de understøtter strategiplanen.
- **IT** skal understøtte Midttrafiks forretningsområder og løsninger skal effektiviseres, så Midttrafik ikke er sårbar over for leverandører og ressourcerne skal anvendes effektivt.
- Midttrafiks kundevedtente it-systemer og telefoni skal have en **driftsstabilitet**, så kunderne og samarbejdspartnerne kan søge information og komme i kontakt med Midttrafik altid. IT-systemerne skal virke 98 % af tiden, telefonerne 99 % af tiden.
- **Ledelsen** vurderes ved trivselsundersøgelser blandt medarbejderne samt ved en 360-graders-evaluering på udvalgte kompetencer, som Direktionen har vurderet er særligt vigtige i forhold til Midttrafiks opgaver. På den baggrund lægges der personlige udviklingsplaner og mål for den enkelte leder. Der er løbende opfølgning.

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 2

Bestyrelsen

Status vedrørende puljer i trafikforliget

Baggrund

På bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark d. 3. februar 2009 blev der nedsat en arbejdsgruppe om udmøntningen af de puljer beskrevet i trafikforliget med Christian Roslev, direktør NT, som repræsentant for direktørkredsen og Niels Mortensen, sekretariatet.

Bestyrelsen ønskede at påvirke processen hurtigt og rådgive transportministeriet om, hvordan puljerne bedst kan skrues sammen, så de bedst kommer den kollektive trafik til gode og præge processen, så det bliver så ubureaukratisk som muligt.

Trafikstyrelsen har ansvar for at udarbejde administrationsgrundlag for de to puljer afsat i trafikforliget til busser, nemlig 1 mia. til fremkommelighed og 300 mio. kr. til passagerfremmende initiativer.

Status

Christian Roslev, NT, Per Gellert, chef for udvikling og rådgivning, Movia og Niels Mortensen har holdt møder med Trafikstyrelsen og Transportministeriet om udmøntningen af puljerne. Det forventes, at adgangen til finansiering fra puljerne vil blive lagt bredt op, både mht. emnekreds og ansøgere.

Trafikstyrelsen lægger vægt på,

- at initiativet enten bidrager til forbedringer, som kan anvendes i hele den kollektive trafik, eller at projektet/ordningen er fælles for den kollektive bustrafik eller mellem bustrafik og skinnebåret trafik
- at det skal være muligt at lave brede projektbeskrivelser, hvor man integrerer forskellige projekter og søger forskellige puljer fra trafikforliget til formålet. Eksempelvis hvor fremkommelighed, incitamentskontrakter, terminaler, højere service og miljø tænkes sammen.
- at initiativet virker

NOTAT

12. marts 2009
Niels Mortensen
36 13 18 63
nm@trafikselskaberne.dk

- at projektet/ordningen skaber et varigt løft i antallet af passagerer i den kollektive bustrafik, dvs. at virkningen ikke ophører, når finansieringen fra puljen ophører
- at projektet/ordningen ikke ville blive sat i værk, hvis der ikke var medfinansiering fra puljerne, dvs., at man vil undgå at finansiere aktiviteter, der under alle omstændigheder ville blive igangsat.

Økonomiske rammer

For puljen om fremkommelighed er der tale om 50 % medfinansiering. For puljen til passagerfremmende initiativer lægger Trafikstyrelsen op til en lav, men dog vis grad af medfinansiering, som en indikation af, at det er et initiativ, der er motivation og vilje bag.

Forundersøgelser eller forprojekter kan indgå som en del af projektansøgningerne.

Puljerne har overførelsesadgang. Uforbrugte midler fra 2009 vil således kunne anvendes i 2010 etc.

Tidsplan

Trafikstyrelsen skal have et papir klar til forhandling mellem forligspartierne i marts 2009.

Første ansøgningsfrist forventes at blive *den 1. maj 2009*.

Venlig hilsen

Niels Mortensen

Bilag

Oversigt over relevante puljer.

Bilag

Udmøntning af puljer

Puljer til særlige indsatsområder	Mia. kr.	Forvaltes af (forventet)	Medfinansiering
Bedre adgang til den kollektive transport (2009-2020)	1,0 mia. kr.	DSB	
Bedre fremkommelighed for busser (2009-2013)	1,0 mia. kr.	Trafikstyrelsen	50/50
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)	0,3 mia. kr.	Trafikstyrelsen	Lav grad
Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet	2,0 mia. kr.		
ITS / Nye teknologiske muligheder (2009-14)	0,6 mia. kr.	Vejdirektoratet	
Mere cykeltrafik (2009-14)	1,0 mia. kr.	Vejdirektoratet	30 statslig /70 (ned til 50/50 i særlig tilfælde)
Center for Grøn Transport 2009 - 2013	0,284 mia. kr.	Færdselsstyrelsen	

Formål og grad medfinansiering for puljer

[uddrag fra Trafikaftalen]

Pulje til bedre fremkommelighed for busser

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 200 mio.kr. om året i 5 år, dvs. i alt 1 mia.kr. til særlige initiativer og innovative tiltag, der kan gøre busser mere konkurrencedygtige og attraktive. Parterne ønsker at forbedre bussernes fremkommelighed og øge bussernes samspil med den øvrige kollektive transport. En styrkelse af de centrale trafikale knudepunkter skal gøre det så enkelt som muligt for passagererne at skifte transportmiddel.

Princippet for tildeling af midler fra puljen er en fifty-fifty model, hvor ansøgerne selv skal bidrage med samme beløb, som der ansøges om. Der kan eksempelvis ydes tilskud til ændringer i vejanlæg, særlige ITS-systemer eller busprioritering i lyskryds.

Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. om året i 3 år, dvs. i alt 300 mio. kr. til en ny pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer. Trafikstyrelsen forventer at lægge op til en lav, men dog vis grad af

medfinansiering i den pulje, der omfatter passagerfremmende initiativer. Som en indikation af, at det er et initiativ, der er motivation og vilje bag.

Center for Grøn Transport

Centret skal gennemføre forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger i større skala i samarbejde med erhvervsvirksomheder og kommuner. Der er i alt 284 mio. kr. inden for Infrastrukturfonden blandt andet til miljørigtig og energieffektiv offentlig transport som skal fremmes gennem en gradvis indfasning af energieffektive transportløsninger, der bl.a. kan understøttes af forsøg med energieffektive busser eller busser på andre drivmidler.

Pulje til bedre adgang til den kollektive transport

Parterne ønsker at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Ved planlægning og etablering af disse faciliteter indgår hensyn til en god tilgængelighed herunder for bevægelseshæmmede og handicappede. Parterne har noteret sig, at regeringen vil indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for rammen af 1 mia. kr., som finansieres gennem salg af ledige DSB-ejede arealer i tilknytning til jernbanenettet.

Pulje til mere cykeltrafik

Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister og afsætter en ramme på 100 mio.kr. i 2009 til statslig medfinansiering af sammenhængende og innovative cykelprojekter, hvor staten medfinansierer op til 30 pct. af de samlede udgifter – i særlige tilfælde op til 50 pct., hvis projektet indebærer væsentlige innovative elementer.

Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)

Parterne ønsker at fremme teknologiske initiativer, der kan reducere trængslen og bidrage til en mere miljøvenlig kørsel og mere sikker trafik på de mest trafikerede veje. Variable hastigheder, dynamisk information om trafikudviklingen, vendbare vognbaner m.v. kan forbedre fremkommeligheden og styrke trafikanternes muligheder for at træffe et hensigtsmæssigt transportvalg.

Parterne vil prioritere en hurtig indsats på udvalgte lokaliteter, hvor der er trængselsproblemer, og hvor der er et betydeligt potentiale for anvendelse af ITS.

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. marts 2009	1-34-75-7-1-07	Grethe Hassing	gh@midttrafik.dk	87 40 82 48

Overblik over mulighederne med Midttur og telekørsel

Midttur og telekørsel er en fleksibel måde at imødekomme behov for kollektiv trafik i de geografiske områder og på de tidspunkter, hvor der ikke er basis for sædvanlig buskørsel. Såvel Midttur som telekørsel er kendetegnet ved, at der kun køres, hvis kunderne selv bestiller kørslen.

Den vigtigste forskel mellem Midttur og telekørsel er den takst, kunden betaler. Taksten ved telekørsel svarer til bustakster, mens Midttur er dyrere. Kommunernes/regionens tilskud er tilsvarende større ved telekørsel, end ved Midttur.

Telekørsel udføres enten som koordineret eller ikke-koordineret kørsel, hvor den vigtigste forskel er, at ikke-koordineret kørsel gennemføres som et individuelt tilbud til den enkelte kunde, hvor kunden køres den ønskede tur på det ønskede tidspunkt alene i bilen, mens kunden i den koordinerede kørsel kan forvente, at det ønskede tidspunkt skubbes og der køres omveje for at få andre kunder med i bilen.

I det følgende gennemgås de kørselsformer, som kommuner og region kan vælge mellem, og der foreslås en variant af Midttur med lavere takst for kunden. Kommunerne og regionen kan vælge mellem disse kørselsformer afhængigt af hvilken type betjening, de i konkrete geografiske områder ønsker at tilbyde kunderne.

Midttur

Midttur gælder hele regionen (og rejser i Jylland til og fra regionen) som et produkt, Midttrafik tilbyder alle borgere. Taksten er fastsat således, at Midttrafik får sine omkostninger til vognmanden dækket (14 kr. pr. km., minimum 70 kr.).

Midttrafik har siden 2007 tilbudt kommunerne, at kommunerne kan beslutte at tilbyde støttet Midttur, hvor taksten er 7 kr. pr. km, dog minimum 35 kr. Indtil videre har Viborg, Skive, Randers, Lemvig, Ikast-Brande og Struer kommuner besluttet at tilbyde støttet Midttur. Turene går ikke ud over kommunegrænsen, med mindre nabokommuner har aftalt, at der kan rejses på tværs af kommunegrænsen til halv takst – dette har Viborg og Skive kommuner aftalt. Fra februar 2009 kan kommunerne vælge kun at støtte Midttur i dele af kommunen.

Med Midttur får kommunen et fleksibelt produkt til sine borgere.

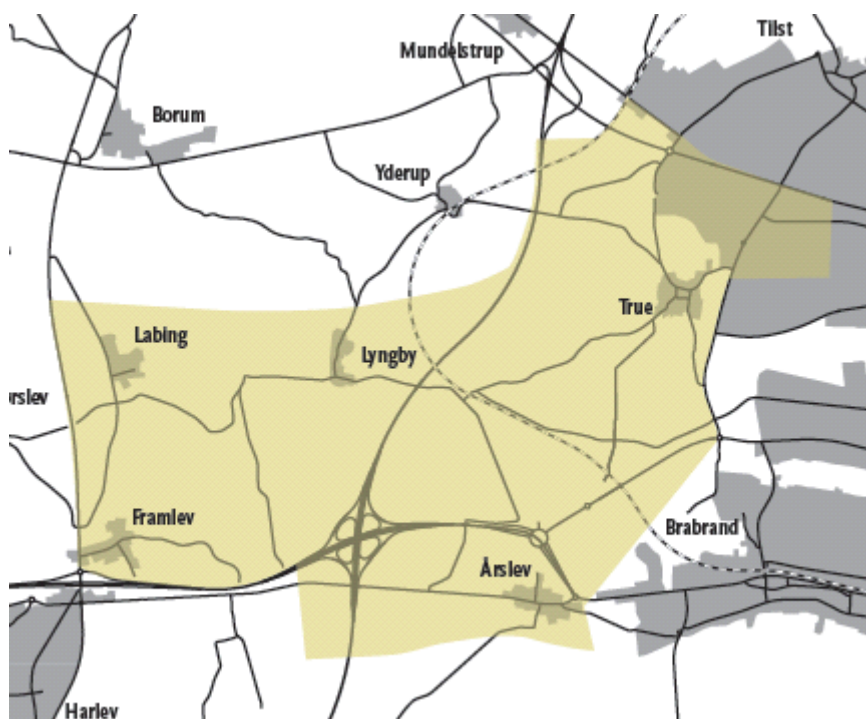
Midttur er kendetegnet ved:

- Anvendelse: Alle borgere kan køre til alle rejseformål.
- Bestilling: Skal ske senest 2 timer før mellem kl. 08.00 og kl. 20.00 ved Midttrafik. Bestilling via internet bliver mulig i 2009.
- Tidsrum: Kan benyttes fra kl. 06.00 - kl. 24.00 (skal startes/afsluttes inden for tidsrummet). Særregler for juledagene.
- Tidspunkt: Kan bestilles enten til ønsket afhentningstidspunkt eller ønsket ankomsttidspunkt. Som udgangspunkt kan det ønskede afhentningstidspunkt forskydes -15/+45 minutter, ligesom det tilbudte ankomsttidspunkt kan være 45 minutter før det ønskede ankomsttidspunkt. Ved skifte til/fra tog tilstræber Midttrafik en omstigningstid på 10-15 minutter. Ved bestillingen oplyser Midttrafik et afhentningstidspunkt, der må afviges med 15 minutter. Dog skal et ønsket ankomsttidspunkt overholdes.
- Serviceniveau: Dør-til-dør transport udført i mindre vogne i hele regionen – og ture i Jylland til/fra regionen. Der kan være samkørsel og omvejskørsel også uden for et afgrænset område (max. 100 %).

- Egenbetaling: Takst pr. beregnet antal kilometer efter kundens direkte kørselsbehov uden omvejskørsel – enten 14 eller 7 kr. pr. km., afhængig af kommunens valg. Taksten oplyses ved bestilling. Der er rabat, hvis 2 eller flere personer rejser sammen.
- Betalingsform: Kontant i vognen, og der kan ikke benyttes buskort med billedlegitimation (periodekort, skolekort eller uddannelseskort m.v.).
- Udgift for kommunen: Enten fuldt indtægtsdækket eller ved støtte dækker kommunen den del, der ikke finansieres af egenbetalingen.
- Dokumentation: Midttrafik dokumenterer og laver statistikker for Midttur. Midttrafik sikrer, at afregning svarer til bestilte ture.
- Koordinering: Turene koordineres med Midttrafiks øvrige koordinerede trafik (patient-, læge- og handicapkørsel mv.), hvor der søges muligheder for samkørsel og kædekørsel, og administrationen for Midttrafik er dermed harmoniseret med øvrige opgaver.
- Rejsegaranti: Ja
- Midttrafik udvikler markedsføringskoncept for Midttur, som kommunerne kan bruge lokalt.

Kommunens valgmuligheder

Fra februar 2009 tilbydes kommunerne støttet Midttur i et afgrænset område. Hvis den enkelte kommune ønsker det, kan der tilbydes kørsel til/fra stoppesteder uden for det afgrænsede område - fx til nærmeste station. Det første tilbud af denne art er i Århus Kommune, hvor kommunen pr. 9. februar 2009 tilbyder støttet Midttur i et område omkring Lyngby og Labing, hvor der efter en køreplanændring i januar 2009 ikke længere er busbetjening. Det afgrænses i praksis ved, at kommunen har angivet på et kort, hvor der kan køres til/fra adresser i det afgrænsede område:



Forslag om Midttur til lav takst

Nogle kommuner har foreslået muligheden for at tilbyde Midttur til lavere priser. Administrationen anbefaler at indføre denne mulighed for at kunne afprøve, hvor stor betydning takstniveauet har for benyttelsen.

Det foreslås derfor, at kommunerne kan vælge at tilbyde kunderne Midttur til lav takst. Det foreslås, at taksten for kunden bliver 3 kr. pr. km (svarer til egenbetalingen pr. km. i handicapkørsel), dog minimum 18 kr. (svarer til en 2 zoners voksen kontantbillet).

Administrationen vil anbefale kommunerne, at de overvejer at afgrænse Midttur til lav takst til geografisk afgrænsede områder, fx hvor der ikke er busbetjening af hensyn til økonomien.

Midttrafik vil desuden anbefale, at kommunerne kan vælge, at Midttur til lav takst kun kan bruges i afgrænsede tidsrum, så det ikke bliver som øvrig Midttur med kl. 6-24. Således vil Midttur med lav takst kunne sættes ind fx midt på dagen og om aftenen, hvor en skolebus ellers kører.

Øvrige vilkår for Midttur med lav takst vil være som ved Midttur til halv takst.

Med en sådan ordning vil der være tre forskellige varianter af Midttur: uden kommunal støtte, halv takst og lav takst. Det vil være teknisk muligt at lave yderligere varianter, men administrationen kan ikke anbefale dette, da det vil blive vanskeligt at kommunikere til kunder og chauffører. Midttrafik vil følge op erfaringerne med en Midttur-løsning til lav takst.

Kommunen bestemmer selv, hvilke varianter af Midttur, den ønsker. Den forventede udgift ved at vælge at støtte Midttur – enten til halv takst eller lav takst afhænger blandt andet af kommunens øvrige muligheder for kollektive trafik og øvrig koordineret kørsel i området. Administrationen kan belyse forholdene i den enkelte kommune nærmere ved konkret henvendelse

Efter en kommunes beslutning om Midttur kan Midttrafik sætte kørslen i værk i løbet af 2-3 uger.

I appendiks til dette notat vises økonomi- og aktivitetstal for Midttur 2008.

Telekørsel i Midttrafik samt forslag til harmonisering

Midttrafik har overtaget telekørselsordninger med forskellige vilkår. Fælles for telekørselsordningerne er, at kørslen kun udføres, når kunderne bestiller kørsel.

Telekørsel kan være tilrettelagt efter to principper:

- områdebetjening
- rutebetjening.

Telekørslen kan være koordineret med Midttrafiks øvrige kørsler eller udført ved bestilling direkte hos lokal vognmand.

Midttrafik har i dag telekørsel i 12 af 19 kommuner. I appendiks til notatet findes oversigt over disse.

Anvendelsen af telekørsel er i dag meget forskellig fra kommune til kommune. Kontrakterne er også forskellige – fra forskelligartede overførte aftaler fra tidligere myndigheder til standardkontrakter, som Midttrafik indgår.

Taksterne varierer også fra at svare til en voksen kontantbillet i bussen med mulighed for at anvende Midttrafiks kort med billedlegitimation (periode-, uddannelses- og skolekort mv.) i den koordinerede telekørsel til lokaltakst i ruter bestilt direkte ved lokal vognmand. Der er derfor behov for harmonisering af området.

Ikke-koordineret telekørsel er kendetegnet ved:

- Anvendelse: Alle borgere kan køre til alle rejseformål.
- Bestilling: Afhænger af den konkrete vognmands mulighed for at køre, dog kan der iflg. kontrakten være bestemte afgangstidspunkter, der skal kunne køres.
- Tidsrum: Afhænger af kommunens fastlæggelse af kørselstidsrum
- Tidspunkt: Afhænger af ordningen, men vil typisk tilpasses kundens behov, hvis vognmanden har en ledig vogn.
- Serviceniveau: Dør-til-dør transport udført i mindre vogne i afgrænset område eller langs fastlagt rute. Der er ikke samkørsel og omvejskørsel.
- Egenbetaling: Takst svarende til kontantbillet voksen eller lokal takst.
- Betalingsform: Kontant i vognen eller evt. buskort med billedlegitimation (periodekort, skolekort eller uddannelseskort m.v.).
- Udgift for kommunen: Kommunen finansierer nettoudgiften efter regning fra vognmanden.

- Dokumentation: Midttrafik kan ikke dokumentere og lave statistikker for ikke-koordineret telekørsel, da bestilling foregår direkte mellem vognmand og kunde.
- Koordinering: Turene koordineres ikke.
- Rejsegaranti: Nej, men der bestilles formentlig en ny vogn, hvis den bestilte ikke kommer.

Koordineret telekørsel er kendetegnet ved:

- Anvendelse: Alle borgere kan køre til alle rejseformål.
- Bestilling: Skal ske senest 2 timer før mellem kl. 08.00 og kl. 20.00 ved Midttrafik. Det afprøves fra 29. marts 2009 på en ny rute mellem Viborg og Karup Lufthavn, om tidsfristen kan nedsættes til 1 time.
- Tidsrum: Afhænger af kommunens fastlæggelse af kørselstidsrum, højst 6.00-24.00.
- Tidspunkt: Afhænger af ordningen, men kan typisk bestilles enten til ønsket afhentningstidspunkt eller ønsket ankomsttidspunkt. Ved rutekørsel kan der være angivet omtrentlige afgangstider, som vil være udgangspunktet for planlægningen af den konkrete rejse. Ved bestillingen oplyser Midttrafik et afhentningstidspunkt. Ved skifte til/fra tog tilstræber Midttrafik en omstigningstid på 10-15 minutter.
- Serviceniveau: Dør-til-dør transport udført i mindre vogne i afgrænset område eller til adresser/stoppesteder langs fastlagt rute. Der kan være samkørsel og omvejskørsel, og kundens ønske til rejsetidspunkt kan skubbes.
- Egenbetaling: Takst svarende til kontantbillet voksen.
- Betalingsform: Kontant i vognen eller buskort med billedlegitimation (periodekort, skolekort eller uddannelseskort m.v.).
- Udgift for kommunen: Kommunen betaler nettoudgiften.
- Dokumentation: Midttrafik dokumenterer og laver statistikker for koordineret telekørsel. Midttrafik sikrer, at afregning svarer til bestilte ture.
- Koordinering: Turene koordineres med Midttrafiks øvrige koordinerede trafik (Midttur, patient-, læge- og handicapkørsel mv.), hvor der søges muligheder for samkørsel og kædekørsel, og administrationen for Midttrafik er dermed harmoniseret med øvrige opgaver.
- Rejsegaranti: Ja.

Koordineret telekørsel – område

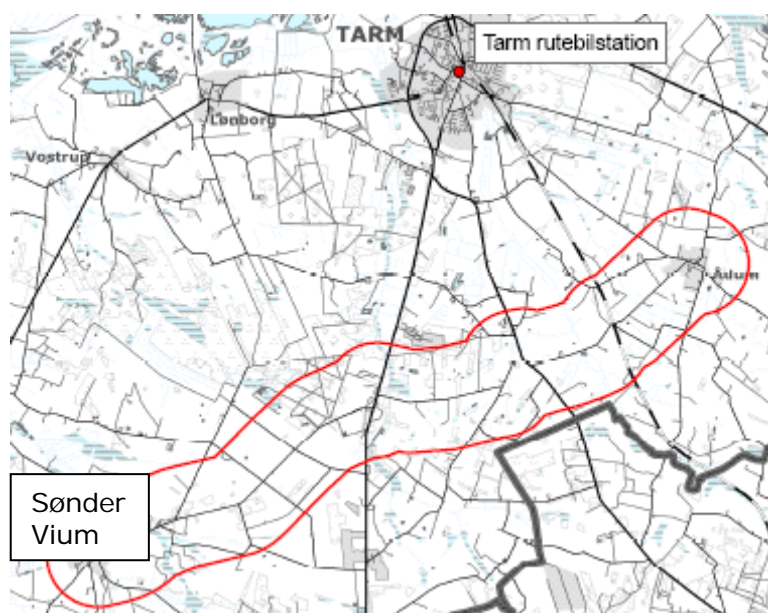
Ved telekørselsbetjening i område fastlægger kommunen et område, evt. i form af et område omkring en busrutes linjeføring, og et betjeningsinterval – fx hverdage kl. 18.00 – 20.00. En tur skal være påbegyndt og afsluttet inden for betjeningsintervallet. Betjeningen rækker ud over selve rute-vejsstrækningen. Typisk er områdebredden 1.000 m. Men dette afviger afhængigt af vejstrukturen i det pågældende område og kommunens ønsker. Der kan skelnes mellem kørsel i og udenfor byområder. I byområder kan der bestilles kørsel til/fra stoppesteder langs ruten. Uden for byområder kan der bestilles kørsel til/fra samtlige adresser indenfor området. Hensigten hermed er at undgå, at telekørslen bliver brugt som "bybus", men samtidig giver kunderne på landet muligheder for at blive hentet tæt ved hjemmet i stedet for at stå ved en landevej og vente. Samtidig kan der gives nøjagtige køreordrer til chauffører, der ikke nødvendigvis er lokalkendte. Som udgangspunkt kan det ønskede afhentningstidspunkt forskydes -15/+45 minutter, ligesom det tilbudte ankomsttidspunkt kan være 45 minutter før det ønskede ankomsttidspunkt. Dog tages der hensyn til kundens rejseformål, herunder til/fra bus/tog.

Et eksempel fremgår nedenfor – Rute 592 ved Tarm, Ringkøbing-Skjern kommune, der supplerer en busrute, som kører, mens der er skolebørn til og fra skole.

Hverdage undtagen lørdage og 24/12 og 31/12 er der telebetjening på strækningen mellem Tarm og Sdr. Vium/Ådum i følgende tidsrum.

09:00- 10:00	15:30- 16:30	18:00- 19:00	21:30- 22:30
-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Som det fremgår af kortet nedenfor, kan der køres til og fra Tarm Rutebilstation – men også fx mellem Sdr. Vium og Ådum.



Koordineret telekørsel – Rute

Ved telekørselsbetjening i rute indgår telebetjeningen i en busrutes køreplan. Der kan typisk være angivet en omtrentligt tidspunkt for afgang fra det første stoppested og omtrentlige tider ved de øvrige stoppesteder, men turen køres kun, hvis den bestilles af en kunde. Ved bestilling oplyser kunden til- og fra-stoppested, dog adresse for ønsket afhentning/aflevering udenfor byområder, således at der kan sendes en vogn til et defineret sted. Medmindre bestilleren har valgt, at kørslen ikke må koordineres med øvrig kørsel, kan kundens ønske til tidspunkt skubbes med op til 15 minutter, og der kan forekomme omvejskørsel, så turen tager længere tid end kundens direkte rejsebehov og hermed måske også længere tid end med bus. Kunden får oplyst tidspunkterne ved bestilling og der tages hensyn til kundens rejseformål fx til/fra bus/tog.

Økonomi for kommunen

For kommunen er der mulighed for besparelser. På ruter, hvor der ikke er kundeunderlag for busser i faste ruter, har kommunen mulighed for at skifte til den billigere løsning med telekørselsbetjening, som kun kører, hvor kunderne er, og kun når de er der. Samtidig er der typisk på ruter med få kunder ikke mange afgange i løbet af dagen. Dette kan kommunerne forbedre ved at benytte sig af telekørselsløsningen. Kommunen har derved mulighed for at give en bedre betjening af borgerne i et lokalområde ved at tilbyde telekørsel. Men telekørsel er generelt dyrere pr. transporteret kunde end traditionel buskørsel. Ved et mindre kørselsvolumen er de samlede omkostninger dog lavere, fordi der transporteres færre kunder. Væsentligt i denne sammenhæng er nødvendigheden af telekørselskoncepterne i et eller andet omfang har nogle efterspørgselsstyrende elementer, for at holde udgifterne på et lavere niveau end buskørsel. I de nuværende koncepter udgøres de efterspørgselsstyrende elementer af betjeningstidsrum og betjeningsområde. Hertil kommer, at kørsel skal bestilles på forhånd, og at der kan forekomme samkørsel og omvejskørsel.

Koordineret telekørsel finansieres ud fra samme princip som buskørsel, så kommunen/regionen betaler nettoudgiften for telekørslen – dvs. bruttoudgiften til vognmanden minus egenbetalingen. Bruttoudgiften for en specifik tur varierer ud fra, hvilken vognmand der kører turen, og hvilken grad af koordinering, der er mulig for turen. I 2008 har selvfinansieringen været 7 % for den kontante egenbetaling. For ikke-koordineret telekørsel foreligger ikke opdeling på udgifter og indtægter i 2008.

Den forventede udgift ved koordineret telekørsel afhænger blandt andet af kommunens øvrige muligheder for kollektive trafik og øvrig koordineret kørsel i området. Administrationen kan belyse forholdene i den enkelte kommune nærmere ved konkret henvendelse.

I 2008 er der kørt 542 ture i koordineret telekørsel med i gennemsnit 1,2 kunde pr. tur. Tilskuddet pr. kunde har hermed været 107 kr. Den gennemsnitlige turlængde har været 10,2 km.

Efter en kommunes beslutning om koordineret telekørsel kan Midttrafik sætte kørslen i værk i løbet af 2-3 uger, hvis det er et begrænset antal ruter.

Mulighed for harmonisering af telekørsel

Harmonisering af telekørslen, så alle bestillinger af telekørsel foretages ved Midttrafik vil lette Midttrafiks administration med udbud, afregning, statistik og der fås et ensartet kontraktgrundlag. Yderligere forenkles information til kunder og vognmænd/chauffører.

I det omfang bestillerne vælger et serviceniveau for telekørslen, hvor den kan koordineres med øvrig variabel kørsel, er der mulighed for at udnytte vognene bedre, og dermed en besparelse for kommunerne.

Midttrafik udførte i 2008 376.619 ture i den koordinerede, variable kørsel, hvor handicapkørsel og patientkørsel er de største kørselstyper. Koordineret telekørsel har udgjort 542 ture. Fra oktober 2009 forventes ca. 500.000 tur på årsplan. Mulighederne for at få fordelene ved koordinering med andre kørselstyper stiger derfor fortsat.

Ikke-koordineret telekørsel udføres efter aftaler indgået af afgivende myndighed med taxaselskaber. Skal kørslerne fortsætte, skal Midttrafik udbyde denne kørsel, idet den samlet set har et omfang, så den ifølge EU-reglerne skal udbydes.

Administrationen foreslår derfor, at Midttrafik sigter mod en gradvis overgang til, at alle telekørsler bestilles hos Midttrafik, og at kommunerne anbefales at indføre koordineret telekørsel (enten område eller rute).

Administrationen anbefaler dog, at der fortsat vil være andre betjeningsformer, når særlige forhold taler for det. Det vil være gældende, hvor kørslen foretages med en bus, der på visse afgangene kun kører ved bestilling, eller hvis bestilleren ikke ønsker koordinering og evt. har ønsket andre services, fx som i Holstebro, hvor taxa sonderer på stoppestederne i byen på bestemte tidspunkter for at se, om nogen kunder skal køres ud af byen. I så fald kan kundens bestilling mere effektivt ske direkte til vognmanden.

Sammenligning

Administrationen vurderer, at Midttrafik ved at have tre varianter af Midttur samt de nuværende telekørselsformer, har en passende palet af produkter, kommunerne kan vælge imellem, når de vil fastlægge serviceniveauet over for kunderne. Dog bør ikke-koordineret kørsel som nævnt kun anvendes i særlige tilfælde. Med disse ordninger er der samtidig mulighed for at formidle vilkår m.m. til kunder og chauffører/vognmænd på en overskuelig måde.

Det er bestillerne, som vælger betjeningsform. For kunderne er bus i rute den foretrukne betjeningsform. Erfaringsmæssigt vil der være et frafald af kunder, hvis kunderne skal ringe efter en telekørsel eller Midttur. Kunderne vil som alternativ til busbetjening foretrække telekørsel pga. takstniveauet og muligheden for at bruge buskort med billedlegitimation - og en ikke-koordineret telekørsel vil give kunden en individuel service, hvor der køres på det ønskede tidspunkt og direkte efter kundens behov, hvilket svarer til en taxa-ordning med lav egenbetaling, som kunden vil foretrække i forhold til koordineret telekørsel, der er "kollektiv trafik i små vogne". Telekørsel er for kommunen en økonomisk attraktiv løsning, hvis der køres forholdsvist få ture; hvis mange kunder bruger løsningen, vil det være billigere at etablere en busbetjent rute.

Midttur har derimod et takstniveau, som vil medføre, at efterspørgslen falder yderligere. Derfor er Midttur en for kommunerne økonomisk overkommelig betjeningsmulighed. For kunderne svarer taksterne i den nuværende støttede Midttur ca. til halv taxatakst. Det foreslås derfor som en mulig mellemløsning, at Midttur suppleres med en mulighed for at en kommune kan vælge at støtte ord-

ningen yderligere, så kunden betaler 3 kr. pr. km, mindst 18 kr. pr. tur, som er tættere på bustakst.

Med kommunesammenlægningen står nogle kommuner over for den udfordring, at der inden for den nye kommunegrænse er forskellige ordninger – uden et fælles koncept (set fra kundernes side). Derfor kan der være grund til at harmonisere de forskellige koncepter. Der kan også være grund til at overveje om betjeningen kan udvides og kvaliteten kan hæves – evt. til gengæld for en højere taksering som i Midttur.

Det er ikke Midttrafik alene, der gør sig disse overvejelser. Alle landets trafikselskaber arbejder på en eller anden måde med alternativer til buskørsel i de tyndt befolkede områder og på tidspunkter med få kunder. Mange forsøg er blevet gennemført, men en fælles erfaring er, at enkle koncepter med høj fleksibilitet, giver flest kunder. Derfor arbejdes der i de øvrige trafikselskaber med Midttur-lignende koncepter – som supplement til telekørsel og erstatning for almindelig rutekørsel.

Nedenfor vises de forskellige former for Midttur og telekørsel, Midttrafik har under forudsætning af, at Midttur til lav takst godkendes.

Type	Takst 1 Person	Takst medrej-sende	Service	Gyldighedsområde
Midttur	14,00 kr. pr. km Minimum 70 kr.	3,50 kr. pr. km Minimum 0 kr.	Adresse - adresse	Rejser i Region Midtjylland og i Jylland, til og fra Region Midtjylland
Midttur halv takst	7,00 kr. pr. km Minimum 35 kr.	1,75 kr. pr. km Minimum 0 kr.	Adresse - adresse	Hele kommuner eller afgrænsede geografiske områder
Midttur lav takst	3,00 kr. pr. km Minimum 18 kr.	0,75 kr. pr. km Minimum 0 kr.	Adresse - adresse	Afgrænsede geografiske områder, afgrænsede tidspunkter
Koordineret telekørsel (område)	Kontanttakst for voksne, buskørsel – eller buskort med billedlegitimation	Kontanttakst for voksne, buskørsel – eller buskort med billedlegitimation	Adresse - adresse	Afgrænsede geografiske områder, afgrænsede tidspunkter
Koordineret telekørsel (rute)	Kontanttakst for voksne, buskørsel – eller buskort med billedlegitimation	Kontanttakst for voksne, buskørsel – eller buskort med billedlegitimation	Stoppested til stoppested, dog vinkestrækninger	Afgange i buskøreplan – evt. særskilt køreplan
Ikke-koordineret telekørsel (område)	Lokaltakst	Lokaltakst	Lokalt defineret	Afgrænsede geografiske områder, afgrænsede tidspunkter
Ikke-koordineret telekørsel (rute)	Lokaltakst	Lokaltakst	Lokalt defineret	Afgange i buskøreplan – evt. særskilt køreplan

Lokaltaksterne på ikke-koordineret kørsel er ikke harmoniseret endnu. Midttrafik vil udarbejde forslag til harmonisering af taksterne på denne kørselstype også.

Appendiks: Oversigter over Midttur og telekørsel 2008

Midttur 2008. Turantal og økonomi:

Kommune	Turantal 2008	Kommunalt tilskud ekskl. adm. kr.	Egenbetaling kr.	Tilskud pr. tur kr.
Ikast-Brande	114	4.378	5.552	38
Lemvig	184	16.531	9.533	90
Randers	168	7.810	6.869	46
Skive	2.172	78.565	114.900	36
Struer	127	15.503	5.726	122
Viborg	2.477	93.411	128.390	38
I alt	5.242	216.197	270.970	41

Kommunen betaler ud over tilskuddet et administrationsgebyr på 20 kr. pr. tur.

Midttur uden støtte	Turantal 2008	Midttrafik tilskud ekskl. Adm. Kr.	Egenbetaling Kr.	
	933	-20.182	138.528	-22

Midttrafiks overskud på 22 kr. pr. tur svarer til administrationsgebyret.

Oversigt over telekørsel 2008:

Kommune	Beskrivelse / type	Bestilling	Turantal 2008	Nettoudgifter 2008
Hedensted	<i>Rute 705 Brund-Hornsyld-Juelsminde</i>	Bestilles hos vognmand		1.787.55 kr.
	<i>Område 2+3 Stouby-Hornsyld-Bjerre</i>	Bestilles hos vognmand		56.436 kr.
Herning	<i>Rute 12 Herning-Ørre</i>	Koordineret telekørsel – bestilles hos Midttrafik	105	12.149 kr.
	<i>Rute 13 Herning-Simmelkær</i>		(alle 3 ruter)	(alle 3 ruter)
	<i>Rute 140 Aulum-Hodsager-Feldborg-Haderup</i>		(Har kørt som bestilt hos vognmand, beløb 2008 14.396 kr.)	
Holstebro	<i>Bybustelekørsel Stoppesteder/ område</i>	Bestilles hos vognmand, dog faste stoppesteder uden bestilling	5.400	683.827 kr.

Kommune	Beskrivelse / <i>type</i>	Bestilling	Turantal 2008	Nettoudgifter 2008
Horsens	<i>Rute 112 Gedved-Vestbirk</i> <i>Rute 518 Horsens-Lund</i> <i>Rute 624 Brædstrup-Grædstrup</i> <i>Rute 671 Lund-Horsens</i>	Bestilles hos vognmand		69.063 kr. (alle 4 ruter)
Ikast - Brande	<i>Rute 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180</i> (nedlægges sommeren 2009) Ikast bybus <i>rute</i> (erstattes af fast linje køreplan med 3 linjer fra sommeren 2009. Der er gratiskørsel – altså er der ingen passagerindtægter)	Bestilles hos vognmand	Lokale ruter: 4.426 Bybus: 1.445	Lokale ruter: 849.126 kr. Bybus: 443.624
Norrdjurs	Telekørsel ved Grenå – <i>område 1, 2 og 3</i> <i>Rute 10 Langhøjskolen-Hevringsholm</i>	Bestilles hos vognmand Bestilles hos vognmand		1.428.378 kr.
Ringkøbing - Skjern	<i>Område Rute 592 Tarm-Sdr. Vium/Ådum</i>	Koordineret telekørsel – bestilles hos Midttrafik	243	36.555 kr. (har kørt som rute 596+597: 108.277 kr. i 2008)

Kommune	Beskrivelse / <i>type</i>	Bestilling	Turantal 2008	Nettoudgifter 2008
Silkeborg	Silkeborg lokalruter, linie 31, 32 og 33 <i>rute</i>	Bestilles hos vognmand		134.486 kr.
	Rute 801 Silkeborg-Thorning <i>rute</i>	Bestilles hos vognmand		
	Rute 802 Kjellerup-Vinderslev <i>område</i>	Rute 802-804: Koordineret telekørsel – bestilles hos Midttrafik	Rute 802-804: 62	Rute 802-804: 7.836
	Rute 804 Kjellerup Sjørslev-Demstrup <i>område</i>			
	Telekørsel, Them – Hjørlund <i>rute</i>	Bestilles hos vognmand		128.711 kr.
	Telekørsel Bryrup og Addit <i>rute</i>	Bestilles hos vognmand		5.639 kr.
Skanderborg	<i>Rute 1, 2, 3, 4, 5 og 6</i>	Bestilles hos vognmand		403.211,25
Skive	Rute 41 Skive-Oddense <i>område</i>	Koordineret telekørsel – bestilles hos Midttrafik	97	9.807
	Rute 451 Rødding industriområde-Balling <i>område</i>			
Struer	<i>Rute 335 Linde- Struer</i>	Bestilles hos vognmand		6.907 kr.
Viborg	Rute 601 Skals-Nr. Rind-Ulbjerg <i>område</i>	Koordineret telekørsel – bestilles hos Midttrafik	3	388 kr.
Region Midtjylland	Rute 45 Skive-Sjørup <i>område</i>	Koordineret telekørsel – bestilles hos Midttrafik	31	3.278 kr.
	<i>Rute 209 Raskmølle-Brædstrup</i>	Bestilles hos vognmand		56.495 kr.
	<i>Rute 502 Brædstrup-Voerladegård</i>	Bestilles hos vognmand		117.092 kr.

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 5



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
12. marts 2009	1-22-1-09	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Foreløbigt regnskab for 2008

1 Hovedresultatet

På baggrund af de registrerede udgifter og indtægter opgjort pr. 12. marts 2009, er der udarbejdet et foreløbigt regnskab for 2008. Hovedtallene er gengivet i nedenstående tabel, idet resultaterne her er fordelt på de enkelte forretningsområder samt på fællesudgifter og administration.

En direkte sammenligning af regnskabet med budgettet på hovedposterne kræver nogle kommentarer og uddybninger. Disse forhold er nærmere kommenteret i de efterfølgende afsnit, hvor hvert enkelt af forretningsområderne og fællesudgifterne/administrationen gennemgås nærmere.

MIDTTRAFIK FORELØBIGT REGNSKAB 2008

Foreløbigt regnskab 2008 pr. 12. marts 2009 i 1.000 kroner

	Justeret budget 2008 *	Foreløbigt regnskab 2008	Budget minus regnskab i kroner	Budget minus regnskab i procent
Busdrift				
Udgifter	1.201.800	1.211.006	-9.206,5	-0,77
Indtægter	-613.101	-615.488	2.386,6	-0,39
Netto	588.699	595.519	-6.820	-1,16
Midtjyske Jernbaner **				
Driftsudgifter	35.700	35.751	-51	-0,14
Anlægsudgifter	13.800	9.868	3.932	28,50
Driftsindtægter	-15.200	-13.900	-1.300	8,55
Netto	34.300	31.719	2.581	7,53
Handicapkørsel				
Netto	42.031	41.787	244	0,58
Trafikselskabet				
Netto udgifter	112.958	111.781	1.177	1,04
Netto i alt				
Udgifter i alt	1.413.020	1.410.193	2.827	0,20
Indtægter i alt	-635.032	-629.388	-5.644	0,89
Netto i alt	777.988	780.805	-2.817	-0,36

* Budgettet for 2008 blev justeret i maj 2008 som følge af en markant indtægtsmanko på busdriften i 2007.

** Regnskabet og budgettet omfatter kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Der sammenlignes i tabellen med det justerede budget for 2008, som det blev vedtaget på bestyrelsesmødet 23. maj 2008. Justeringen bestod hovedsagligt i en markant nedjustering af indtægterne ved busdriften for 2008 på ca. 95 mio. kroner, begrundet i regnskabsresultatet for 2007.

På busdriften udviser regnskabsresultatet en merudgift på i alt ca. 9,2 mio. kr. Hovedforklaringen er, at det i budgettet for 2008 var forudsat, at merudgiften til dieselafgiften kun ville omfatte 3

måneder af 2008. Da dieselaafgiften havde effekt i 4 måneder i 2008, betyder alene dette forhold en merudgift på ca. 9,0 mio. kroner.

På indtægtssiden er der tale om merindtægter på ca. 2,4 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Det samlede nettoresultat på busdriften er en manko på ca. 6,8 mio. kr.

Driftsudgifterne vedrørende Midttrafiks mellemværende med Midtjyske Jernbaner svarer overordnet til de budgetterede driftsudgifter. Indtægterne i 2008 er dog knap 1,3 mio. kr. mindre end budgetteret.

De ordinære anlægsudgifter var i 2008 på knap 9,9 mio. kroner, mod budgetterede 13,8 mio. kr. Opgørelsen omfatter ikke udgifter til spormoderniseringen på Odderbanen, men kun de ordinære anlægsudgifter; der henvises til en nærmere beskrivelse af området i det følgende.

Det skal bemærkes, at Midtjyske Jernbaner udarbejder et selvstændigt regnskab for området, som afspejler jernbanernes samlede økonomi. De ovenfor angivne regnskabs- og budgettal vedrører kun mellemværendet mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Samlet set er der en netto mindreudgift på 2,6 mio. kr.

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter (skal-kørsel) tale om et samlet, nettomindreforbrug på 0,2 mio. kr. i 2008.

På Trafikselskabets område, der omfatter såvel driftsudgifter som rene administrationsudgifter, er der et samlet mindreforbrug på 1,2 mio. kroner. Afvigelsen er sammensat af en mindreindtægt på kontrolafgifter i Århus Kommune på ca. 4,4 mio. kr., som modsvares af et tilsvarende mindreforbrug på de områder, Midttrafik selv har en direkte indflydelse på.

2 Resultatet for busdriften

Det samlede nettoresultat udviser en netto merudgift på ca. 6,8 mio. kr. i forhold til det budgetterede. Det svarer til en budgetafvigelse på 1,2 %. Nettoafvigelsen består som nævnt af merudgifter på 9,2 mio. kr. og en modsat rettet merindtægt på 2,4 mio. kroner.

I tabel 2 er resultatet for busdriften vist for hver kommune og for regionen. Der er planlagt en gennemgang af resultaterne for bestillerne, som afholdes ultimo marts 2009. I den forbindelse vil der være mulighed for en mere detaljeret redegørelse for regnskabsresultatet, og af den årsag er resultaterne for de enkelte bestillere ikke gennemgået nærmere her. Det skal bemærkes, at gennemgangen af regnskabsresultatet kan medføre forskydninger mellem de enkelte bestillere på indtægtssiden, uden at det samlede resultat dog ændres af den årsag.

Busudgifter

Udgifterne overstiger det budgetterede med 9,2 mio. kr., svarende til et merforbrug på 0,8 %. Fordelingen af merudgifterne varierer en del mellem de enkelte bestillere, hvilket er vist i tabel 2.

En del af forklaringen på den samlede merudgift hænger sammen med, at det først på et sent tidspunkt officielt blev meddelt, at fritagelsen for betaling af dieselaafgiften ville bortfalde allerede fra og med september 2008. I forbindelse med revisionen af busdriftsbudgettet, som bestyrelsen vedtog 23. maj 2008, var det – på baggrund af de officielle tilkendegivelser på daværende tidspunkt – forudsat, at bortfald af fradrag for dieselaafgiften kun ville have virkning i 3 måneder i 2008, og ikke som det viste sig at blive, i 4 måneder. Den rene merudgift som følge heraf, blev opgjort til i alt ca. 8,9 mio. kr. i 2008.

På den baggrund skulle det forventes, at der vil være tale om en jævn fordeling af merudgiften på de enkelte bestillere. Som det fremgår af tabel 2 er dette ikke generelt tilfældet.

Dette hænger blandt andet sammen med udgangspunktet for udgiftsbudgetterne for 2008.

Budgettet for udgifterne til busdriften for 2008 er overvejende en fremskrivning af udgiftsbudgetterne for 2007, som igen er baseret på indberetninger fra de afgivende myndigheder. Som det også blev bemærket i forbindelse med aflæggelse af regnskabet for 2007, var der stor usikkerhed forbundet med basisbudgetterne, hvilket blandt andet skyldtes, at oplysningerne om aktivitetsniveauet målt i køreplantimer, ikke kunne verificeres.

Selvom udgiftsbudgetterne er fremskrevet i henhold til de udmeldte satsreguleringsprocenter, og selvom budgetterne – i muligt og kendt omfang - er justeret på baggrund af gennemførte udbud og omlægninger af ruter, vil eventuelle fejl i basisbudgetterne stadig slå igennem på budgetgrundlaget for 2008.

Udarbejdelse af et troværdigt budgetgrundlag er en højt prioriteret opgave for Midttrafik, og der har i 2008 været gjort en særlig indsats på dette område. Som det også er aftalt med bestillerne, forventes der i løbet af en måned at kunne udarbejdes en egentlig ruteøkonomi opgjort på udgiftssiden, hvilket vil kunne danne et noget mere sikkert grundlag for budgetlægning af driftsudgifterne på busdriften fremadrettet.

Busindtægter

Indtægterne i forbindelse med busdriften overstiger det budgetterede niveau med 2,4 mio. kroner, svarende til en merindtægt på godt 0,4 %.

De samlede indtægter på ca. 615 mio. kr. stammer primært fra salg af kort og billetter (ca. 468 mio. kr.). Salg af skole- og uddannelseskort udgør den næststørste indtægtskilde på ca. 87 mio. kroner. Fra trafikstyrelsen modtager Midttrafik herudover en takstkompensation i f.m. børnerabatter, som i 2008 udgjorde knap 32 mio. kr.

Det samlede resultat på indtægtssiden er bedre end de forholdsvis pessimistiske forudsætninger, der var lagt ind i budgetterne for 2008.

Udgangspunktet for indtægtsbudgettet for 2008 var regnskabsresultatet for 2007, som udviste en indtægtsmanko på ca. 80 mio. kroner.

På bestyrelsesmødet 23. maj 2008 blev det således vedtaget, at indtægtsbudgettet som udgangspunkt skulle svare til de realiserede indtægter for 2007; at der ikke skulle foretages en prisfremskrivning af indtægterne uagtet at der i årets løb ville blive foretaget takstopskrivninger på 3,1 %; samt at der skulle indarbejdes en forudsætning om en reel tilbagegang i indtægterne på 1 % i forhold til regnskabet for 2007.

Resultatet blev bedre end forventet, men det er administrationen i Midttrafiks opfattelse, at der ikke er belæg for en markant opjustering af indtægterne i 2009.

Fordelingen af indtægterne på de enkelte bestillere bliver som nævnt gennemgået på møder ultimo marts 2008.

Overordnet er der tale om en indtægtsfordeling, som i højere grad end ved regnskabet for 2007 tager højde for passagertællinger og lignende, objektive kriterier. Midttrafik arbejder selvsagt videre med at skabe en fordelingsmodel, der er så nøjagtig og faktuel korrekt fordeling som mulig.

3 Resultatet for mellemværendet med Midtjyske Jernbaner

Som nævnt indledningsvis skal det bemærkes, at Midtjyske jernbaner udarbejder et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi. I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Det samlede regnskab for privatbaner viser et mindreforbrug på 2,6 mio. kr. i forhold til budgettet.

Drift

Budgetoverskridelsen på driftssiden på i alt ca. 1,3 mio. kr. stammer primært fra indtægtsområdet, hvor der i 2008 er konstateret færre indtægter end forventet.

Under arbejdet med at modernisere Odderbanens spor, har togkørslen i en længere periode været indstillet. I stedet er der indsat "tog-busser". Arbejdet med spormoderniseringen har haft en betydning for kundernes anvendelse af Odderbanen i denne periode, og det har således også påvirket indtægterne.

Midttrafiks udgifter til drift af Midtjyske Jernbaner ligger på niveau med budgettet.

Anlæg.

Midttrafiks udgifter til investeringer på privatbanerne var i 2008 ca. 3,9 mio. kr. mindre end forventet. Investeringsmidlerne overføres til Midtjyske Jernbaner og anvendes til dels investeringer i særlige projekter, og dels en pulje til mindre investeringer.

Region Midtjylland finansierer Midttrafiks udgifter til anlæg og investeringer, og midlerne disponeres i overensstemmelse med den godkendte investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

I 2008 er der gennemført et større spormoderniseringsprojekt på Odderbanen. Udgifterne hertil finansieres af Region Midtjylland. Projektøkonomien indgår ikke i Midttrafiks investeringsbudget for privatbanerne. Midlerne til Midtjyske Jernbaner overføres reelt fra Region Midtjylland, idet Midttrafik i denne sammenhæng fungerer som et mellemlid. Omkostningerne til spormoderniseringen blev større end forudsat i det oprindelige overslag for projektet. Det endelige projektrejskab afsluttes i 2009.

4 Resultatet for handicapkørslen

Det samlede resultat for handicapkørslen udgør et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. i forhold til den såkaldte 'skal-kørsel'. 'Skal-kørslen' omfatter den lovpligtige kørsel (handicapkørsel), og det er budgettet for skal-kørsel, bestyrelsen har vedtaget i september 2007.

Ud over skal-kørsel, er der indenfor handicapkørslen også registreret udgifter og indtægter vedrørende kan-kørslen (siddende patienttransport og forskellige former for kommunal kørsel). Denne del af forretningsområdet hviler i sig selv, og er således fuldt ud indtægtsdækket set fra Midttrafiks side. Det betyder også, at der overføres en del af indtægterne fra 'kan-kørslen' til administrationsområdet til dækning af løn- og personaleudgifter, it med videre.

5 Resultatet for Trafikselskabet

Under overskriften Trafikselskabet er der samlet en række udgiftstyper af forskellig karakter. Af hensyn til sammenligneligheden er den oprindelige opdeling bibeholdt i forbindelse med den samlede regnskabsaflæggelse for Midttrafik, uagtet at en hel række af udgifterne rettelig bør henføres til primært busdriften.

Samlet set er der tale om en mindreudgift for Trafikselskabet på ca. 1,2 mio. kroner i 2008. På driftsdelen er der tale om en markant budgetafvigelse vedrørende billet- og trafikkontrollen. Merudgiften vedrører hovedsagligt en indtægtsnedgang vedrørende kontrolafgifter i Århus Kommune, og påvirker således udelukkende mellemværendet med Århus Kommune.

Baggrunden for indtægtsnedgangen er en ændring i proceduren for inddrivelse af kontrolafgifterne, som i hovedtræk er beskrevet nedenfor.

Midttrafik overtog ultimo 2006 et budget indeholdende indtægter i forbindelse med kontrolafgifter på 8,4 mio. kroner fra Århus Kommune. Budgettet var oprindeligt et bruttobudget, og eventuelle afskrivninger af tilgodehavender blev særskilt modregnet i bruttoindtægten.

Selve opgaven med inddrivelse af tilgodehavenderne lå fuldt ud ved Midttrafik.

Håndteringen af inddrivelse af kontrolafgifter har gennem 2008 været drøftet indgående mellem Midttrafik og Århus Kommune.

Der er nu indgået en aftale med Århus Kommune om, at Midttrafik foretager alle de indledende tiltag i forbindelse med rykning for indbetalinger m.v. I det omfang dette ikke har ført til en indbe-

taling til Midttrafik, overføres de resterende udestående herefter til Århus Kommune, som så selv varetager den endelige inddrivelse af de udestående kontrolafgifter.

Det betyder, at de samlede indtægter, som Midttrafik har registreret i forbindelse med kontrolafgifter i 2008, nedskrives med ca. 4,4 mio. kr., svarende til den del af kontrolafgifterne, der er overført til Århus kommune.

Hermed opstår der i forhold til budgettet en tilsvarende manko.

Den nye procedure betyder, at der skal foretages en justering af budgettet for kontrolafgifter fra og med budget 2009, idet indtægterne skal nedskrives med den forventede andel af kontrolafgifter, der overføres fra Midttrafik til Århus Kommune.

På det rent administrative område er der i 2008 tale om et mindreforbrug, der mere end modsvarer indtægtsnedgangen på de førnævnte 4,4 mio. kr.

Midttrafik har dels fastholdt en stram udgiftsstyring på disse styrbare områder, dels været nødt til at udsætte kampagner og dele af projekter (for eksempel webbutikken) til 2009. Af den årsag ansøges om, at overføre mindreforbruget på det administrative område fra 2008 til budgettet for 2009, også for at finansiere udviklingspuljen på 3,0 mio. kroner i 2009, der skal findes indenfor Trafikselskabets budget.

Tabel 2

Budsrift - foreløbigt regnskab 2008

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		
	Foreløbigt regnskab 2008	Ajourført budget 2008	Budget minus regnskab	Udgifter regnskab	Foreløbigt regnskab 2008	Ajourført budget 2008	Budget minus regnskab	Indtægter regnskab	Foreløbigt regnskab 2008	Ajourført budget 2008	Budget minus regnskab	Indtægter regnskab	Foreløbigt regnskab 2008	Ajourført budget 2008	Budget minus regnskab	Indtægter regnskab	Foreløbigt regnskab 2008	Ajourført budget 2008	Budget minus regnskab
Regionen	410.273.396	423.891.349	13.617.953		-264.141.916	-264.149.340	-7.424	146.131.480	159.742.009	13.610.529									
Favrskov	11.799.035	12.034.200	235.165		-851.595	-985.653	-134.058	10.947.441	11.048.547	101.107									
Hedensted	9.321.644	8.281.532	-1.040.112		-1.901.487	-859.415	1.042.072	7.420.157	7.422.117	1.961									
Herning	41.438.712	39.982.088	-1.456.625		-10.880.776	-11.571.308	-690.532	30.557.936	28.410.780	-2.147.157									
Holstebro	27.936.941	26.122.955	-1.813.986		-7.286.666	-6.766.368	520.278	20.650.275	19.356.567	-1.293.708									
Horsens	41.113.354	42.409.124	1.295.770		-16.211.421	-15.359.759	851.662	24.901.934	27.049.366	2.147.431									
Ikast-Brande	11.296.574	11.013.647	-282.927		0	0	0	11.296.574	11.013.647	-282.927									
Lerwig	10.502.835	7.746.563	-2.756.272		-424.406	-781.313	-356.907	10.078.429	6.965.250	-3.113.179									
Norddjurs	11.586.062	11.078.934	-507.128		-530.574	-526.121	4.453	11.055.488	10.552.813	-502.675									
Odder	5.239.178	5.085.233	-153.945		-107.990	-62.590	45.400	5.131.188	5.022.643	-108.545									
Randers	63.902.520	62.801.142	-1.101.378		-27.599.180	-31.409.213	-3.810.033	36.303.340	31.391.929	-4.911.411									
Ringkøbing-Skiern	19.787.055	18.712.769	-1.074.286		-264.391	-491.563	-227.172	19.522.664	18.221.206	-1.301.459									
Samsø	4.890.748	4.910.652	19.904		-1.554.076	-1.900.809	-346.733	3.336.672	3.009.843	-326.829									
Silkeborg	50.177.628	50.369.333	211.705		-19.529.205	-19.265.127	264.078	30.648.423	31.124.206	475.783									
Skanderborg	15.350.935	15.522.083	171.149		-2.563.044	-3.666.060	-1.103.016	12.787.891	11.856.023	-931.868									
Skive	21.985.927	21.706.484	-279.443		-6.391.823	-6.938.439	-546.616	15.594.104	14.768.045	-826.059									
Struer	7.108.999	7.040.339	-68.659		-816.239	-1.916.336	-1.100.097	6.292.759	5.124.003	-1.168.756									
Syddjurs	15.789.760	15.744.611	-45.149		-1.612.442	-2.835.895	-1.223.453	14.177.318	12.908.716	-1.268.602									
Viborg	31.877.550	31.139.984	-737.567		-10.237.568	-8.288.866	1.948.692	21.639.992	22.851.118	1.211.125									
Århus	399.627.640	386.186.575	-13.441.065		-242.582.802	-236.326.326	7.256.476	157.044.838	150.860.249	-6.184.589									
I alt	1.211.006.494	1.201.799.599	-9.206.896		-615.487.591	-613.100.521	2.387.070	595.518.904	588.699.078	-6.819.826									

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

Vedr. punkt nr. 9



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. marts 2009	1-23-4-205-8-08	Svend Aage Ravn	svr@midttrafik.dk	87408232

Notat med regneeksempler vedrørende omkostninger ved kørsel med mindre busser i stedet for normale 12 m busser

Forudsætninger

Nedenstående forudsætninger indeholder flere skøn, som kan varieres.

Fælles	
Kontraktløbetid i år:	6
Kørselsomfang i køreplantimer pr. år med 1 bus:	3.700
Kørehastighed i km pr. køreplantime:	22
Chaufføromkostninger i kr. pr. km:	14
Øvrige indirekte omkostninger i kr. pr. km:	0,75
Forrentningsprocent pr. år:	7
Dieseloliepris i kr. pr. liter:	7,00
Stor bus	
Længde i meter:	12
Passagerkapacitet i sidde- + ståpladser:	70
Nypris i kr.:	1.600.000
Pris i kr. efter 6 år:	800.000
Brændstofforbrug i km pr. liter:	2,0
Øvrige direkte omkostninger i kr. pr. km:	2,00
Husleje i kr. pr. bus pr. år:	20.000
Afskrivning og forrentning af bus i kr. pr. år:	217.333
Omkostninger i alt pr. år, hvis 100 % køres med en stor bus:	1.885.683
Lille bus	
Længde i meter:	8
Passagerkapacitet i sidde- + ståpladser:	20
Nypris i kr.:	800.000
Pris i kr. efter 6 år:	50.000
Brændstofforbrug i km pr. liter:	6,0
Øvrige direkte omkostninger i kr. pr. km:	1,00
Husleje i kr. pr. km:	10.000
Afskrivning og forrentning i kr. pr. år:	154.750
Omkostninger i alt pr. år, hvis 100 % køres med en lille bus:	1.541.767

Konklusioner

En lille bus er stor nok i hele driftstiden

Det er altid billigere at anvende en lille (=billigere) bus end en stor bus i tilfælde, hvor den lille bus er stor nok rent kapacitetsmæssigt i hele driftstiden.

En lille bus er stor nok - men kun i en del af driftstiden

Det kan være billigere at erstatte en stor bus med en lille bus i den del af driftstiden, hvor en lille bus kan dække kapacitetsbehov. Det vil sige uden for myldretiden - typisk om aftenen og i week-enden.

Jo mindre andel trafikselskabet skal dække af de faste omkostninger for små busser, jo oftere vil det være rentabelt at lade en lille bus overtage en del af kørslen.

I regneeksemplet skal kørslen i mindst ca. 13 % af driftstiden kunne udføres med den lille bus, hvis trafikselskabet skal dække 20 % af de faste omkostninger for den lille bus.

Hvis trafikselskabet skal dække 50 % af de faste omkostninger for den lille bus, skal kørslen i mere end ca. 31 % af driftstiden kunne udføres med den lille bus.

I regneeksemplet er der tale om intensiv bybuskørsel med 3700 køreplantimer pr. bus pr. år. Det betyder, at det kan være rentabelt at indsætte en lille bus, selvom trafikselskabet skal dække bus-sens faste omkostninger fuldt ud. Men den lille bus skal så være stor nok i over 61 % af tiden.

Kapacitetsmæssigt behov for én stor eller to små busser i en del af driftstiden

Hvis der kapacitetsmæssigt kun er behov for en stor bus i en begrænset del af driftstiden, og hvis trafikselskabet kun skal dække en lille del af de faste omkostninger for de små busser, så kan det være billigere at indsætte to små busser i stedet for én stor til at dække behovet på disse tidspunkter. I resten af driftstiden må kørslen så udføres med en lille bus.

Dette vil dog sjældent være tilfældet, da behovet for den store eller de to små busser typisk findes i mere end halvdelen af driftstiden og på tidspunkter, hvor det vil være svært at finde små busser, som trafikselskabet kun skal betale en beskedent andel af de faste omkostninger for.

I regneeksemplet vil det således ikke være relevant at indsætte to små busser i stedet for én stor, hvis trafikselskabet både skal betale 30 % af de faste omkostninger for de små busser, og hvis der kapacitetsmæssigt er behov for én stor eller to små busser i mere end ca. 13 % af tiden.

I eksemplet er der endog ikke taget hensyn til, at der faktisk skal tre små busser til at erstatte én stor bus rent kapacitetsmæssigt.

Små busser kan således være rentable i tre situationer

Der er således tre situationer, hvor det kan være rentabelt for trafikselskabet at erstatte én stor bus med en eller to små busser:

1. Hvis en lille bus er stor nok i hele driftstiden, vil det altid være billigere at bruge en lille bus.
2. Uden for myldretiden, hvor én lille bus ofte er stor nok rent kapacitetsmæssigt. Uden for myldretiden vil udbuddet af ledige, små busser være størst. Derfor vil det på disse tidspunkter være nemmere at indgå en rentabel aftale om at indsætte en lille bus.
3. I myldretiden, hvor én lille bus ikke er stor nok, men må suppleres med yderligere en lille bus, hvis man vil undgå at indsætte en stor bus. I myldretiden er udbuddet af ledige busser imidlertid begrænset. Derfor vil det yderst sjældent være muligt at indgå en rentabel aftale om at indsætte to små i stedet for én stor bus i denne situation.

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

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

Referat af møde for trafikelskabernes bestyrelser 3. februar 2009

Deltagere

Movia

Finn Aaberg
Knud Larsen, næstformand for Trafikselskaberne i Danmark
Dorthe Nøhr
Johannes Sloth

Midttrafik

Poul Vesterbæk
Jens Erik Sørensen
Peter Thyssen
Finn Stengel Petersen
Bjarne Schmidt Nielsen

FynBus

Steen Møller
Carsten Hyldborg Jensen
Morten S. Petersen
Poul Weber

NT

Thomas-Kastrup Larsen, formand for Trafikselskaberne i Danmark
Christian Roslev
Sven Heiselberg

Sydtrafik

Peter Christensen
Kirsten Therkildsen, deltager i stedet for HC Bonde
Morten Kristensen
Jørgen Elsted Hansen

BAT

Leif Olsen, afbud
Lars Bjørn Høybye

Sekretariat for Trafikselskaberne i Danmark

Niels Mortensen
John Christensen
Louise Christensen (referent)

Referat

3. marts 2009
Louise Christensen
36 13 18 78
loc@trafikselskaberne.dk

Referat fra møde for trafikkselskabernes bestyrelser

d. 3. februar 2009 hos FynBus, Odense

Dagsordensoversigt

- 1 Velkommen v. formand
- 2 Meddelelser
- 3 Præsentation af aktivitet fra hvert trafikkselskab
- 4 Økonomiforhandlinger 2009
- 5 Trafikkselskabernes rolle i transportpolitikken
- 6 Miljø
- 7 Incitamentskontrakter
- 8 Incitament til udbredelse af rejsekort
- 9 Evt.

1 Velkommen ved formand

Formand Thomas Kastrup-Larsen bød velkommen og roste det netop indgåede trafikforlig, som viser, at busserne er kommet på dagsordenen på Christiansborg.

Vi er kommet på dagsordenen med busserne, og både politikere og medier taler nu om bussernes vigtighed for sammenhængen i den kollektive trafik – og det skal vi udnytte.

Foreningen blev oprettet og vi satte os nogle mål. Målet var, at vi vil være

- en platform for politisk arbejde
- organisatorisk ramme for samarbejde mellem trafikkselskaberne

Trafikselskaberne i Danmark skal sætte fokus på, hvad vi kan byde ind med.

Hvordan kan vi bidrage til

- bedre miljø,
- at mindske trængselsproblemer,
- at rejsekortet bliver en succes, og
- at udbrede incitamentskontrakter?

Af konkrete udfordringer i 2009 er der de kommende økonomiforhandlinger, hvor vi allerede har etableret et samarbejde med KL og Danske Regioner. Det skal vi pleje og dyrke. Til maj holder vi møde med Carl Holst fra Danske Regioner og Jens Stenbæk fra KL. Der skal vi drøfte, hvordan vi støtter hinanden i økonomiforhandlingerne.

Så skal vi i gang med et større arbejde om den såkaldte "Cross boarder leasing", som er en ændring i EU's momsregler, der træder i kraft fra januar 2010. Det svarer til det arbejde, der er blevet lavet om brændstofafgifterne sidste år.

Vi skal dyrke fællesskabet og blive bedre til at finde fælles løsninger på tværs af selskaberne. Vi skal ikke opfinde den dybe tallerken, hver gang vi laver nye produkter, men stoppe op og tænke over om de andre selskaber har lavet noget, der kan bruges.

3 Præsentation af aktiviteter fra hvert trafikselskab

NT

NT har et mål om, at der skal flere med bussen. De har indført en ny incitamentsmodel, som havde til formål at være simpel og let at forstå. Den har virket til at motivere operatørerne, blandt andet på den måde, at operatørerne nu kender indholdet af hver klage, der bliver indgivet mod dem og gør en indsats for at undgå flere af det samme.

NT har netop lanceret en reklamekampagne mod bil nr. 2, som handler om, hvor meget man kan spare ved at droppe bilen og bruge bussen i stedet. Under påskud

af finanskrisen har de sendt "redningspakker" ud med kam og saks, så man kan vælge, om man vil spare penge ved selv at klippe børnene eller spare langt mere ved at skifte bil ud med bus.

NT har lavet en fordelsklub, NT Inclusive, hvor kunder med periodekort får adgang til tilbud og fordele hos landsdækkende, regionale og lokale virksomheder og butikker.

Midttrafik

Midttrafik har været på studietur til Jönköping for at lære om god kollektiv trafik.

Der er kollektiv trafik en serviceydelse på linje med skoler mm., som kommuner skal tage alvorligt. Det, som Midttrafik lærte i Jönköping er, at man skal køre, hvor kunderne er - massivt og højfrekvent.

Målet for Midttrafik er at have tilfredse kunder, bestillere og leverandører. Det er strategien i bestyrelsen. Basisproduktet skal køre, og Midttrafik vil gå videre med planer om A-busser.

Med hensyn til de varslede besparelser har der været nedsat en arbejdsgruppe, som har fundet besparelser for 45 mio. kr., som koster 25 mio. kr. at implementere.

Sydtrafik

Kommunerne har for alvor opdaget, at de er ejere af et trafikselskab og begynder at interesse sig for kollektiv trafik.

Der har været forsøg med gratis kørsel med skolebørn i Åbenrå, og de vil gerne fortsætte forsøget. Sønderborg kommune vil lave forsøg med gratis kørsel til skolebørn og unge under 25 år. Sydtrafik har advaret om, at det måske kan give problemer med SU-styrelsen, men de vil gerne prøve alligevel. Forsøget skønnes at komme til at koste 8-10 mio for Sønderborg.

Sydtrafik arbejder med ensartning af 3 forskellige zonestrukturer, som aldrig blev ensartet, da trafikselskabet blev dannet.

Regionen har vedtaget nye ruteprincipper for, hvilke ruter, der er lokale og hvilke der er regionale. Det giver uro og 19 ruter er i spil. Trafikselskabet tager skraldet, fordi journalister og offentlighed ikke ved, at det er kommuner og region, der vil spare.

FynBus

FynBus har haft et køreplansskift i januar, som er forløbet glat.

De har opnået en bedre dialog, blandt andet i form af borgmesterforum.

FynBus har netop afholdt en konference for politikere og embedsmænd i kommuner og region, hvor de tog udgangspunkt i 2010 og 2020. Der var blandt andet oplæg om Göteborg, som udmærker sig ved at samarbejde mellem kommune, trafikselskab og staten. Formålet var at sætte mål og derefter at forfølge målene.

FynBus mener, at vi i Danmark er nødt til at have tættere samarbejde alle parter i mellem og opnå forståelse for, at kollektiv trafik skal ses i og tænkes i sammenhæng med den store trafikpolitik, det gælder fremkommelighed, udvikling med mere.

Movia

Movia er inspireret af Oslo, som har haft stigende passagertal i 7-8 år. De har i Oslo sat prisen på pendlerkort ned med 25 % og øget frekvensen. Det har tilsammen betydet et øget nettotilskud på 50 % fra kommuner til kollektiv trafik.

Movia mener, at vi skal være bedre til at fortælle folk, at kollektiv trafik er lig med kvalitet, fordi man kan "tale folk ind i bussen".

Movia har en incitamentskontrakt på linje 150S, som har fået 16 % passagerfremgang. Men Movia mener dog ikke, at fremgangen alene skyldes bedre chauffører, men i lige så høj grad den følgende medieomtale om kvalitet i den kollektive trafik.

Der er kommet 16.000 nye månedskortholdere med Erhvervskort. Movia har foretaget en undersøgelse af dem, som viser at 27 % af de nye kunder er tidligere bilkunder.

I 2008 har Movia intensiveret billetkontrollen med seks nye kontrollører. Det er for det første en god forretning og for det andet en psykisk god motivation for dem, som sidder i busserne med billet.

Movia har i øvrigt en taskforce til klager og siger tak til kunderne for hjælpen med at finde de brådne kar.

BAT

BAT vil udnytte deres særlige situation, hvor der ikke er nogen grænser mellem kommune, region og trafikselvskab til at lave en større analyse af brugerne. Validiteten af data er for dårlig nu på baggrund af de tre årlige manuelle tællinger. I stedet for at vente på rejsekort vil BAT anvende strekkodeteknologi på kontantbilletter og skolekort. Det vil samtidig lægge en god basis for rejsekort, fordi folk vil være vænnet til check ind og check ud. Fokus er på slutbrugerne, som er borgerne på øen.

4 Økonomiforhandlinger 2009

Der er nedsat en arbejdsgruppe til at lave et fælles oplæg frem mod økonomiforhandlingerne 2009 med repræsentanter fra KL, Danske Regioner og Trafikselvskaberne i Danmark. Arbejdsgruppen har lavet en tidsplan og emnevalg, som går på økonomi, fremadrettede initiativer og miljø.

Der er planlagt møde 12. maj 2009 mellem bestyrelsen for Trafikselvskaberne i Danmark, Jens Stenbæk, KL, og Carl Holst, Danske Regioner, med henblik på økonomiforhandlingerne 2009.

5 Trafikselvskabernes rolle i transportpolitikken

En arbejdsgruppe bestående af Jens Erik Sørensen, Midttrafik, Mads Lund Larsen, Movia og Niels Mortensen, Trafikselvskaberne i Danmark, har efter høring af

de enkelte trafikskabers bestyrelser udarbejdet et oplæg til vurdering af de lovgivningsmæssige rammer.

Oplægget var vedlagt dagsordenen til mødet.

Nu er der sat penge af til busser i trafikforliget, og derfor er det nemmere at udfylde rammerne, men det skal gøres ordentligt. Oplægget peger på nogle områder, hvor loven ikke understøtter trafikskabernes mulighed for at skabe sammenhæng i den kollektive trafik for borgerne og peger på fire områder, hvor rammerne kan forbedres for trafikskaberne:

- Fleksible regnskabsprincipper
- Partnerskaber mellem trafikskab, bestiller og operatør
- Ændret byrdefordeling, hvor den fynsk-jyske model bør være målet, altså en forholdsmæssig fordeling af fællesudgifter på region(er) og kommuner
- Kompetenceafklaring

Oplægget lægger op til samarbejde mellem kommuner, trafikskab og vognmænd.

Drøftelserne gik på,

- om regionerne burde være involveret i trafikskaber eller ej. Formand Thomas Kastrup-Larsen mener ikke, at det er trafikskabernes rolle at blande sig i, om regioner er med eller ej
- at det er vigtigt med fælles forståelse
- og vigtigt med et rigtigt udligningssystem
- at der eventuelt skal være en paragraf om, at én kommune ikke kan have vetoret

Rundt om bordet var der opbakning til notatet fra arbejdsgruppen.

Punktet var udsat fra det forudgående bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark.

Dagsordnen for bestyrelsesmødets indstilling var,

- 1. at vi henvender os til transportministeren for at pege på de områder, hvor rammerne kan forbedres for trafikselskaberne (jf. nedenstående)*
- 2. at vi lader de prioriteringer indgå i økonomiforhandlingerne jf. dagsordenspunkt 8, og*
- 3. at vi retter henvendelse til transportministeren mhp. at etablere et mødeforum, hvor trafikselskaberne og transportministeren mødes 1-2 gange om året for at drøfte kollektiv trafik på tværs af myndighedsgrænser og finansiering*

På dette møde var der tilslutning til indstillingen, som derfor betragtes som godkendt.

6 Miljø

2009 er miljøår og FN's klimakonference afholdes i København i 2009 og miljø er på alles dagsorden. Alligevel findes der ikke nogen samlet viden pt. om miljøinitiativer i trafikselskaberne.

På bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark forud for dette møde blev det vedtaget, at selskaberne skal arbejde fælles om miljø. Der skal laves et oplæg om, hvordan selskaberne kan arbejde sammen, og der skal kunne præsenteres noget op mod FNs klimakonference i efteråret.

Vi skal udnytte den viden, som allerede findes i de forskellige selskaber. For eksempel har Miljøkoordinator hos Movia, Joachim Danchell, skrevet kandidatafhandling om kollektiv trafik og miljøet blandt andet med et forsøg på at kortlægge trafikselskabernes miljøinitiativer og holdninger. Rapporten kan eventuelt bruges som udgangspunkt for en kortlægning af selskabernes nuværende aktiviteter på miljøområdet og en holdning til fælles fremtidig indsats på området.

7 Incitamentskontrakter

Alle er enige om, at incitamentskontrakter er en interessant måde at arbejde sammen med operatørerne på, fordi det kan være med til at sikre fælles mål.

Rundt om bordet er der enighed om, at incitamentskontrakter er et værktøj, som kan være rigtig godt, men som skal bruges med omtanke.

Der var stor interesse i at opsamle erfaringer om incitamentskontrakter, eventuelt i samarbejde med Trafikstyrelsen.

8 Incitament til udbredelse af rejsekort?

Indstillingen om, at trafikselskaberne skulle være medfinansierende til et økonomisk incitament ved introduktionen af rejsekort for at sikre en god modtagelse, blev afvist på det forudgående bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark, hvorfor punktet ikke blev behandlet på dette møde.

Alle trafikselskaber er dog enige om, at det er en rigtig god ide med initiativer, der kan hjælpe rejsekort godt frem, og trafikselskaberne vil gerne have nogle modeller for, hvordan de kan være med til at støtte og hjælpe det frem.

9 Evt.

Intet til dette punkt

Århus, 13. marts 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 20. marts 2009 kl. 13.00
Parolesalen, Rødevej 3, 8800 Viborg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. februar 2009	1-00-1-09	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Referat fra møde mellem Transportministeren og Midttrafik.

Mødetids- 16. februar 2009, kl. 13.00-14.00
punkt

Sted Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg

Mødedel- Transportminister Lars Barfoed, bestyrelsesformand Poul Vesterbæk, næstformand
tagere Peter Thyssen, næstformand Bjarne Schmidt Nielsen, bestyrelsesmedlem Mogens Nyholm, repræsentantskabsmedlem Kurt Andreasen, repræsentantskabsmedlem Kirstine Bille, repræsentantskabsmedlem Niels Erik Iversen, repræsentantskabsmedlem Ole Flemming Lyse.

Fra administrationen deltog: ministersekretær Karsen Kirk Larsen, fuldmægtig i Transportministerier Jakob Pors Nielsen, Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen, Midttrafiks vicedirektør Mette Julbo, projektleder for letbanen Ole Sørensen, direktionsassistent Danni Giørtz-Jørgensen.

1. Indledning

Transportministeren takkede for fremmødet og forklarede, at han gerne vil mødes med de interessenter, ministeriet samarbejder med. De seneste års økonomiske problemer i den kollektive trafik har gjort møderne ekstra relevante. Ministeren ønsker at høre, hvad status er i Midttrafik, og hvordan Midttrafik vil anbefale Staten at forbedre rammerne for at drive kollektiv bustrafik.

Baggrunden for det aktuelle møde er, at der er indgået en trafikaftale med opbakning fra næsten alle partier, hvor $\frac{2}{3}$ af investeringsmidlerne går til kollektiv trafik. En stor del af dette går til togene, da det er Statens ansvar, og der kræves store særlige investeringer.

Transportministeren bemærkede, at det er kommunernes og regionernes ansvar at finansiere driften af bustrafik, og at Staten støtter dem via bloktilskud. Ministeren er bekendt med de u hensigtsmæssigheder, der er i fordelingen af bloktilskud i forhold til fordelingen af udgifter på konkrete områder, men det er den model, der er valgt sammen med kommunerne og regionerne. Staten vil gerne hjælpe med tilskud til investeringer i kollektiv bustrafik, og der er afsat puljer til disse formål. Forligskredsen skal drøfte, hvordan disse puljer skal udmøntes.

Bestyrelsesformanden orienterede om, at Midttrafik er tilfreds med trafikaftalen, som dels sikrer finansiering til letbanen, dels sætter puljer af til at fremme gode initiativer for den kollektive bustrafik. Generelt vurderer Midttrafik, at der er mange gode momenter i den indgåede trafikaftale.

Formanden gennemgik kort Midttrafik nøgletal og situation, herunder at Midttrafik har formået at spare 10 % på administrationen fra starten af, og at Midttrafik budget til administration og fælles opgaver har været overholdt i både 2007 og 2008.

Midttrafiks bestyrelse har i november 2008 været på studietur til Göteborg og Jönköping, hvor Bestyrelsen blev overbevist om, at der er en anden vej, så der ikke fortsat skal skæres i kollektiv trafik men i stedet kan skabes vækst ved hjælp af

investeringer i bl.a. busprioritering ved hjælp intelligent styring af lyssignaler og indretning af vejnettet. Ministeren bemærkede hertil, at forsøg med netop sådanne former for busprioritering kunne være omfattet af de nedsatte puljer.

2. Forsøg og erfaringer i Midttrafik

Formanden orienterede om, at Midttrafik har iværksat forsøg med incitament på en rute mellem Randers og Århus, at der laves forsøg på enkelte bybuslinjer i Viborg og Herning, og at der muligvis gennemføres et forsøg i stort skala i hele bybusnettet i Randers, hvis kommunen ønsker det. Midttrafik vil desuden gøre forsøg med at bruge forskellige busstørrelser tilpasset kundernes behov, herunder at lave forsøg med lynbusser med ekstra komfort til pendlerne.

Ministerens påskønnede forsøgene på at gøre buskørsel mere attraktivt og omtalte, at han ofte hører, at folk foretrækker tog af hensyn til komforten; den såkaldte "skinneeffekt". Man kunne arbejde med at konkretisere, hvad skinneeffekten består af og overføre flest muligt af elementerne til bustrafik.

3. Letbanen

Bestyrelsesformanden orienterede om, at arbejdet med letbanen er blevet et fælles østjysk projekt, hvor Midttrafik koordinerer arbejdet mellem de østjyske kommuner og regionen. Peter Thyssen bemærkede, at projektet er blevet forstærket ved at blive placeret i Midttrafik, så det ikke alene er et Århus Kommune-projekt. Projektet er vigtigt for den kollektive trafik i hele Østjylland, hvor letbanen også vil være et vigtigt element i at bringe kunder til og fra togene på Århus H. Sammen med Odder- og Grenaa-banerne vil letbanen kunne servicere ca. 60 % af arbejdspladserne i Århus-området. Ministeren bekræftede, at Staten finder arbejdet med letbanen meget vigtigt, og der er ingen tvivl hos ministeren om, at letbaneløsningen er den rigtige i Århus-området.

Peter Thyssen bemærkede, at der har været en god kommunikation på politisk niveau, og at Århus Kommune påskønner, at medlemmer af Folketingets trafikudvalg deltog i studieturen til Kassel i 2007.

Selvom finansieringen først er faldet på plads med trafikaftalen, er arbejdet med letbanen langt fremskredet, og der er således opkøbt den nødvendige jord til første etape, og Midttrafik forventer VVM-redegørelsen færdig til december 2009. Anlægsarbejdet vil derfor forholdsvis hurtigt kunne starte.

Midttrafik pegede på nogle områder, hvor Staten – ud over de afsatte midler – kan fremme letbanen:

- samordning mellem Grenaa-banen og Odder-banen kan fremskyndes, så det bliver en sammenhængende del; det tekniske forarbejde på Århus H er delvist gennemført.
- ved at indsætte letbanemateriel snarest på Grenaa-banen og Odder-banen i stedet for de tidligere planlagte gamle tog fra Svendborg, vil man kunne undgå at skulle ombygge perronerne to gange og dermed dels spare penge og vise rettidig omhu over for borgerne, dels hurtigt demonstrere over for kunderne, at letbane-konceptet er attraktivt. Der findes afprøvet materiel bl.a. i Kassel, der vil kunne køre både letbanekørsel i byen og tog til fx Odder.
- Trafikstyrelsen kan afsætte flere ressourcer til at gennemføre de opgaver, de skal løse, førend letbanen kan etableres.
- Staten kan deltage aktivt i organisationen bag letbanen, så der løbende varetages statslige, regionale og kommunale interesser.

Randers og Norddjurs kommuner understregede, at letbanen også er vigtig for deres områder, og tilkendegav den holdning, at hvad der er godt for Østjylland, er godt for Danmark, da Østjylland bidrager væsentligt til væksten i landet. Kommu-

nerne på Djursland bad ministeren om at være opmærksom på fortsat mulighed for godstransport på Grenaabanen.

Ministeren anerkender, at letbanen understøtter Regeringens målsætning om at øge mobiliteten, og han tilføjede, at Regeringen vil lave en strategisk analyse af trafiksituationen i Østjylland, som er et af de steder i landet, der har flest trængselsproblemer.

Ministeren kunne ikke love at ville støtte de nævnte punkter, men de blev noteret og vil indgå i det videre arbejde i ministeriet.

4. Den økonomiske situation

Bestyrelsesformanden vurderer, at der generelt er et godt samarbejde mellem Midttrafik og bestillerne, og mellem bestillerne indbyrdes. Der opstår dog problemer, når der skal gennemføres besparelser – fx på grund af stigende dieselpriiser – da det er svært at opnå enighed om gennemførelse af besparelserne, og ingen har kompetencen til at træffe en fælles beslutning for hele trafikselskabet. Det er løst ved, at Midttrafik i dialog med kommunerne og regionen har fremlagt konkrete forslag til besparelser, der er baseret på Midttrafiks faglige viden og pege på de løsninger, der gør mindst muligt ondt. Men der er ikke nogen tvivl om, at besparelserne vil kunne mærkes for borgerne, hvis ikke der findes ekstra penge.

Norrdjurs Kommune er bekymret for uddannelsesniveaueet i yderområderne, hvis muligheden for at tage bus til gymnasier, arbejdspladser osv. reduceres. Både kommuner og region er presset økonomisk, og det vil gå ud over andre serviceområder, hvis der skal prioriteres flere penge til kollektiv trafik. Især håber Norrdjurs Kommune på, at Staten vil hjælpe med til at sikre, at de unge kan transporteres til uddannelse.

Randers Kommune tilslutter sig Norrdjurs Kommunes holdning og ønsker, at der opretholdes en vis infrastruktur i kommunerne, så borgerne kan komme til bycentrene.

Syddjurs Kommune bemærker, at man forventer, at Staten er sit ansvar for landdistrikterne bevidst.

Bestyrelsesformanden bemærkede, at svenske undersøgelser viser, at 1 krone investeret i kollektiv trafik giver et afkast på 1,25 krone – primært i form af øget trafiksikkerhed, men også pga. lavere udgifter til udbygning af veje osv.

Ministeren forstår hensynet til de uddannelsessøgende, men forventer af kommuner og region selv prioriterer midler for at tilgodese de formål, de lokale politikere vægter højest. Staten har ikke yderligere midler og vil også skulle nedprioritere anden service for at kunne støtte kollektiv trafik.

5. Rammer og lovgivning

Kurt Andreasen anbefaler, at der gives mere magt til trafikselskaberne, så kommuner og region i højere grad udstikker nogle overordnede rammer, og så skal trafikselskabet prioritere ressourcerne ud fra en samlet betragtning, skabe sammenhæng i hele området og sikre, at løsningerne baseres på bedste faglige viden. Det vil reducere behovet for at bruge ressourcer på koordinering og formidling mellem bestillerne.

Bestyrelsesformanden gjorde opmærksom på, at det er u hensigtsmæssigt, at loven kræver, at trafikselskabernes budgetter skal være vedtaget senest 15. september for det efterfølgende år, da der ikke er et behov i trafikselskabet for at have budgettet vedtaget så tidligt, og det kan være problematisk for forløbet af budgetforhandlingerne i de enkelte kommuner og regionen.

Ministeren noterede sig bemærkningerne og vil inddrage dem i de videre overvejelser. Han bemærkede, at en af erfaringerne fra Helsingborg er, at det er vigtigt at få samlet et større ansvar for den kollektive trafik i trafiksselskabet.

6. Afrunding

Bestyrelsesformanden afrundede med at slå fast, at Midttrafik har valgt at tage udfordringen op og vil forsøge at løse de nuværende problemer i den kollektive trafik konstruktivt.

Transportministeren takkede for det input, der var givet på mødet. Ministeren gav udtryk for, at han er glad for, at Midttrafik er offensiv og arbejder for at gøre kollektiv trafik mere attraktivt. Ministeren vil lade bemærkningerne fra mødet indgå i det videre arbejde i ministeriet.