

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

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

Årsregnskab for 2008

Årsregnskabet indeholder 28 sider

Indhold

Indledning	2
Ledelsens påtegning	3
Præsentation af Midttrafik	4
Regnskabsbemærkninger	6
Anvendt regnskabspraksis	11
Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	11
Det omkostningsbaserede regnskab (resultatopgørelse og balance)	11
Resultatopgørelse for 2008	16
Udgiftsbaseret resultatopgørelse	16
Omkostningsbaseret resultatopgørelse	17
Balance 31. december 2008	18
Pengestrømsopgørelse 2008	19
Noter til resultatopgørelse og balance	20
Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	25
Drifts- og rådighedsbeløb	25
Personaleoversigt	26
Uddrag af internt regnskab for 2008 for Busselskabet Århus	
Sporveje	27
Driftsregnskab for 2008	27
Balance	28

Indledning

Midttrafik præsenterer hermed årsregnskabet for 2008. Årsregnskabet indeholder dels et udgiftsbaseret regnskab og dels et omkostningsbaseret regnskab. Statusbalancen er omkostningsbaseret og omfatter dermed såvel omsætningsaktiver, anlægsaktiver og gæld inkl. pensionsforpligtelser m.v.

Det udgiftsbaserede regnskab er kassebaseret, idet udgifter og indtægter resultatføres uden hensyn til, om der er tale om almindelige driftsudgifter eller nyinvesteringer. Det udgiftsbaserede regnskab anvendes som afregningsgrundlag overfor bestillerne.

Det omkostningsbaserede regnskab kan sammenlignes med de regnskaber, der aflægges i henhold til årsregnskabsloven. Det omkostningsbaserede regnskab periodiseres med hensyn til anlægsinvesteringer, finansielle leasingaftaler, pensionsforpligtelser m.v.. I det omkostningsbaserede regnskab optages nyanlæg således til afskrivning hvorved udgifterne fordeles over en årrække svarende til den forventede brugstid.

Busselskabet Århus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikselskabet i Region Midtjylland og Århus Kommune skal Busselskabet Århus Sporveje (busselskabet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet referer dog til Midttrafiks direktør.

Ifølge aftalen indgår busselskabet principielt som operatør i Midttrafik på lige fod med Midttrafiks øvrige operatører, dvs. via kontrakter om kørsel m.v. Driften af busselskabet finansieres af Århus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Århus Kommune.

Busselskabets garageanlæg i Risskov og Hasselager ejes af Århus Kommune, som har overført 109 mio. kr. til busselskabet svarende, svarende til den bogførte værdi af garageanlæg m.v. Forrentningen af de 109 mio. kr. "skal komme Århus Kommune til gode. Dette sker som udgangspunkt ved løbende at anvende kapitalen til huslejebetaling". Når den overførte kapital er opbrugt til formålet, indregnes husleje i driftskontrakten.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafiks betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Århus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2007.

Busselskabet har egen bogføring og aflægger et internt årsregnskab for selskabets udgifter og indtægter. Hvis busselskabets resultatområde nedlægges skal restværdien af busselskabets aktiver tilbageføres til Århus Kommune.

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab. Der henvises til sidste afsnit i årsregnskabet som indeholder et uddrag af det interne årsregnskab for 2008 for Busselskabet Århus Sporveje.

Ledelsens påtegning

Midttrafiks årsregnskab er aflagt i overensstemmelse med reglerne i Velfærdsministeriets "Budget- og regnskabssystem for kommuner". Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således, at årsregnskabet giver et retvisende billede af trafikskabets aktiver, passiver, finansielle stilling samt resultat.

Bestyrelsen for Midttrafik har den 19. juni 2009 behandlet og godkendt årsregnskabet for 2008.

Poul Vesterbæk
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

Præsentation af Midttrafik

Midttrafik er etableret i henhold til Lov om trafikkselskaber og har til opgave at varetage følgende opgaver i Region Midtjylland

- 1 Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- 2 Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- 3 Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- 4 Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5 Privatbaner

Der henvises til den trykte årsberetning for 2008 for Midttrafik som indeholder en beskrivelse af selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2008.

Det skal i øvrigt bemærkes, at bestyrelsen på møde den 28. november 2008 vedtog bestyrelsen en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2009 til 2011. Strategiplanen danner fremadrettet udgangspunkt for fastlæggelse og opfølgning på mål og indsatsområder.

Midttrafik er registeret i det centrale virksomhedsregister under CVR nr. 29 94 31 75.

Visioner og mål

Midttrafiks mission er at skabe bedre mobilitet for borgerne i Region Midtjylland. På vegne af kommunerne og regionen skaber Midttrafik sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

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

Bestyrelse og direktion

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. 7 af medlemmerne udpeges af et kommunalt repræsentantskabet, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktør, der ansættes af bestyrelsen.

Bestyrelsen:

Poul Vesterbæk
Viborg Kommune, formand (V)

Finn Stengel Petersen
Herning Kommune (S)

Peter Thyssen
Århus Kommune, 1. næstformand (R)

Mogens Nyholm
Randers Kommune (R)

Bjarne Schmidt Nielsen
Region Midtjylland, 2. næstformand (S)

Hans Bang-Hansen
Horsens Kommune (V)

Torben Nørregaard
Ringkøbing-Skjern Kommune (V)

Aleksander Aagaard
Region Midtjylland (V)

Jørgen Nørby
Lemvig Kommune (V)

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Mette Julbo-Nielsen

Regnskabsbemærkninger

Årsregnskabet for Midttrafik viser et samlet finansieringsbehov på 780.426 tkr. til fordeling blandt kommunerne og regionen i midtjylland. Det budgetterede finansieringsbehov for 2008 var på 777.988 tkr.

Afvigelsen fra det budgetterede nettoresultat på ca. 2.438 tkr i netto merudgifter udgør 0,3 procent af budgettet.

Midttrafiks samlede omsætning udgør i 2008 ca. 1.5 mia. kr. opgjort fra udgiftssiden. Langt hovedparten vedrører busdriften (1,2 mia. kr.). Udgifterne til variabel kørsel udgør i 2008 ca. 124.416 tkr. Og udgifterne til administration og fælles formål udgør 124.082 tkr. Udgifterne til Midtjyske Jernbaner er opgjort til ca. 31,719 tkr. eksklusiv udgifter til spormodernisering.

Netto merudgiften stammer fra busdriften, hvor udgiftssiden i 2008 var underbudgetteret med ca 8,7 mio. kroner, mens der var merindtægter på ca 2,3 mio. kr. Busdriftens samlede netto merforbrug på 6,4 mio. kr. modsvares af mindreforbrug på såvel Trafikselskabet som Midtjyske Jernbaner.

Bestyrelsen vedtog på møde den 23. maj 2008 at foretage en markant justering af de budgetterede nettoudgifter for året 2008. Baggrunden herfor var at regnskabet for 2007 udviste en indtægtsmanko på i alt ca. 80 mio. kroner, som måtte antages også at vise sig i resultatet for 2008.

Indtægtsbudgettet for busdriften reduceredes således til 2007-niveau og der indarbejdedes en forudsætning om et yderligere fald i passagerindtægterne på 1 %.

Der er ikke i regnskabsåret meddelt anlægsbevillinger. Tilgangen under materielle anlægsaktiver 253 tkr. vedrører finansiel leasing af en bil, som i henhold til anvendt regnskabspraksis skal optages til afskrivning på lige fod med købte anlægsaktiver.

Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 83.117 tkr. Gælden er udtryk for tidsforskydning mellem trafikelskabets udgifter og indbetaling af bidrag fra kommuner og Region Midtjylland i henhold til byrdefordelingsregnskabet.

Ifølge Velfærdsministeriets lånebekendtgørelse kan Midttrafik optage kortfristet gæld til pengeinstitutter til finansiering af drift med max. 50 kr. pr. indbygger i Region Midtjylland, svarende til ca. 60 mio. kr., hvortil kan lægges eventuelle likvide beholdninger. Hvis en eller flere af de deltagende kommuner eller Region Midtjylland har ledige lånerammer kan de reserveres til Midttrafik og dermed forøge adgangen til optagelse af kortfristet gæld i pengeinstitutter.

Midttrafiks nettofinansieringsbehov udgør på balancetidspunktet 83.117 tkr. minus likvide beholdninger 39.383 tkr. = 43.743 tkr., hvilket er indenfor den øvre grænse.

I det følgende suppleres resultatet til byrdefordeling for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balanceposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budget og regnskabstal.

Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet

Resultat til byrdefordeling udgør 595.077 tkr. mod budgetteret 588.699 tkr. Merudgiften på 6.378 tkr. kan hovedsagelig henføres til merudgifter på 8.719 tkr. og et modsvarende merindtægt på 2.341 tkr.

På baggrund af regnskabsresultatet må det konstateres, at den forholdsvis pessimistiske budgetlægning af indtægtssiden ikke holdt stik. Tallene tyder på at opbremsningen i anvendelsen af den kollektive trafik i området ikke var så markant som antaget.

Det skal bemærkes, at der i udgiften til byrdefordeling indgår en nettoindtægt på 18.111 tkr. vedrørende bus- og togsamarbejdet.

Handicapkørsel

Resultat til området udgør 42.041 tkr. mod budgetteret 42.031 tkr. I tallene indgår reguleringer vedrørende 2007, der skal korrigeres for inden den endelige byrdefordeling kan foretages.

Privatbaner

Resultat til fordeling udgør 31.719 tkr. mod budgetteret 34.300 tkr. Det skal bemærkes, at resultat til byrdefordeling indeholder såvel anlægsudgifter som driftsudgifter. Mindreudgifterne vedrørende anlæg føres tilbage til regionen.

Resultatet omfatter ikke anlægsudgifter i forbindelse med spormodernisering på Odderbanen. Disse udgifter indgår ikke i Midttrafiks regnskab.

Administration

Resultat for området viser en netto udgift på 109.616 tkr. (excl. renteudgifter) mod budgetteret 112.958 tkr. Den regnskabsmæssige mindreudgift på 1.369 tkr., kan hovedsagelig henføres til udskydelse af forskellige projekter og initiativer fra 2008 til 2009.

Det skal bemærkes, at der i 2008 er aftalt en overførsel af et tilgodehavende på 4,3 mio. kr. fra Midttrafik til Århus Kommune, som der vil blive fremsendt særskilt opkrævning på. Det drejer sig om tilgodehavende vedrørende kontrolafgifter. Tages der hensyn hertil, er det samlede mindreforbrug på administrationen på ca. 5,7 mio. kroner, som søges overført til 2009.

Renter

Resultat til fordeling udgør 1.973 tkr. mod budgetteret 0 kr. Nettorenteudgiften vedrører hovedsagelig den kortfristede gæld til pengeinstitutter, som på balancetidspunktet udgør 83.117

tkr. I 2008 har Midttrafik været under et stærk likviditetspres grundet svigtende indtægter. Budgetmæssigt blev dette bragt på plads på bestyrelsesmødet den 23. maj 2008, men betalingerne i henhold til det justerede budget indgik først meget sent på året, hvilket har afstedkommet en stor renteudgift.

Byrdefordelingen

Bestyrelsen fastsætter de nærmere retningslinier for selskabets finansiering. Retningslinierne er godkendt af repræsentantskabet og Regionsrådet. Midttrafik har indgået samarbejdsaftale med kommunerne og Region Midtjylland om den kollektive trafik i regionen herunder finansieringen.

Driften af ruter m.v. finansieres dels af indtægter i form af billetsalg m.v. dels i form af bidrag fra de enkelte bestillere – de såkaldte bestillerbidrag. Selskabets øvrige udgifter - netto-udgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeles hovedsagelig på grundlag af

- Ruterrelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterrelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr, passagertælling samt udviklingsomkostninger vedrørende Rejsekort A/S. Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

Driften af Midtjyske Jernbaner finansieres alene af Region Midtjylland, ligesom driften af Århus Kommunes Busselskab alene finansieres af Århus Kommune.

Resultat til byrdefordeling:

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uanset at aktivet eventuelt optages til afskrivning i balancen. Afskrivninger på materielle og immaterielle anlægsaktiver overtaget 1. januar 2007 i forbindelse med selskabets etablering indregnes ikke i byrdefordelingen.

Indbetaling af aktiekapital og ansvarligt lån til Rejsekort A/S foretaget i regnskabsåret indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling.

Efterregulering af a contobetaling

Den i regnskabet opgjorte byrdefordeling viser en foreløbig efterregulering på 1.827 tkr.

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen viser pengebindinger i kortfristede tilgodehavender med 138.466 tkr. på balancetidspunktet, hovedsageligt vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland. Pengebindingen modsvarer af likviditet fra forøgelsen af den kortfristede gæld med 80.057 tkr. Netto udgør pengebindingerne i de nævnte driftsrelaterede balanceposter 58.409 tkr., som hovedsageligt er finansieret ved træk på den kortfristede gæld i banken.

Materielle anlægsaktiver

Afskrivninger på materielle anlægsaktiver overtaget ved selskabets etablering 1. januar 2007 indregnes ikke i resultatet til byrdefordeling. Nyanskaffelser indregnes i resultat til byrdefordeling med kostprisen i anskaffelsesåret. Leasede aktiver indregnes med årets betalte leasingydelser.

Immaterielle anlægsaktiver

Midttrafiks immaterielle anlægsaktiver vedrører dels ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarks Vej i Højbjerg samt forskelligt software jfr. hovedtallene i årsregnskabets note 8. Immaterielle anlægsaktiver er overtaget i forbindelse med uddelingerne i forbindelse med selskabets etablering 1. januar 2007. Afskrivninger på immaterielle anlægsaktiver overtaget ved selskabets etablering indgår ikke i resultatet til byrdefordeling.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 8.559 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabets note 9.

I regnskabsåret 2008 forøges det ansvarlige lån til rejsekort A/S med 192 tkr. Beløbet er konteret under renter, og indgår ikke i byrdefordelingen.

I det omfang der konstateres tab på aktierne og det ansvarlige lån skal tabet henføres til Region Midtjylland, Horsens Kommune og Hedensted Kommune.

Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender inkl. supplementsposter udgør 236.527 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v.

Under kortfristede tilgodehavender indgik i 2007 også tilgodehavende pålignede kontrolafgifter fra før 2007 med ca. 4 mio. kr. Disse tilgodehavender skal ikke inddrives af Midttrafik, og efter aftale med Århus Kommune er der foretaget en afskrivning over Midttrafiks egenkapital i 2008.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger udgør 39.383 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto modtaget fra Århus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

Langfristet gæld

Langfristet gæld 432 tkr., vedrører leasingaftaler på to biler.

Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Der henvises til omtalen af kortfristet gæld til pengeinstitutter i indledningen til afsnittet.

Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 149.984 tkr. inkl. supplementsposteringer vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger m.v.

Anvendt regnskabspraksis

Årsregnskabet aflægges i henhold til Budget- og regnskabssystemet for kommuner, fastsat af Velfærdsministeriet.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet. Årsregnskabet for 2008 er i det følgende primært sammenlignet med regnskabsresultatet for 2007.

Resultatopgørelsen viser nettoudgiften ved drift af ruter m. v. og selskabets administrationsudgifter til byrdefordeling på de deltagende kommuner og regionen. I noterne til hovedposterne i resultatopgørelsen er udgifter og indtægter specificeret på hovedposter for de enkelte aktivitetsområder.

Resultatopgørelsen viser endvidere byrdefordelingen af driftsresultatet på kommuner og Region Midtjylland.

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse omfatter alene finansielle transaktioner baseret på foreliggende udgifts- og indtægtsbilag, som kan henføres til regnskabsåret.

Udgifter medtages således i det år betalingsforpligtelsen er opstået, det vil sige ved eksempelvis modtagelse af leverandørfaktura eller anden ekstern påkrav. Indtægter medtages i det år hvor endelig ret er erhvervet, det vil sige eksempelvis ved fremsendelse af fakturaer på ydelser eller leverancer, refusionsopgørelser o.l., med anmodning om indbetaling af regningsbeløbet.

Anlægsudgifter afholdt i regnskabsåret udgiftsføres i resultatopgørelsen og optages ikke til afskrivning i balancen. Finansielle leasingaftaler registreres alene i resultatopgørelsen med de leasingydelser, der er forfaldet til betaling i regnskabsåret.

Forskydninger i tjenestemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Det omkostningsbaserede regnskab (resultatopgørelse og balance)

Hovedtrækkene i den anvendte regnskabspraksis for den omkostningsbaserede resultatopgørelse og balancen beskrives i det følgende

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt. Enkeltaktiver under 100.000 kr. indregnes dog ikke i balancen med mindre der er tale om et større antal aktiver til en værdi på under 100.000 kr., der anskaffes i samme regnskabsår, eksempelvis udskiftning af IT udstyr.

Hovedregelen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af regionens udgifter og ind-

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

tægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabet afsnit om eventualrettigheder samt kautions- og garantiforpligtelser.

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver, herunder materielle anlægsaktiver under udførelse, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Finansielt leasede aktiver indregnes og måles på tilsvarende vis som egne aktiver. For finansielle leasingkontrakter opgøres kostprisen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

Der foretages lineære afskrivninger over aktivets forventede brugstid. Afskrivningsperioden for anlægsaktiver optaget i balancen udgør:

Aktiv	Afskrives over år:
Tekniske anlæg, større specialudstyr, transportmidler og lignende	
Særlige tekniske installationer i bygninger	10 år
Entreprenørmateriel og større maskiner ekskl. biler	7 - 10 år
Driftsmateriel og biler m.v.	5 år
Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr	
Inventar	5 år
IT-udstyr (hardware og software)	3 - 5 år

Materielle anlægsaktiver til en værdi mindre end 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse udgiftsføres i anskaffelsesåret, jf. dog nedenfor om større anskaffelser af ensartet udstyr til under 100.000 kr. pr. enhed.

Finansielt leasede aktiver indregnes som anlægsaktiver og behandles regnskabsmæssigt på lige fod med øvrige anlægsaktiver. Herom henvises til særskilt omtale af regnskabspraksis for finansielle leasingaftaler, jf. ovenfor.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes kan afskrives samlet. Sådanne aktiver, til kostpris under 100.000 kr. pr. enkeltanskaffelse kan optages i balancen, hvis der er tale om væsentlige samlede indkøb, og hvor det findes hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgs-

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

tidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Immaterielle anlægsaktiver

Der foretages ikke indregning og måling af immaterielle anlægsaktiver, bortset fra indretning af lejede lokaler samt større anskaffelser af software, jf. nedenfor.

Software med en anskaffelsessum på under 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse udgiftsføres i resultatopgørelsen i anskaffelsesåret.

Software med en anskaffelsessum på over 100.000 kr. pr enkeltanskaffelse indregnes i balancen til kostpris og afskrives lineær over brugstiden, der fastsættes til 3-5 år, afhængig af karakter og formål.

Finansielle anlægsaktiver

Langfristet udlån, aktier, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet.

Pantebreve og andre langfristede udlån og lign., der ikke repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet, optages ikke i balancen. Sådanne aktiver/rettigheder opføres i årsregnskabet fortegnelse over eventuelrettigheder.

Varebeholdninger

Råvarer, hjælpematerialer og biprodukter samt varer indkøbt til eget brug udgiftsføres i takt med, at udgifterne afholdes. Varebeholdninger, hvis værdi på stedniveau overstiger 100.000 kr. optages i balancen. Værdien af varebeholdninger reguleres i balancen, hvis der i regnskabsåret forekommer væsentlige ændringer i værdien.

Tilgodehavender

Kortfristede og langfristede omsættelige tilgodehavender optages i balancen under de respektive regnskabsposter til nominel værdi.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter optages i balancen under kortfristede tilgodehavender.

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

Hensættelser

Pensionsforpligtelser vedrørende tjenestemandsansatte og medarbejdere på tjenstemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering indregnes i resultatopgørelsen.

Kapitalværdien af forpligtelsen beregnes på grundlag af de forventede fremtidige ydelser, der skal udbetales i henhold til pensionsaftalen. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

Andre forpligtelser, eksempelvis miljøforpligtelser, garantiforpligtelser m.v. optages ikke i balancen. Sådanne eventuelle forpligtelser medtages i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser.

Finansielle gældsforpligtelser

Kortfristet gæld til pengeinstitutter (driftskreditter) optages under regnskabsposten kortfristet gæld til pengeinstitutter i balancen.

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balancetidspunktet. Under langfristet gæld indregnes tillige den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

Periodeafgrænsningsposter

Forud modtagne betalinger vedrørende indtægter i det efterfølgende år optages i balancen under kortfristet gæld.

Leje og leasingaftaler

Finansielt leasede aktiver, der har karakter af finansieringsaftaler, indregnes i balancen under anlægsaktiver på lige fod med egne anlægsaktiver og afskrives som sådan. Den kapitaliserede værdi af leasingforpligtelse indregnes under langfristet gæld, jf. omtalen herom ovenfor under finansielle gældsforpligtelser.

Operationelt leasede aktiver, der ikke har karakter af finansieringsaftaler, indregnes ikke under anlægsaktiver eller langfristet gæld. Sådanne aftaler optages i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser i det omfang selskabets opsigelsesvarsel overstiger 2 år. Optagelse i fortegnelsen sker med angivelse af den samlede lejebetaling i opsigelsesperioden.

Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser anføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truende tabrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

Afgivne garantier

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabets fortegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

Eventualrettigheder

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabets fortegnelse over eventualrettigheder.

Resultatopgørelse for 2008

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

	<u>Note</u>	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Resultat af hovedaktiviteter			
Busdrift	1	595.077	468.563
Handicapkørsel	2	42.041	39.537
Mellemværende med Midtjyske Jernbaner	3	31.719	28.582
Trafikselskabet	4	109.616	109.346
Renter		1.973	1.958
Udgifter til byrdefordeling		780.426	647.986

Resultat fordelt på bestillere

	<u>Note</u>	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Favrskov Kommune		12.573	9.325
Hedensted Kommune		10.868	10.271
Herning Kommune		35.184	31.942
Holstebro Kommune		23.562	20.631
Horsens Kommune		31.392	28.845
Ikast-Brande Kommune		12.601	8.250
Lemvig Kommune		11.162	4.929
Nordjurs Kommune		12.613	10.149
Odder Kommune		6.160	4.703
Randers Kommune		43.371	31.366
Ringkøbing-Skjern Kommune		22.188	20.070
Samsø Kommune		3.823	3.158
Silkeborg Kommune		36.756	30.770
Skanderborg Kommune		15.168	12.518
Skive Kommune		18.464	15.476
Struer Kommune		7.188	4.909
Syddjurs Kommune		15.553	13.094
Viborg Kommune		25.990	25.806
Århus Kommune		213.594	172.739
Region Midtjylland		220.390	185.886
Ikke byrdefordelt		1.827	3.150
Byrdefordelt i alt		780.426	647.987

Resultatopgørelse for 2007 - fortsat

Omkostningsbaseret resultatopgørelse

	<u>Note</u>	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		0	0
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis.		253	0
Afskrivninger på anlægsaktiver	5 og 6	-2.128	-3.048
Periodisering af hensættelser til Tjenestemandspensioner		-1.226	-1.327
Driftsresultat, omkostningsbaseret		<u>-3.101</u>	<u>-4.375</u>

Balance 31. december 2008

	Note	31/12 2008	1/1 2008
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	5	1.715	1.939
Immaterielle anlægsaktiver	6	3.600	5.252
Finansielle anlægsaktiver	7	8.559	8.367
Varebeholdninger		0	0
Kortfristede tilgodehavender		236.527	411.655
Likvide aktiver		39.383	39.201
Aktiver i alt		289.785	466.414
PASSIVER			
Egenkapital	8	23.550	25.391
Ikke byrdefordelt resultat overført til 2008		0	-3.150
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		32.702	31.475
Langfristet gæld vedrørende leasingaftaler		432	432
Kortfristet gæld til pengeinstitutter		83.117	144.916
Kortfristet gæld i øvrigt		149.984	267.350
Passiver i alt		289.785	466.414

Pengestrømsopgørelse 2008

Pengestrømsopgørelse 2008

Regnskab
2008

Driftsresultat, omkostningsbaseret	-3.101
Likviditetsregulering til driftsresultat :	
Afskrivninger	2.128
Regulering af pensionsforpligtelser	1.226
Diverse egenkapitalposter	-743
Overført til næste år	
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	-490
Likviditetsreguleringer fra investeringer :	
Køb af anlægsaktiver	0
Salg af anlægsaktiver	0
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	0
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	-490
Øvrige likviditetsforskydninger	
Indbetaling, overtagne pensionsforpligtelser pr. 1. januar 2008	0
Forøgelse af kortfristet tilgodehavende i øvrigt	-138.466
Forøgelse af kortfristede gældsforpligtelser	80.057
Optagelse af kortfristet lån i pengeinstitutter	59.272
Forøgelse af langfristede tilgodehavender	-192
Optagelse af langfristet lån ved leasing	0
Varebeholdninger afgangsført	0
Leasinggæld 1. januar 2008 afgangsført	0
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	672
Årets samlede likviditetsvirkning	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	39.201
Ændring i likviditet jf. ovenfor (likviditetstræk)	182
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	39.383

Noter til resultatopgørelse og balance

1 Busdrift inkl. Bus/tog samarbejde

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet		
Drift af busruter	1.217.555	1.094.276
Kørsel i naboregioner (netto)	-8.643	-7.984
Diverse *	1.607	984
Udgifter i alt	1.210.519	1.087.276
Salg af kort og billetter m.v.	-563.642	-557.424
Takstkompensation fra staten	-31.550	-30.794
Bus- og togsamarbejdet	-18.111	-29.106
Befordring af værnepligtige	-2.138	-1.389
Indtægter i alt	-615.441	-618.713
Netto udgift til byrdefordeling	595.077	468.563

*Diverse udgifter omfatter bl.a. refusioner af billetter og kort.

2 Handicapkørsel

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Variabel kørsel		
Handicapkørsel, udgifter	48.136	44.880
Egenbetaling	-6.095	-5.343
Netto udgifter til byrdefordeling	42.041	39.537

3 Mellemværende med Midtjyske Jernbaner

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Mellemværende med Midtjyske Jernbaner		
Driftsudgifter	35.751	36.584
Investeringer	9.868	7.298
Billetindtægter, fragt m.v.	-13.900	-15.300
Netto udgift til byrdefordeling	31.719	28.582

Midttrafik disponerer over aktiemajoriteten og stemmeretten for Midtjyske Jernbaner (i regnskabet for 2007 benævnt Hads-Ning Herreders Jernbane A/S og Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S) jfr. omtalen under finansielle anlægsaktiver i årsregnskabet.

4 Administration

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Trafikselskabet		
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	16.430	15.408
IT-udgifter	18.417	14.146
Tællinger m.v.	2.062	3.684
Information og markedsføring	9.715	8.915
Personaleudgifter	49.784	46.373
Husleje m.v.	5.821	5.554
Kurser, rejser m.v.	2.326	2.297
Revision og øvrige konsulenter	3.211	913
Etableringsomkostninger	0	10.000
Andel af X-bus sekretariat	1.400	1.728
Øvrige udgifter netto	450	328
Netto udgift til byrdefordeling	109.616	109.346

Øvrige udgifter jf ovenfor vedr. bl.a. udgifter til rejsegaranti m.v.

5. Materielle anlægsaktiver

	Driftsmateriel og biler	Inventer inkl. IT-udstyr	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2008	1.035	904	1.939
Tilgang	253	0	253
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2008	1.288	904	2.192
Af- og nedskrivninger 1. januar 2008			
Årets afskrivninger	-276	-201	-477
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2008	-276	-201	-477
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2008	1.012	703	1.715

6 Immaterielle anlægsaktiver

	Ombygninger	Software	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2008	425	4.827	5.252
Tilgang	0	0	0
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2008	425	4.827	5.252
Af- og nedskrivninger 1. januar 2008			
Årets afskrivninger		-1.651	-1.651
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2008	0	-1.651	-1.651
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2008	425	3.176	3.600

7 Finansielle anlægsaktiver

	Andel i Århus Rute- bil- station	Aktier i Rejse- kort A/S	Ansvar- lig lån til rejse- kort A/S	Aktier i rejse- plan A/S	Ansvarlig lån til Rejse- plan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2008	561	1.865	3.257	1.584	1.100	8.367
Tilgang			192			192
Afgang						0
Kostpris pr. 31. december 2008	561	1.865	3.449	1.584	1.100	8.559
Af- og nedskrivninger 1. januar 2008						
Årets afskrivninger						0
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver						0
Af- og nedskrivninger 31. december 2008	0	0	0	0	0	0
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2008	561	1.865	3.449	1.584	1.100	8.559

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 8.559 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret, der i bogføringen og årsregnskabet for 2007 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskaberne.

De endelige regnskaber for Midtjyske Jernbaner indarbejdes efterfølgende.

8 Egenkapital

Egenkapital

Egenkapital 1. januar 2008 jf regnskab 2007	25.391
Reguleringer af balanceposter m.v. netto	1.260
Resultat 2008 ifølge omkostningsbaseret resultatopgørelse	-3.101
Egenkapital pr. 31. december 2008	23.550

Eventualforpligtelser

I henhold til ny lovgivning på området, skal der i forbindelse med aflæggelse foretages en opgørelse af udestående feriepenge.

Det skyldige feriepengeforpligtelse er pr. 31. december 2008 opgjort til i alt 8.098 tkr.

Eventualrettigheder

		Beløb tkr.
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S	Eventualværdi af nom. 1.634 tkr. aktier i selskabet, bogført til 1 tkr.	Ukendt
Hads-Ning Herreders Jern- bane A/S	Eventualværdi af nom. 19.099 tkr. aktier i selska- bet, bogført til 1 tkr.	Ukendt

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

Drifts- og rådighedsbeløb

	Oprindeligt budget for 2008	Budget- korrektioner	Korrigeret budget for 2008	Regnskab 2008
Busdrift, merudgift 6.378 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	546.090	42.609	588.699	595.077
Handicapkørsel merudgift 10 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	55.307	-13.275	42.031	42.041
Privatbaner mindreudgift 2.581 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	34.300	0	34.300	31.719
Administration (inkl. Letbanen) mindreudgift 3.342 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	99.590	13.368	112.958	109.616
Renter merudgift 1.973 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	0	0	0	1.973
Sammentælling	735.286	42.702	777.988	780.426

Det skal bemærkes, at mindreudgifter vedrørende handicapkørsel modsvares af merudgiften på Trafikselskabets område. Der er tale om en budgetneutral omflytning.

Der henvises i øvrigt til årsregnskabets regnskabsbemærkninger hvor der er knyttet kommentarer til de enkelte funktioner i resultatopgørelsen herunder afvigelser mellem budget og regnskabsbeløb.

Personaleoversigt

Personaleforbrug 2008

	Årsværk
Direktion	2,00
Ledelsessekretariatet	3,34
HR	3,00
IT	1,17
Rejsekort	1,00
Kundeservice, Intern Service, Rutebilstationer	17,73
Markedsføring, Kommunikation, Kvalitet, Udvikling	4,57
Trafikkontrol, Billetkontrol, Drift	41,50
Køreplanlægning, Udbud og Kontrakter	13,27
Variabel Kørsel, X bus sekretariat, Trafikplan*	31,73
Områdekontor Videbæk	9,11
Økonomi, Afregning, Takster	7,75
Letbanesekretariat**	1,00
I alt	137,17

* Heraf 7,16 stillinger som indtægtsdækket virksomhed

** Indtægtsdækket

Midttrafik har i løbet af 2008 reorganiseret administrationen markant, hvorfor der ikke er foretaget en sammenstilling med det tilsvarende personaleforbrug i 2007.

Uddrag af internt regnskab for 2007 for Busselskabet Århus Sporveje

Driftsregnskab for 2008

	2008	2007	
Indtægter			
Indtægter, busdrift	438.240	403.620	8,6 %
Indtægter, øvrige	10.113	9.183	10,1 %
Indtægter i alt	448.354	412.803	8,6 %
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	229.316	217.134	5,6 %
Vognomkostninger	65.641	45.660	43,8 %
Variable produktionsomkostninger i alt	294.956	262.794	12,2 %
Dækningsbidrag	153.397	150.009	2,3 %
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	59.642	57.265	4,2 %
Øvrige faste omkostninger	44.117	40.270	9,6 %
Faste omkostninger i alt	103.758	97.535	6,4 %
Resultat før renter og afskrivninger	49.639	52.474	-5,4 %
Renteindtægter	13	0	0 %
Renteudgifter	2.498	3.140	-20,5 %
Afskrivninger	33.470	36.492	-8,3 %
Ekstraordinær indtægt	1.486	0	0 %
Årets resultat	15.170	12.842	18,1 %

Uddrag af internt regnskab for 2008 for Busselskabet Århus Sporveje, fortsat

Balance

Beskrivelse	Primo	Bevægelse	Ultimo
Aktiver			
Anlægsaktiver, note 7	204.735	29.349	234.084
Omsætningsaktiver			
Varelager			
Varelager i alt	12.825	806	13.632
konsignationslager, Solaris	37	159	196
Varelager i alt	12.862	965	13.827
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	4.767	2.841	7.608
Tilgodehavender, vekselpenge	382	23	405
Tilgodehavender, Lønhuset, Århus Kom- mune	1.229	-1.014	214
Tilgodehavender, moms og afgifter	11.977	-6.679	5.299
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	0	11.786	11.786
Tilgodehavender i alt	18.355	6.957	25.312
Formuekonto	0	92.679	92.679
Likvide beholdning	74.710	64.340	139.050
Omsætningsaktiver i alt	93.065	163.977	257.041
Aktiver i alt	310.662	194.291	504.953
Passiver			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo, note 8	31.769	-10.777	20.991
Periodens resultat	0	-15.170	-15.170
Egenkapital ultimo i alt	31.769	-25.948	5.821
Aktiver fra Århus Kommune			
Formuekonto incl. renter, note 9	-100.337	7.658	-92.679
Anlæg overtaget fra Å.K., note 10	-121.096	28.059	-93.037
Aktiver fra Århus Kommune i alt	-221.433	35.716	-185.716
Egenkapital og lign.	-189.664	9.769	-179.895
Langfristet gæld	-67.071	-51.993	-119.065
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	-6.339	-2.246	-8.584
Forskud på løn	9.514	-143.887	-134.373
Skyldig løn og feriepenge, note 11	-57.101	-5.934	-63.035
Kortfristet gæld	-53.926	-152.066	-205.993
Passiver i alt	-310.662	-194.291	-504.953

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

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

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

Anvendelse af mindreforbrug

Mindreudgift på letbanesekretariat, der modsvares at et tilsvarende merforbrug i 2009.
Beløb : 0,5 mio. kr.

Ekstern bistand til at gennemføre områdeplanlægning i Århus, Randers, Herning og Viborg. Der er indgået kontrakt desangående i 2008. Tilsvarende planlægning skal gennemføres i de øvrige kommuner.
Beløb : 1,0 mio. kr.

Gennemførelse af Midttrafiks miljøstrategi og kampagne. Ekstern bistand til at dokumentere hvilke initiativer, der virker, samt gennemførelse af kampagnerne.
Beløb : 1,5 mio. kr.

Forbedring af den nuværende indtægtsfordelingsmodel. Iværksættelse af flere tællinger, bearbejdning af data med videre. Dette skal sikre større validitet i fordeling af de ca. 615 mio. kroner i årlige indtægter.
Beløb : 1,0 mio. kr.

Gennemførelse af kampagner for at få flere kunder, forbedre den kollektive trafiks omdømme og øge trygheden i busserne.
Beløb : 1,0 mio. kr.

Gennemførelse af web-butik. Kunderne skal have mulighed for at bestille og betale kort via internet. Der er indgået kontrakt i 2008.
Beløb : 0,7 mio. kr.

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 2



midttrafik

MIDTTRAFIK

Status på økonomi pr. 1. kvartal 2009

Ved opgørelse af det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik skal der tages hensyn til, at der som udgangspunkt skal foretages en afregning med den enkelte bestiller indenfor hver af de forretningsområder, der dækker Midttrafiks virke.

Det betyder, at et sammendrag af samtlige udgifter og indtægter for Midttrafik som et selskab, skal tages med forbehold, idet et underskud på ét område, ikke kan forudsættes dækket af et overskud på et andet forretningsområde. Tilsvarende kan en merudgift for én bestiller ikke 'udlignes' med en merindtægt fra en anden bestiller.

Det samlede forventede regnskabsresultat for Midttrafik er gengivet nedenfor. Fordelingen på hovedområder vises i de efterfølgende afsnit.

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2009 (1.000 kr.)

	Budget 2009	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forventet regnskab	Afvigelse mellem budget og forventet regnskab
Udgifter i alt	1.554.872	412.777	1.556.972	2.100
Indtægter i alt	-633.645	-167.137	-632.945	700
Netto i alt	921.227	245.640	924.027	2.800

Udgangspunktet er budget for 2009 inkl. justering som følge af ændret prisfremskrivning.

Forbruget pr. 31. marts 2009 vises i 2. talsøjle, og er mere detaljeret gennemgået i det følgende.

Samlet set er der pr. 1. kvartal registreret udgifter såvel som indtægter på godt 26 % af budgettet for 2009.

På nuværende tidspunkt er data ikke tilstrækkelig sikre til at danne grundlag for eventuelle budgetjusteringer. Af samme årsag indstilles det til bestyrelsen, at der fremover ikke foretages en økonomirapportering til bestyrelsen baseret på opgørelserne pr. 1. kvartal. Bestillerne får dog stadig en rutefordelt opgørelse pr. 1. kvartal, idet denne kan danne baggrund for en nærmere drøftelse af eventuelle problemer og nødvendige justeringer.

Administrationen i Midttrafik har fremskrevet forbruget pr. 1. kvartal til et estimat på det samlede regnskab for 2009. Denne tekniske fremskrivning fremsendes til de enkelte bestillere, og danner baggrund for en nærmere drøftelse af den forventede udvikling i økonomien. I forbindelse med økonomirapporteringen pr. 2. kvartal, vil resultatet af drøftelserne blive forelagt bestyrelsen, og der vil kunne gives et mere sikkert skøn over den forventede udvikling i økonomien for den kollektive trafik i Midtjylland.

Overordnet set, og under hensyntagen til de usikre data for 1. kvartal 2009, er det Midttrafiks opfattelse, at de samlede afvigelser i den tekniske fremskrivning ligger indenfor den usikker-

hed, der normalt er om budgettet. Det er derfor Midttrafiks opfattelse, at der for indeværende kun vil blive tale om budgetafvigelser på handicapområdet, jf. de følgende afsnit.

Økonomien og aktivitet i de enkelte hovedområderne

Busområdet

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2009 (1.000 kr.)

	Budget 2009	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab
Busdrift				
Busdrift - udgifter	1.337.906	342.184	25,6	1.337.906
Busdrift - indtægter	-611.719	-160.968	26,3	-611.719
Busdrift - netto	726.187	181.216	25,0	726.187

Udgiftsbudgettet for busdriften for 2009 er baseret på en fremskrivning af budget 2008, korrigeret for ændringer som følge af udbud og kørselsomlægninger. Som nævnt i anden forbindelse er dette grundlag ikke optimalt, og Midttrafik har nu udarbejdet en ruteøkonomi på udgiftsiden, som med langt større nøjagtighed vil kunne anvendes til udarbejdelse af basisbudgetterne.

Dette betyder, at de nuværende forventninger til udviklingen i 2009 vil kunne ændres på den baggrund.

Midttrafik vil gennemgå materialet med hver bestiller, og i fald det giver anledning til justering allerede i 2009, vil det blive forelagt bestyrelsen.

De foreløbigt registrerede afvigelser mellem de budgetterede og realiserede udgifter og indtægter ligger indenfor de samlede rammer på området, og det forventes således, at budgetterne for 2009 på overordnet niveau vil blive overholdt.

Dette dækker dog over afvigelser mellem de enkelte bestillere, som Midttrafik vil kontakte med henblik på en nærmere drøftelse af økonomien. Resultatet af drøftelserne forelægges bestyrelsen i forbindelse med afrapportering pr. 2. kvartal 2009.

I bilag 2 til dette notat vises det registrerede forbrug fordelt på de enkelte bestillere. En mere detaljeret opgørelse fremsendes direkte til bestillerne.

Indtægternes størrelse er baseret på en vurdering på baggrund af de realiserede indtægter i 2008, korrigeret for kendte ændringer og den faktiske udvikling i 1. kvartal 2009.

Forventningerne til størrelsen og fordelingen af indtægter på typer, er i runde tal vist nedenfor.

	2008	2009	2009
	Regnskab	Budget	Forventet Regnskab
Hovedkategorier:			
Passagerindtægter	474.617.641	471.600.000	471.000.000
Udannelseskort	60.871.568	60.800.000	61.000.000
Skolekort	26.273.042	26.000.000	26.500.000
Kompensation Trafikstyrelsen	31.549.912	31.500.000	32.600.000
Fragt, Gods og Post mm.	1.926.152	1.800.000	1.950.000
Fribefordring Værnepligtige	2.137.869	2.100.000	2.200.000
Bus&Tog takstsamarb. (nto)	18.111.407	18.000.000	18.000.000
	615.487.591	611.800.000	613.250.000

Det forventede regnskab jf. ovenfor tyder på begrænsede merindtægter i forhold til det budgetterede. Usikkerheden skal dog tages i betragtning, og det er Midttrafiks opfattelse, at udviklingen først kan vurderes med den fornødne sikkerhed i forbindelse med afrapportering pr. 2. kvartal 2009.

Midttrafiks bidrag til Midtjyske Jernbaner

Budget og forventet regnskab for Midttrafiks bidrag til Midtjyske Jernbaner er vist i nedenstående tabel.

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2009 (1.000 kr.)

	Budget 2009	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab
Midtjyske Jernbaner				
Midtjyske Jernbaner - udgifter	44.677	18.988	42,5	44.677
Midtjyske Jernbaner - indtægter	-14.328	-1.850	12,9	-14.328
Midtjyske Jernbaner - netto	30.348	17.138	56,5	30.348

Sammenhængene mellem budget og regnskab for Midtjyske Jernbaner, og Midttrafiks mellemværende med samme, er for tiden ved at blive analyseret nærmere, med henblik på at øge gennemsækeligheden. På den baggrund kan der – efter nærmere aftale med regionen – blive tale om en budgetjustering på området.

På baggrund af de foreliggende oplysninger omkring udgifter og indtægter vedrørende Midttrafiks bidrag til Midtjyske Jernbaner, er det forudsat, at budgetterne set ud fra Midttrafiks mellemværende for 2009 overholdes. Hvad de faktiske, samlede udgifter og indtægter for Midtjyske Jernbaner viser, er direktøren for selskabet ved at skabe et overblik over.

Handicapkørsel

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2009 (1.000 kr.)

	Budget 2009	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab	Afvigelse mellem budget og forventet regnskab
Handicapkørsel					
Handicapkørsel - udgifter	53.933	24.853	46,1	56.033	2.100
Handicapkørsel - indtægter	-7.598	-4.320	56,9	-6.898	700
Handicapkørsel - netto	46.336	20.533	44,3	49.136	2.800

På baggrund af en række forhold som for eksempel dieselaftgifter og faldende indtægter, vurderes det, at der vil blive tale om merudgifter samt mindre indtægter på den variable kørsel.

Ændringerne vedrører kun Århus Kommune, og det forventes at der i 2009 vil blive tale om merudgifter på i alt ca. 2,1 mio. kroner, og at der samtidig vil blive tale om mindre indtægter på 700.000 kroner for Århus Kommune.

Forventningerne til regnskabet for 2009 drøftes med Århus Kommune på et møde den 12. juni 2009. Eventuelle justeringer af budgetterne på området forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Modsat den tekniske fremskrivning, er der her tale om en konstateret merudgift, som ikke skyldes en fremskrivning af det hidtidige forbrug.

For de øvrige bestillere, forventes budgetterne overholdt.

Trafikskabet.

De centrale udgifter til personale og fællesaktiviteterne er samlet under betegnelsen Trafikskabet.

Fællesaktiviteterne omfatter f.eks. udgifter til billetteringsudstyr, tællinger, rejsekort m.v. samt indtægter fra bl.a. kontrolafgifter. Dette område er kun i begrænset omfang direkte styrbart for Midttrafik.

Udgifter vedrørende administration er dog fuld styrbart.

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2009 (1.000 kr.)

	Budget 2009	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab
Trafikskabet				
Trafikskabet - netto udgifter	118.356	26.753	22,6	118.356

I ovenstående budget for 2009 er der ikke taget højde for overførsel af et mindre forbrug fra 2008 til 2009.

Bilag 1 Midttrafiks økonomi i hovedtal

Budgetopfølgning pr. 31. marts 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forbrug pr. 31. marts (1.000 kr.)	Forbrug pr. 31. marts (%)	Forventet regnskab	Afvigelse mellem budget og forventet regnskab
Busdrift					
Busdrift – udgifter	1.337.906	342.184	25,6	1.337.906	0
Busdrift - indtægter	-611.719	-160.968	26,3	-611.719	0
Busdrift – netto	726.187	181.216	25,0	726.187	0
Midtjyske Jernbaner					
Midtjyske Jernbaner - udgifter	44.677	18.988	42,5	44.677	0
Midtjyske Jernbaner - indtægter	-14.328	-1.850	12,9	-14.328	0
Midtjyske Jernbaner - netto	30.348	17.138	56,5	30.348	0
Handicapkørsel					
Handicapkørsel - udgifter	53.933	24.853	46,1	56.033	2.100
Handicapkørsel - indtægter	-7.598	-4.320	56,9	-6.898	700
Handicapkørsel - netto	46.336	20.533	44,3	49.136	2.800
Trafikselskabet					
Trafikselskabet - netto udgifter	118.356	26.753	22,6	118.356	0
Netto i alt					
Udgifter i alt	1.554.872	412.777	26,5	1.556.972	2.100
Indtægter i alt	-633.645	-167.137	26,4	-632.945	700
Netto i alt	921.227	245.640	26,7	924.027	2.800

Bilag 2 Busdrift (udgifter) fordelt på kommuner og Regionen

Busdriften pr. 31. marts 2009 i 1.000 kr.			
	----- Udgifter ----- -----		
	Forbrug pr. 31. marts 2009	Årets budget	Forbrug i procent
Favrskov	3.427	13.342	25,7
Hedensted	2.922	9.151	31,9
Herning	12.082	44.315	27,3
Holstebro	8.007	30.865	25,9
Horsens	11.669	47.090	24,8
Ikast-Brande	3.543	12.142	29,2
Lemvig	2.238	8.627	25,9
Norddjurs	3.906	12.327	31,7
Odder	1.530	5.658	27,0
Randers	17.780	69.874	25,4
Ringkøbing-Skjern	5.863	19.799	29,6
Samsø	1.252	5.464	22,9
Silkeborg	14.377	56.064	25,6
Skanderborg	4.778	17.228	27,7
Skive	5.730	24.151	23,7
Struer	2.017	7.998	25,2
Syddjurs	4.474	17.574	25,5
Viborg	9.466	34.612	27,3
Århus	111.256	429.174	25,9
Regionen	115.868	472.451	24,5
I alt	342.185	1.337.906	25,6

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. juni 2009	1-21-1-09	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87 40 82 05

Sammendrag af høringsvar vedr. budget 2010

Favrskov Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Spørger om der i budgetudarbejdelsen er taget højde for regnskabsresultatet i 2008, at lokalkørslen har været i udbud samt at kommunen i 2009 har givet tilslutning til Midttur. Kommunen vurderer at bidraget til administrationen er højt (bliver fordoblet fra budget 2008 til budget 2010) <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Regnskabsresultatet for 2008 har ikke indgået i budgetudarbejdelsen. Midttrafik vil fremover anvende ruteøkonomien ved udarbejdelse af budgetmateriale. Kommunens øvrige kommentarer er taget til efterretning.</p>
Hedensted Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Den dårlige økonomi på rute 705 (telebus) fører til overvejelser om rutes fremtid. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Midttrafik undersøger sammen med Hedensted Kommune rute 705's fremtid.</p>
Herning Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Foreslår at budgettet bygger på fremskrivning af regnskabstal for 2008 i stedet for budgettal for 2009. Stor risiko ved den negative p/l-opregning Pt. ingen ændringer i busdriften men evt. ændringer i køreplantimer ifm. kommende udbud af bybusdriften. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Midttrafik er enig i at regnskabsresultatet for 2008 bør indgå i budgetteringen og vil fremover indgå via ruteøkonomien. Mht. den negative p/l-regulering er det korrekt, at den medfører en risiko men Midttrafik har valgt at følge skønnene der udmeldes af Trafikselskaberne i Danmark.</p>
Holstebro Kommune	Høringssvar mangler.
Horsens Kommune	Høringssvar mangler.
Ikast-Brande Kommune	Høringssvar mangler.
Lemvig Kommune	Høringssvar mangler.
Norrdjurs Kommune	Høringssvar mangler.

Odder Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen vurderer at bidraget til administrationen er højt (bliver fordoblet fra budget 2008 til budget 2010) • Kommunen har ikke fået kompensation for børnerabatter og gratisgrænse i 2008 og spørger om disse er indregnet i budget 2009 og 2010. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Under gennemgang af indtægter med bestillere i foråret 2009 har Midttrafik tilkendegivet at kommunen fremadrettet vil få kompensationen og at kompensationen for 2008 vil blive udbetalt ifm. 2009-regnskabet. Det drejer sig i runde tal om ca. 16.000 kr.</p> <p><i>Kommunens øvrige kommentarer er taget til efterretning</i></p>
Randers Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen tager budgettet til efterretning og vil samtidig sikre sig at der bliver taget højde for omlægningen af bybusserne i centerringen og oprettelsen af en ny citybusrute. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Midttrafik vil gå i dialog med Randers Kommune om budgetændring grundet omlægning.</p>
Ringkøbing-Skjern Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen vurderer at bidraget til administrationen er højt (stiger med 30 % fra budget 2008 til budget 2010). <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Kommunens kommentarer er taget til efterretning</p>
Samsø Kommune	Høringssvar mangler.
Silkeborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Udgifterne til busdrift ønskes reduceret med 0,3 mio. kr. grundet effektiviseringer. • Indtægterne forventes at stige med 1,8 mio. kr. da kommunen nu køber skolekort gennem Midttrafik. • Der er pt. et budgetunderskud på 4,5 mio. kr. Såfremt byrådet vælger ikke at tilføre kollektiv trafik ekstra midler kan det nødvendiggøre et ekstra køreplansskift. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Midttrafik vil gå i dialog med Silkeborg Kommune om budgetreduktion grundet effektiviseringer og ændret skolekortsalg</p>
Skanderborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Vil gerne at der i budgetudarbejdelsen tages højde for gennemførte udbud samt omlægning af kørslen for Skanderborg Bybusser, der giver en besparelse i 2010 på 0,4 mio. kr. • Kommunen vurderer at bidraget til administrationen er højt (stiger med 55% fra budget 2008 til budget 2010). <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> Midttrafik vil gå i dialog med Skanderborg Kommune om budgetændringer grundet omlægninger af kørsel og udbud.</p>
Skive Kommune	Høringssvar mangler.
Struer Kommune	Høringssvar mangler.
Syddjurs Kommune	Høringssvar mangler.

Viborg Kommune	Høringssvar mangler.
Århus Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen ønsker budget 2010 udarbejdet på grundlag af regnskabet for 2008 med korrektioner for de særlige forhold der gør sig gældende for Busselskabet Århus Sporveje. • Konstatere at cross-border leasing og de ændrede regler om lønsumsafgift ikke er indarbejdet i budgetforslag. • Fejl i p/l-fremskrivningen i tabel 4 vedr. administrationen. Herudover efterlyses en opgørelse af hvordan forventet besparelse på 2,9 mio. kr. vedr. billetautomater og omlægning af kontrolafgifter (nettovirkning 4,0 mio. kr.) indgår i administrationens budget. • Kommunen ønsker administrationens budget opdelt i udgifter til bus, handicapkørsel, letbane og lokalbaner. • Kommunen stiller spørgsmålstegn ved det korrekte i at operere med overførsel af budgetbeløb fra ét år til et andet i administrationens budget. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik er enig i at regnskabsresultatet for 2008 bør indgå i budgetteringen og vil fremover indgå via ruteøkonomien.</i></p> <p><i>Cross-border leasing indarbejdes, når loven er vedtaget. Det samme gælder ændrede regler for lønsumsafgift.</i></p> <p><i>Administrationsbudgettet vil blive opdelt efter kommunens ønske.</i></p> <p><i>Der er ikke overført budget fra ét år til et andet. Midttrafik vil tage en drøftelse med kommunen om kontrolafgifter og besparelser.</i></p>
Regionen	<ul style="list-style-type: none"> • Regionen ønsker budgetmateriale udarbejdet efter faktiske ruteudgifter og vil ikke tage stilling til budget før et sådant foreligger • Konstatere at følgende ikke er indarbejdet: besparelser på det regionale rutenet med virkning fra 2010 og sporfornyelser på Odderbanen. • Konstatere at cross-border leasing og de ændrede regler om lønsumsafgift ikke er indarbejdet i budgetforslag • Foreslår en lavere takststigning med henblik på at kunne fastholde flere passagerer i den kollektive trafik. • Fejl i tabel 2 vedr. togdrift og tabel 4 vedr. administrationen, hvor budget 2008 fejlagtigt er anvendt i stedet for budget 2009 som fremskrivningsgrundlag. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik er enig i at regnskabsresultatet for 2008 bør indgå i budgetteringen og vil fremover indgå via ruteøkonomien.</i></p> <p><i>Forslaget om en lavere takststigning indgår i administrationens overvejelser. Regionens øvrige kommentarer er taget til efterretning.</i></p>

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 3
Bilag 2**

Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg

Mail: midttrafik@midttrafik.dk

Postadresse:
Favrskov Kommune
Trafik og Anlæg
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Administrativt høringssvar på Midttrafiks tekniske budget for 2010

Midttrafik fremsendte den 27. april 2009 et forslag til teknisk budget for 2010 i administrativ høring hos bestillerne.

Favrskov Kommune har vurderet det fremsendte og har følgende bemærkninger: Midttrafik tager udgangspunkt i budgetoverslagsåret fra budget 2009 i udarbejdelsen af budget for 2010. Er der i denne fremskrivning for busdrift taget højde for de faktiske afholdte udgifter for regnskabsåret 2008, og at lokalkørslen i Favrskov Kommune har været i udbud i foråret 2009?

Midttrafik skal være opmærksom på, at kørslen i den gamle Langå-kontrakt er blevet fordelt mellem Randers og Favrskov Kommune i forbindelse med udbuddet. Den gamle aftale om en procentfordeling mellem kommunerne ophører pr. 31. juli 2009.

Favrskov Kommune har i maj 2009 givet tilslutning til at støtte Midttur. Er der taget højde for dette i budgettet for 2010?

For budgettet for trafikselvskabet er Favrskov Kommunes administrationsbidrag næsten fordoblet fra budget 2008 til budget 2010. Favrskov Kommunes bidrag vurderes at være for højt i forhold til, at Midttrafik alene udarbejder køreplaner m.v. for 2 lokale ruter, mens de øvrige lokale ruter indgår som rabatruter i samarbejdsaftalen med Midttrafik. Favrskov Kommune vil anmode om en forklaring på dette forhold.

Midttrafik anmodes om at vurdere disse forhold og indarbejde dette i det budgetforslag, som sendes i høring hos bestillerne ultimo juli 2009.

Venlig hilsen

Karen Dalsgaard
Fuldmægtig

27. maj 2009

Sagsbehandler:
Karen Dalsgaard
Tlf. 8964 5309
kada@favrskov.dk

Personlig henvendelse:
Favrskov Kommune
Trafik og Anlæg
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
710-2009-14717

Dokument nr.
710-2009-81443

Cpr./CVR-nr./Ejd.nr.

2. juni 2009

Midttrafik
att. Tine Jørgensen
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**Bemærkninger til Teknisk Budget for 2010**

I mail af 27. april 2009 har Midttrafik anmodet om kommunens administrative bemærkninger til det tekniske budget for 2010.

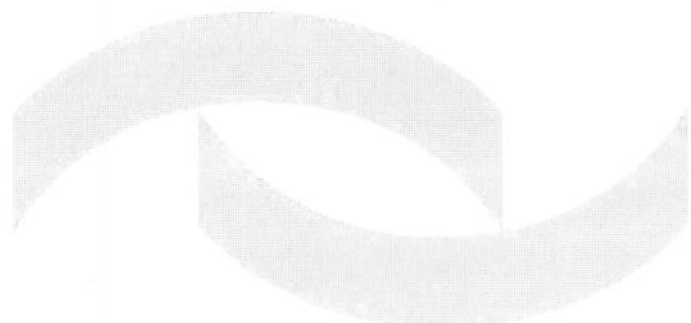
Via kommunens overvejelser om indførelse af gratiskørsel på kommunens rabatruter, blev man opmærksom på den dårlige økonomi på rute 705, som er en telebus.

Denne mistanke er netop blevet bekræftet i den udsendte "Ruteøkonomi for Hedensted Kommune – 2008".

Dags dato er det aftalt med Martin Dalsgaard, at tage denne rutes fremtid op til revision.

Herudover er der ingen administrative bemærkninger til det fremsendte budget for 2010.

Med venlig hilsen

Lars Storm Andersen
Ingeniør

Tine Jørgensen

Fra: Edith Blyning [vejeb@herning.dk]

Sendt: 2. juni 2009 15:47

Til: Tine Jørgensen

Emne: svar på tekniske budget 2010

Sagsreference: 2007050580E

Kære Tine

Tak for mail hvori du udsender det tekniske budget i administrativ høring.

Ud fra de fremsendte oplysninger kan Herning Kommune godkende budgettet.

For en endelig godkendelse af budgettet vil det være naturligt at det ikke bygger på en fremskrivning af budgettal, men på en fremskrivning af de faktiske regnskabstal fra 2008.

Der er mange ukendte faktorer som I selv nævner, men nedjusteringen på betalingen til vognmændene kan i værste fald ende på nul, og så har vi jo et helt andet budget. (Der er også stadig usikkerhed om tallene til trafikelskabet er de rigtige?)

Vi har p.t. ingen ændringer i bestillingen, men der tages forbehold om ændring af køreplantimer i forbindelse med den kommende licitation på bybusdriften, som skal være udgiftsneutral.

Venlig hilsen

Edith Blyning
Herning Kommune, Teknisk Service
9628 8326
vejeb@herning.dk

Tine Jørgensen

Fra: Anne-Mette Andersen [anne-mette.andersen@odder.dk]
Sendt: 2. juni 2009 09:48
Til: Tine Jørgensen
Cc: Janne Berg; Annelise Kurtzmann; Søren Hjortsø Kristensen
Emne: Administrativ høring om budget 2010
Vedhæftede filer: 0341_001.pdf; Vedr. Vedr. aftale om kompensation for børnerabatter og gratisgrænser i den lokale og regionale kollektive trafik

Administrativ høring om budget 2010

Med henvisning til jeres mail af 27. april 2009 med høringsfrist den 2. Juni 2009 skal Odder Kommune komme med følgende bemærkninger.

Vi har erfaret, at der er sket en fejl i budgetlægningen for 2008, således at kommunen ikke har modtaget den kompensation for børnerabatter og gratisgrænse fra staten, som kommunen har krav på. Staten udbetaler efter kommunalreformen beløbene til Midttrafik, som herefter skal udbetale kompensation til de enkelte kommuner, jf. vedlagte brev fra Trafikstyrelsen. Det er tidligere bekræftet fra Midttrafik, jf. vedlagte mail, at kommunen fortsat vil modtage den kompensation, som vi har krav på. Alligevel er det ikke sket. På den baggrund skal kommunen sikre sig, at kompensationen indregnes såvel i budget 2009 som 2010 og fremefter for Odder Kommune.

<<0341_001.pdf>> <<Vedr. Vedr. aftale om kompensation for børnerabatter og gratisgrænser i den lokale og regionale kollektive trafik>>

Det er med forundring, at kommunen kan konstatere, at nettoudgifterne til trafikskabet for Odder Kommunes vedkommende ifølge budgettet forventes at stige fra 322.878 kr. i 2008 og til 678.150 kr. i 2013. Hvad er begrundelsen for mere end en fordobling af udgifterne til trafikskabet ?

Med venlig hilsen

Anne-Mette Andersen, Afdelingsleder

ODDER KOMMUNE, Planlægningsafdelingen
Rådhusgade 3, 8300 Odder

Tlf.: 8780 3360

Web: www.odder.dk

Afdelingens EAN-nr: 5790000408634

Vi foretrækker at du kommunikerer elektronisk med Odder Kommune.

Vores adresser kan ses på www.odder.dk/kontakt

Sag 866759

dok 869640

INDGÅET
ODDER RÅDHUS

11 JAN. 2007

DOK. NR.



Odder Kommune
Rådhusgade 3
8300 Odder

Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Direkte 7226 7066
Fax 7226 7070
sth@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Orientering vedr. ordningen for kompensation for børnerabatter og gratisgrænse i den lokale og regionale kollektive trafik

Journal T474-000007
Dato 09.01.2007

Med gennemførelsen af strukturreformen og oprettelse af nye regionale trafikskaber, overtager de taks kompetencen for den regionale og lokale kollektive trafik, jf. kap. 1, § 5, stk. 1 "Lov om trafikskaber" af 24. juni 2005. Det bliver således trafikskaberne der fremover har ansvaret for at opretholde ordningerne med børnerabatter og gratisgrænse. Hvorfor trafikskaberne fremover bliver modtagere af den kompensation, som er aftalt med ordningen.

Dette betyder, at den kvartalsvise kompensation, der hidtil er blevet udbetalt, jf. udmøntningsaftalen af d. 26. juni 1998, fremover vil blive udbetalt til de nye trafikskaber.

Konkret betyder det at kompensationen til Odder Kommune vil fremover blive udbetalt til Midttrafik og dette gælder fra januar 2007.

Trafikstyrelsen retter henvendelse til Midttrafik med henblik på varetagelse af ordningen fremover.

Evt. bemærkninger hertil kan rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen

Sisse Tønnes Hertz

*Vi skal have beløbet
Birgit Rindal ved Midttrafik
undersøger videre om størrelsen
på beløbet og om hvordan vi est.
afregner.*

Annelise Kurtzmann

Fra: Birgit Rind [bri@midtrafik.dk]
Sendt: 26. januar 2007 08:18
Til: Annelise Kurtzmann
Cc: Flemming Mogensen
Emne: Vedr.: Vedr. aftale om kompensation for børnerabatter og gratisgrænser i den lokale og regionale kollektive trafik

Hej Annelise

Jeg bekræfter hermed vores aftale om, at kombinationsbeløbet fra Trafikstyrelsen modregnes i den årlige afregning til Odder kommune.

Med venlig hilsen

Birgit Rind
Midtrafik
Tlf. 87408232

"Annelise Kurtzmann"
<annelise.kurtzmann@odder.dk>

24-01-2007 15:53

Til <bri@midtrafik.dk>

cc

Emne Vedr. aftale om kompensation for børnerabatter og gratisgrænser i den lokale og regionale kollektive trafik

Hej Birgit

I fortsættelse af vores samtale pr. tlf. d.d. kan du så ikke lige for en ordens skyld bekræfte aftalen pr.mail.

Vi vil gerne acceptere, at beløbet fra Færdselsstyrelsen modregnes i det beløb, som vi skal betale til Midtrafik ved den årlige eller halvårige afregning.

Venlig hilsen
Annelise Kurtzmann
teknisk afdeling
e.mail annelise.kurtzmann@odder.dk
tlf. 87803459

28-03-2007

Tine Jørgensen

Fra: Rune Asmussen [ra@randers.dk]
Sendt: 2. juni 2009 11:58
Til: Tine Jørgensen
Cc: Nana Andersen
Emne: SV: Budget 2010 i administrativ høring
 Høringssvar.

Rander Kommune tager det tekniske budget til efterretning. Samtidigt vil vi gerne hurtigst muligt have fremsendt korrigeret budget, der tager højde for omlægningen af bybusserne til centerringen og oprettelsen af ny citybusrute.

Med venlig hilsen

Rune Asmussen
 konst. afdelingschef

 Randers Kommune
 miljø- og teknik
 veje og bygninger
 Laksetorvet 1
 8900 Randers

tlf. direkte: 89 15 16 61
 mobil: 25 44 16 61
 email: ra@randers.dk

Fra: Tine Jørgensen [mailto:tij@midtrafik.dk]
Sendt: 27. april 2009 10:25
Til: vejeb@herning.dk; Anette Thesbjerg Lauridsen; Ango Winther; Annelise Kurtzmann; Annette Johansen; Annette Vognbjerg (Holstebro Kommune); Arne Gynther; Claus Meldgaard; Dorthe.Vestergaard@rksk.dk; Erik Juul Nysom; Hanne-Marie Sieg Sørensen; Helene Helstrup Jensen; Iben Holm-Laursen; Ingelise Ravn; Janne Berg; Jens Dalby Kristiansen; Jonas Brokholm (Holstebro Kommune); Jonna Holm Pedersen; jp.petersen; Jytte Skiffard; Karen Dalsgaard; Karin Schnedler; Kirsten Gulstad Andersen; Lars Storm; Lillian Kristensen; Lise Lundsager; Lotte Yde Astorp; Nana Andersen; Niels H. Kempf; Ole Helboe Nielsen; Per T. Holm; Peter Hermansen; Richard Malmose; Rigmor Korsgaard; Robert V. Rasmussen; Rune Asmussen; Skive kommune; Thorkild Vestergaard; Yvonne Hjort Sørensen
Cc: Niels Næsselund; Niels-Jørgen Danielsen
Emne: Budget 2010 i administrativ høring

Kære alle

Hermed sendes det tekniske budget for 2010 i **administrativ høring**. Jeg vil gerne have eventuelle kommentarer til budgettet **senest den 2. juni 2009**.

Der er vedlagt to filer:

- 1) Budgetmaterialet fra bestyrelsesmødet den 17. april 2009 punkt 3 (bemærk at sidste side er rettelsesark til busbudget).
- 2) Regneark, der viser budgetudviklingen på udgiftssiden for busdrift fra basisbudgettet for 2007 og frem til budgettet for 2010.

Efter høringen vil kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forlægges Midtrafiks bestyrelse inden det sendes i politisk høring i juli måned. Jeg vil således pointere, at der her alene er tale om en administrativ høring.

Denne mail er sendt til Midtrafiks kontaktpersoner i Fagligt forum og såfremt det skal sendes til behandling hos andre, går jeg ud fra at mailen bliver videresendt til rette person.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

11-06-2009

Tine Jørgensen
Økonomi, Afregning og Takster

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
www.midttrafik.dk

Tlf. 87 40 82 00 - Dir. tlf. 87 40 82 05
E-mail tij@midttrafik.dk

Tænk på miljøet – print kun e-mails når det er nødvendigt

Tine Jørgensen

Fra: Lillian Kristensen [lillian.kristensen@rksk.dk]
Sendt: 4. maj 2009 20:51
Til: Tine Jørgensen; Niels Næsselund
Cc: Helene Helstrup Jensen; Poul Frandsen; Anette Thesbjerg Lauridsen
Emne: Vedr.: Budget 2010 i administrativ høring
Vedhæftede filer: Bestyrelsen-090417-aaben-bilag-punkt-03.pdf; Busbudget 2007-2010.xls

hej

Mange tak for mødet idag.

Jeg vil gerne have jeres tilbagemelding, om det vil kunne lade sig gøre at vi får det første kvartalsregnskab meget hurtigt, da vi har behov for det til den igangværende budgetlægning. Jeg håber meget i løbet af en uge??, om ikke andet, så bare de to første måneders betaling vil være bedre end ingenting.

Vedr. budget 2010 som I her sender i høring:

Vi vil gerne have en nærmere redegørelse for hvorfor I foreslår at administrationsudgifterne for RKSK skal stige fra 1,39 mio til 1,64 mio, kr i 2010, en stigning på 18 %. Jeg har forstået af udgiften så vidt muligt skal henføres til konkrete udgifter. Kan vi bede om en specifikation af udgifterne, med bemærkninger om, hvor der er væsentlige ændringer - også i forudsætninger/opgørelsesmetode, som har betydning for os.

Som drøftet i dag afventer vi jeres bekræftelse på, at vi omlægger alle ruter til rabatruter, fra 1.1.2009. Vi vil gerne hurtigt have en beregning over det reducerede driftsbidrag fremadrettet, så vi har et grundlag for vores budgetlægning 2010.

Endelig: jeg fandt i referatet fra Repræsentantskabsmødet følgende, som fint supplerer vore drøftelser idag, og som vel er en imødekommelse af vore ønsker:

Formanden orienterede om, at det tekniske budget vil blive tilpasset løbende ud fra den viden, Midttrafik får fra bestillerne og andre kilder. Midttrafik har gjort ministeriet opmærksom på det uhensigtsmæssige i, at Midttrafiks budget for det efterfølgende år skal være godkendt 15. september, når bestillerne ikke har indgået budgetforlig på det tidspunkt. Bestillerne ønsker, at de får ændringer i budgettet hurtigst muligt, så det kan indarbejdes i bestillernes budgetter

Lad os følge op først i næste uge, at vi får lukket de åbne punkter. Jeg er ked af, hvis vi lige nu er "besværlige bestillere", men vi har jo en fælles interesse i at finde en platform for dette samarbejde, så begge parter også bliver glade og trykke herved.

Med venlig hilsen
Lillian

Lillian Kristensen
Chef for Teknik og Forsyning
Ringkøbing - Skjern Kommune

tlf. 99 74 10 63
mobil: 51 20 72 51
mail: lillian.kristensen@rksk.dk

Tine Jørgensen <tij@midttrafik.dk>

Til <vejeb@herning.dk>, "Anette Thesbjerg Lauridsen"

11-06-2009

27-04-2009 10:26

<anette.thesbjerg.lauridsen@rksk.dk>, "Ango Winther" <awi@aarhus.dk>, "Annelise Kurtzmann" <annelise.kurtzmann@odder.dk>, "Annette Johansen" <annette.johansen@lemvig.dk>, "Annette Vognbjerg (Holstebro Kommune)" <Annette.Vognbjerg@holstebro.dk>, "Arne Gynther" <ag@syddjurs.dk>, "Claus Meldgaard" <Claus.Meldgaard@RU.RM.DK>, <Dorthe.Vestergaard@rksk.dk>, "Erik Juul Nysom" <erik.nysom@skanderborg.dk>, Hanne-Marie Sieg Sørensen <Hanne-Marie.Soerensen@RU.RM.DK>, "Helene Helstrup Jensen" <helene.helstrup.jensen@rksk.dk>, "Iben Holm-Laursen" <ibhla@syddjurs.dk>, "Ingelise Ravn" <inra@syddjurs.dk>, "Janne Berg" <janne.berg@odder.dk>, "Jens Dalby Kristiansen" <JEDA@skivekommune.dk>, "Jonas Brokholm (Holstebro Kommune)" <Jonas.Brokholm@holstebro.dk>, "Jonna Holm Pedersen" <JHP@kl.dk>, "jp.petersen" <jp.petersen@ru.rm.dk>, "Jytte Skiffard" <js@norrdjurs.dk>, "Karen Dalsgaard" <kada@favrskov.dk>, "Karin Schnedler" <kasch@ikast-brande.dk>, "Kirsten Gulstad Andersen" <ka1@viborg.dk>, "Lars Storm" <Lars.Storm@ddkom.dk>, "Lillian Kristensen" <lillian.kristensen@rksk.dk>, "Lise Lundsager" <lil@struer.dk>, "Lotte Yde Astorp" <Lotte.YdeAstorp@silkeborg.dk>, <nana.andersen@randers.dk>, "Niels H. Kempf" <nikem@ikast-brande.dk>, "Ole Helboe Nielsen" <teohn@horsens.dk>, "Per T. Holm" <per.holm@ru.rm.dk>, "Peter Hermansen" <Peter.Hermansen@RU.RM.DK>, "Richard Malmose" <rma@favrskov.dk>, "Rigmor Korsgaard" <rko@aarhus.dk>, "Robert V. Rasmussen" <AURVR@samsøe.dk>, "Rune Asmussen" <ra@randers.dk>, "Skive kommune" <tek@skivekommune.dk>, "Thorkild Vestergaard" <tv@viborg.dk>, Yvonne Hjort Sørensen <Yvonne.HjortSorensen@silkeborg.dk>

cc Niels Næsselund <nhn@midtrafik.dk>, Niels-Jørgen Danielsen <NJD@midtrafik.dk>

Emne Budget 2010 i administrativ høring

Kære alle

Hermed sendes det tekniske budget for 2010 i **administrativ høring**. Jeg vil gerne have eventuelle kommentarer til budgettet **senest den 2. juni 2009**.

Der er vedlagt to filer:

- 1) Budgetmaterialet fra bestyrelsesmødet den 17. april 2009 punkt 3 (bemærk at sidste side er rettelsesark til busbudget).
- 2) Regneark, der viser budgetudviklingen på udgiftssiden for busdrift fra basisbudgettet for 2007 og frem til budgettet for 2010.

Efter høringen vil kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forlægges Midtrafiks bestyrelse inden det sendes i politisk høring i juli måned. Jeg vil således pointere, at der her alene er tale om en administrativ høring.

Denne mail er sendt til Midtrafiks kontaktpersoner i Fagligt forum og såfremt det skal sendes til behandling hos andre, går jeg ud fra at mailen bliver videresendt til rette person.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

Tine Jørgensen

Økonomi, Afregning og Takster

Midtrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
www.midtrafik.dk

11-06-2009

Tlf. 87 40 82 00 - Dir. tlf. 87 40 82 05

E-mail tij@midtrafik.dk

Tænk på miljøet – print kun e-mails når det er nødvendigt

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Att.: Tine Jørgensen

INDGÅET
- 6 MAJ 2009
MIDTTRAFIK

5. maj 2009

Administrativ høring om teknisk budget 2010

Midttrafik sender ved mail af 27. april 2009 det tekniske budget for 2010 i administrativ høring med anmodning om eventuelle kommentarer senest 2. juni 2009. Silkeborg Kommune har følgende bemærkninger:

Udgifter til busdrift:

På udgiftssiden vedrørende busdrift er der foretaget nogle "effektiviseringer" i køreplanerne gældende fra juli 2009, som på årsbasis forventes at medføre en besparelse på 340.000 kr. – Udgifterne til busdrift ønskes reduceret med 340.000 kr.

Indtægter – busdrift:

Indtægten fra salg af skolekort i 2008 udgjorde 1.768.896 kr. Denne indtægt udgjorde salget i Silkeborg i perioden august 2008 – december 2008 (kun 1. rate opkrævet), idet Silkeborg ikke tidligere købte skolekort hos Midttrafik.

Fra 2009 og frem må det forventes, at dette beløb fordobles, idet Silkeborg fortsat køber skolekort hos Midttrafik. Indtægterne for busdrift ønskes justeret i overensstemmelse hermed.

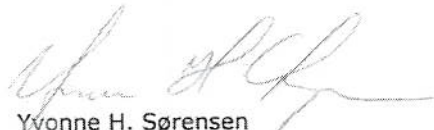
Underskud på budget 2010 i Silkeborg:

Hvis Midttrafiks budget 2010 for Silkeborg Kommune holder, forventes et underskud på kollektiv trafik på ca. 4,5 mio. kr. i 2010. Hvis ikke byrådet i Silkeborg vælger at tilføre ekstra midler til kollektiv trafik, vil det betyde, at Silkeborg Kommune skal finde effektiviseringer på kollektiv trafik på 4,5 mio. kr. Dette kan måske nødvendiggøre et ekstra køreplanskifte i Silkeborg Kommune i januar 2010.

Venlig hilsen



Steen Stensgaard
Sektionsleder



Yvonne H. Sørensen
Trafikmedarbejder

Tine Jørgensen

Fra: Erik Juul Nysom [erik.nysom@skanderborg.dk]

Sendt: 11. maj 2009 12:04

Til: Tine Jørgensen

Emne: SV: Budget 2010 i administrativ høring

Tine Jørgensen

Mange tak for det fremsendte tekniske budget.

Jeg har følgende bemærkninger til det fremsendte:

1. Udgifter til busdrift. Jeg vil gerne, at budgettet for 2010 og fremover reguleres på grundlag af det udbud der har været gennemført for en del af kørselen i Skanderborg Kommune, med virkning fra ca. 1. juli 2009. Endvidere tilretning på grundlag af den reduktion, der sker i kørselen i Skanderborg Bybusser fra ca. 1. juli 2009. (mindreudgifter på ca. 350.000 kr. per helår).
2. Administrationsudgifterne tilrettes. Det fremgår af materialet, at administrationsudgifterne er prisfremskrevet med 4,1 %. For Skanderborg Kommune s vedkommende er administrationsudgifterne forøget med ca. 34%.

Med venlig hilsen

Erik Juul Nysom
Sekretariatsleder

Teknik og Miljø
Skanderborg Kommune
direkte tlf. 87 94 76 65
mail: erik.nysom@skanderborg.dk

Fra: "Tine Jørgensen" [mailto:tij@midttrafik.dk]

Sendt: 27. april 2009 10:25

Til: vejeb@herning.dk; Anette Thesbjerg Lauridsen; Ango Winther; Annelise Kurtzmann; Annette Johansen; Annette Vognbjerg (Holstebro Kommune); Arne Gynther; Claus Meldgaard; Dorthe.Vestergaard@rksk.dk; Erik Juul Nysom; Hanne-Marie Sieg Sørensen; Helene Helstrup Jensen; Iben Holm-Laursen; Ingelise Ravn; Janne Berg; Jens Dalby Kristiansen; Jonas Brokholm (Holstebro Kommune); Jonna Holm Pedersen; jp.petersen; Jytte Skiffard; Karen Dalsgaard; Karin Schnedler; Kirsten Gulstad Andersen; Lars Storm; Lillian Kristensen; Lise Lundsager; Lotte Yde Astorp; nana.andersen@randers.dk; Niels H. Kempf; Ole Helboe Nielsen; Per T. Holm; Peter Hermansen; Richard Malmose; Rigmor Korsgaard; Robert V. Rasmussen; Rune Asmussen; Skive kommune; Thorkild Vestergaard; Yvonne Hjort Sørensen

Cc: Niels Næsselund; Niels-Jørgen Danielsen

Emne: Budget 2010 i administrativ høring

Kære alle

Hermed sendes det tekniske budget for 2010 i **administrativ høring**. Jeg vil gerne have eventuelle kommentarer til budgettet **senest den 2. juni 2009**.

Der er vedlagt to filer:

- 1) Budgetmaterialet fra bestyrelsesmødet den 17. april 2009 punkt 3 (bemærk at sidste side er rettelsesark til busbudget).
- 2) Regneark, der viser budgetudviklingen på udgiftssiden for busdrift fra basisbudgettet for 2007 og frem til budgettet for 2010.

Efter høringen vil kommentarer blive indarbejdet i budgettet, der herefter forlægges Midttrafiks bestyrelse inden det sendes i politisk høring i juli måned. Jeg vil således pointere, at der her alene er tale om en administrativ høring.

Denne mail er sendt til Midttrafiks kontaktpersoner i Fagligt forum og såfremt det skal sendes til

behandling hos andre, går jeg ud fra at mailen bliver videresendt til rette person.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

Tine Jørgensen
Økonomi, Afregning og Takster

Midtrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
www.midtrafik.dk

Tlf. 87 40 82 00 - Dir. tlf. 87 40 82 05
E-mail tii@midtrafik.dk

Tænk på miljøet – print kun e-mails når det er nødvendigt

Tine Jørgensen

Fra: Rigmor Korsgaard [rko@aarhus.dk]
Sendt: 8. juni 2009 17:45
Til: Hovedpostkasse Midttrafik; Tine Jørgensen
Cc: Joshua Krogager
Emne: Budget 2010 i administrativ høring

Hej Tine

Hermed - lidt forsinket - vores kommentarer til Midttrafiks budget 2010 i administrativ høring.

- Regnskab 2008 bør benyttes som basis for budget 2010 i stedet for budget 2009, idet regnskab 2008 - naturligvis med kendte korrektioner - må udgøre den mest opdaterede viden.
- Det er nævnt, at der ikke er taget højde for effekten af den forventede afskaffelse af cross border-leasing. Men i det omfang effekten er kendt, bør den naturligvis medtages i budgettet. For så vidt angår Busselskabet Århus Sporveje - som jo er en del af Midttrafik - har man i Busselskabet opgjort, at den præcise virkning af ændret lov om cross-border vil blive 11,5 mio. kr. årligt.
- Der er ikke medtaget oplysninger om effekt af ændret lov om lønsumsafgift. Dels kan det specifikt få en konsekvens for BÅS's omkostninger, idet busselskabet formodentlig skal betale den høje %-lønsumsafgiftssats i stedet for den lave, som BÅS har budgetteret med. Og dels har Midttrafik tidligere nævnt, at loven kan få en konsekvens for alle bestillere, hvis Midttrafik skal betale lønsumsafgift. Hvordan går det i øvrigt med at få disse to sager afklaret????
- For så vidt angår de budgetterede udgifter til busdrift i Århus er der ikke taget højde for de særlige forhold, der indgår i afregningen af BÅS. Det er ikke tilstrækkeligt blot at %-fremskrive kontraktudgifterne med den samme procentsats, som ved alle andre busselskaber. Selve kontraktafregningen skal selvfølgelig %-fremskrives som hos øvrige selskaber, men der er jo herefter aftalt at der sker en række løbende reguleringer - for leasing/afskrivning (reguleringen falder med 2,3 mio. kr/år), huslejeudgifter (som BÅS jo indtil videre finansierer via formuen), samt den overkompensation, som BÅS via kontrakten får for dieselafgifterne (forskellen på de 9,8%'s kontraktregulering og BÅS's faktiske udgifter på ca. 26 mio. kr.). Disse reguleringer påvirker væsentligt den endelige udgift til bybusdrift i Århus, som Århus Kommune skal finansiere, og bør derfor selvfølgelig opgøres og medtages i budgettet.
- Der opereres i budgettet for trafikskabet med en forkert P/L-fremskrivning. P/L-fremskrivning fra KL i marts 2009 var ikke på 4,1%, som der står i materialet, men derimod på 3,4 %. Fejlen udløser, at det budgetterede udgiftsniveau i budget og overslagsår er overvurderet ganske betragteligt.
- Det fremgår ikke, om og i givet fald hvordan dels den forventede besparelse på 2,9 mio. kr. ved administration af nye kontantautomater i Århus, og dels omlægningen af kontrolafgiftsadministrationen (nettovirksomhed på 4,4 mio. kr?) i Århus indgår i budgettet for trafikskabet.
- Budgettet for trafikskabet bør generelt opdeles i udgifter til hhv. bus, letbane, handicapkørsel og lokalbaner. Det er umuligt på nuværende informationsniveau at gennemskue, hvad der ligger bag tallene i budgettet for trafikskabet. Tallene ser i hvert fald umiddelbart håbløst forkerte ud jf. nedenstående.
- Det er oplyst, at administrationsomkostningerne generelt er fremskrevet med ovennævnte (forkerte) procentsats på 4,1%. Men i realiteten ligger stigningen for de forskellige kommuner på mellem 2 og 62 % jf. nedenstående tabel (6. kolonne):

Trafikskabet							
	Budget 2009	Budget 2010	Budget 2010 hvis fremskrivningen havde været på 4,1%	Difference	Reel stigning i %	Budget 2010, hvis fremskrivningen havde været på 3,4%	Difference
Regionen	kr 45.497.734	kr 49.784.956	kr 47.363.141	kr 2.421.815	9,42	kr 47.044.657	kr 2.740.299

Favrskov	kr 715.587	kr 1.010.980	kr 744.926	kr 266.054	41,28	kr 739.917	kr 271.063
Hedensted	kr 774.619	kr 789.781	kr 806.378	-kr 16.597	1,96	kr 800.956	-kr 11.175
Herning	kr 2.723.443	kr 2.967.935	kr 2.835.104	kr 132.831	8,98	kr 2.816.040	kr 151.895
Holstebro	kr 2.119.985	kr 2.331.379	kr 2.206.904	kr 124.475	9,97	kr 2.192.064	kr 139.315
Horsens	kr 3.971.957	kr 4.118.918	kr 4.134.807	-kr 15.889	3,70	kr 4.107.004	kr 11.914
Ikast-Brande	kr 764.309	kr 905.053	kr 795.646	kr 109.407	18,41	kr 790.296	kr 114.757
Lemvig	kr 744.258	kr 840.612	kr 774.773	kr 65.839	12,95	kr 769.563	kr 71.049
Nordjurs	kr 759.776	kr 1.094.986	kr 790.927	kr 304.059	44,12	kr 785.608	kr 309.378
Odder	kr 417.930	kr 678.150	kr 435.065	kr 243.085	62,26	kr 432.140	kr 246.010
Randers	kr 5.710.591	kr 6.519.622	kr 5.944.725	kr 574.897	14,17	kr 5.904.751	kr 614.871
Ringkøbing-Skjern	kr 1.642.272	kr 1.812.373	kr 1.709.605	kr 102.768	10,36	kr 1.698.109	kr 114.264
Samsø	kr 346.803	kr 380.556	kr 361.022	kr 19.534	9,73	kr 358.594	kr 21.962
Silkeborg	kr 4.249.001	kr 4.753.250	kr 4.423.210	kr 330.040	11,87	kr 4.393.467	kr 359.783
Skanderborg	kr 1.202.661	kr 1.612.580	kr 1.251.970	kr 360.610	34,08	kr 1.243.551	kr 369.029
Skive	kr 2.082.711	kr 2.303.739	kr 2.168.102	kr 135.637	10,61	kr 2.153.523	kr 150.216
Struer	kr 474.982	kr 556.349	kr 494.456	kr 61.893	17,13	kr 491.131	kr 65.218
Syddjurs	kr 981.227	kr 1.332.008	kr 1.021.457	kr 310.551	35,75	kr 1.014.589	kr 317.419
Viborg	kr 3.223.271	kr 3.509.661	kr 3.355.425	kr 154.236	8,89	kr 3.332.862	kr 176.799
Århus	kr 30.054.464	kr 35.905.310	kr 31.286.697	kr 4.618.613	19,47	kr 31.076.316	kr 4.828.994
I alt 1	kr 108.457.581	Kr 123.208.198	kr 112.904.342	kr 10.303.856	13,60	kr 112.145.139	kr 11.063.059
Overført fra 2007*	kr. 4.500.000						

* Overførslen fra 2007 indgår ikke i budget 2009 og skal derfor selvfølgelig heller ikke fremskrives til budget 2010

- Det fremgår af tabellen, at Midttrafiks samlede trafikelskabs-omkostninger i B2010 er fremskrevet med 13,6% - svarende til et budget på godt 10 mio. kr. mere (se 7. kolonne), end hvis der faktisk havde været anvendt den af Midttrafik nævnte fremskrivning på 4,1 %.
- Hertil kommer, at fremskrivningssatsen på 4,1 % som nævnt er for høj. Havde der været anvendt den korrekte sats fra KL på 3,4 % burde budget 2010 have været 11 mio. lavere (som det fremgår af 8. kolonne).
- Det er fortsat ikke korrekt, at overføre et budgetbeløb fra ét år til et andet, - i materialet er nævnt, at et beløb på 4,5 mio. kr er overført fra 2007 til B2009. Men der sker jo hvert år fuld afregning fra bestillerne til Midttrafik af de samlede opgjorte omkostninger i regnskabsåret. Er der i Midttrafik et afsat budgetbeløb, som ikke er anvendt i det pågældende år, skal evt. á contoindbetalinger fra bestillerne tilbagebetales. Giver bestyrelsen en bevilling til at afholde udgifter til pågældende formål - udover det allerede vedtagne årsbudget - så vedrører bevillingen det pågældende afregningsår og indgår derfor sidenhen i årets budgetopfølgninger og i det forventede regnskab, samt i den endelige afregning for pågældende år. Men i Midttrafik kan der ikke foretages budgetoverførsler.

Med venlig hilsen

Rigmor Korsgaard
Afdelingsleder, Kollektiv Trafik

Trafik og Veje | Teknik og Miljø | Århus Kommune
Grøndalsvej 1 - 8260 Viby J
Tlf. 8940 1040 - mobil: 2920 8946
Mail: rko@aarhus.dk



Dato 02-06-2009

Claus Meldgaard

Tel. +45 8728 5173

Claus.Meldgaard@RU.RM.DK

1-31-75-1-09

Høringsvar vedr. Midttrafiks tekniske budget 2010

Midttrafik sendte pr. 27. april 2008 teknisk budget 2010 i administrativ høring.

Midttrafik har ved flere lejligheder stillet i udsigt, at det egentlige høringbudget vil blive baseret på en fremskrivning på basis af oplysningerne om ruteøkonomi i 2008.

Udgangspunktet for teknisk budget 2010 er imidlertid budget 2009 med følgende ændringer:

- Udgiften til busdrift nedsættes af to omgange fra 9,5% til 4,2% i 2009 og til -1,7% i 2010 efter skøn udmeldt af "Trafikselskaberne i Danmark".
- Togdrift fremskrives med 3,2%
- Administration fremskrives med 4,1%
- Indtægterne fastholdes på 2009 niveau trods en forudsat takststigning på 4,8%.

Region Midtjylland har i de afgivne høringssvar til både budget 2008 og 2009 efterlyst et budget baseret på de faktiske ruteudgifter. Siden 2007 har Midttrafik fremskrevet åbningsbudgettet, som i sig selv er en fremskrivning af de afgivende myndigheders regnskab 2005. Metoden er i stigende grad upræcis, og det tekniske budget 2010 kan derfor alene give et bud på det omtrentlige udgiftsniveau i 2010.

Region Midtjylland konstaterer, at følgende ikke er indarbejdet i det tekniske budget.

- Region Midtjyllands høringssvar til budget 2009 af 29. september 2008 hvori det forudsættes at Midttrafiks budgetforslag for 2009 bringes i overensstemmelse med Region Midtjyllands budgetforslag. Regionen vil afvente det rutebaserede budget, før spørgsmålet om tilpasning af

fremskrivningsgrundlaget tages op.

- Besparelserne på det regionale rutenet med virkning fra 2010 i medfør af regionens budgetforlig for 2009. Det er en forudsætning for regionens budgetforlig i 2009, at der gennemføres besparelser og effektiviseringer på det regionale rutenet fra 2010.
- Udgifterne til sporfornyelsen på Odderbanen. Dette tages særskilt op til drøftelse mellem regionen og Midttrafik.

Region Midtjylland kan ikke tage egentlig stilling til budget 2010 før der foreligger et rutebaseret budget.

Derudover indgår det kommende indgreb mod "cross border" leasing, samt den varslede ændring af reglerne om lønsumsafgift ikke i det tekniske budget.

- Vedr. indgrebet mod "cross border" leasing foreligger der pt. intet konkret om ikrafttrædelsestidspunkt, eller metode/niveau for kompensationen til vognmændene.
- Hvad angår lønsumsafgiften er det regionen bekendt, at det er Skats opfattelse, at trafikskabernes administration skal svare lønsumsafgift fra 2009, dvs. 5,33% af lønsummen. "Trafikskaberne i Danmark" har siden stillet spørgsmålstegn ved Skats tolkning, og sagen er pt. ikke afklaret.

Det er forudsat i det tekniske budget, at takststigningsloftet udnyttes fuldt ud. På trods af planlagte takststigninger på 4,8% forventes uændrede indtægter for Midttrafik som helhed – dvs. der reelt forventes en passagertilbagegang. Midttrafiks seneste meldinger, bla. i beretningen til Midttrafiks repræsentantskab den 17. april 2009, har været at udviklingen i passagertallet er stabiliseret. Såfremt der reelt forventes et faldende passagertal i 2010, anbefaler Region Midtjylland at Midttrafik overvejer om en takststigning på et lavere niveau kunne fastholde flere passagerer i den kollektive trafik.

Det tekniske budget indeholder herudover en række fejl, som der kort skal gøres opmærksom på:

Busdrift: Som allerede nævnt har Midttrafik ikke indarbejdet regionens høringssvar til budget 2009 (jvn. bilaget "Busbudget 2007-10"). Som udgangspunkt er fremskrivningsgrundlaget dermed sat ca. 6 mio.kr. for højt.

Togdrift: Midttrafik har i tabel 2 fejlagtigt opgivet og anvendt budget 2008 i stedet for budget 2009 som fremskrivningsgrundlag. Som udgangspunkt er driftsbudgettet for Midtjyske Jernbaner dermed sat et års pl. eller ca. 1,5 mio.kr. for lavt.

Midtjyske Jernbaner reguleres med samme pl. som Regional Udvikling. I det tekniske budget er der anvendt en pl. sats på 3,2%. Efter seneste skøn opgivet af Danske Regioner i marts 2009 forventes pl. at være 4,1%.

Administration: Midttrafik har i tabel 4 fejlagtigt anvendt budget 2008 under overskriften budget 2009 – dog uden det har konsekvenser for fremskrivningen. Den anvendt pl. sats på 4,1% som skønnet af Kommunernes Landsforening er siden ændret.

Letbanen fremgår ikke særskilt af det tekniske budget. Men det formodes, at udgifterne indgår under udgifterne til administration. Udgifterne til letbanen er hermed simpelt fremskrevet og ikke baseret på letbanesekretariatets faktiske budget for 2010.

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 6



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. april 2009	1-23-4-2-08	Svend Aage Ravn	svr@midttrafik.dk	87408232

Notat om Midttrafiks udbudspolitik ved indkøb af almindelig rutebuskørsel

Resumé

Midttrafiks indkøb af almindelig rutebuskørsel er omfattet af EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv. Indkøb over ca. 3 mio. kr. skal normalt ske efter udbud. I notatet præsenteres administrationens forslag til Midttrafiks politik for sådanne indkøb – herunder udbudsform, tildelingskriterier, udbuds-metode, udbudsplan, kontraktlængde, kontraktform og udbudsproces. Notatet fremlægges til drøftelse og beslutning i Midttrafiks Bestyrelse 15. maj 2009.

Generelt

Midttrafiks indkøb af almindelig rutebuskørsel er omfattet af EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv. Herefter skal indkøbene normalt ske efter udbud, hvis den samlede værdi af kontrakten i dennes løbetid overstiger ca. 3 mio. kr.

Udbudspolitikken skal efter direktivet helt overordnet tilrettelægges således, at der i størst muligt omfang tages hensyn til to principper:

- Gennemsigtighed, der bl.a. betyder, at der skal være åbenhed og offentlighed om indkøbene.
- Ligebehandling, der bl.a. betyder, at alle leverandører skal opfylde de samme krav, have de samme oplysninger og have de samme rettigheder.

Herudover bør udbudspolitikken understøtte Midttrafiks overordnede målsætninger om:

- Flere tilfredse og loyale kunder
- Mere tilfredse leverandører
- Mere tilfredse bestillere
- Et sammenhængende rutenet
- Et godt miljø

På denne baggrund præsenteres administrationen oplæg til Midttrafiks politik med hensyn til:

- Udbudsform
- Tildelingskriterier
- Udbudsmetode
- Udbudsplan
- Kontraktlængde
- Kontraktform
- Udbudsproces mv.

Udbudsform

Efter forsyningsvirksomhedsdirektivet vil udbud af almindelig rutebuskørsel normalt blive foretaget som

- Offentlige udbud eller
- Udbud efter forhandling

Trafikelskaberne uden for Movia har hidtil kun anvendt udbudsformen "Offentlige udbud". Movia har derimod i de senere år kun anvendt udbudsformen "Udbud efter forhandling".

Der er fordele og ulemper ved begge udbudsformer:

- "Udbud efter forhandling" giver gennem regler om prækvalifikation mulighed for at sortere useriøse bydere fra allerede før afgivelse af tilbud – ved "Offentlige udbud" kan en sådan sortering først ske efter afgivelse af tilbud.
- "Udbud efter forhandling" kræver en længere udbudsperiode end "Offentlige udbud" – afhængigt af antal forhandlingsrunder.
- "Udbud efter forhandling" giver bedre mulighed for at tilpasse udbudsvilkår i løbet af udbudsprocessen end "Offentlige udbud".
- "Udbud efter forhandling" giver bedre mulighed for at rette uklarheder/uhensigtsmæssigheder i løbet af udbudsprocessen end "Offentlige udbud".
- "Offentlige udbud" sikrer større gennemsigtighed end "Udbud efter forhandling".
- "Offentlige udbud" er umiddelbart mere anvendelig for små busselskaber end "Udbud efter forhandling".

Administrationen anbefaler, at Midttrafik indtil videre anvender den velkendte udbudsform "Offentlige udbud".

Samtidig anbefales det løbende at vurdere fordele og ulemper ved de to udbudsformer og at holde muligheden åben for at anvende "Udbud efter forhandling" i særlige tilfælde.

Tildelingskriterier

Uanset hvilken udbudsform der anvendes, kan ordre i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet kun tildeles virksomheder, der har afgivet konditionsmæssige tilbud. Det vil sige tilbud, der opfylder kravene i udbudsmaterialet. Det kan samtidig forudsættes, at der er tale om realistiske tilbud fra busselskaber, som skønnes at kunne udføre opgaven. Administrationen har i denne forbindelse anmodet en ekstern advokat om at vurdere mulighederne for at anvende "Past performance" som kriterium for tildeling af kontrakt eller fravalg af busselskaber på grund af dårlige erfaringer med deres hidtidige leverancekvalitet. Administrationen forventer at få svar herpå således, at det kan bruges i kommende udbud.

Blandt de således udvalgte tilbud kan tildelingen af ordren foretages efter to kriterier:

- Det økonomisk mest fordelagtige tilbud
- Den laveste pris

Vælges "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" som kriterium, kan der ud over prisen lægges vægt på en række supplerende faktorer, for eksempel bussernes alder og miljøstandard. De supplerende faktorer og deres vægtning indbyrdes og i forhold til prisen skal i så fald klart fremgå af udbudsmaterialet.

Vælges "Den laveste pris" som tildelingskriterium, skal valget af tilbud ske alene ud fra prisen. Hvis Midttrafik samtidig ønsker at lægge vægt på en eller flere supplerende faktorer, kan dette i så fald sikres ved at stille absolutte krav til for eksempel bussernes alder og miljøstandarder eller ved at fastsætte konkrete kvalitetsmål eller arbejdsmiljøkrav og lignende. Valget af det billigste tilbud skal derefter ske alene blandt de tilbud, hvor disse krav mv. er opfyldt.

Med kriteriet "Den laveste pris" kan der ved tildeling af en kontrakt ikke direkte lægges vægt på, at kravene til for eksempel bussernes alder og miljøstandard er overopfyldt i ét tilbud - men kun lige opfyldt i et andet. Indirekte kan det dog godt lade sig gøre at præmiere for eksempel kørsel med mere miljøvenlige busser, selvom tildelingen sker efter kriteriet "Den laveste pris". Det kan ske ved at udbygge kontraktens betalingsmodel med en incitamentsmodel, hvor betalingen ikke alene ydes pr. bus og pr. køreplantage – men gradueres efter for eksempel antallet af særligt miljøvenlige busser. På denne måde vil vægtningen af denne faktor afhænge af den faktisk leverede ydelse igennem kontraktperioden.

Når et kvalitetsopfølgningssystem er etableret, kan dette anvendes både ved tildeling af kontrakter eller fravalg af bydere og som grundlag for nye incitamentsmodeller.

Midttrafik har anvendt begge tildelingskriterier. De seneste fire udbud er dog gennemført fuldt ud efter kriteriet "Den laveste pris".

Efter administrationens opfattelse har det for såvel Midttrafik som i andre trafikskaber været vanskeligt at anvende tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" på en måde, der er objektiv og gennemskuelig for trafikskabet, bestillerne og især busselskaberne. Samtidig finder administrationen det uheldigt, at der efter kriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" ofte må lægges vægt på lovet kvalitet frem for faktisk leveret kvalitet.

Administrationen er derfor af den opfattelse, at Midttrafik normalt bør anvende tildelingskriteriet "Den laveste pris".

Administrationen anbefaler samtidig, at det i hvert enkelt udbud klart præciseres, hvilke absolutte krav og konkrete mål Midttrafik vil kræve opfyldt for at acceptere tilbuddene som værende konditionsmæssige, og at disse krav og mål fastsættes i et tæt samarbejde med bestillerne.

Herudover anbefaler administrationen, at det i et tæt samarbejde med bestillerne overvejes, om kontraktens normale betalingsbestemmelser kan suppleres med incitamentsmodeller således, at kontraktbetalingen gradueres efter den faktiske opfyldelse af en eller flere supplerende faktorer, som bestillerne og Midttrafik ønsker at lægge vægt på.

Endelig anbefaler administrationen, at tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud" kun anvendes, såfremt ønskerne om at lægge vægt på supplerende faktorer ellers ikke kan imødekommes på en hensigtsmæssig måde.

Udbudsmetode

Med hensyn til udbudsmetode kan der skelnes mellem

- Offentliggørelse og udsendelse af udbudsmateriale
- Indsendelse og modtagelse af tilbud

Offentliggørelsen og udsendelsen af udbudsmateriale har Midttrafik med succes alene foretaget elektronisk i de seneste udbud i januar 2009. Det er sket via EU's udbudsportal og på Midttrafiks hjemmeside, suppleret med udsendelse af e-mails til potentielle bydere.

Indsendelse og modtagelse af tilbud sker derimod fortsat på papir hos Midttrafik. Movia foretager derimod alle udbud fuldt elektronisk. Det sker angiveligt med stor tilfredshed hos såvel trafikskabet som byderne.

Administrationen anbefaler, at Midttrafik gradvis overgår til at gennemføre udbuddene fuldt elektronisk. Det vil bl.a. forudsætte bistand til en række bydere i en overgangsfase.

Kontraktform

Aftaler om almindelig rutekørsel bliver hos Midttrafik indgået som

- A-kontrakter eller
- B-kontrakter (Rabatrute-kontrakter)

A-kontrakter omfatter typisk regional-, lokal- og bybuskørsel.

B-kontrakter vedrører typisk åben skolekørsel.

Sammenholder man de to kontrakttyper, er der følgende, væsentlige forskelle:

- Der stilles større og flere krav til busserne og chaufførerne i en A-kontrakt
- Bestillerne har flere planlægningsmæssige og administrative opgaver ved B-kontrakter
- Derudover er der forskel på afregningsmåden med busselskaberne

Administrationen anbefaler, at opdelinger i de to forskellige kontrakttyper opretholdes.

Udbudsplan

Som et led i den almindelige planlægning af arbejdet med udbud, udarbejder administrationen hvert år en oversigt over de forventede udbud i de kommende fire år.

Formålene med planen er

- at orientere internt og eksternt om kommende udbud i Midttrafik, bl.a. med henblik på at få så mange tilbud frem som muligt,
- at sikre en nogenlunde jævn fordeling af udbuddene over årene ved forlængelse af udvalgte kontrakter efter drøftelser med bestillerne og busselskaberne samt
- at sikre en optimal tilrettelæggelse af udbuddene

Af hensyn til en optimal tilrettelæggelse kan en spredning af udbuddene over kalenderåret også tilstræbes. Erfaringerne har således vist, at driftsstart på en kontrakt ikke nødvendigvis behøver at ske ved et køreplanskifte, således som det hidtil ofte har været praktiseret. I mange tilfælde kan det også for busselskaberne være en fordel, at starten på en ny kontrakt ikke falder sammen med et køreplanskifte.

Administrationen anbefaler, at arbejdet med udbudsplanen fortsat tilrettelægges ud fra de ovennævnte formål.

Kontraktlængde

Ved valg af kontraktlængde er der især to forhold, der må tages hensyn til:

- Leverandørernes ønsker om at få sikkerhed for investeringer i busser mv.
- Bestillernes og Midttrafiks ønsker om at få mulighed for at gennemføre sammenhængende planlægningsrunder

Hidtil er disse ønsker blevet forsøgt tilgodeset på to måder:

- Længere kontrakter ved store krav til investering i busser mv.
- Mulighed for at forlænge kontrakterne, bl.a. for at få samme udløbstidspunkt for flere sammenhængende kontrakter i en kommune

Midttrafiks politik har således været at udbyde

- A-kontrakter i 5 – 7 år
- B-kontrakter i 4 – 5 år

Samtidig er der i Midttrafiks kontrakter forskellige regler om, i hvilket omfang og under hvilke betingelser kontrakterne kan forlænges. I nogle kontrakter er en forlængelse betinget af gensidig accept fra begge parter. I andre tilfælde kan Midttrafik ensidigt kræve en forlængelse af kontrakterne med normalt 1 - 2 år.

I andre trafikelskaber er der i de seneste år foretaget udbud med kontraktlængder op til 12 år. Movia udbyder således kontrakter for 6 år – suppleret med en mulighed for at busselskabet kan forlange at få kontrakten forlænget i 3 x 2 år, hvis busselskabet lever op til minimumskravene i Movias kvalitetsstyringssystem.

Administrationen anbefaler, at Midttrafik fortsat indsamler erfaringer med forskellige bestemmelser vedrørende kontraktlængde og forlængelsesmuligheder.

Administrationen anbefaler endvidere, at valget af kontraktlængde sker efter drøftelse med bestillerne, bl.a. om mulighederne for at få samme udløbstidspunkt for sammenhængende kontrakter, idet Midttrafiks politik indtil videre normalt skal være at udbyde A-kontrakter i 5 - 8 år og B-kontrakter i 4 - 6 år.

Endelig anbefaler administrationen, at forlængelsesbestemmelserne i kontrakterne fastsættes således, at Midttrafik ensidigt kan forlænge kontrakterne i op til 1 år, og at kontraktparterne gensidigt kan aftale yderligere forlængelse af kontrakterne.

Udbudsproces mv.

Midttrafiks udbud foretages i et tæt samarbejde med bestillerne. Processen er beskrevet i et arbejdsdokument med titlen "Drejebog for udbud".

Drejebogen indeholder en generel tidsplan og en beskrivelse af typiske arbejdsopgaver og problemstillinger i udbudsprocessen fra beslutning om udbud til driftsstart for den udbudte kørsel.

Udbudsprocessen starter med afholdelse af et såkaldt "Trafikafklaringsmøde" mellem bestilleren og Midttrafik. Dette møde holdes sædvanligvis ca. 14 – 20 måneder før kontraktudløb, afhængigt af kørselsomfanget.

Såfremt et udbud igangsættes, bliver opdelingen af kørslen i såkaldte udbudspakker et af de første spørgsmål, der skal afklares ved drøftelser mellem bestilleren og Midttrafik. Pakkeopdelingen har i første omgang stor betydning for beskrivelsen af den udbudte kørsel. Dernæst kan opdelingen i få eller mange pakker senere få stor betydning for, hvor mange og hvilke busselskaber, der vil være interesserede i at byde på kørslen.

Ved drøftelser mellem Midttrafik og bestilleren skal det ligeledes afklares, hvilke ønsker bestillerne har med hensyn til for eksempel kundeventede krav til bussernes indretning, type og størrelse, maksimale alder og miljøstandarder samt incitamentsordninger mv.

Efter drejebogen fremlægges udbudssagerne i bestyrelsen således, afhængigt af udbuddets omfang:

- Orientering om kommende udbud ca. 12 - 18 måneder før driftsstart
- Beslutning om særlige udbudskrav ca. 8 - 14 måneder før driftsstart
- Orientering om indkomne tilbud og beslutning om tildeling ca. 2 – 6 måneder før driftsstart

Administrationen anbefaler, at Midttrafiks udbudsproces fortsat gennemføres efter "Drejebog for udbud", og at drejebogen fortsat udvikles i overensstemmelse med de indhøstede erfaringer og bestyrelsens retningslinjer.

Administrationen anbefaler endvidere, at der fortsat arbejdes med en harmonisering af både udbudsprocessen og kontrakterne for at gøre det lettere for bestillerne, leverandørerne og administrationen selv.

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 11

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. juni 2009	1-30-75-1-215-271-08	Poul Masud	pom@midttrafik.dk	87 40 82 25

Herning Bybusser – nyt bybusnet K10

I forbindelse med udbud af bybuskørslen i 2009, med driftsstart til køreplansskiftet 2010, ønsker Herning Kommune et oplæg på moderniseringen af bybusbetjeningen i Herning. Man ønsker, at et nyt bybusnet skal tilgodese den nuværende og fremtidige byudvikling i Herning.

Forud for dannelsen af oplægget til ny bybusstruktur har Midttrafik i samarbejde med Herning Kommune udarbejdet en analyse af Herning by og udvikling, passagertals- og pendlingsanalyse samt gennemført en kundeundersøgelse på nettet.

Formål og principper

Formålet med dannelsen af et nyt system i Herning er på mange måder at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og tidssvarende. Formålet og principperne i det nye system skal derfor være:

- **Et system, som har en høj frekvens**

For kunder er det vigtigt, at man hyppigt kan komme med en bybus. Det giver større fleksibilitet. Derfor skal grundsystemet være et reelt halvtimedriftssystem, hvor områder med flest kunder får kvarterdrift. Høj frekvens hvor der er flest kunder.

- **Et system, som tilbyder kortere rejsetider.**

For kunder er det vigtigt, at man kan komme hurtigt frem til sit formål. Derfor skal linjerne i grundsystemet rettes ud, så de giver betjening i områder, hvor der er kunder og køre mere direkte til de vigtigste funktioner.

- **Et system, som dækker et større geografisk område**

Herning by har udviklet sig, hvor nye bolig- og erhvervsområder er kommet til. Det nye system skal derfor dække et større geografisk område. Det skal dels ske gennem udretning af ruter og dermed hurtigere forløb og dels større omløb på linjerne. Herudover skal det søge at integrere betjening med lokale og regionale ruter, hvor det er muligt.

- **Et system, som har gode udviklingsmuligheder**

Herning by vil fortsat udvikle sig, hvor behovet for at komme længere ud i geografien også vil opstå i fremtiden. Derfor er det vigtigt, at der dannes et system, som indeholder gode udviklingsmuligheder, hvor hele grundsystemet ikke nødvendigvis skal ændres for at dække dette behov.

- **Et system, som tilbyder færre buskifte (dobbeltradiale linjer)**

Det skal være nemt at rejse med bybus i Herning og det skal ske med så få buskifte som muligt. Et buskifte opfattes negativt af kunder. Derfor skal bybuslinjerne bindes sammen på tværs af bybusterminalen, så det er tydeligt for kunden, at man kan rejse på tværs af Herning uden at skulle skifte bus. Sammenbindingen sker ud fra kendskab til pendlingen i Herning.

- **Et system, hvor der er gode korrespondance muligheder**

Det er vigtigt for kunder, at man nemt kan rejse rundt i Herning. Derfor skal der dannes et korrespondancesystem i Herning, hvor bybusserne mødes på bybusterminalen i faste tidsrum, hvor der er gode muligheder for at skifte mellem bybusser og mellem bybusser og regionalruter/tog.

- **Et system, som er letforståeligt**

For at tiltrække kunder til den kollektive trafik er det vigtigt, at de kan forstå, hvordan de kan bruge bussen. Derfor skal der skabes et letforståeligt og brugbart system. Linjeføringer og køreplaner skal derfor være simple og ensartet - uanset om det er dagtimer, aften eller weekend.

Oplægget til nyt system

Med baggrund i ovenstående formål og principper har Midttrafik udarbejdet 3 alternativer for bybusbetjeningen i Herning. I de 3 alternativer er grundprincippet det samme (standardsystem), men kørselsomfanget er forskelligt. De 3 alternativer omfatter:

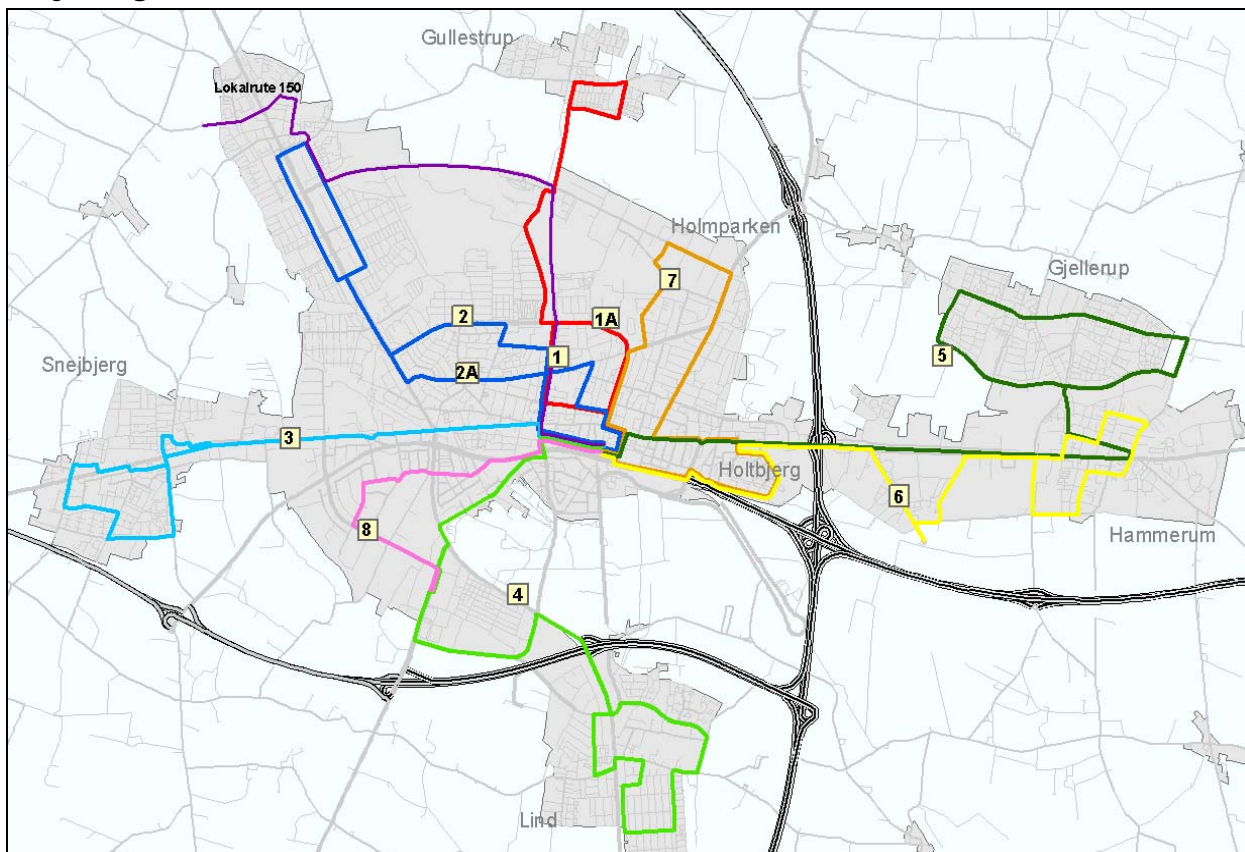
- Alternativ 1 – optimal kørsel.
*En ønsket kørselsomfang indeholdende en udvidelse på ca. 3 mio. kr. i forhold til Herning Kommunes nuværende budget**
- Alternativ 2 – neutral kørsel.
*Et ønsket kørselsomfang, der er lig med Herning Kommunes nuværende budget**
- Alternativ 3 – minimums kørsel.
*Et ønsket kørselsomfang indeholdende en besparelse på ca. 3 mio. kr. i forhold til Herning Kommunes nuværende budget**

**Herning kommunes nuværende udgifter til bybusdriften udgør 24.412.366 kr. og der er indtægter på 9.639.824 kr. (Tal fra Midttrafiks nøgletal 2008)*

Standardsystemet består af 10 bybuslinjer til ordinær bybusdrift og i tillæg hertil findes et servicebusnet som kendes i dag. Grundlæggende er systemet et halvtimedriftssystem, hvor der er korrespondance på bybusterminalen. Herved kan kunderne nemt rejse rundt i Herning. Herudover er systemet med sin rutestruktur og linjeføringer ensartet – uanset om det er dagtimer, aften eller weekend (frekvensen for busdriften er naturligvis forskellig om det er dagtimer, aften eller weekend). Det er nemlig vigtigt, at det er simpelt og let forståeligt, så kunderne nemt kan bruge busserne.

Grundtanken i systemet er, at linjerne rettes ud, så vigtige funktioner betjenes mere direkte. I enkelte områder er linjernes omløbstid øget, så et større geografisk område kan dækkes. Overordnet set vil områder med flest kunder betjenes med to bybuslinjer, som herved opnår et større driftsniveau end det er tilfældet i dag. Faktisk vil mange områder i Herning have 4 busafgange i timen i dagtimerne på hverdage, hvor der med nuværende system typisk er 2-3 busafgange i timen.

Betjeningen af områderne



Tjørring

Tjørring betjenes af 2 bybuslinjer, linje 2 og 2A samt lokalrute 150. Med de nye ruteforløb giver bybusline 2 og 2A en direkte betjening til de centrale funktioner i midtbyen, heriblandt Herning HF og VUC, Social og Sundhedsskolen og Regionshospitalet Herning. Lokalrute 150 giver det nordligste Tjørring en betjening via Vesterholmvej (Fuglsang Sø) til midtbyen og betjener ligeledes de centrale funktioner i midtbyen.

Gullestrup

Gullestrup betjenes 2 bybuslinjer, linje 1 og 1A. Linje 1 betjener Gullestrup via Møllegade-Brændgårdvej, mens linje 1A betjener Gullestrup via Nørregade-H P Hansens Vej-Brændgårdvej. Med de nye ruteforløb giver bybusline 1 og 1A en direkte betjening til de centrale funktioner i midtbyen. Linje 1 betjener bl.a. Herning HF og VUC, Social og Sundhedsskolen og Regionshospitalet Herning, mens linje 1A bl.a. betjener Gymnasiet og i mindre grad Uddannelsescenter Herning

Holmparken - Holtbjerg

Holmparken og Holtbjerg betjenes primært af bybuslinje 7, som i princippet består af to ringruter – en rute i hver retning. Ruten giver derved en direkte forbindelse mellem Holtbjerg (UC10) og midtbyen og mellem Holtbjerg og Holmparken. Herved er der direkte forbindelse mellem Holmparken og Herning Centret.

Udover linje 7 betjenes Holtbjerg også af linje 6, som giver en direkte betjening mellem Holtbjerg, Birk og Hammerum. Det betyder, at der er direkte forbindelse til uddannelsesstederne i Birk, bl.a. TEKO og Herning Handels- og Ingeniørhøjskole

Birk – Hammerum - Gjellerup

Birk, Hammerum og Gjellerup betjenes af linje 5 og 6.

Birk betjenes af bybuslinje 6, hvor det nye ruteforløb giver en direkte forbindelse mellem Holtbjerg og Birk og mellem Birk og Hammerum. I Birk betjenes uddannelsesstederne, bl.a. TEKO og Herning Handels- og Ingeniørhøjskole.

Hammerum betjenes af bybuslinje 5 og 6. Fra den centrale del af Hammerum (omkring Højgade) vil der således være 2 alternative forbindelser mod Herning. Den ene er bybuslinje 5, som giver en hurtigere og mere direkte forbindelse til midtbyen, mens den anden er bybuslinje 6, som også betjener Birk og Holtbjerg. Linje 5 giver ligeledes en intern forbindelse mellem Hammerum og Gjellerup.

Gjellerup betjenes af bybuslinje 5. Den nye ruteføring betyder, at hele Gjellerup betjenes, hvor den østlige del i dag ingen betjening har. Som nævnt ovenfor giver linje 5 en intern forbindelse mellem Gjellerup og Hammerum og samtidig en hurtig forbindelse til midtbyen.

Lind

Lind betjenes af linje 4, hvor den nye ruteføring på linje 4 til Lind betyder, at en del af industri vest (Godthåbsvej) og Messecenterområdet betjenes til/fra Lind. Det betyder samtidig, at området omkring Christian Ydes Vej og Tietgensgade ikke længere vil have betjening med bybus. Da man af passagertællingen kan se, at stoppestederne er dårligt benyttet, er det valgt at føre ruten via Messecenteret og Godthåbsvej, hvor passagergrundlaget er større. Christian Ydes Vej er fortsat betjent af regionalrute 11.

Snebjerg

Området betjenes af linje 3, hvor nye ruteforløb betjenes en større del af den nordlige del af Snebjerg. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at betjene mere på grund af vejstrukturen.

Industri VEST og Messecenter

Industri VEST og Messecentret bliver betjent af bybuslinje 8 (industrirute) og bybuslinje 4, som er ruten til Lind. Med de nye ruteføringer bliver Industri VEST betjent af en egentlig industrirute, hvis primære formål er at give betjening til arbejdspladserne i området. Ruten er anlagt som en enkelt-radiallinje med endestation ved Messecenter Herning. Herved vil den være et supplement til linje 4 i betjeningen af Messecentret, men som industrirute vil den kun have betjening morgen og eftermiddag på hverdage.

Messecenter Herning bliver primært betjent af bybuslinje 4, som med den nye ruteføring giver en direkte forbindelse mellem Lind og Messecentret og en del af industri VEST.

Alternativerne

Præsentation af alternativ 1

I alternativ 1 er der grundlæggende halvtimedrift på alle linjerne. Det vil sige, at Tjørring, Gullestrup og den centrale del af Hammerum er betjent med 4 busser i timen. På samme måde er Holmparken og Holtbjerg også betjent med kvarterdrift. Øvrige områder er betjent med halvtimedrift og det nuværende servicebusnet er bibeholdt, som det kendes i dag.

Det skal nævnes, at den nye industrirute, linje 8, er blevet en egentlig industrirute, som kun har kørsel morgen og eftermiddag. Det er blevet en mulighed, da den nye linje 4 til Lind nu betjener Messecenter Herning.

Der er sket en udvidelse med 2 driftsbusser i dette alternativ.

Præsentation af alternativ 2

Overordnet set bygger dette alternativ på samme principper som alternativ 1. Tjørring, Gullestrup og den centrale del af Hammerum er fortsat betjent med 4 busser i timen. De få forskelle mellem alternativ 1 og 2 er:

Kørslen med servicebus indskrænkes generelt til kørsel kun i perioden fra kl. 09.00 til kl. 14.00. Det tiltag betyder, at 2 kontraktbusser frigøres morgen og eftermiddag til at udføre anden kørsel:

- Den ene bus benyttes til at køre industriruten, linje 8.

- Den anden bus benyttes til at køre linje 7 i den ene retning. Det betyder, at linje 7 (Holmparken og Holtbjerg) får halvtimedrift i begge retninger (kvarterdrift) morgen og eftermiddag. På øvrige tidspunkter, altså bl.a. midt på dagen er der timedrift i begge retninger, altså halvtimedrift.

I dette alternativ har vi fastholdt det antal driftsbusser, som benyttes i dag.

Præsentation af alternativ 3

Igen vil dette alternativ 3 bygge på samme principper som både alternativ 1 og 2, hvor Tjørring, Gullestrup og den centrale del af Hammerum er fortsat betjent med 4 busser i timen, men der er indarbejdet væsentlige ændringer:

Servicebusserne er nedlagt og det giver en besparelse på 2 driftsbusser. Det betyder herudover, at:

- Industriruten, linje 8, er nedlagt
- Linje 7 betjenes kun med 1 bus, som betyder, at linjen har halvtimedrift og kun i én retning.

At servicebusserne nedlægges, betyder, at de områder, som servicebusserne betjener enten ikke vil have betjening eller kun bliver betjent af de almindelige bybusser.

Driftsøkonomi

Det nuværende driftsniveau for de ordinære bybusser og servicebusser er ca.:
47.000 køreplantimer og 13 kontraktbusser.

Driftsøkonomien for de 3 alternativer er:

I alternativ 1 har vi udvidet med ca. 4.635 køreplantimer og 2 kontraktbusser. Det betyder en udvidelse på ca. **2.930.000 kr. pr. år.**

I alternativ 2 har vi sigtet på nuværende niveau, dog mindre udvidelse på ca. 481 køreplantimer. Det betyder en udvidelse på ca. **200.000 kr. pr. år.**

I alternativ 3 har vi lavet en besparelse på ca. 4.414 køreplantimer og 2 kontraktbusser. Det betyder en besparelse på ca. **2.840.000 kr. pr. år.**

Det videre arbejde

Midttrafikens oplæg til nyt bybussystem gennemgår i øjeblikket politisk behandling i Herning kommune. Valget af system vil udgøre grundlaget for det udbudsmateriale som skal færdigarbejdes og klargøres til efteråret. Arbejdet heri består bl.a. fastsætte hvilke bustyper, der skal indsættes i driften. Skal det være traditionelle 12m busser eller mere miljørigtige busser på "tynde" tidspunkter/områder er et af de spørgsmål, som skal afdækkes.

Herefter venter en række arbejdsopgaver relateret til dannelsen af det nye bybussystem, bl.a.:

- Udarbejdelsen af de endelige køreplaner.
- Udkast til køreplaner i offentlig høring.
- Gennemgang af stoppestedernes placering, evt. oprettelse af nye og nedlæggelse af eksisterende stoppesteder.
- Dannelse af rutekort til køreplanen, evt. udarbejdelse af rutekort i plakatstørrelse til ophængning på busterminal, læskuer og større uddannelsesinstitutioner.
- Trykning af køreplan.
- Markedsføring.

Tidsplan for udbud

Driftsstarten for systemet er til køreplansskiftet juni 2010. Tidsplanen for udbuddet er følgende:

10. juni 2009	Opstartmøde med bestiller.
Start juli 2009	Pakkeopdeling og evt. kombinationsmuligheder ligger klar. Kommunen har embedsmandsudkast til rutestruktur, køreplaner, buskrav og lignende
Maj-september	Politisk behandling af sagen i Kommunen
Start november	Pakkebeskrivelser dvs. detaljer om køreplaner, rutekort og køreplantimer mv. ligger klar
Før jul	Bestyrelsen tager stilling til hovedprincipperne i udbuddene jf. samarbejdsaftalen
Før jul	Endeligt udbudsmateriale ligger færdigt
Midt Januar 2010	Offentliggørelse af udbudsmateriale
Midt marts 2010	Tilbudsfrist
Start april	Udkast til dagsorden med bilag klar til bestyrelsen
Midt april	Bestyrelsen træffer beslutning om tildeling af kørsel
27. juni 2010	Driftsstart

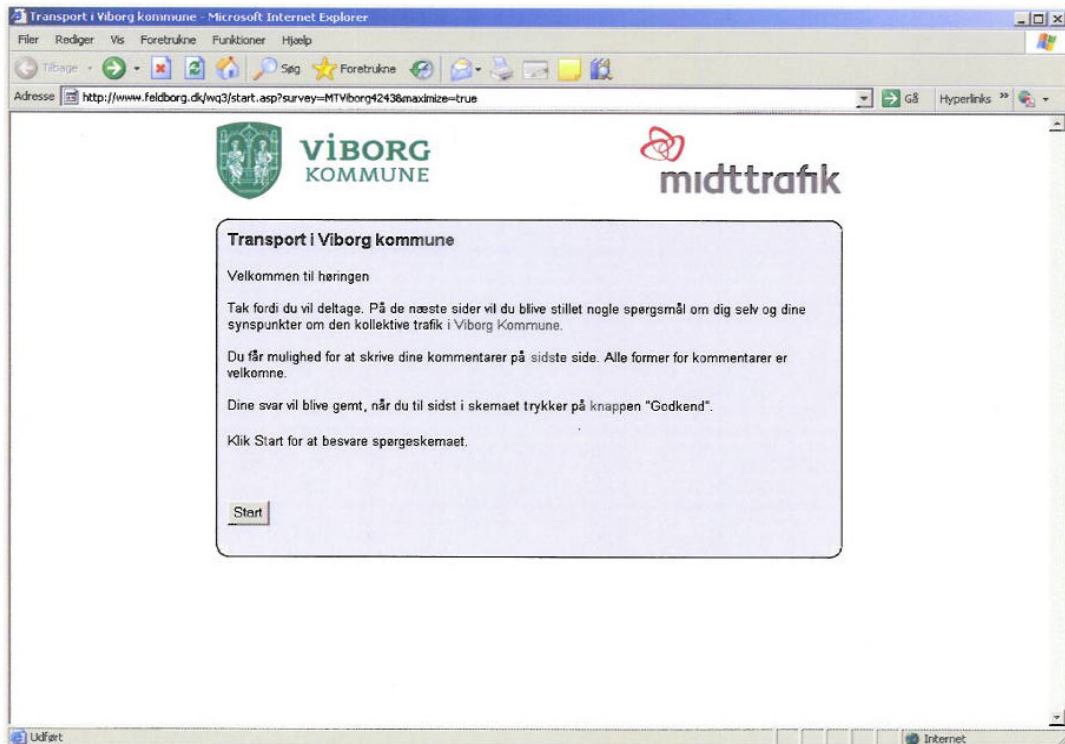
Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 12

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. april 2009	1-30-75-1-211-267-08	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	87 40 82 68

Eksempler på spørgsmål i internethøringen i forbindelse med planlægningsprojekt i Viborg Kommune



Transport i Viborg kommune

Velkommen til høringen

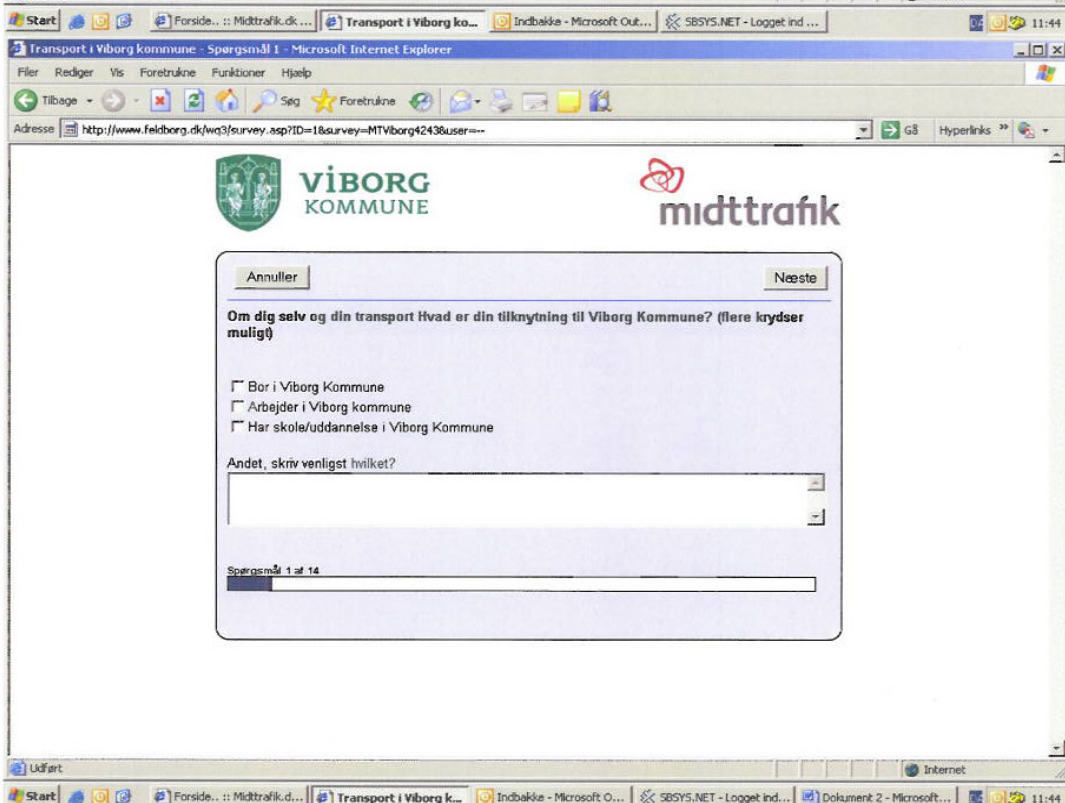
Tak fordi du vil deltage. På de næste sider vil du blive stillet nogle spørgsmål om dig selv og dine synspunkter om den kollektive trafik i Viborg Kommune.

Du får mulighed for at skrive dine kommentarer på sidste side. Alle former for kommentarer er velkomne.

Dine svar vil blive gemt, når du til sidst i skemaet trykker på knappen "Godkend".

Klik Start for at besvare spørgeskemaet.

[Start](#)



Spørgsmål 1 af 14

Om dig selv og din transport Hvad er din tilknytning til Viborg Kommune? (flere krydser mulig)

Bor i Viborg Kommune

Arbejder i Viborg kommune

Har skole/uddannelse i Viborg Kommune


Andet, skriv venligst hvilket?


[Annuller](#) [Næste](#)

Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 2 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=1&survey=MTViborg4243&user=->

 **VIBORG**
KOMMUNE



Hvor ofte rejser du med
(en markering i hver linje)


	Dagligt	Flere gange om ugen	1-4 gange om måneden	Sjældent	Aldrig
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tog	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bil som fører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bil som passager	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


Spørgsmål 2 af 14

Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 3 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=2&survey=MTViborg4243&user=->

 **VIBORG**
KOMMUNE





Hvor bor du i kommunen?

- Jeg bor ikke i kommunen
- Viborg by C Indenfor Indre Ringvej, Gl. Skivevej, søerne og Marsk Stigs Vej
- Viborg by N Digterkvarteret - Gl. Aalborgvej
- Viborg by NØ Houlkær - Skaldehøj
- Viborg by SØ Overlund - Asmild - Bruunshåb
- Viborg by Syd Koldingvej, Gl. Århusvej
- Viborg by SV Liseborg, Møgelkær, Viborg Storcenter
- Viborg by Vest Fuglebakken
- Viborg by NV Vestevang, Engelsborg
- Opland Nord Skals - Ulbjerg
- Opland NNØ Løvel - Møldrup - Hvam
- Opland NØ Redding - Vammen - Lindum
- Opland Øst Foulum - Ørum - Hammershøj
- Opland SØ Rødkærstø - Bjerringbro
- Opland Syd Hald Ege - Birgittelyst
- Opland SV Skelhøj - Frederiks - Karup
- Opland Vest Ravnstrup - Mønsted - Sjørup
- Opland VNV Sparkær - Stoholm
- Opland NV Lægstrup - Knudby

Transport i Viborg Kommune - Spørgsmål 4 - Microsoft Internet Explorer

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=38&survey=MTViborg4243&user=-->

 **VIBORG**
KOMMUNE

 **midttrafik**


Hvilke kollektive transportmuligheder benytter du i Viborg Kommune? (flere krydser mulig)


Bybusser
 Lokalruter
 Regionale ruter
 X-busser
 Natbusser
 Andre
 Bruger ikke kollektiv trafik i Viborg Kommune

Spørgsmål 4 af 14

Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 5 - Microsoft Internet Explorer

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=48&survey=MTViborg4243&user=-->

 **VIBORG**
KOMMUNE

 **midttrafik**

Bybusserne

Hvilke bybusser bruger du?


	Ofte	Sjældent	Aldrig
Linje 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linje 15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


Spørgsmål 6 af 14

Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 6 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=5&survey=MTViborg4243&user=->

 **VIBORG**
KOMMUNE

 **midttrafik**

Hvorfra anvender du typisk bussen i Viborg?


- Jeg anvender aldrig bussen fra Viborg
- Viborg by C Indenfor Indre Ringvej, Gl. Skivevej, søerne og Marsk Stigs Vej
- Viborg by N Digterkvarteret - Gl. Aalborgvej
- Viborg by NØ Houlkær - Skaldehøj
- Viborg by SØ Overlund - Asmild - Bruunshåb
- Viborg by Syd Koldingvej, Gl. Århusvej
- Viborg by SV Liseborg, Møgelkær, Viborg Storcenter
- Viborg by Vest Fuglebakken
- Viborg by NV Vestervang, Engelsborg
- Opland Nord Skals - Ulbjerg
- Opland NNØ Løvel - Meldrup - Hvam
- Opland NØ Rødding - Vammen - Lindum
- Opland Øst Foulum - Ørum - Hammershøj
- Opland SØ Rødkærsgade - Bjerringbro
- Opland Syd Hald Ege - Birgittelyst
- Opland SV Skelhøj - Frederiks - Karup
- Opland Vest Ravnstrup - Mønsted - Sjørup
- Opland VNV Sparkær - Stoholm
- Opland NV Lægstrup - Knudby


Udført

Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 7 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=6&survey=MTViborg4243&user=->

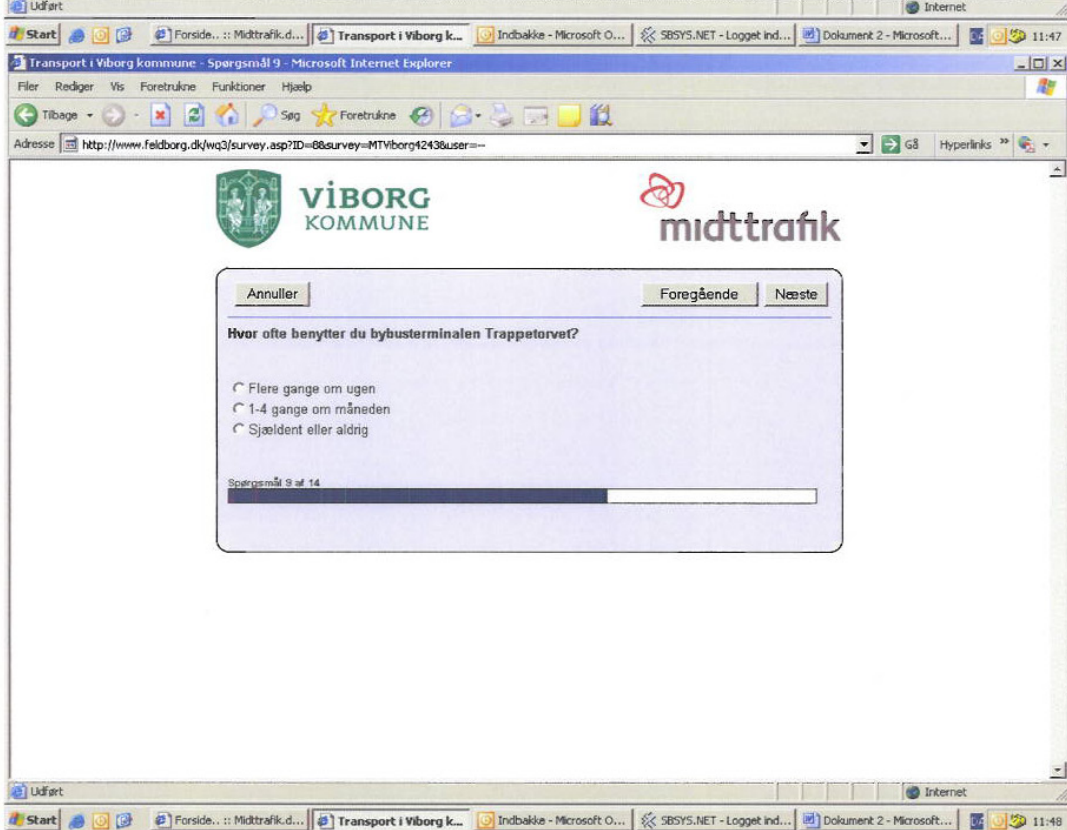
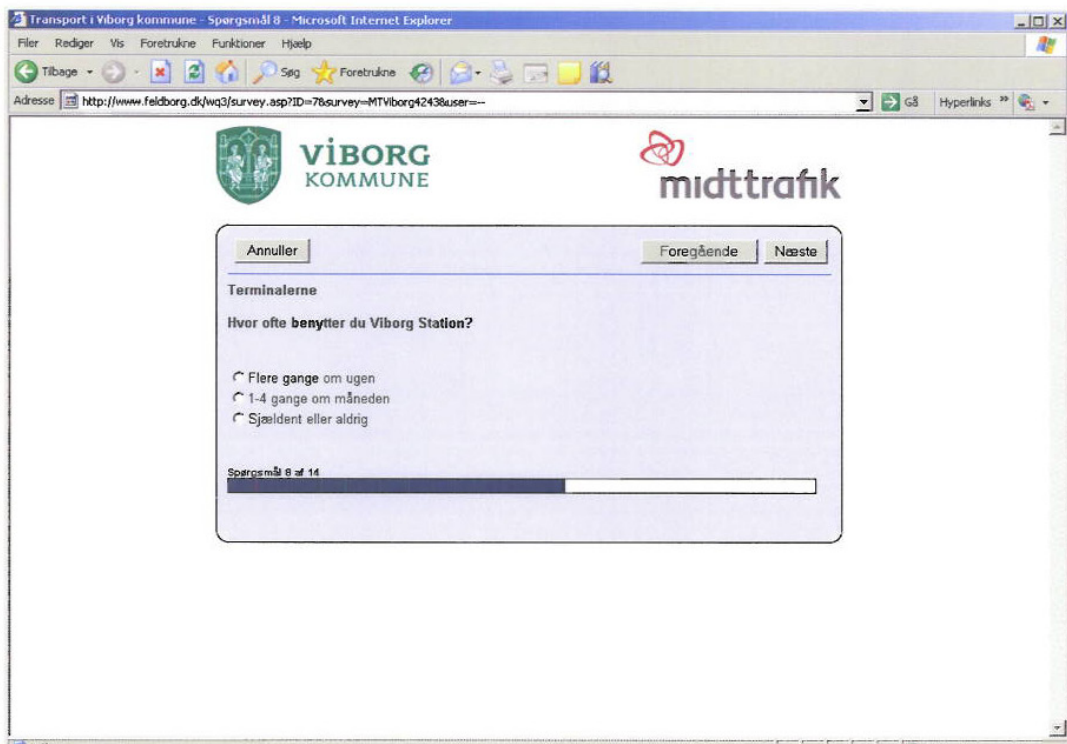
 **VIBORG**
KOMMUNE

 **midttrafik**

Hvortil anvender du typisk bussen i Viborg?

- Jeg anvender aldrig bussen til Viborg
- Viborg by C Indenfor Indre Ringvej, Gl. Skivevej, søerne og Marsk Stigs Vej
- Viborg by N Digterkvarteret - Gl. Aalborgvej
- Viborg by NØ Houlkær - Skaldehøj
- Viborg by SØ Overlund - Asmild - Bruunshåb
- Viborg by Syd Koldingvej, Gl. Århusvej
- Viborg by SV Liseborg, Møgelkær, Viborg Storcenter
- Viborg by Vest Fuglebakken
- Viborg by NV Vestervang, Engelsborg
- Opland Nord Skals - Ulbjerg
- Opland NNØ Løvel - Meldrup - Hvam
- Opland NØ Rødding - Vammen - Lindum
- Opland Øst Foulum - Ørum - Hammershøj
- Opland SØ Rødkærsgade - Bjerringbro
- Opland Syd Hald Ege - Birgittelyst
- Opland SV Skelhøj - Frederiks - Karup
- Opland Vest Ravnstrup - Mønsted - Sjørup
- Opland VNV Sparkær - Stoholm
- Opland NV Lægstrup - Knudby

Udført





Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 10 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Tilbage - Søg - Foretrukne

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=96&survey=MTViborg4243&user=->

[Annuller](#) [Foregående](#) [Næste](#)

Bybustterminalen Trappetorvet

Hvor tilfreds er du med:

	Meget tilfreds	Tilfreds	Hverken/ eller	Utilfreds	Meget utilfreds	Ved ikke
Bybustterminalen Trappetorvet Hvor tilfreds er du med: Trappetorvets placering i forhold til centrum/gågaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trappetorvets placering i forhold til Viborg Station (mulighed for skift mellem alle busser, regionalruter og tog)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Information på Trappetorvet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Overskueligheden på Trappetorvet (det er nemt at finde den rigtige bus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Venteforholdene på Trappetorvet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Spørgsmål 10 af 14

Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 11 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Tilbage - Søg - Foretrukne

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=108&survey=MTViborg4243&user=->

[Annuller](#) [Foregående](#) [Næste](#)

Busbetjeningen generelt

Hvor tilfreds er du med:

	Meget tilfreds	Tilfreds	Hverken/ eller	Utilfreds	Meget utilfreds	Ved ikke
Busbetjeningen generelt Hvor tilfreds er du med: Hvor busserne kører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvor tit busserne kører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
På hvilke tider busserne kører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Korrespondance mellem busserne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Busturens varighed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Afstanden til stoppesteder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stoppestedernes placering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stoppestedernes udformning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Venteforholdene på Viborg Station	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Billetpriserne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Busbetjeningen samlet set	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


Spørgsmål 11 af 14


Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 12 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Tilbage Søg Foretrukne

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=118&survey=MTViborg4243&user=...>

 **VIBORG**
KOMMUNE

 **midttrafik**

Stoppestedernes placering

For at få hurtigere og mere direkte forbindelser, kan du i så fald acceptere en længere gangafstand til stoppestederne?

- Nej
- Ja - op til 400 m
- Ja - op til 600 m
- Ja - op til 800 m
- Ja - op til 1200 m

Spørgsmål 12 af 14

Udført


Start Forside... Midttrafik.d... Transport i Viborg k... Indbakke - Microsoft O... SBSYS.NET - Logget ind... Dokument 2 - Microsoft... 11:49


Transport i Viborg kommune - Spørgsmål 13 - Microsoft Internet Explorer

Filer Rediger Vis Foretrukne Funktioner Hjælp

Tilbage Søg Foretrukne

Adresse <http://www.feldborg.dk/wq3/survey.asp?ID=128&survey=MTViborg4243&user=...>

 **VIBORG**
KOMMUNE

 **midttrafik**

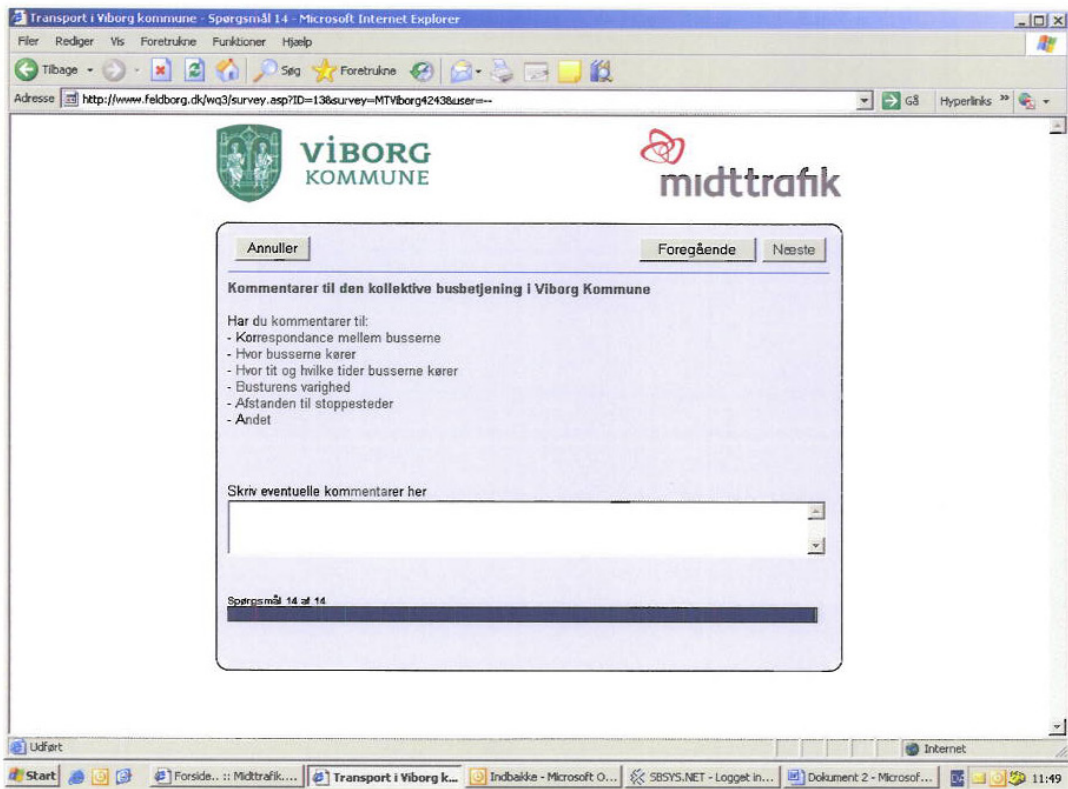
Ved en tilfredsstillende bybusbetjening, forstår du da:

- Hurtigere gennemgående linjer med få og længere gangafstand til stoppesteder?
- Mere langsomme og bedre dækkende linjer med flere og kortere gangafstand til stoppesteder?

Spørgsmål 13 af 14

Udført

Start Forside... Midttrafik.d... Transport i Viborg k... Indbakke - Microsoft O... SBSYS.NET - Logget ind... Dokument 2 - Microsoft... 11:49



Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

Vedr. punkt nr. 13

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
8. juni 2009	1-30-75-4-1-07	Merete Lundgaard Nielsen	ml@midttrafik.dk	87 40 83 14

Rapport om kundetilfredshedsundersøgelse i handicapkørsel 2009

Om undersøgelsen

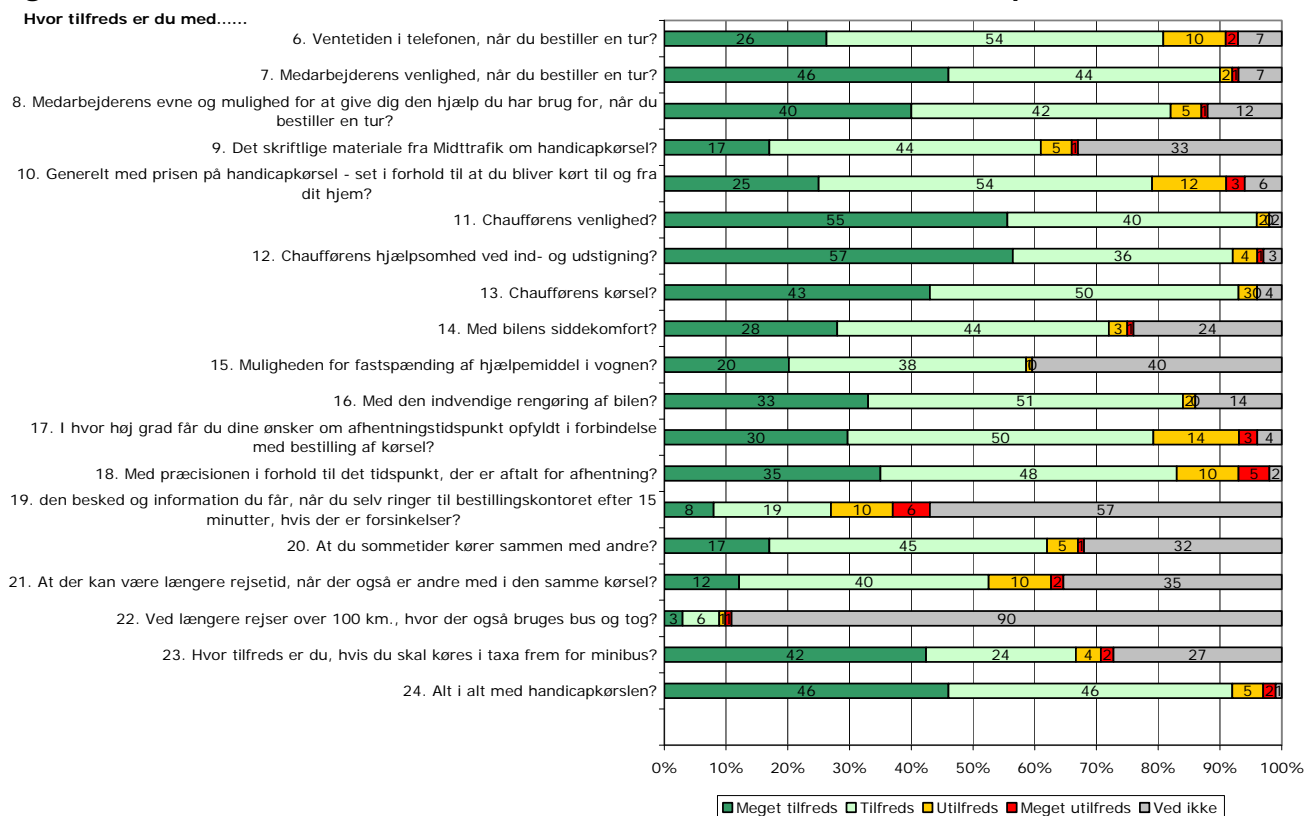
- Undersøgelsen er gennemført ved telefoniske interview af analysebureau.
- Opkald er foretaget tilfældigt blandt brugerne i de respektive kommuner. Dette sikrer en, for de visiterede, repræsentativ spredning på køn, alder og brugertype mht. til opkald.
- Analysebureauet har udtaget stikprøven af de 10.930 kunder, der er visiteret til handicapkørsel.
- Den valgte stikprøvestørrelse medfører en statistisk usikkerhed på +/- 10 % på svarene.
- I Lemvig og Samsø kommuner har det ikke været muligt at gennemføre det planlagte antal interviews på grund af få brugere.
- Der er i brugergruppen særlige forhold, som kan vanskeliggøre/umuliggøre gennemførelse af interview med brugeren selv. I databasen kan telefonnummeret være til en pårørende eller en institution/ bosted. Der gennemførtes interview med kontaktpersonen i de tilfælde, hvor denne ønsker at medvirke. Dog er det altid tilstræbt at inddrage brugeren hvis det på nogen måde er muligt.
- Der har, som forventet, været en stor andel af frascreeninger pga brugerens manglende evne til at gennemføre et interview. Det kan f.eks. være dårlig hørelse, manglende åndsfriskhed eller dødsfald. Dette forklares ved, at halvdelen af de visiterede er over 79 år.
- Desuden har analysebureauet frascreenet de visiterede brugere, som uopfordret angav at de ikke havde erfaring med handicapkørsel eller ikke havde anvendt handicapkørsel efter 1. januar 2007. Der har generelt været stor velvilje til at medvirke i undersøgelsen.
- Interview er gennemført telefonisk i perioden 6.4-23.4.2009 mellem kl.13:30 og kl.20:00 på hverdage og kl.13:30-17:30 på andre dage.
- Opkaldende fordelte sig som følger:

Opkaldsforsøg	4.704	
Ingen kontakt	1.346	
Fejlnumre	537	
Nettopkald	2.821	100 %
Vil ikke deltage	333	12 %
Screenet fra	981	35 %
Tilbagekaldsmuligheder	115	4 %
<i>Gennemført</i>	<i>1.392</i>	<i>50 %</i>
- Der er i alt gennemført 1392 interview. Sidst i rapporten findes en oversigt over fordelingen af interview på kommuner. 85% af interviewene er gennemført med brugeren personligt.

Resultaterne

Det samlede resultat for Midttrafik baseret på 1.392 svar for de 19 emner vises i figur 1. I figur 2 vises svaret for det overordnede spørgsmål om kundernes tilfredshed for hver enkelt kommune. I Figur 3 vises en oversigt over andelen af kunder, der har svaret tilfreds eller meget tilfreds på de enkelte spørgsmål i hver enkelt kommune. Efterfølgende vises oversigt over fordeling på køn m.m.

Figur 1 – kundernes tilfredshed med 19 emner i Midttrafiks handicapkørsel



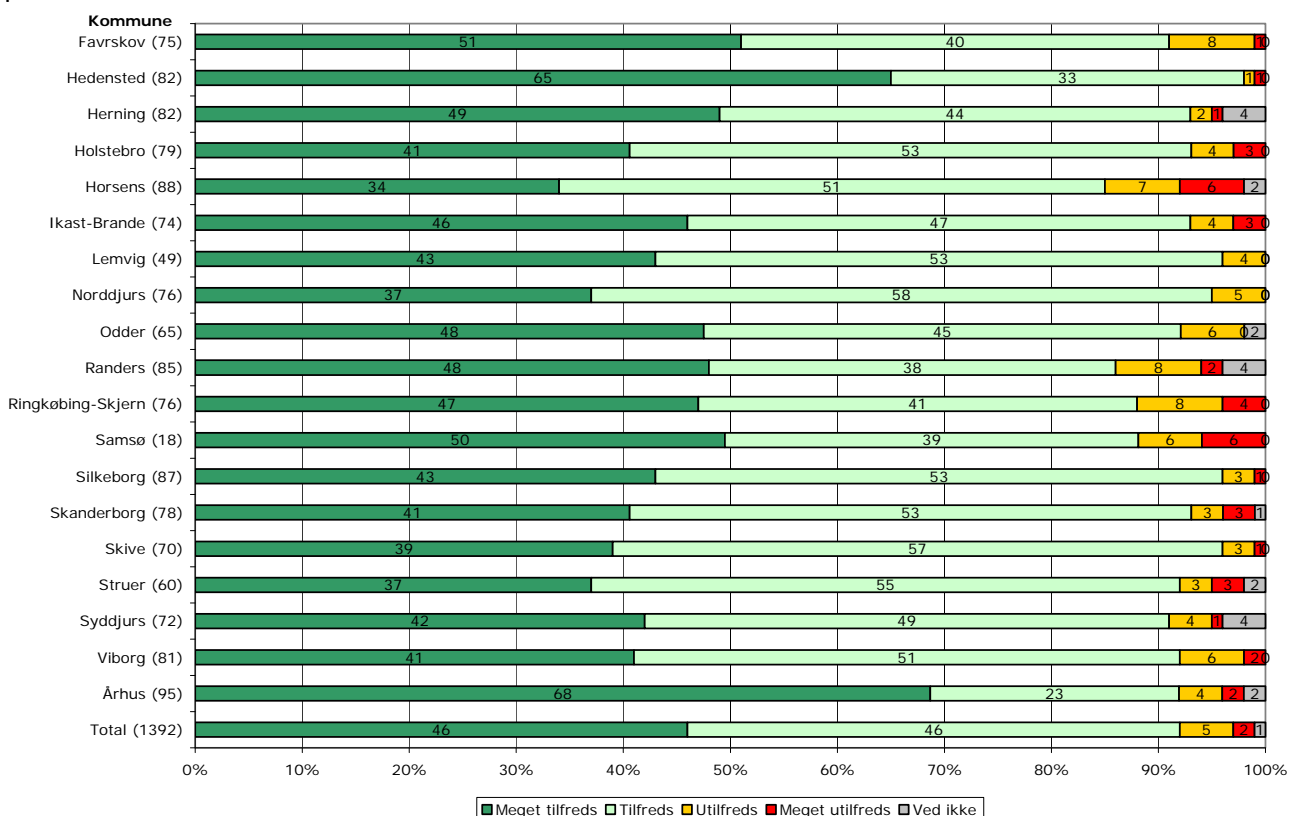
Det fremgår, at de seks emner har mere end 10 % utilfredse eller meget utilfredse kunder:

- Spørgsmål 17 - Opfyldelse af ønske om afhentningstidspunkt ved bestilling (17 %).
- Spørgsmål 19 - Besked ved opkald i forbindelse med forsinkelse (16 %).
- Spørgsmål 10 - Prisen (15 %).
- Spørgsmål 18 - Præcision i forbindelse med afhentning (14 %).
- Spørgsmål 6 - Ventetid i telefon ved bestilling (13 %).
- Spørgsmål 21 - Længere rejsetid ved samkørsel (12 %).

Det skal også bemærkes, at tilfredsheden med rejser over 100 km (spørgsmål 22) også er forholdsvis lav for de, der har svaret på spørgsmålet. 90 % har svaret ved ikke, da forholdsvis få kunder bruger muligheden. Af de, der har svaret, har 22 af 146 (15 %) svaret utilfreds eller meget utilfreds.

Figur 2 – kundernes tilfreds alt i alt med handicapkørsel i de enkelte kommuner

I parentes efter kommunenavne vises antallet af besvarelser i den enkelte kommune.



Figur 3 – forholdet mellem tilfredse/meget tilfredse og utilfredse/meget utilfredse

I figuren (på næste side) er "ved ikke" svarene taget væk, så der alene ses på de kunder, der har tilkendegivet en holdning til det pågældende emne. I figuren er angivet for hvert emne for hver kommune antallet af tilfredse eller meget tilfredse (før skråstregen) og antallet af utilfredse eller meget utilfredse (efter skråstregen). Fx har 84 i Silkeborg Kommune svaret tilfreds eller meget tilfreds på spørgsmål 11 om chaufførens venlighed, mens 2 har svaret utilfreds eller meget utilfreds på samme spørgsmål.

Da Midttrafik generelt har som mål, at 85 % af kunderne skal være tilfredse, er der markeret med rødt, hvor under 85 % af de, der har svaret, har tilkendegivet, at de er utilfredse eller meget utilfredse.

Det ses af figur 3, at ud over de seks emner, der generelt er mest utilfredshed med (opfyldelse af ønske om afhentningstidspunkt ved bestilling, besked ved opkald i forbindelse med forsinkelse, prisen, præcision i forbindelse med afhentning, ventetid i telefon ved bestilling og længere rejsetid ved samkørsel), er der også skal ses på fx det skriftlige materiale fra Midttrafik m.m. i nogle kommuner.

	Favr- skov	Heden- sted	Herning	Holste- bro	Horsens	Ikast- Brande	Lemvig	Nord- djurs	Odder	Randers	Ringkøbing- Skjern	Samsoe	Silke- borg	Skander- borg	Skive	Struer	Syddjurs	Viborg	Århus	Total
6. Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur?	68 / 5	76 / 2	70 / 7	59 / 15	65 / 13	61 / 7	39 / 6	60 / 10	49 / 12	63 / 12	62 / 11	16 / 2	73 / 11	65 / 11	53 / 12	47 / 11	56 / 10	65 / 8	72 / 11	1.119 / 176
7. Medarbejdernes venlighed, når du bestiller en tur?	68 / 4	79 / 1	76 / 0	69 / 4	75 / 4	66 / 3	43 / 1	63 / 6	60 / 3	76 / 1	71 / 3	18 / 0	84 / 0	71 / 4	65 / 1	55 / 4	63 / 2	70 / 3	84 / 0	1.256 / 44
8. Medarbejdernes evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur?	62 / 5	73 / 2	72 / 2	59 / 11	68 / 5	66 / 3	42 / 1	61 / 7	54 / 4	66 / 4	59 / 10	17 / 1	69 / 6	68 / 5	55 / 6	48 / 6	61 / 2	61 / 6	79 / 2	1.140 / 88
9. Det skriftlige materiale fra Midltrafik om handicapkørsel?	52 / 4	48 / 1	45 / 5	44 / 6	44 / 11	47 / 1	42 / 0	47 / 3	43 / 1	46 / 7	41 / 8	9 / 1	56 / 8	53 / 7	41 / 7	37 / 6	41 / 4	47 / 4	67 / 4	850 / 88
10. Generelt med prisen på handicapkørsel - set i forhold til at bliver kørt til og fra dit hjem?	64 / 9	67 / 9	59 / 15	59 / 16	69 / 13	63 / 7	43 / 4	56 / 15	51 / 11	65 / 14	47 / 27	16 / 2	74 / 8	63 / 10	53 / 11	48 / 9	59 / 10	69 / 6	77 / 8	1.102 / 204
11. Chaufførens venlighed?	68 / 6	81 / 0	79 / 1	77 / 2	86 / 0	72 / 1	49 / 0	72 / 3	65 / 0	79 / 4	73 / 1	17 / 0	84 / 2	73 / 3	67 / 2	56 / 2	68 / 3	76 / 3	87 / 6	1.329 / 39
12. Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning?	71 / 2	82 / 0	78 / 2	73 / 4	78 / 5	68 / 4	48 / 0	70 / 4	63 / 1	75 / 6	70 / 3	17 / 0	78 / 6	71 / 5	66 / 2	55 / 2	68 / 4	76 / 1	87 / 5	1.284 / 56
13. Chaufførens kørsel?	69 / 3	80 / 0	74 / 6	71 / 4	82 / 0	69 / 3	45 / 0	72 / 0	61 / 2	80 / 3	71 / 4	16 / 1	83 / 1	74 / 1	61 / 3	51 / 3	67 / 4	74 / 3	89 / 1	1.289 / 42
14. Med bilens sidekomfort?	53 / 3	57 / 2	56 / 3	55 / 7	61 / 9	57 / 2	32 / 1	55 / 1	49 / 1	58 / 3	55 / 2	13 / 0	72 / 1	56 / 5	49 / 3	39 / 2	53 / 5	59 / 1	74 / 4	1.003 / 55
15. Muligheden for fasispænding af hjælpemiddel i vognen?	41 / 0	50 / 0	54 / 2	41 / 1	50 / 1	38 / 4	29 / 0	45 / 1	38 / 0	55 / 1	46 / 0	12 / 0	54 / 1	40 / 1	38 / 2	40 / 0	37 / 1	47 / 1	57 / 1	812 / 17
16. Med den indvendige rengøring af bilen?	63 / 1	72 / 2	68 / 1	66 / 2	76 / 1	61 / 1	40 / 0	62 / 0	56 / 3	72 / 7	67 / 1	14 / 0	77 / 1	59 / 3	53 / 2	48 / 2	61 / 2	70 / 2	82 / 1	1.167 / 32
17. I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel?	67 / 8	77 / 5	68 / 10	60 / 15	59 / 25	61 / 10	41 / 8	61 / 13	57 / 7	60 / 19	61 / 13	16 / 2	73 / 14	53 / 20	52 / 13	48 / 10	57 / 12	57 / 19	81 / 11	1.109 / 234
18. Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning?	66 / 9	75 / 5	64 / 14	66 / 12	71 / 16	64 / 9	45 / 4	65 / 10	56 / 8	63 / 18	66 / 9	18 / 0	74 / 13	60 / 15	56 / 11	50 / 9	64 / 7	58 / 19	81 / 12	1.162 / 200
19. den besked og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 15 minutter, hvis der er forsinkelse?	23 / 9	24 / 3	17 / 11	23 / 12	23 / 19	20 / 6	14 / 6	12 / 17	19 / 8	27 / 16	22 / 12	3 / 1	29 / 18	21 / 12	13 / 14	13 / 5	16 / 11	20 / 19	33 / 21	372 / 220
20. At du somme tid kører sammen med andre?	51 / 3	0 / 0	55 / 2	55 / 7	49 / 13	46 / 3	28 / 0	39 / 6	37 / 6	49 / 5	51 / 3	9 / 0	54 / 5	45 / 7	40 / 6	33 / 6	37 / 4	58 / 1	74 / 6	810 / 83
21. At der kan være længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel?	45 / 7	0 / 0	48 / 8	44 / 14	36 / 20	41 / 5	21 / 3	33 / 11	31 / 10	40 / 14	42 / 8	9 / 0	48 / 9	34 / 15	34 / 9	30 / 6	33 / 6	53 / 3	64 / 12	686 / 160
22. Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog?	2 / 0	5 / 1	5 / 2	6 / 2	4 / 0	4 / 0	9 / 0	8 / 3	5 / 1	6 / 2	7 / 5	1 / 0	8 / 1	9 / 1	5 / 2	5 / 1	14 / 0	7 / 0	14 / 1	124 / 22
23. Hvor tilfreds er du, hvis du skal køres i taxa frem for minibus?	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	63 / 6	63 / 6
24. Alt i alt med handicapkørslen?	68 / 7	80 / 2	76 / 3	74 / 5	75 / 11	69 / 5	47 / 2	72 / 4	60 / 4	73 / 9	67 / 9	16 / 2	83 / 4	73 / 4	67 / 3	55 / 4	65 / 4	74 / 7	87 / 6	1.281 / 95

Supplerende bemærkninger

- Respondenterne har i slutningen af interviewet haft mulighed for at komme med supplerende bemærkninger, eller understrege et eller flere af de emner der er blevet spurgt ind til.
- 47 % af respondenterne har haft supplerende bemærkninger, som er kategoriseret som nedenstående:

Supplerende bemærkning	Andel
Generelt meget tilfreds	11%
Tilfreds med - Chauffør (søde, imødekommende)	1%
Utilfreds med - Manglende præcision i afhentning (forsinket, kommer for tidlig, udebliver)	11%
Utilfreds med - Telefonservicen (for lang ventetid, manglende information)	3%
Utilfreds med - Generelt utilfreds	1%
Utilfreds med - Manglende fleksibilitet i afhentning	5%
Utilfreds med - Prisen - for dyrt	4%
Utilfreds med - Vognene (for høje osv)	4%
Utilfreds med - Chauffør (uhjælpsomme, ikke den samme, uerfarne)	4%
Utilfreds med - Samkørsel	2%
Utilfreds med - Informationen omkring ordningen	2%
Utilfreds med - Begrænset kørsel pga. max 200 ture + max 300 km + max 100 km pr. gang (ellers tog)	1%
Utilfreds med - Kantsten-til-kantsten-ordningen	1%
Utilfreds med - Andet	3%
Intet supplerende	53%
N=1392	

Respondentfordeling

		Antal	%
1. Bestiller du handicapkørsel til dig selv?	1. Ja, bestiller til mig selv	1184	85,1%
	2. Bestiller til en pårørende	164	11,8%
	3. Bestiller til en beboer (plejehjem, bosted etc)	44	3,2%
	Total	1392	100,0%

		Antal	%
2. Hvor ofte anvender du handicapkørsel?	1. En eller flere gange om ugen	229	16,5%
	2. 1-3 gange om måneden	481	34,6%
	3. Sjældnere	647	46,5%
	4. Ved ikke	35	2,5%
	Total	1392	100,0%

		Count	Column N %
4. Hvilke formål anvender du handicapkørsel til? (flere svar mulige)	1. Fritid/indkøb	568	40,8%
	2. Besøg	1069	76,8%
	3. Behandling (f.eks. fysioterapeut)	380	27,3%
	4. Andet	77	5,5%
	5. Ved ikke	11	,8%
	Total	1392	100,0%

Kun respondenter i Århus Kommune		Antal	%
3. Hvor ofte anvender du spontankørsel, altså kørsel som bestilles samme dag?	1. En eller flere gange om ugen	4	4,2%
	2. 1-3 gange om måneden	4	4,2%
	3. Sjældnere	15	15,8%
	4. Aldrig	67	70,5%
	5. Ved ikke	5	5,3%
	Total	95	100,0%

		Antal	%
5. Cirka hvor længe har du benyttet handicapkørsel?	1. Mindre end 1 år	213	15,3%
	2. 1- <3 år	337	24,2%
	3. 3- <5 år	369	26,5%
	4. 5- <10 år	251	18,0%
	5. 10 år eller mere	119	8,5%
	6. Ved ikke	103	7,4%
	Total	1392	100,0%

		Gennemført		Faktisk fordeling jf. udtag.
		Antal	%	%
Alder	<40 år	32	2,3%	3,5%
	40-59 år	161	11,6%	12,7%
	60-79 år	542	38,9%	33,1%
	>79 år	657	47,2%	50,6%
	Total	1392	100,0%	100,0%

		Gennemført		Faktisk fordeling jf. udtag.
		Antal	%	%
Køn	Kvinde	1014	72,8%	67,5%
	Mand	378	27,2%	32,5%
	Total	1392	100,0%	100,0%

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 14
Bilag nr. 1**



17-05-2009

Sag nr. 08/1350

Dokumentnr. 26878/09

Johan Nielsen

Tel. 35298174

E-mail: jon@regioner.dk

**Referat af formandsmøde mellem KL, Danske Regioner og Trafiksel-
skaberne i Danmark 12. maj 2009.**

Tilstede:

KL:

- Jens Stenbæk, formand for KL's udvalg for teknik og miljø
- Torben Kjærgaard, Direktør
- Erling Friis Poulsen, afdelingschef
- Pia Færch, vicekontorchef

Danske Regioner

- Carl Holst, formand for Udvalg for Regional Udvikling
- Gitte Bengtsson, Direktør
- Lotte Holten-Møller, Kontorchef
- Johan Nielsen, seniorkonsulent
- Uffe Nielsen, seniorkonsulent

Trafikselkaberne

- Thomas Kastrup-Larsen, bestyrelsesformand, Trafikselkaberne i Danmark og NT
- Knud Larsen, næstformand, Trafikselkaberne i Danmark og Movia
- Torben Andersen, bestyrelsesformand, FynBus
- Bjarne Schmidt Nielsen, næstformand, Midttrafik
- Peter Christensen, bestyrelsesformand, Sydtrafik
- Christian Roslev, direktør, NT
- Dorthe Nøhr, direktør, Movia
- Carsten Hyldborg Jensen, direktør, Fynbus
- Jens Erik Sørensen, direktør, Midttrafik
- HC Bonde, direktør, Sydtrafik
- Lars Bjørn Høybye, direktør, BAT
- Niels Mortensen, direktør, Trafikselkaberne i Danmark
- John Christensen, seniorkonsulent, Trafikselkaberne i Danmark

1. Velkomst ved Carl Holst

Carl Holst bød som vært velkommen. Formålet med mødet, som han så det, var at drøfte emner til fælles gavn. Succeskriteriet var, at skabe enighed og sammenhæng mellem, hvad vi gør i regioner, kommuner og trafikskaber. Brugere bør opleve den kollektive trafik som sammenhængende uden hensyn til, hvem der udbyder den. Det er derfor vigtigt med en fælles vision.

2. Fælles visionsoplæg

Carl Holst understregede indledningsvis, at hensigten med papiret er, at alle parter trækker på samme hammel.

Jens Stenbæk fandt, at det er et godt oplæg med beskrivelse af visioner og virkemidler og gav fuld opbakning til papiret. Det er et godt grundlag for fælles fodslag. Jens Stenbæk bad om, at man ventede med at gå samlet ud med oplægget til det har været politisk behandlet i KL's bestyrelse den 29. maj – vigtigt for at få ejerskab. Det var der opbakning til. Jens Stenbæk fortalte, at kollektiv trafik er højt prioriteret i KL's oplæg til økonomiforhandlingerne, og man ville søge medfinansiering til puljerne i Trafikforliget.

Thomas Kastrup-Larsen mente også, at det er vigtigt med ejerskab til oplægget, og at det er positivt, at der beskrives mange redskaber og ikke kun incitamentskontrakter. Der er et arbejde med at overbevise Christiansborg om, at incitamentskontrakter ikke er det eneste virkemiddel.

Der var en diskussion af, at der manglede en fremhævelse af, at trafikskaberne var økonomisk ressourcebevidst i oplægget – (specifikt s. 2 - rum for innovation og udvikling i sektoren).

Trafikskaberne fremhævede, at de agerede på et marked, og var tvungne og gode til at være økonomisk ressourcebevidste. De har udviklet markedet ved hjælp af udbud. Kontrakter er langsigtede, så det er svært at rulle økonomien tilbage og styringsfleksibiliteten er ikke stor. Det blev aftalt, at Dorthe Nøhr kommer med et tekstforslag vedrørende ressourcebevidsthed. (Dorthe Nøhr har efterfølgende lovet at komme med indspillet hurtigt, så det kan komme med i oplægget til KL's bestyrelse.)

Carl Holst konkluderede, at der er opbakning bag det fælles notat. Hvis der er gode forslag til formuleringer om effektivitet, den enkelte bruger mv., så er konkrete forslag velkomne, men hurtigt (*senest onsdag d. 20. maj*). En

fælles offentliggørelse af visionsoplægget foretages umiddelbart efter den 29. maj 2009.

Side 3

3. Økonomi

Der blev indledningsvist redegjort for den økonomiske situation for busserne og lokalbanerne. Der har været stigende udgifter og faldende indtægter siden 2003. Fusioner af selskaber mv. har gjort, at det er første gang vi har et så godt overblik. Der er taget udgangspunkt i de foreløbige regnskaber for 2008, da det er første år vi har solide tal. Vi står med en manko, hvis vi vil opretholde kørsel som i 2008. Forudsætninger i beregningerne er, at taksterne stiger med 2,2 pct. og ikke 4,8 pct., som er takstloftet. Dette viser, hvad det vil koste at opretholde niveauet i 2010 og hvad det vil koste, hvis vi udvider serviceniveauet.

Carl Holst fremhævede, at man aldrig haft bedre kort på hænderne i forhold til den politiske opmærksomhed på kollektiv trafik, herunder klimadiskussion og trængsel. Men der er også jokere: Vi skal have talmaterialet i orden. Hvis ikke, er det svært at komme igennem med synspunkterne – jf. transportministerens diskussion af administrationsomkostninger. Vi skal bruge tal der kan sammenlignes og være knivskarpe til at levere de nødvendige oplysninger i tilstrækkelig kvalitet – og i et hurtigt tempo. Og det er vigtigt, at alle parter siger det samme.

Jens Stenbæk fremhævede det vigtige i fælles fodslag til økonomiforhandlingerne på baggrund af erfaringer med ikke at blive hørt pga. f.eks. svagt datamateriale og modsatrettede datagrundlag om passagerudvikling. Han påpegede, at vi står svagt, fordi der tages udgangspunkt i 2008, og ikke i 2009. Vi har brug for endnu flere gode argumenter for valg af 2008 for at kunne løfte finansieringen blot ved uændret drift.

Det blev nævnt, at der også kunne komme andre elementer ind i forhandlingerne end penge. Det er vigtigt at sætte en fremadrettet dagsorden. Vi bør derfor forsøge at få Transportministeriet til at nedsætte et hurtigarbejdende udvalg om, hvad der er udfordringerne og hvad der skal til for at sikre passagerfremgang i den kollektive trafik. Men den højeste prioritet er naturligvis i første omgang at få tilstrækkeligt med økonomiske midler.

Trafikselskaberne frygter, at det bliver svært at sikre de 50 pct. medfinansiering til pulje om busfremkommelighed i trafikforliget.

Trafikkselskaberne mente ikke, at takstloftmodellen fungerer efter hensigten. Den er alt for ufleksibel. Der er stor forskel på, hvor meget man i trafikkselskaberne planlægger at løfte taksterne. Det ville være bedre f.eks. med 5-årigt gennemsnit (à la prisudvikling til børnehaver / daginstitutioner). Det er desuden et problem, at man ikke senere kan indhente takststigning, hvis man ikke udnytter loftet. KL ønsker, at takstudviklingen skal følge pristalsudviklingen.

Der blev spurgt til, hvad betydningen af en takststigning til takststigningsloftet ville være, samt at dette bør fremgå tydeligt af notatet. Effekten af en øget takststigning vil være øgede indtægter, men også et passagerfald.

Trafikkselskaberne fremhævede, at de først og fremmest har været fokuseret på omkostninger og har også vist, at de er gode til at udlicitere. Trafikkselskaberne har derfor haft knap så megen fokus på at få passagerne ind i busserne. Trafikkselskaberne har allerede i mange år arbejdet med bonusmodeller, og har også incitamentskontrakter, der er afhængige af passagerfremgang.

Det blev fremført, at man kunne se på udviklingen i passagertal, i indtægter og i omkostninger, og dermed vise hvad der forårsager en stigende manko – og eventuelt belyse hvad der skal til for at knække kurven. I det omfang at alle selskaber hurtigt kan levere sammenlignelige tal vil det kunne indgå i notatet.

Carl Holst konkluderede, at der er enighed om behovet for et økonomisk løft. Vi kan anskueliggøre, at der er en udækket manko i 2010. Det skal være tydeligere, hvorfor 2008-tallene er valgt som udgangspunkt. Notat skal være klar til offentliggørelse 1. juni. Der er desuden behov for et langsigtet arbejde om udvikling af sektoren og rammerne for incitamentsstrukturer.

Spørgsmålet om udgifter til Rejsekortet blev rejst. Niels Mortensen redegjorde for, at det fortsat forudsættes at være en god forretning i sig selv for det enkelte trafikkselskab (positiv business case), og at det derfor er forudsat lånefinansieret. Det skal efter planen udrulles på Sjælland 2009/10. Derefter i Nordjylland og Hovedstaden (2010/11) og i resten af landet (2011/12).

Det blev påpeget, at Rejsekortet nogle steder er en integreret del af økonomien, men at man andre steder endnu ikke har besluttet sig.

5. Det fortsatte samarbejde

Det blev besluttet at mødes efter sommerferien 2009 for at evaluere økonomiforhandlingerne og drøfte et evt. kommissorium vedr. et fremadrettet udvalgsarbejde, der skal være færdig i god tid før økonomiforhandlingerne i 2010.

Endvidere ville man mødes igen i januar/februar 2010.

6. Evt.

Der havde været besøg af ministeren i trafikskaberne. Det havde været en meget positiv oplevelse og bl.a. betydet, at kontakten til Trafikstyrelsen blev bedre.

Danske Regioner er ved at sende et brev vedrørende lovgivning til transportministeren, hvor der bliver lagt vægt på betydningen af samarbejde mellem parterne.

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 14
Bilag nr. 2**

Thomas-Kastrup Larsen, NT (formand)
Knud Larsen, Movia (næstformand)
Finn Aaberg, Movia (afbud)
Leif Olsen, BAT (afbud)
Peter Christensen, Sydtrafik
Torben Andersen, FynBus
Carsten Hyldborg Jensen, FynBus
Dorthe Nøhr Pedersen, Movia
Lars Bjørn Høybye, BAT
HC Bonde, Sydtrafik
Bjarne Schmidt Nielsen (i st. f. Poul Vesterbæk), Midttrafik
Jens Erik Sørensen, Midttrafik
Christian Roslev, NT
Niels Mortensen, Trafikselskaberne i Danmark
John Christensen, Trafikselskaberne i Danmark
Taus Bøytler, Trafikselskaberne i Danmark (referent)

NOTAT

18/05 2009

Taus Bøytler

36 13 18 78

tau@trafikselskaberne.dk

Referat fra bestyrelsesmøde 12-05-2009 kl. 14.30 – 16.30 i Danske Regioner.

Dagsordenen var:

1. Evaluering af mødet med KL og Danske Regioner, der er blevet afholdt lige inden.
2. Godkendelse af referat fra sidste møde (den 3. februar 2009)
3. Meddelelser
4. Puljer
5. Fælles miljøinitiativer
6. Cross Border leasing
7. Lovgivningsmæssige rammer for trafikselskaberne
8. Regnskab 2008
9. Budget 2009 og 2010
10. Bordet rundt
11. Generalforsamling i Trafikselskaberne I Danmark
12. Foreningens virke
13. Kommende møder
14. Evt.

Bilagsoversigt

Følgende bilag var vedlagt dagsordenen:

- Ad 2 Referat fra bestyrelsesmøde den 3. februar 2009
- Ad 3 Brevveksling med skatteministeren
- Ad 4 Trafikstyrelsens notat om relevante puljer
- Ad 7 Brevveksling med transportministeren
- Ad 8 Regnskab 2008 og revisionsprotokollat
- Ad 9 Budget 2009 og 2010

Ad 1 Evaluering af mødet med KL og Danske Regioner

Der var enighed om, at det er fornuftigt at holde fælles møder mellem de tre parter.

Det samlede indtryk fra mødet, som Danske Regioner skriver referat fra, var positivt.

Ad 2 Referat fra møde den 03-02-2009

Referatet blev godkendt.

Ad 3 Meddelelser

Ansættelse af Taus Bøytler.

Fra 01-04-2009 er ansat Taus Bøytler.

Lønsumsafgift

I den seneste henvendelse fra den 6. maj, har Trafikselskaberne dels undret sig over den nye afgørelse, dels gjort ministeren opmærksom på, at trafikselskaberne skal kompenseres, hvis de ender med at skulle betale lønsumsafgift for de ansatte i administrationen.

Thomas Kastrup-Larsen opsummerede, at skatteministeren modsiger sig selv, og slog samtidig fast, at trafikselskaberne vil forsøge at få afgørelsen omstødt.

Brevvekslingen med skatteministeren var vedlagt som bilag til dagsordenen.

Ad 4 Puljer

Trafikselskaberne orienterede om, hvad de hidtil har gjort i forhold til puljer.

Midttrafik har kontaktet de 19 kommuner og regionen for at høre, hvilket behov der er de forskellige steder. Desuden har man ansat en konsulent, der skal sørge for, at der bliver skrevet nogle professionelle ansøgninger. Nogle kommuner har tilkendegivet, at de gerne vil være med til lokal medfinansiering.

NT tilbyder kommunerne at låne penge fra NT's kasse til medfinansiering. Til det formål er der afsat 20 mio. Der bliver købt en person fri til at tage sig af ansøgningerne. På Mors har man taget initiativ til et projekt om en vederlagsfri forsøgsordning. Andre steder er der gang i forskellige terminalprojekter.

Sydtrafik er kommet skævt i gang, fordi regionen satte sig på puljearbejdet. De skal derfor først til at begynde nu. Der er problemer med den lokale medfinansiering, og Sydtrafik har ingen penge, der kan afhjælpe det problem.

Movia benytter sig af en tovejsstrategi. For det første er de aktive i forhold til at oplyse om puljerne. For det andet tager de selv kontakt til folk, for hvem det kunne være relevant at søge puljer. Sammen med Region Sjælland deltager man i et projekt om fremkommelighed.

BAT skal være kreative for at få det til at gå op. Der er lavet en skitseplan for kommende projekter, hvor puljeansøgninger kan være relevante. Det drejer sig blandt andet om terminaler og ITS.

Fynbus har ansat en ekstern konsulent som ankermand for puljeansøgningerne. Der er endnu ikke overblik over, om det er muligt at nå noget kvalificeret til tiden, men kommunerne har stor lyst til at deltage.

Efter mødet blev det oplyst, at ansøgningsfristen for puljer bliver allerede den 2. juni, og ikke, som nævnt på bestyrelsesmødet, den 1. juli.

Ad 5 Fælles miljøinitiativer

Dorthe Nøhr orienterede om, at Movia har afsat en pose penge til miljørigtig bustrafik, hvilket blandt andet skal bruges i deres materielstrategi. Derudover har Movia været udsat for en kampagne fra Greenpeace, der ikke har været tilfredse med, at Movia kører med busser, der bruger biodiesel. Movia lægger busser til for at

få nogle erfaringer, og ifølge EU er det er fornuftigt forsøg, men det er Greenpeace ikke enig i, og de har ikke været interesseret i et møde.

Jens Erik Sørensen orienterede om Midttrafiks brændstofsprojekt i Randers. Projektet medfører, at det er markedskræfterne, der kommer til at afgøre, hvilke størrelser busser, der skal bruges, og der bliver i kontrakten et incitament til at nedsætte brændstofforbruget.

Thomas Kastrup-Larsen konkluderede, at det er vigtigt at have en dagsorden og nogle gode argumenter, når miljødebatten kører til efteråret.

Ad 6 Cross Border Leasing

Niels Mortensen udarbejder et forhandlingsoplæg til trafikdirektørmødet d. 3. juni..

Lovgivningen er udsat, hvilket betyder, at der skal føres forhandlinger i trafikselskaberne, uden at man kender kompensationen (DUT).

Thomas Kastrup-Larsen konkluderede, at der skal være to alternativer, som direktørgruppen kan tage stilling til: én model med central forhandling af satser mv., og én, hvor kompensationen aftales mellem den enkelte vognmand og trafikselskabet.

Ad 7 Lovmæssige rammer for trafikselskaberne

Transportministeren har givet tilsagn om et møde. Hans sekretariat har foreslået august, men på bestyrelsesmødet var der enighed om, at det ville være bedre, at få mødet udskudt til et senere tidspunkt, for eksempel september. Niels Mortensen går videre med at finde en ny mødedato med ministeren.

På trafikdirektørmødet den 3. juni skal det drøftes, hvad der skal bringes op på mødet med ministeren. Det kan for eksempel være byrdefordelinger, regnskabsprincipper, flerårige aftaler, takstloft og bestyrelsessammensætning.

Ad 8 Regnskab 2008

Regnskab 2008 og revisionsprotokol blev godkendt og underskrevet.

Ad 9 Budget 2009 og 2010

Budget 2009 og 2010 blev godkendt.

Ad 10 Bordet rundt

På mødet var der en gensidig orientering om, hvad der er sket i trafikskaberne siden sidst.

Movia har kørt et forsøg med linje 150 S, hvilket har givet meget omtale i pressen – dog ikke altid med de vinkler, Movia kunne ønske.

Der bliver arbejdet på fire nye incitamentskontrakter, der bliver sat i gang lige inden og lige efter sommerferien.

Sammen med Region Sjælland har Movia lavet en regional trafikplan, der blev vedtaget inden bededagsferien

Movias egen trafikplan, der blandt andet omhandler udfordringer og virkemidler, bliver præsenteret for repræsentantskabet senere i uge 20, og forventes effektueret i slutningen af august.

Til mødet viste Movia flere forskellige busreklamer, blandt andet "Overraskende hurtig" og "SMS din bus."

Endelig har Movia fundet ud af, at der, hvor det bedst kan svare sig at reklamere er på bussen og på busstoppestedet.

BAT er så småt i gang at få lavet deres egen trafikplan og følger i den forbindelse nøje med i, hvad der sker i de øvrige trafikskaber.

Der har været overvejelser om at indføre rejsekortet som en slags forsøg i fuld skala. Det er smart at gøre det på Bornholm, da der er tale om begrænset risiko. Den samlede passagerindtægt er på 30 mio. kroner, men det er kun 10-12 mio. kroner, der stammer direkte fra passagerne.

Fynbus kommer med et oplæg til en trafikplan efter sommerferien.

Fynbus er blevet bedt om at foretage besparelser, der svarer til 25 % af køreplanstimerne.

Der er lavet en incitamentsaftale med Arriva, hvilket har gjort at andre også ønsker en aftale.

Mandag den 11. maj blev der sat gang i et lynbusprojekt. Der kører dagligt 900 pendlere fra Svendborg til København, og dem vil Fynbus gerne have andel i. Det skal blandt andet ske ved at lokke med kaffe og IT. For at det kan løbe rundt, skal der i gennemsnit være 20 passagerer pr. afgang.

Der skal laves et nyt bus-IT-udbud, da der skal nye regionale busser til næste år.

Midttrafik er blevet bedt af regionen om at spare 45 mio. kroner, men det er indtil videre blevet udsat, da man afventer økonomiforhandlingerne mellem staten og regionerne.

Der er forslag om ny bybusbetjening i Randers, Viborg og Herning.

Der har også været tale om en ny trafikplan for Århus-området, men det datagrundlag, der pt. Eksisterer er ikke godt nok. Derfor foretager Midttrafik en passagertælling til efteråret.

Midttrafik og brugerne vil gerne deltage i rejsekortet, men kommunerne og regionen vil først se det i funktion, før de beslutter sig.

Midttrafik har fortsat et ønske om samkørsel på Grenaa-Odderbanen.

Endelig gjorde Midttrafik opmærksom på, at letbanen vil være færdig i 2015.

NT har haft en god proces med at skrive en kollektiv trafikplan.

Desuden er man blevet enige om at relancere X-bussen, som skal bruges i de store, gennemgående ruter.

NT arbejder med incitamentskontrakter bredt, blandt andet i Aalborg, hvor vognmændene får en bonus, hvis de skaffer flere kunder.

Der kæmpes med DSB-afregning, hvor nye tal fra 2007 og 2008 gør, at der skal afregnes for 10 mio. kroner mere end, der er budgetteret.

Endelig har NT oprettet en fordelsklub for alle kunder med månedskort, hvilket har skabt god omtale.

NT's nyhedsbrev har 1.000 abonnenter.

Sydtrafik har haft 156 busser i udbud og har fået otte bud, der er mellem 8 og 40 % højere, end det der køres på nu. Tidebus har givet det billigste tilbud.

Man har talt om at lave en aftale om "koordineret kørsel" med Midttrafik, hvilket kommunerne er meget interesseret i.

Der arbejdes på en trafikplan, der endnu ikke er færdig.

Et forsøg med gratis kørsel i Aabenraa er blevet godt modtaget og har medført en passagerfremgang på 11 %.

Sydtrafik har brugt meget tid på at lave trafikanalyser, der dækker Kolding, Vejle og Fredericia.

En passagertælling har vist en fremgang på 2 % i forhold til 2007. Tallene er dog ikke blevet analyseret endnu.

NT har igangsat et forsøg med "talebusser" i Esbjerg, hvor passagerer, der venter ved stoppesteder får fortalt, hvilken bus, der kommer.

Ad 11 Generalforsamling i Trafikselskaberne i Danmark

Godkendt.

Ad 12 Foreningens virke

Der var ingen kommentarer til dette punkt.

Ad 13 Kommende møder

Det tilstræbes at holde følgende møder i løbet af efteråret og foråret.

September/ oktober 2009	Koordineres i f. t. møde med transportminister
November/december 2009	Forberede skifte i bestyrelsen
Januar/februar 2010	Møde med KL/danske Regioner, jf. forudgående møde
April/Maj 2010	Møde med deltagelse af trafikelskabernes bestyrelse.

Ad 14 Evt.

Der var ingen kommentarer til dette punkt.

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 14
Bilag nr. 3**



Transportminister Lars Barfoed

Kopi til Folketingets Trafikudvalg, KL og Danske Regioner

NOTAT

Kære Lars Barfoed

16. marts 2009

Niels Mortensen

36 13 18 63

nm@trafikselskaberne.dk

På mødet den 16. August 2008 mellem bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark og Transportminister Carina Christensen tilkendegav ministeren, at hun meget gerne ville have forslag fra trafikselskaberne til forbedring af lovgivningen. Dette har du senere bekræftet i et svar til Folketingets Trafikudvalg.

Trafikselskaberne har derfor haft en høring om lovgivningen. Vi mener, at loven bør understøtte tre hovedmål:

- Flere skal bruge kollektiv trafik ved hjælp af en forbedring af trafiktilbudet
- Trafikselskabet skal have mulighed for at skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Trafikselskabet bør have den nødvendige kompetence til at sikre sammenhængen i betjeningen af borgerne
- Der skabes en klar og hensigtsmæssig rollefordeling mellem interesserne (stat, region, kommune og trafikselskab).

Bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark peger i dette brev på de to vigtigste områder, hvor rammerne kan forbedres for trafikselskaberne for at understøtte disse mål.

Fleksible regnskabsprincipper

Trafikselskaberne bør have mulighed for at indføre et såkaldt omkostningsbaseret regnskab (f.eks. som efter årsregnskabsloven). Det vil gøre dem bedre i stand til at jævne mere tilfældige udsving i omkostningerne (f.eks. i oliepriserne) over en længere periode. Trafikselskaberne bør samtidig have mulighed for at oparbejde egenkapital og at eje de faste anlæg, der er nødvendige for den kollektive trafik, især stoppesteder og terminaler.

Byrdefordeling

Den fynsk-jyske model bør være målet, altså en forholdsmæssig fordeling af fællesudgifter på region(er) og kommuner.

Bortset fra en risiko for kassetækning, hvor nedskæringer i en del af den kollektive trafik får negative konsekvenser i de øvrige dele, har lovens byrdefordeling fungeret rimeligt på Fyn og i Jylland. I Movia er der derimod eksempler på uheldige konsekvenser af lovens byrdefordeling. Det gælder både med hensyn til fordeling mellem region og kommune og mellem kommunerne indbyrdes.

Vi vil gerne med dette brev lægge op til en konstruktiv dialog om ovenstående og foreslår derfor konkret, at transportministeren mødes med bestyrelsen for Trafikselskaberne i Danmark 1-2 gange årligt for at drøfte, hvordan rammerne bidrager bedst muligt til, at trafikselskaberne kan opfylde deres formål.

Første emne for et sådant møde kunne være en drøftelse af de første erfaringer af udmøntningen af puljerne afsat i trafikforliget.

Vi står naturligvis gerne til rådighed med uddybende oplysninger.

På bestyrelsens vegne

Med venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen
Formand for Trafikselskaberne i Danmark

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 14
Bilag nr. 4**

MINISTEREN

Dato **22 APR. 2009**
Dok.id
J. nr. 550-18
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Thomas Kastrup-Larsen
Trafikselskaberne i Danmark
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Kære Thomas Kastrup-Larsen

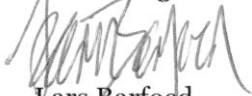
Tak for forslaget til forbedring af trafikselskabernes rammer.

Jeg er enig i, at lovgivningen skal understøtte, at flere skal bruge den kollektive trafik ved hjælp af en forbedring af trafiktilbuddet. Jeg er også enig i, at trafikselskabet skal have mulighed for at skabe sammenhæng i den kollektive trafik, og at en klar og hensigtsmæssig rollefordeling er vigtig.

Forslaget vil sammen med de tilbagemeldinger, jeg har fået på mine besøg i trafikselskaberne, indgå i de videre overvejelser om forbedring af de lovgivningsmæssige rammer for trafikselskaberne. Jeg vil derfor gerne vente med at forholde mig konkret til de enkelte forslag.

Jeg synes, at det er en god ide med et årligt møde mellem transportministeren og Trafikselskaberne i Danmark. En drøftelse af erfaringerne med udmøntningen af puljer i trafikforliget vil være et oplagt emne på et kommende møde. Mit ministersekretariat vil tage initiativ til at få et sådant møde i stand.

Med venlig hilsen



Lars Barfoed

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 14
Bilag nr. 5**

Til Trafikstyrelsen

Hørings svar om takstloft

Trafikstyrelsen har den 7. maj 2009 sendt et høringsforslag til en ny bekendtgørelse vedrørende takststigningsloftet.

I Trafikselskaberne i Danmark har vi på vegne af trafikselskaberne følgende kommentarer til den rent tekniske ajourføring af bekendtgørelsen:

- Der er behov for, at tilfældet med negativ takstudvikling i et år eksemplificeres, da formelen i bilag 1.3 ikke umiddelbart er let at vurdere
- Der optræder en udefineret variabel i definitionen af gennemsnitlig takst i år n. Brøkens nævner er ikke defineret
- Brændstofindekset bør være baseret på forbrugerprisen og ikke nettoindekset, idet vognmændene ikke længere får deres afgifter refunderet
- Som lønindeks foreslår vi indekset hos Danmarks Statistik for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret). Dette indeks vil blive anvendt i regulering af fremtidige kørselskontrakter.

Derudover synes vi, det er uhensigtsmæssigt, at det omkostningsbaserede indeks fastsættes årligt ved dels omkostningskøn, dels indeksefterreguleringer.

Det kan give regnskabsmæssige ujævnheder, og det kan være svært for passagerne at forstå, at takstloftet for 2010 er på 4,8 %, når den almindelige prisstigning er på 2,2 %.

I stedet foreslår vi, at takstloftet fastsættes som en begrænsning over en periode på eksempelvis fire år (se nedenstående forslag: Summen af takststigningerne over fire år må højst være lig med summen af prisstigningerne). Takststigningerne kan dermed i højere

Brev

26. maj 2009

Taus Bøytler

36131878

tau@trafikselskaberne.dk

grad følge den almindelige prisstigning. Det vil give trafikselskaberne en større fleksibilitet, fordi ujævnhederne dermed vil udligne sig.

Med venlig hilsen

Niels Mortensen
Trafikselskaberne i Danmark

Formel til fastlæggelse af takstloft

$$t_{-2} + t_{-1} + t_0 + t_1 \leq p_{-2} + p_{-1} + p_0 + p_1$$

p: prisudvikling

t: takstudvikling

-2: forrige år

-1: sidste år

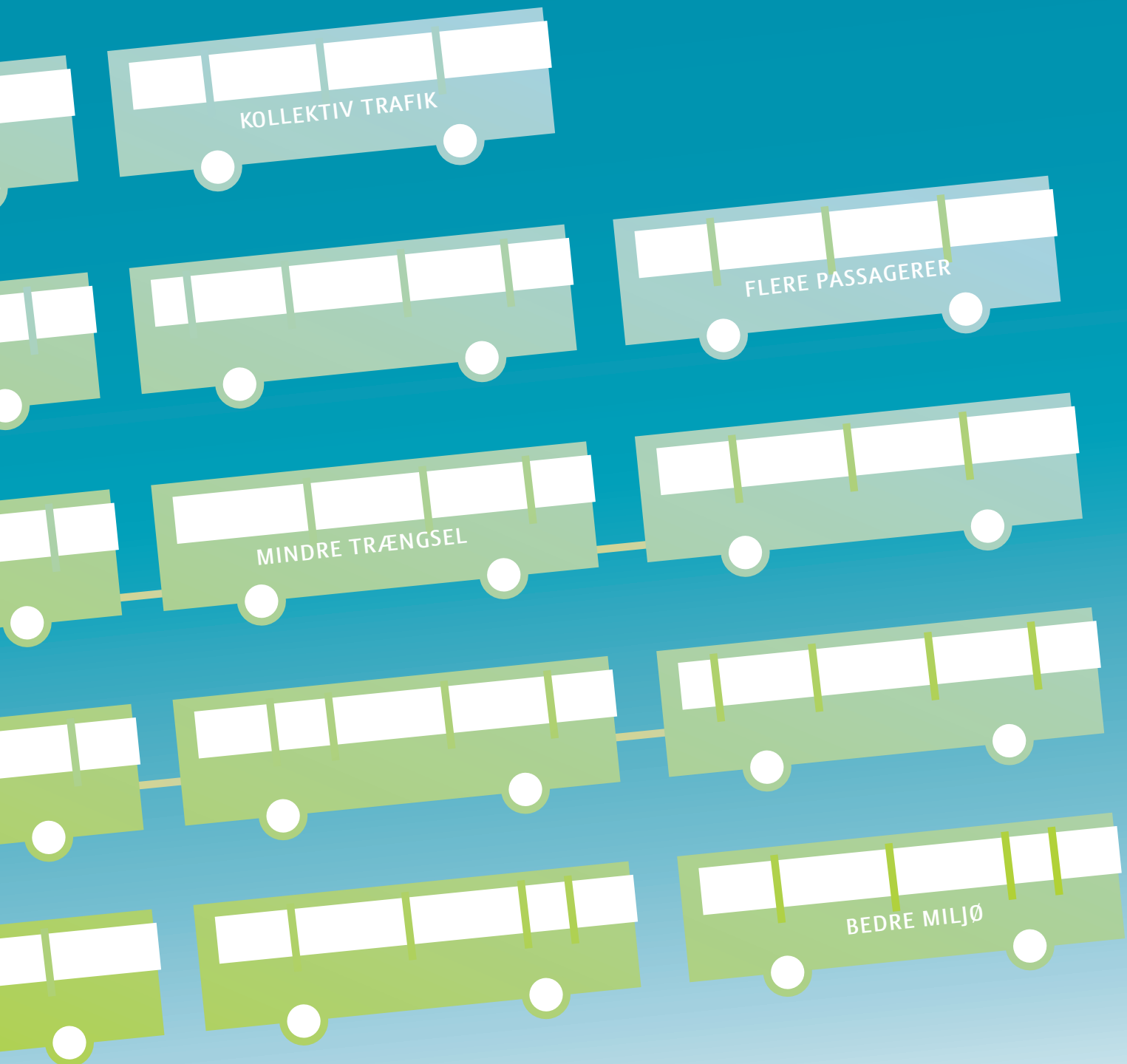
0: det aktuelle år

1: næste år

Århus, 12. juni 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 19. juni 2009 kl. 9.30
Videbæk Rådhus, Konferencerummet,
Dyrvigsvej 9, 6920 Videbæk**

**Vedr. punkt nr. 14
Bilag nr. 6**



VISIONER

- for den regionale og lokale kollektive trafik



Visioner for den regionale og lokale kollektive trafik
Danske Regioner, KL, Trafikselskaberne i Danmark 2009

Layout: UHI, Danske Regioner
Tryk: Danske Regioner

Oplag: 800

ISBN trykt 978-87-7723-620-4
ISBN elektronisk 978-87-7723-621-1

Indhold

Forord	s. 5
Sammenfatning: Den regionale og lokale kollektive trafik skal styrkes	s. 6
1. Fælles visioner for den kollektive trafik	s. 10
2. Trafikforliget giver en god start for udvikling af busser og lokalbaner – men vender ikke den negative spiral	s. 12
3. Bussernes og lokalbanernes rolle i den kollektive trafik: At sikre mobilitet og skabe sammenhæng	s. 13
4. Hvad skal til for at gøre busser og lokalbaner mere konkurrencedygtige?	s. 16
5. En mere miljø- og energivenlig transport	s. 29



Forord

Vi – regionerne, kommunerne og trafikselskaberne - har udarbejdet dette oplæg om visioner for den kollektive trafik for at give et fælles bud på, hvad der skal til for at vi kan få flere passagerer i den kollektive trafik og for at sætte fokus på bussernes og lokalbanernes rolle i den samlede kollektive trafik. Vi har gjort dette i fællesskab, da samarbejde om mål og midler i den kollektive trafik er afgørende og skal sikre, at kunden bliver sat i centrum og der sikres et konkurrencedygtigt produkt. Det er vores mål, at den regionale og lokale kollektive trafik bidrager til at reducere trafikens miljø- og klimapåvirkning og dermed trængslen på vejene.

Regeringen har i udspillet "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" lagt op til, at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Det er en ambitiøs målsætning. Hvis den skal realiseres, kræver det, at der sker et hurtigt og effektivt løft for den kollektive trafik, og at kapaciteten udbygges ganske betydeligt. Den udbygning af togtrafikken, som trafikaftalen fra januar 2009 lægger op til, er nødvendig, men det vil tage endog meget lang tid, før udbygningen vil kunne bidrage til væsentlig større kapacitet i den kollektive trafik.

Hvis kurven skal knækkes, er det nødvendigt også at gøre noget på kort sigt. Vi peger på, at en udbygning af bustrafikken kan ske hurtigt og fleksibelt. Det er nødvendigt, hvis den kollektive trafik skal løfte hovedparten af fremtidens trafikvækst.

Folketinget har ved trafikforliget fra januar 2009 prioriteret midler til udvikling af den regionale og lokale busdrift. Det giver et bidrag til en nødvendig udvikling af busproduktet. Trafikselskaber, kommuner og regioner vil stå sammen om at sikre den bedst mulige anvendelse af puljerne for at kunne tilbyde det bedste produkt til kunderne. Puljerne sikrer imidlertid ikke penge til driften. Skal den kollektive trafik for alvor hænge sammen på tværs af transportformerne, er det nødvendigt, at staten går med ind i et samarbejde om at sikre en mere effektiv mobilitet.

Det er vores overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik. Vi ønsker at mindske trængsel samt transportens negative påvirkning af miljø og klima. Udbuddet af kollektiv trafik skal være hurtig, attraktiv og energieffektiv. Vi bakker herved op om regeringens vision om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

Carl Holst

Formand for Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling

Jens Stenbæk

Formand for Teknik og Miljø i KL

Thomas Kastrup-Larsen

Formand for Trafikselskaberne i Danmark

Sammenfatning: Den regionale og lokale kollektive trafik skal styrkes

Visioner og målsætninger

Regioner, kommuner og trafikselskaber lægger alle stor vægt på at udvikle bustrafikken og tilbyde et attraktivt og konkurrencedygtigt produkt til kunderne. Alle tre parter er ansvarlige for udviklingen i bustrafikken og er med dette oplæg gået sammen om at beskrive de muligheder, der ligger i bustrafikken og lokalbanerne.

Oplægget beskriver de tre parters visioner og målsætninger for den kollektive trafik og de virkemidler, der kan anvendes til at udvikle sektoren og føre visionerne ud i livet.

Det er regioner, kommuner og trafikselskabers overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik, og at trafikens negative påvirkning af miljø og klima mindskes. Regioner, kommuner og trafikselskaber bakker herved op om regeringens vision om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

Visionen udfyldes af en række delmål, der beskriver, hvordan visionen kan nås:

- Bedst mulige serviceniveau til flest mulige passagerer
- Bedre sammenhæng i den kollektive trafik
- Øget fremkommelighed og hastighed for busserne
- Bedre service og information til passagererne
- Den bedste service indenfor de økonomiske rammer
- Mere innovation og udvikling i sektoren
- Nedbringelse af trafikens miljø- og klimapåvirkninger og mindre trængsel på vejene.

Det er helt nødvendigt at få skabt en bedre sammenhæng mellem alle dele af den kollektive trafik. Her har regioner, kommuner, og trafikselskaber et ansvar, men staten har også et ansvar. Busserne er centrale for helheden i den kollektive trafik. Derfor skal også bustrafikken have et løft på linje med det, der er tilført togtrafikken. Kun på den måde bliver den kollektive trafik til gavn og glæde for hele Danmark.

Baggrund: Busserne og lokalbanerne skal blive mere konkurrencedygtige og tiltrække flere passagerer.

Den regionale og lokale kollektive trafik benyttes af mange mennesker hverdag. 2/3 af passagerne i den kollektive transport kører med bus, og omkring 40 pct. af togpassagererne kørte i 2007 med bus til og/ eller fra toget. Langt færre – omkring 15 pct. – kører i bil til toget. Desuden har 44 pct. af de danske familier ikke bil og er derfor afhængig af den kollektive trafik. For endnu flere er busser og tog en forudsætning for at kunne komme hurtigt og let til arbejde og uddannelse. Den regionale og lokale kollektive trafik sikrer således store dele af befolkningens og arbejdsmarkedets mobilitet.

Den stigende velstand giver en række udfordringer for den kollektive trafik, da den medfører større bilejerskab og dermed mindre brug af tog og bus. Den kollektive trafik skal tage udfordringen op ved hele tiden at levere et bedre produkt, som er konkurrencedygtigt.

Den regionale og lokale kollektive trafiks konkurrenceevne skal derfor styrkes, så passagererne anser den kollektive trafik for at være tidsmæssig og økonomisk konkurrencedygtig. Det er nødvendigt for at beholde de eksisterende passagerer og for at kunne tiltrække nye.

Regeringen og forligspartierne har med trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 vist, at der er vilje til at satse på kollektiv transport. Der er i trafikaftalen afsat en række puljer for at tiltrække flere passagerer til busserne, forbedre bussernes fremkommelighed og en pulje bl.a. til at afprøve mere energivenlige busser. Regioner, kommuner og trafik-selskaber vil i fællesskab arbejde for, at disse midler kommer til at gøre så stor gavn som muligt. Det vil dog tage meget lang tid, før udbygningen vil kunne bidrage til, at trafikvæksten primært sker med kollektiv trafik. Hvis kurven skal knækkes, er det derfor nødvendigt også at gøre noget på kort sigt.

Virkemidler der kan anvendes til at gøre bus og lokalbanerne konkurrencedygtige og tiltrække flere passagerer

Der er allerede nu mange initiativer i gang i alle trafikselskaberne for at effektivisere og fremme den kollektive trafik. Men der er på mange områder mulighed for at udvikle den kommunale og regionale bus- og togtrafik endnu mere. Udviklingen skal nås via en målrettet satsning på kvalitet, fremkommelighed, ITS (intelligente transportsystemer) og miljø. Inden for disse områder findes de væsentligste initiativer, som kan flytte kunder over i den kollektive trafik. Kommuner, regioner og trafikselskaber er enige om at udnytte de muligheder, der er for at levere et bedre og mere konkurrencedygtigt produkt til kunderne.

Skåne-regionen er lykkedes med at få den kollektive transport til at vokse kraftigt. Bustrafikken kommunalt og regionalt er steget 33 pct. fra 2000 til 2007, svarende til 4,2 pct. om året. Togtrafikken er steget endnu kraftigere, så den kollektive trafik i Skåne i alt er steget med 53 pct. svarende til 6,2 pct. om året. En del skyldes væksten i Øresundstogene. Bag dette imponerende resultat ligger en bevidst bus- og togstrategi for Skånetrafikken.

De svenske erfaringer viser bl.a. at:

- En samlet strategi, samlet planlægning samt fælles vilje og ansvar mellem trafikselskaber, region, kommuner og stat (vej og bane) er en forudsætning for passager-væksten. I Skåne har staten f.eks. bidraget med 50 pct. tilskud til vejplaner inkl. fremkommelighed og med 70 pct. tilskud til busser, der bruger biogas.
- Højere frekvens og hurtigere hastigheder ved busbaner og signalprioritering i bustrafikken kan øge antallet af buspassagerer
- Incitamentskontrakter kan bidrage til at øge antallet af buspassagerer.

Forbedret fremkommelighed er det mest nyttige tiltag til forbedring af den kollektive bustrafik. Det tiltrækker kunder, er godt for miljøet og reducerer driftsomkostningerne. Fremkommeligheden kan forbedres ved investeringer i strækningssombygninger, busbaner, signalanlæg og udstyr i bussen.

Teletrafik (teletaxier/fleksture) er et alternativ til den almindelige faste rutetrafik i tyndtbefolkede områder. Det er et tilbud om taxikørsel fra adresse til adresse til en reduceret betaling for brugeren, hvor der kan køres omvejskørsel for at hente eller aflevere andre passagerer på vejen.

Udvidet anvendelse af ITS kan styrke den kollektive trafik. En del busser er i dag udstyret, så de kan sende og modtage data. ITS giver mulighed for realtidsinformation til kunderne, både i bussen og ved stoppestedet/stationen, styring af signalanlæg, internet i bussen, aktiv trafikstyring og styring af korrespondancer til andre busser eller tog.

Incitamentskontrakter sikrer trafikselskaber og entreprenører fælles mål ved at give operatøren ekstra betaling for at skaffe flere passagerer og/eller højere kundetilfredshed. De har bidraget til flere passagerer både i København, Nordjylland og i Skåne.

Marketing bl.a. i form af erhvervskort og gratisdage, er et effektivt middel til at tiltrække nye kunder.

Velfungerende trafikterminaler byder på et nemt og bekvemt skift mellem tog og bus, og mellem individuel og kollektiv trafik. Terminalerne skal være trygge og attraktive steder at opholde sig, og gøre informationen om rejsen let tilgængelig.

Trafikkens miljø- og klimapåvirkning og trængslen på vejene **skal mindskes**. Den regionale og lokale kollektive trafik skal bidrage hertil. Det skal dels ske ved at levere et produkt, der får de rejsende til at skifte fra bil til bus og tog, og dels ved at den kollektive trafik selv bliver så miljøvenlig som mulig.



Oversigt over vigtige faktorer, der påvirker efterspørgslen efter kollektiv trafik

Rammebetingelser:

- Befolkningens demografiske udvikling
- Velstandsstigning
- Prisudvikling på alternative transportmuligheder
- Den fysiske lokalisering og kommune- og lokalplaner
- Udvikling i biltrafik og miljøkrav til biltrafikken
- Udvikling i den statslige jernbane og metro, stationer og skiftemuligheder

Prisudvikling i den kollektive trafik:

- Prisudvikling
- Billet- og zonesystemer

Samlet rejsetid:

- Køretid, gangtid og ventetid
- Skiftetid/korrespondance
- Regularitet og pålidelighed
- Frekvens

Komfort og sikkerhed:

- Læskærme og bænke ved stoppesteder
- Køremåde
- Vedligehold og rengøring
- Siddepladser
- Tryghed
- Handicapvenlighed
- Chaufførers adfærd

Information:

- Køreplan
- Realinformation ved stoppested, i bus/tog og ved skift
- Prisinformation
- Marketing
- Viden hos chauffør

Miljø:

- Klimapåvirkning
- Lokal luftforurening
- Støj
- Trafiksikkerhed

1. Fælles visioner for den regionale og lokale kollektive trafik

Vision

Regioner, kommuner og trafikselskaber lægger alle stor vægt på at udvikle bustrafikken og tilbyde et attraktivt og konkurrencedygtigt produkt til kunderne. Alle tre parter er ansvarlige for udviklingen i bustrafikken. Regioner og kommuner er ejere af trafikselskaberne og bestillere af kollektiv bustrafik. Ligeledes gælder det for regionerne også lokalbanetrafik. Trafikselskaberne planlægger og forvalter den daglige drift af busser og lokalbaner. Regioner, kommuner og trafikselskaber er derfor, med dette oplæg, gået sammen om at beskrive de muligheder, der ligger i bustrafikken og lokalbanerne.

Oplægget beskriver, den retning, de tre parter ønsker, den kollektive trafik skal tage i fremtiden, og skitserer nogle af de muligheder, der er for at udvikle sektoren og føre visionerne ud i livet.

Regioner, kommuner og trafikselskaber er enige om, at den kollektive trafik skal udvikles og gøres mere konkurrencedygtig, og har følgende overordnede vision for de kommende års indsats.

Kollektiv trafik
flere passagerer
mindre trængsel
bedre miljø

Regioner, kommuner og trafikselskabers vision:

Det er regioner, kommuner og trafikselskabers overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik, og mindske trafikens negative påvirkning af miljø og klima. Kunden skal sættes i centrum, så der tiltrækkes flere passagerer. Regioner, kommuner og trafikselskaber bakker herved op om regeringens vision om, at størstedelen af den fremtidige trafikvækst sker i den kollektive trafik.

Målsætninger

For at visionen kan opfyldes må det sættes ind på en lang række områder. Parterne er enige om at opstille følgende syv delmål, der er nødvendige indsatsområder, hvis visionerne skal indfries:

- **Bedst mulige serviceniveau til flest mulige passagerer**
Den bedste måde at få flere kunder på er ved at give dem bedre service, og der er mange års erfaringer med hvilke tiltag, der virker. Derfor skal kunderne og hans/hendes behov sættes i centrum i indsatsen for at øge kvaliteten i den kollektive bus- og lokalbanetrafik. Det skal bl.a. ske ved flere direkte ruter, øget fremkommelighed for busserne og ved at øge kundeinformation.
- **Bedre sammenhæng i den kollektive trafik**
Der skal sikres bedre sammenhæng mellem de lokale og gennemgående ruter og forbedret sammenhæng mellem tog og bus, både mht. køreplaner og fysiske skiftemuligheder – f.eks. skift mellem tog, bus, bil og cykel ved terminaler, knudepunkter og ved nye Park and Ride anlæg. Den statslige, den regionale og den kommunale planlægning skal derfor koordineres bedre.
- **Øget fremkommelighed og hastighed for busserne**
Busserne skal komme hurtigere frem. Derved øges bustrafikkens konkurrenceevne overfor bilen. Det skal ske ved flere busbaner, signalprioritering og flere direkte busser.
- **Bedre service og information til passagerne**
Høj service og pålidelige og rettidige informationer vægtes højt af passagererne. Der skal derfor arbejde for, at passagerinformationen forbedres ved øget realtidsinformation i busserne, ved stoppestederne og via mobiltelefon. Der skal desuden lægges større vægt på at udnytte mulighederne i passagerbaserede incitamentsaftaler med operatørerne, så operatørernes og chaufførernes incitament til forbedret service øges.
- **Den bedste service indenfor de økonomiske rammer**
Ved øget opmærksomhed på mulighederne for at effektivisere driften og øge indtjeningen, og ved at give plads til innovation skal det sikres, at der leveres den bedste service indenfor de midler regionerne og kommunerne har til rådighed for den kollektive trafik. Erfaringerne fra de sidste 20 års udlicitering af bustrafikken er en stor succes, idet den har sikret etablering af et effektivt og stabilt marked med reel konkurrence og høj kvalitet. Trafikselskaberne vil derfor fortsat have fokus på den forretningsmæssige udvikling, på egne kompetencer og på udvikling af samarbejde og kontraktformer med operatørerne
- **Mere innovation og udvikling i sektoren**
Den kollektive bus- og lokalbanetrafik spiller en vigtig rolle for mange mennesker og for samfundet som helhed. Der sker i Danmark og internationalt en stor udvikling i sektoren. Der skal skabes de bedst mulige betingelser for innovation og udviklingen af sektoren.
- **Nedbringelse af trafikens miljø- og klimapåvirkning og mindre trængsel på vejene**
Den kollektive bus- og lokalbanetrafik skal udvikles til at være så konkurrencedygtig, at den kan bidrage til at løse trængslen på vejene og dermed trafikens negative miljø- og klimapåvirkning. Desuden skal den internationale teknologiudvikling implementeres og den mest miljø- og energivenlige teknologi anvendes.

2. Trafikforliget giver en god start for udvikling af busser og lokalbaner - men vender ikke den negative spiral

Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Så ambitiøs er målsætningen i Regeringens udspil "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur". Hvis den skal realiseres, kræver det, at der sker et hurtigt og effektivt løft af den kollektive trafik, og at kapaciteten udbygges ganske betydeligt. Den udbygning af togtrafikken, som trafikaftalen fra januar 2009 lægger op til, er nødvendig. Det vil dog tage meget lang tid, før udbygningen vil kunne bidrage til, at trafikvæksten primært sker med kollektiv trafik. Hvis kurven skal knækkes, er det derfor nødvendigt også at gøre noget på kort sigt.

Ved at satse på udbygning af bustrafikken er det muligt hurtigt at opnå den nødvendige forbedring af den kollektive trafik og udvidelse af kapaciteten, der vil sikre, at den kollektive trafik kan løfte hovedparten af fremtidens trafikvækst.

Regeringen og forligspartierne har med trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 anerkendt nødvendigheden af at satse på kollektiv transport og vist, at der er vilje til at satse på området. Der er i trafikaftalen afsat en række puljer for at tiltrække flere passagerer til busserne, forbedre bussernes fremkommelighed og en pulje bl.a. til at afprøve mere energivenlige busser. Regioner, kommuner og trafikselskaber vil i fællesskab arbejde for, at disse midler kommer til at gøre så stor gavn som muligt.

Det er bl.a. i det lys, at dette oplæg skal ses: Hvilke muligheder ser regioner, kommuner og trafikselskaber der er, for at bus- og lokalbanetrafikken effektivt kan bidrage til, at den fremtidige vækst i trafikken sker i den kollektive trafik?

Midlerne i trafikaftalens puljer bidrager positivt til denne udvikling, men det er klart, at de ikke kan stå alene. For det første kræver flere af puljerne medfinansiering. For det andet kan initiativerne i puljerne forventes at bidrage til et serviceløft – men ikke stort nok til at sikre, at trafikvæksten sker med kollektiv i stedet for privat transport.

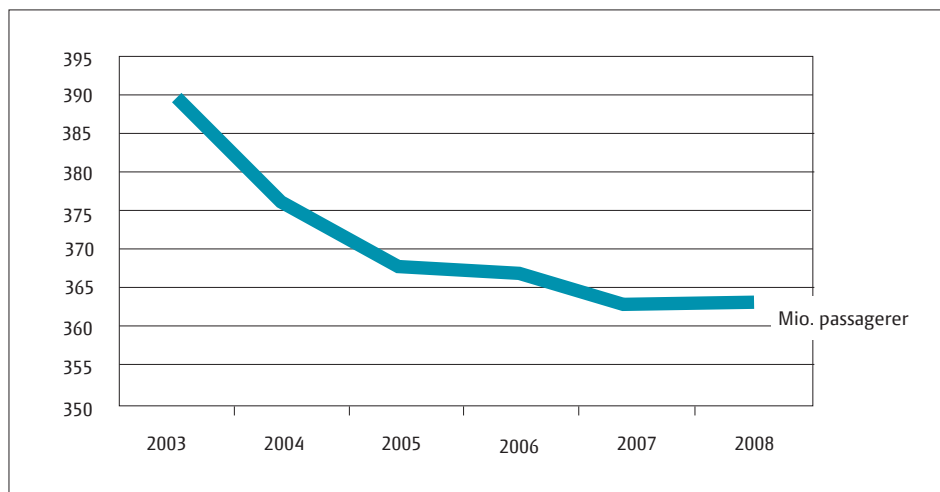
I det følgende beskrives kort den kollektive bustrafiks rolle i forhold til de øvrige transportformer, herunder skitseres den negative spiral, som bustrafikken har været i gennem en længere årrække. Dette danner udgangspunkt for konstatering af, hvilke faktorer det er særligt vigtigt at være opmærksom på, og hvilke tiltag, der er nødvendige, hvis den negative spiral skal vendes og busdriften for alvor gøres konkurrencedygtig og miljøvenlig.



3. Bussernes og lokalbanernes rolle i den kollektive trafik: At sikre mobilitet og sammenhæng

Den kollektive bustrafik har i en længere årrække oplevet en negativ spiral med faldende passagertal, jf. figur 1. Antallet af påstigere er faldet med 7 pct. fra 2003 til 2008. Der er derfor behov for en aktiv indsats for at vende udviklingen.

Figur 1 Passagerudvikling (mio. påstigere)



Kilder: Transportministeriet (Status for den kollektive bustrafik, 2009); Trafikselskaberne i Danmark (Regnskab 2008 samt korrigerede påtigningstal for 2007 for FynBus)

De senere års passagertilbagegang for busserne er dog tilsyneladende stabiliseret, og der er nu fremgang i passagertallet at spore. Der ses f.eks. en reel stigning i passagertallet på nogle ruter bl.a. i A-busnettet hos Movia (trafikselskabet på Sjælland) og i X-busnettet i Jylland.

Ved at forøge bustrafikkens konkurrenceevne vil det være muligt at overflytte rejsende fra bil til den kollektive transport. Men det kræver, at passagererne anser den kollektive trafik for at være tidsmæssig og økonomisk konkurrencedygtig. Hvis den kollektive trafik er langsom, med lav frekvens og med store forsinkelser, vil det være vanskeligt at lokke bilisterne.

Busserne transporterer flere passagerer end togene

Busserne sikrer mange menneskers behov for transport til arbejde og uddannelse. 2/3 af passagerne i den kollektive transport kører med bus, og 1/3 af personkilometerne i den kollektive transport udføres af busser. Busserne har derfor stor betydning for mange mennesker og flertallet af passagerne i busserne benytter kun busser og skifter ikke til andre transportmidler.

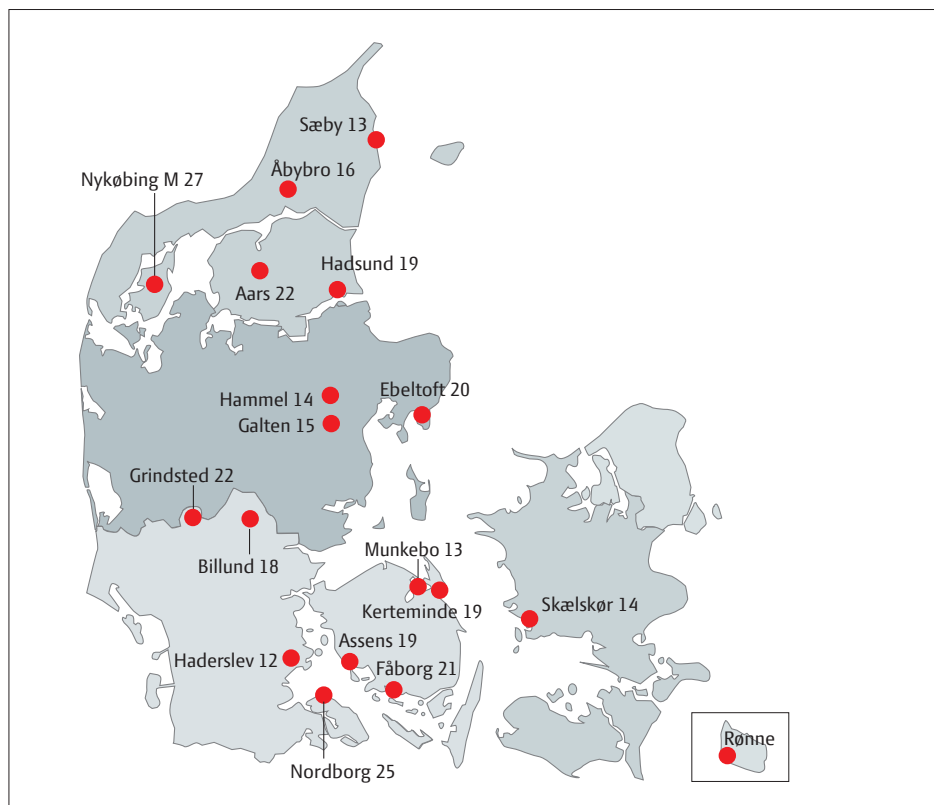
Mange af togpassagererne bruger bus til eller fra toget. I 2007 brugte 38 pct. af togpassagererne bussen til og/eller fra toget – øst for Storebælt er det det 41 pct. af togpassagererne. Langt færre tager bilen til toget. En analyse fra Danske Regioner viser, at 16 pct. af togpassagererne i 2007 brugte bilen til og/eller fra toget. Øst for Storebælt drejede det sig om 14 pct. Busserne er således det vigtigste led i fødekæden i forhold til togdriften. Det understreger vigtigheden af, at se det kollektive trafiksystem som en helhed – og det vil i den sammenhæng være bekymrende, hvis en negativ spiral i bustrafikken fortsætter.

Der er derfor behov for sammenhæng i trafikplanlægningen, både hvad angår forbedrede skiftemuligheder mellem tog og bus, og forbedret koordinering af tog- og busafgange. Begge dele kan medvirke til, at det samlede kollektive transportsystem bliver mere attraktivt.

Mange byer mangler togstation

Der er 18 byer med over 5.000 indbyggere, som i dag har mere end 12 kilometer til nærmeste togstation. Hertil kommer, at hele 12 ud af i alt 98 kommuner ikke har direkte adgang til jernbanenettet via en station. Det betyder, at mange danskere er afhængige af busser, hvis de vil benytte den kollektive trafik.

Figur 2. Byer med over 5.000 indbyggere med mere end 12 km. til nærmeste jernbanestation



Anm.: Tallet efter bynavnet angiver antal km vej til nærmeste togstation **Kilde:** Danske Regioner

De 18 mellemstore byer, som har mindst 12 km til en jernbanestation, er spredt over Danmarkskortet, men de ligger overvejende i Jylland og på Fyn. Blandt andet har Haderslev med cirka 21.000 indbyggere 12 km til Vojens station og Grindsted med cirka 9.000 indbygger har 22 km til Give station.

For befolkningen i de tyndt befolkede områder er bussen det eneste alternativ til bil. Her er bussen derfor afgørende for, om de unge kan komme frem og tilbage til deres uddannelsesinstitution, om børnene kan deltage aktivt i idrætslivet, om de ældre kan handle ind, og – i det omfang man ikke kan eller vil bruge bil – om man kan komme på arbejde

Det er derfor nødvendigt at opretholde en veludbygget bustrafik, hvis hele befolkningens mobilitet skal sikres. Samtidig er der en risiko for, at investeringerne i jernbanetrafikken ikke giver det forventede løft, hvis ikke bustrafikken samtidig udbygges. Det er på den baggrund

helt nødvendigt, at få skabt en bedre sammenhæng mellem alle dele af den kollektive trafik. Her har regioner, kommuner, og trafikskaber et ansvar, men staten har også et ansvar. Busserne er centrale for helheden i den kollektive trafik. Derfor skal også bustrafikken have et løft. Kun på den måde fås en kollektiv trafik, som er til gavn og glæde for hele Danmark.

Lokalbanerne har også en vigtig rolle

Lokalbanerne har ligeledes en vigtig rolle. Regionerne har finansieringsansvaret for privatbanerne både i forhold til drift og anlæg. Regionerne er forpligtede til ikke at mindske servicen frem til 2016. Trafikskaberne er de primære ejere af lokalbanerne.

Der er siden 2001 blevet investeret massivt i banerne med forbedring af infrastruktur og nyt materiel. Investeringerne repræsenterer regioners og trafikskabers vilje til at udvikle banerne til at være moderne aktører i den kollektive trafik, som skal tiltrække flere passagerer og derved bidrage til bestræbelserne om, at så stor en del af trafikvæksten som muligt opsuges af den kollektive trafik.

De første resultater er begyndt at vise sig. På Frederiksværksbanen i Nordsjælland har opgradering af skinnerne til en højere kørehastighed samt indsættelse af nye tog gjort det muligt at øge rejsehastigheden mærkbart, og det har allerede resulteret i markant flere passagerer. Også Lollandsbanen har positive erfaringer med direkte kundevendte forbedringer. Generelt er der således et passagerpotentiale i at videreudvikle lokalbanerne.



4. Hvad skal til for at gøre busser og lokalbaner mere konkurrencedygtige?

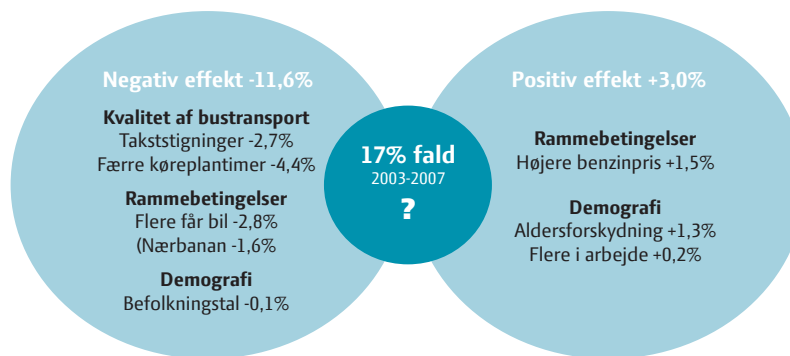
4.1 Rammebetingelserne

Erfaringer fra Hovedstadsregionen og fra Nordjylland viser samstemmende, at færre rejsende i den kollektive trafik kan henføres til stigende velstand og deraf følgende større bilejerskab, stigende takster og reduceret regularitet (dvs. mindre forudsigelighed af afgangstidspunkter). Passagertallene i den kollektive trafik øges bl.a. med et udvidet kollektivt net (bedre service), og når der er stigende benzinpriser og stigende P-afgifter. Desuden medfører en stigende beskæftigelse og et stigende antal ældre en øget brug af kollektiv trafik, også selvom stadig flere ældre har kørekort.

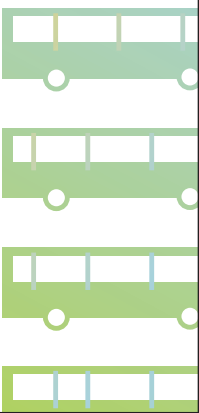
Det betyder, at øget brug af den kollektive trafik i en periode med stigende velstand forudsætter, at taksterne skal holdes i ro og at servicen i form af hastighed, hyppighed og regularitet skal forbedres.

Som eksempel er der i Nordjylland sket et fald i antal buspassagerer fra 2003 til 2007 med 17 pct. Ændringer skyldes en række modsatrettede faktorer: Befolkningen er faldet, men der er flere unge og ældre, og antallet af biler og benzinprisen er steget. Samtidig er der sket en række ændringer i bustrafikken i perioden, f.eks. omlægning af ruter, bl.a. er Ålborg nærbane åbnet i 2003. Der har været en takststigning på 9 pct. og buskørslen er reduceret med 11 pct. Den beregnede effekt af de enkelte faktorer er vist i figur 4. Som det fremgår af figuren, er der en del af faldet i antal passagerer, som ikke kan forklares ud fra analysen.

Figur 3 Betydning af forskellige forhold for udviklingen i antal buspassagerer i Nordjylland



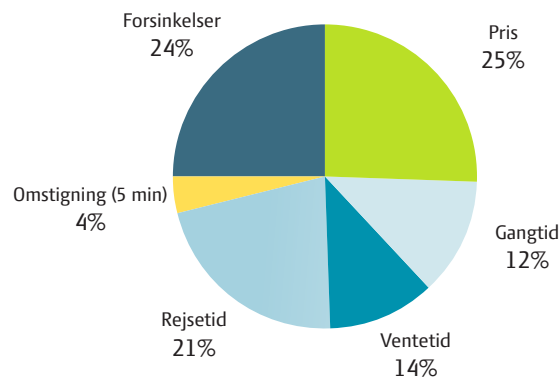
Kilde: Trafikplan for Nordjylland 2009, Nordjyllands Trafikselskab



4.2 Betydningen af faktorer under rejsen

Taksten er kun en af de faktorer, som påvirker den samlede "omkostning" ved rejsen, som passageren oplever det. Køretid, ventetid og skift er også faktorer, som har betydning for den enkelte, og som påvirker valget. Alle disse faktorer kan vurderes økonomisk og omsættes til de såkaldte "generaliserede rejseomkostninger", dvs. en økonomisk opgørelse af, hvad passageren ville betale for at spare den pågældende tid.

Figur 4. De generaliserede rejseomkostninger



Kilde: Teknologirådet: Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport 2006

En undersøgelse fra Oslo viser, at billetprisen kun udgør 25 pct. af de opgjorte rejseomkostninger for passagerne, rejsetid og forsinkelser betyder henholdsvis 21 og 24 pct., mens gangtid og ventetid betyder henholdsvis 12 og 14 pct.

Det er bemærkelsesværdigt, at forsinkelser betyder så meget mere end selve rejsetiden, og at ventetid og omstigning også udgør store poster. Selvom størrelsen af de enkelte poster ikke nødvendigvis har samme størrelse i Danmark, svarer billedet til de generelle erfaringer:

- Pålidelige forbindelser uden forsinkelser tiltrækker passagerer
- Direkte ruter uden skift tiltrækker passagerer
- Rejsetiden har betydning, men skal ikke reduceres ved, at der skal ske flere skift eller at regulariteten forringes
- Prisen er kun en del af den samlede omkostning. Men alligevel vil prisstigninger få nogen passagerer til at skifte transportform – specielt hvis passagererne oplever prisen som høj i udgangspunktet.

4.3 Kundens præferencer

Movia har foretaget en undersøgelse af kundernes præferencer. Den viser, at kunderne lægger vægt på, at busserne kører til tiden, og at der er direkte forbindelser til bestemmelsesstedet. Desuden lægger passagererne vægt på, at chaufførerne er dygtige, og personalet i det hele taget er kompetente. Derudover betyder billet- og kortpriser samt renlige busser meget. Herunder ses kundernes præferencer i trafiksselskaber Movia i prioriteret rækkefølge.

Hvad vil kunderne have?

Movias kundepræference-undersøgelse, viser, at kunderne i prioriteret rækkefølge ønsker sig, at den kollektive trafik lever op til følgende

- Pålidelighed og punktlighed
- Dygtige chauffører
- Direkte forbindelse
- Sikker af- og påstigning
- Rimelig rejsetid
- Ubegrænset billet og kort
- Personlig sikkerhed
- Pæne og ordentlige forhold
- Planmæssighed uanset vejret
- Kompetente medarbejdere
- Vejledning om rejse og pris

4.4 Hastighed og rettidighed er afhængig af bussens fremkommelighed

Det mest nyttige tiltag til forbedring af den kollektive bustrafik er forbedret fremkommelighed, dvs. at sikre, at busserne kommer hurtigere frem på ruten. Det tiltrækker kunder, er godt for miljøet, forbedrer rettidigheden. Samtidig reducerer bedre fremkommelighed bussernes driftsomkostninger, da bussen kan nå flere ture om dagen. Fremkommelighed kan forbedres ved investeringer i strækningssombygninger, busbaner, signalanlæg og udstyr i bussen.

Evalueringer af fremkommelighedsprojekter viser, at kundetilfredsheden stiger. Samtidig viser erfaringer fra Movia, at fremkommelighedsprojekter betaler sig, idet de tiltrækker flere passager og dermed øger passagerindtægterne og samtidig reducerer driftsudgifterne. Der er imidlertid kun få steder, hvor der umiddelbart er plads til busbaner. Det kræver en kraftig prioritering med indskrænkning/fjernelse af kørebaner og/eller parkeringspladser at få plads til busbaner på det eksisterende vejnet. Enkelte steder arbejdes med at lukke for gennemkørsel eller lukke hele gader for biltrafik med henblik på at give busserne og evt. cyklisterne bedre plads.

Der er i den seneste trafikaftale afsat 1 mia. kr. over 5 år til fremkommelighedsprojekter for busser, idet der kræves 50 pct. medfinansiering. Det giver et godt grundlag for at forbedre bussernes fremkommelighed, og parterne vil arbejde sammen for at udnytte disse midler bedst muligt.

Selvom fremkommelighedsprojekter kan være lønsomme, har ikke alle kommuner midler til de investeringer, det kræver at "høste" gevinsterne. Erfaringsmæssigt kræver fremkommelighedsprojekter i hovedstadsområdet en anlægsinvestering, som er tilbagebetalt på 4-6 år afhængigt af, hvor tung strækningen er.

F.eks. har der været gennemgribende fremkommelighedsinitiativer på Linje 6A i København til i alt 29 mio. kr. Det har betydet en køretidsreduktion på 4-7 min. i hver retning, svarende til en besparelse på 4,7 mio. kr. pr år. Der har været en passagerstigning på 40.000 passagerer pr. måned, svarende til øgede indtægter på 2,4 mio. kr. årligt. Med en investering på 29 mio. kr. og gevinsten på reduceret køretid og passagerfremgang på 7,1 mio. kr. pr. år betyder det, at tilbagebetalingstiden på fremkommelighedsprojektet på 6A bliver ca. 4 år.

Samordning af lyskryds ved Rådhuspladsen i København har givet en mærkbar reduktion i antallet af forsinkede busser, i nogle situationer på helt op til 100 pct. og et lille fald i den gennemsnitlige forsinkelse.

Indførelse af busprioritering på Grenåvej i Århus har betydet indhentelse af forsinkelser på op til 10 minutter på afgang i myldretiden mellem kl. 7.00-8.30 og dermed generel bedre overholdelse af køreplanen. Projektet har haft en bemærkelsesværdig positiv effekt, hvor 23 pct. af alle passagerer tager en senere afgang end tidligere og 11 pct. anvender oftere bus i stedet for bil. Samtidig har effekten været en mere positiv opfattelse af præcision, rejsetid og kørebehagelighed.

Value for money

Movia deltager hvert år i BEST benchmarking-undersøgelse mellem storbyer, hvor København i 2008 scorede lavest af 7 deltagere med hensyn til "value for money" i den kollektive trafik. Undersøgelsen viser, at

i København er 46 pct. uenig i de to påstande:

- Public transport gives value for money
- Public transport fares are reasonable

De øvrige deltagere er Berlin, Helsinki, Oslo, Wien, Stockholm og Geneve.



4.5 Takster

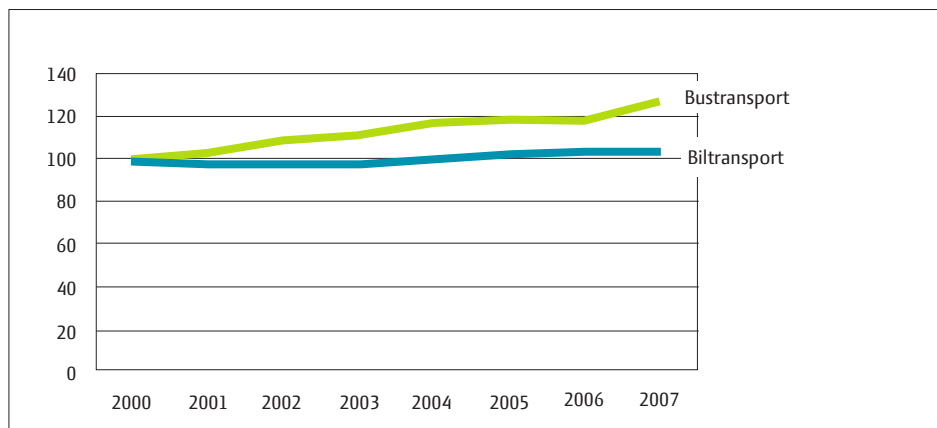
Prisen på at køre i bus er en af de faktorer, der påvirker efterspørgslen. Som nævnt er prisen ikke den eneste faktor, men hvis den kollektive trafik ikke er økonomisk konkurrencedygtig med bilen, stiller det store krav til de øvrige faktorer konkurrencedygtighed, for at det skal lykkes at overflytte bilister. Personer, der ikke har bil, og som ikke ønsker at benytte cykel eller gang, er afhængige af den kollektive trafik, og må acceptere de tilbud, der gives.

Mange bilister ser kun på brændstofudgiften, eller evt. de variable udgifter, når de vurderer omkostningerne ved bilkørsel, da de ser det ud fra synspunktet, at de under alle omstændigheder har bilen. Mange eksempler viser, at priserne i den kollektive trafik har svært ved at konkurrere med de variable omkostninger ved bilkørsel. Hvor den kollektive trafik ikke kan konkurrere på de rene variable omkostninger, er det ikke realistisk at udkonkurrere familiens første bil. I stedet satser den kollektive trafik på at sikre, at familien ikke har behov for at anskaffe bil nummer to. Dertil kommer, at det i situationer, hvor der er stor trængsel på vejnettet, er muligt at få bilister bruge til at bruge det kollektive i større omfang, hvis de derved slipper udenom de lange bilkøer.

Mens billetpriserne i bustrafikken er steget med 25 pct. siden år 2000, er omkostningen ved biltransport kun steget med 4 pct., jf. figur 5. Det vil i sig selv medføre en overflytning af personer fra bus til bil.

En generel takstnedsættelse med 3 pct. vil koste reducerede passagerindtægter i busser og lokalbaner på omkring 100 mio. kr. Her er dog ikke taget hensyn til, at passagertallet vil øges ved lavere takster. Antages at 3 pct. takstnedsættelse vil medføre 1 pct. flere passagerer, vil ekstraindtægten pga. flere passagerer være ca. 33 mio. kr., dvs. det samlede indtægtstab vil være ca. 66 mio. kr.

Figur 5 Realomkostningsudvikling ved biltransport og bustransport År 2000=indeks 100



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken

I forbindelse med vedtagelse af lov om trafikelskaber blev det besluttet, at der skal være et loft over takststigningerne i trafikelskaberne. Takstloftet blev implementeret med virkning fra 2008. Loftet er baseret på udgiftsudviklingen i sektoren, således at der bl.a. tages højde for udviklingen i lønninger, oliepriser og renten. Takstloftet var 3,0 pct. i 2008, 3,1 pct. i 2009 og der er udmeldt et loft på 4,8 pct. i 2010. I 2006 og 2007 blev indført et loft over takststigningerne, så taksterne ikke måtte overskride den almindelige udvikling i P/L-skønnet.

4.6 Teletrafik i tyndt befolkede områder

Et alternativ til den almindelige faste rutetrafik i tyndtbefolkede områder er teletrafik (tele-taxier/fleksture). Teletrafik er et tilbud om taxikørsel fra adresse til adresse til en reduceret betaling for brugeren, hvor der kan køres omvejskørsel for at hente eller aflevere andre passagerer på vejen, idet kørslen skal bestilles på forhånd. Teletrafik vil normalt være defineret til bestemte områder af en kommune og kan ske inden for kommunegrænsen eller over kommunegrænsen. Taksten vil normalt være væsentlig højere end en almindelig busbillet, men lavere end almindeligt taxikørsel. Fordelen er, at teletrafik vil kunne dække et behov for passagerer, der har behov for at blive hentet på deres bopæl, eller som bor længere fra en busrute.

I områder, hvor almindelig rutetrafik nedlægges, fordi der er for få passagerer, og der i stedet indføres teletrafik, vil antallet af kunder erfaringsmæssigt falde. Dette skyldes at teletrafikken kræver bestilling og dermed planlægning på forhold, ligesom kørselstidspunktet og køretiden ikke ligger fast.

Prisen på teletrafik kan fastsættes, så kørslen hviler i sig selv, eller kommunen kan beslutte at yde tilskud til teletrafikken, så passagerens udgift bliver lavere. I Jammerbugt Kommune i Nordjylland tilbydes borgerne f.eks. at betale det halve af den ordinære teletrafiktakst, så taksten for teleture svarer til 25 pct. af en taxipris.

I Nordjylland har man udbygget teletrafikken i nogle områder i takt med, at ruter er blevet rettet ud eller er blevet nedlagt. Teletrafikken kan derved supplere den almindelige rutetrafik og dække et socialt behov.

4.7 ITS (Intelligente Transport Systemer)

Den kollektive bustrafik er langt fremme med anvendelsen af ITS løsninger. En del busser er i dag udstyret med computer, GPS og muligheden for at sende og modtage data. Det giver mulighed for realtidsinformation til kunderne, både i bussen og ved stoppestedet/stationen, information om næste stoppested, prognose for ankomsttid til destination, styring af signalanlæg (grønt lys), internet i bussen, aktiv trafikstyring og styring af korrespondancer til andre busser eller tog.

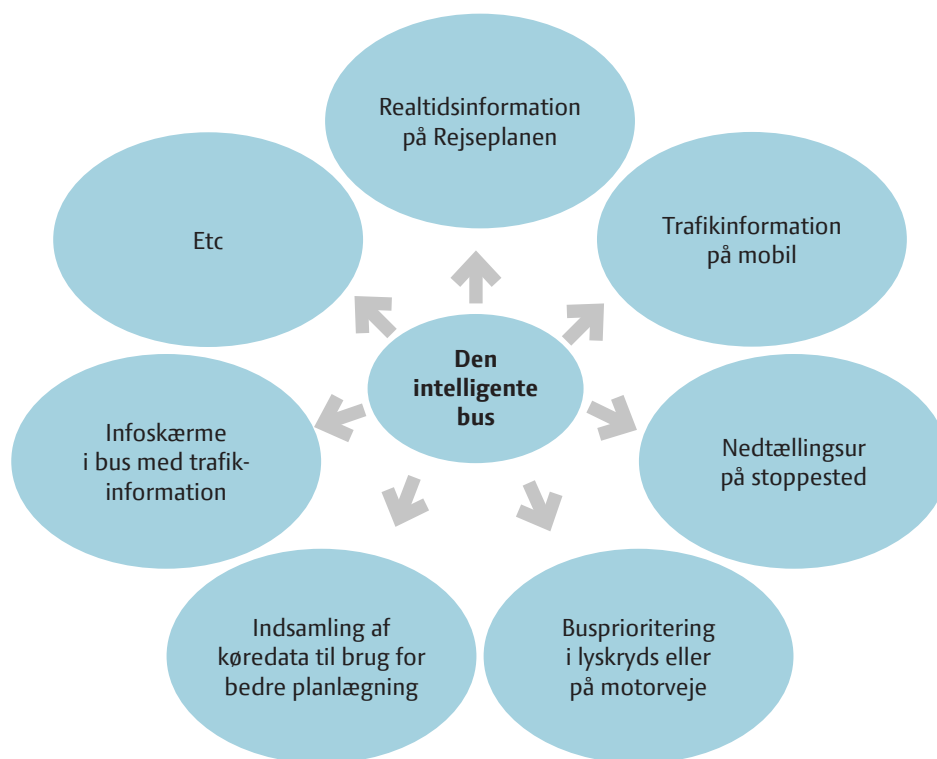
Det er med til at styrke den kollektive trafiks pålidelighed, sammenhæng og image. Der er behov for yderligere udbredelse af ITS, og specielt med hensyn til forbedrede korrespondancer mellem bus og tog, så uregelmæssigheder i driften bedre kan håndteres.

ITS er også en vigtig ingrediens i at kunne levere opdateret og relevant trafikinformation til de rejsende i den kollektive trafik. Information er både relevant før og under rejsen. Rejseplanen klarer den første del og er et rigtigt godt eksempel på et succesfuldt samarbejde mellem trafiksekskaberne (både kommunale, regionale og statslige).

Trafikinformation om realtid bør udbredes, så flere kan få glæde af realtidsinformation i bussen og ved stoppestederne samt information ved driftsforstyrrelser. Problemet forstærkes af, at der er mange aktører, som hver især skal informere om deres trafik, mens kunden ikke skelner mellem disse, men alene er interesseret i informationer om rejsen fra A til B. Der ligger her en meget stor udfordring, som kunne blive det næste fælles succesprojekt i forlængelse af rejseplanen.

Af figuren på s. 22 fremgår, hvad ITS blandt andet kan bruges til. Ved at installere en BusPC i busserne, kan man indsamle og distribuere data meget præcist og hensigtsmæssigt.

Figur 6 Den intelligente bus



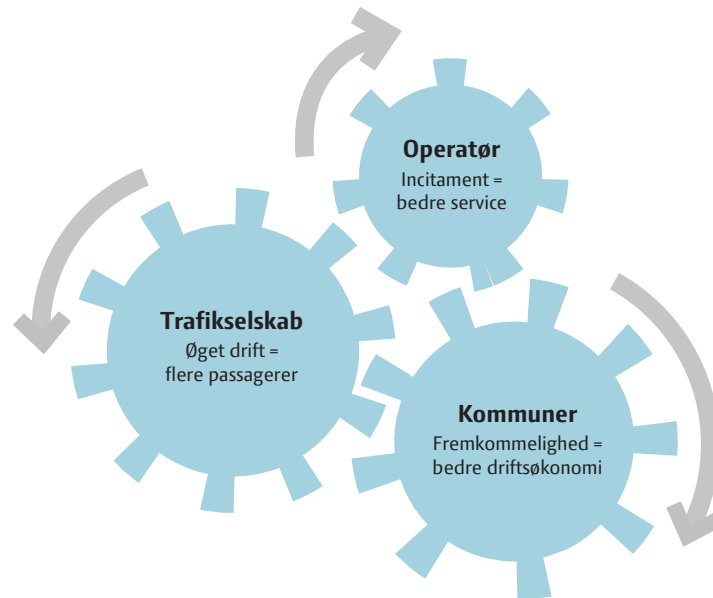
4.8 Incitamentskontrakter

Kørselskontrakter mellem trafikselskaber og operatører bygger traditionelt på et bruttoprincip, hvor der ikke er sammenhæng mellem passagertal og operatørens aflønning. På det korte sigt kan man hævde, at operatøren ikke har interesse i at få passagerer, fordi det giver flere omkostninger til rengøring m.v. Det er selvfølgelig ikke holdbart på længere sigt, men det er udtryk for, at trafikselskab og operatør på kort sigt kun delvis har parallelle interesser.

I stedet er der gennem tiden udviklet kvalitetsfremmende incitament i kontrakterne ud fra en formodning om, at en god kvalitet af sig selv vil tiltrække flere passagerer. Incitamentet for operatøren er at få en kontant bonus for at levere en aftalt kvalitet og score høj kundetilfredshed.

Med skelen til gode erfaringer i Sverige er trafikselskaberne i Danmark nu begyndt at udvikle egentlige passagerincitament, hvor en del af operatørens aflønning er knyttet til passagerudviklingen. Formålet med dette er overordnet at skabe sammenfaldende interesser – og fremme det kundefordte fokus hos operatøren, idet den fælles interesse er at få flere kunder i bussen. Derved udnyttes det umiddelbare kendskab til passagererne og deres præferencer hos operatørselskabet og dets frontpersonale, og sikres at der ydes maksimal service i bussen. I figur 7 er idéen i en incitamentskontrakt illustreret.

Figur 7 Incitamentskontrakt



Erfaringer i Nordjyllands Trafikskab

NT arbejder med en kvalitetsmodel for bybusserne i Aalborg, således at entreprenører kan optjene en bonus. Bonussen til entreprenørerne bestemmes alene af fire årlige kundetilfredshedsundersøgelser samt antallet af kundeklager. NT har samtidig indført incitamentskontrakter, så indtægterne ved passagerfremgang på buslinjerne deles mellem operatører og trafikskabet.

De første erfaringer viser, at kundetilfredsheden har været stigende. Med hensyn til kundeklager har indførelse af incitamentsmodellen betydet, at antallet af klager er faldet. Der er samtidig kommet en fælles interesse med operatørerne om at analysere de enkelte kundeklager, så der kan sættes ind de rigtige steder. I hele NT har der været en stigning i indtægter 2007-2008, svarende til en real fremgang på 1-2 pct. og ligeledes viser tællinger 2007-2008 en samlet passagerfremgang på 1-2 pct.

Erfaringer i Movia

Movia igangsatte i efteråret 2008 et toårigt forsøg med passagerincitament på buslinje 150 S og 173 E (Fra Kokkedal til Nørreport station). Forsøget indebærer, at der er indgået en til lægsaftale til den eksisterende kontrakt.

Fundamentet for incitamentsaftalen er, at de 6 kommuner, der finansierer linje 150S og 173E har sagt ja til, at indtægter ved en passagerfremgang går til at betale Arriva bonus og til at købe flere afgange. Kommunerne får altså alt andet lige bedre service for borgerne og en

uændret økonomi. Den gennemsnitlige indtægt pr. passager er ca. 10 kr. Hver ny kunde giver derfor merkørsel for 7 kr. og mulighed for bonus på op til 3 kr. til operatøren. Ved 10 pct. fremgang får Arriva op til 1 mio. kr. i bonus om året.

Aftalen kombinerer målet om et højt kvalitetsniveau med ønsket om positiv passagerudvikling. Vurderer passagererne kvaliteten under et vist niveau, er der ingen bonus for flere kunder. Er kvaliteten over niveauet stiger bonussen. Arriva har parallelt indgået en lokalaf tale med fagforeningerne om, at medarbejderne får del i bonusbetalingen. Der er ingen modsvarende konsekvens ved et lavere passagertal.

Som eksempel på at forsøget fremmer kreativiteten hos operatøren, har operatøren på 150 S introduceret gratis trådløs internetadgang i busserne. Resultater af forsøget er en reel passagerfremgang. Allerede fra starten i oktober 2008 kunne der konstateres flere passagerer end det aftalte grundniveau, og resultatet for første kvartal 2009 er opgjort til 29 pct. flere passagerer end grundniveauet og 19 pct. flere end samme periode i 2008. Samtidig melder operatøren om mærkbar højere medarbejdertilfredshed.

Flere kommuner har vist interesse for at brede erfaringerne ud til andre buslinjer eller områder. Movia har derfor besluttet at arbejde for at gennemføre tilsvarende aftaler på i første omgang 4 buslinjer/byområder i 2009, hvor konceptet for passagerincitamenter videreudvikles på baggrund af erfaringerne med 150 S / 173 E.

Større anvendelse af incitamentskontrakter

En udbredelse af incitamentskontrakter skal tilpasses de lokale vilkår. Grundlaget for at tiltrække nye kunder er forskellig i byer og på landet. Det kræver et betydeligt samlet kundeunderlag alene ved incitamentskontrakter at give operatørerne økonomisk mulighed for en målrettet og dedikeret indsats, og det kan fortrinsvis finansieres for store linjer eller områder, hvor der er mange passagerer.

Samtidig er det en udfordring at håndtere belønning for passagerfremgang i byer, hvor flere forskellige operatører udfører bustrafik på parallelle linjer. Hvis der sker ændringer i linjeføringer eller udbygning af andre kollektive transportformer, f.eks. metro, vil det påvirke antal passagerer på de enkelte ruter.

Incitamentsaftaler er blot ét bidrag til at tiltrække flere passagerer og dermed bidrage til at løse trafikens miljø- og trængselsproblemer. De vil ikke i sig selv kunne sikre så store passagerindtægter, at det kan finansiere infrastruktur og hyppigere busdrift, og de skal ses i sammenhæng med andre initiativer til at forbedre busdriftens konkurrencedygtighed.

4.9 Rejsekortet

Der er ved at blive indført en nyt elektronisk rejsehjemmel, Rejsekortet, som afløser de hidtidige periodekort og rabatkort i den kollektive trafik. Formålet er at forenkle rejser med kollektiv trafik og at indføre ét kort, som kan anvendes til alle former for kollektiv rejser i Danmark med bus, tog, og metro. Det forventes, at denne forenkling alt andet lige vil medføre flere kunder i den kollektive trafik.

Rejsekortet har samme størrelse som et dankort. Det har en indstøbt chip, der altid holder styr på, hvor mange penge, der er på kortet. Systemet udregner automatisk rejsens pris, og trækker betalingen på kundens rejsekort. Der optjenes rabat efter antallet af rejser og rejsens længde, men dette beregnes af systemet. Rejsekortet forudsætter, at den rejsende checker ind ved at holde rejsekortet hen på en kortlæser, og ved afslutning af rejsen, checker ud på samme.

Derved er det ikke nødvendigt for kunderne at have overblik over takstzoner, takster og rabatter m.v., før de rejser. Det eneste, kunden skal sikre sig før rejsen, er, at der er penge på kortet. Dette kan, hvis kunden ønsker det, ske automatisk ved automatisk optankning af kortet, når saldoen når et vist minimum. Kortet vil desuden kunne indsamle oplysninger om passagerens rejser, som kan anvendes til at gøre den kollektive trafik mere effektiv og kundevenlig.

Rejsekortet ejes og drives af Rejsekort A/S, som ejes af DSB, Movia, Metroselskabet, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Midttrafik. Rejsekortet bliver for øjeblikket testet på Sjælland og skal efter planen indføres etapevis. Formålet er at teste systemet og indhente kundernes erfaringer med kortet og rette fejl og mangler, inden rejsekortet har mulighed for at blive udbredt til resten af landet. Første etape er Movias takstområde Syd, som svarer til det tidligere Storstrøms Amt. Introduktionen her er planlagt til december 2009. Hvis introduktionen forløber efter planen er det fra Rejsekortets side planlagt, at det introduceres i det tidligere Vestsjællands Amt i foråret 2010 og derefter i Hovedstadsområdet og Nordjylland i slutningen af 2010.

4.10 Marketing

Trafikselskaberne har haft gode erfaringer med marketing som led i at tiltrække flere kunder, bl.a. erhvervskort og gratisdage.

I hovedstadsområdet samarbejder den kollektive trafiks parter om salg af erhvervskort til virksomheders medarbejdere. Der er ansat en salgskonsulent, som opsøger virksomhederne med henblik på rådgivning og salg. Erfaringerne herfra er særdeles positive; ca. 10.000 personer rejser på erhvervskort, og den årlige vækstrate er tocifret. Resultatet af en interviewundersøgelse blandt brugerne viser, at 19 pct. af de nyrekrutterede brugere af den kollektive trafik er tidligere bilister eller cyklister.

Movia siden 2007 gennemført effektmåling af sine markedsføringskampagner. Resultaterne illustrerer, at trods de meget positive erfaringer med markedsføring betyder strukturelle ændringer, både i form af infrastruktur- og ruteændringer, men også ændringer i samfundets velstand mere for passagertallet i busser og lokalbaner end markedsføringskampagnerne i sig selv. Det betyder, at markedsføring ikke kan stå alene, men skal ses i sammenhæng med forbedringer i bus- og togdriften.

4.11 Gratis buskørsel i kommunerne

Der har mange steder været en diskussion om gratis busdrift i hele eller dele af kommuner. Der er også indført gratis busser i nogle områder. Der er gratis bus på Læsø med det formål at give infrastrukturen et løft og tiltrække flere turister. Det første år kom 54 pct. flere rejsende. Der bliver desuden indført gratis bustransport i Morsø kommuner i Nordjylland fra sommeren 2009.

Der har før strukturreformen været gratis busser i flere kommuner. Der har i den tidligere Ikast kommune været gratis busser siden 1994. De fleste afgang blev benyttet af skoleelever og andre, der havde subsidieret kørsel i form af gratis eller billigere busbilletter. I Ikast var det samlede udbud af kørsel på 13.000 køreplantimer i 2005, omfattende 2 bybusser, 6 skolebusser, 3 busser der kører på skolefridage samt 3 busser, der betjener ungdomsskolen og 2 weekendbusser. Grunden til, at busserne var gratis, var at kommunen vurderede, at det var dyrere at opkræve billetafgiften end det beløb, der ville være kommet ind, idet opkrævning tager tid og dermed kræve flere køreplantimer. Desuden spares billetautomaten i bussen. Opkrævning af takster blev vurderet til at ville give en indtægt på 30 - 40.000 kr.



Der har også været gratis bus i den tidligere Nibe kommune. Her steg antallet af rejsende med 45 pct. efter indførelsen især med skoleelever, der ikke havde skolekort pga. den korte afstand til skolen. Stigningen medførte behov for ekstra busser (alle oplysninger fra rapporten "Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport", Teknologirådet 2006).

Gratis offentlig transport vil således tiltrække mange nye passagerer. Det vil imidlertid i høj grad være nye rejser og cyklende og gående som skifter. Gratis offentlig transport på landsplan vil kun i ringe grad bidrage til at mindske biltrafikken. Men effekterne vil være større i København, hvor den kollektive trafik er, tætmasket og trængslen på vejnettet er stor. Samtidig vil indførelse af gratis offentlig transport medføre et behov for kraftigt at udvide kapaciteten i den offentlige transport, hvilket vil være meget dyrt.

Gratis offentlig transport kan være en fordel på ruter og tidspunkter, hvor flertallet af brugerne er skoleelever, studerende eller pensionister, som i forvejen får deres rejse betalt. I disse tilfælde spares tid til billettering og penge til billetteringsudstyr i busserne, men erfaringen viser, at passagerantallet kan stige, så det er nødvendigt at sætte ekstra busser ind.

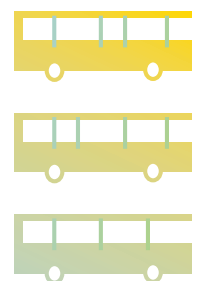
4.12 Forbedret adgang til kollektiv trafik

Trafikterminalerne udgør et vigtigt led i det kollektive trafiksystem. Ud over at byde på et nemt og bekvemt skift mellem tog og bus, og mellem individuel og kollektiv trafik, skal terminalerne også være trygge og attraktive steder at opholde sig, og informationen om rejsen skal være let tilgængelig. Det er vigtigt, at kunderne opfatter det kollektive trafiknet som en helhed, hvilket kun kan opnås ved en målrettet og langsigtet indsats for velfungerende terminaler.

Dette er baggrunden for, at Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB, Metroselskabet og Movia i fællesskab har udarbejdet en Masterplan for trafikterminaler i Østdanmark. Formålet er at skabe et fælles grundlag for afdækning af behovet for modernisering af trafikterminaler. Masterplanen indeholder overordnede idéforslag til forbedringer af et repræsentativt udvalg af forskellige typer terminaler i området. Der er udvalgt 30 terminaler, hvor de nuværende forhold og forslag til forbedringer er beskrevet. De 30 terminaler er valgt ud fra en indledende screening, som på ingen måde udelukker, at mange andre terminaler kan have et tilsvarende behov for forbedringer. Ideen med masterplanen var at give kommunerne inspiration til arbejde med fornyelse og opgradering af trafikterminaler som et vigtigt led i forbedringen af det kollektive trafiksystem. Masterplanen udkom juli 2008.

En af vanskelighederne ved gennemførelse af forbedringer af terminaler og togstationer er, at der kan være mange ejere og interessenter: DSB, Banestyrelsen, trafikselskabet, lokalbanen, kommuner og regioner. Der betyder også at det kan være vanskeligt, at blive enige om finansieringen. Der er stadig mange steder i landet, hvor der er behov for at forbedre terminalerne og omstigningsmulighederne. Ligeledes er der mange steder behov for at give bedre vilkår for de handicappede.

I det seneste trafikforlig er der afsat 1 mia. kr. til at sikre bedre adgang til den kollektive trafik. Puljen skal anvendes til at skabe flere parkeringspladser ved stationerne herunder Parkér & Rejs anlæg.



4.13 Erfaringer fra Sverige

Skåne-regionen er lykkedes med at få den kollektive transport til at vokse kraftigt. Der har derfor været en kraftig interesse for de svenske erfaringer i Danmark. De er derfor omtalt her.

Bustrafikken i Skåne er steget 33 pct. fra 2000 til 2007, svarende til 4,2 pct. om året. Togtrafikken er steget endnu kraftigere så den kollektive trafik i Skåne i alt er steget med 53 pct. svarende til 6,2 om året. Det skyldes bl.a. vækst i antal rejsende med Øresundstogene. Bag dette imponerende resultat ligger en bevidst bus- og togstrategi for Skånetrafikken.

Skånetrafikken ejes og finansieres alene af Region Skåne. Skånetrafikken står for bustrafikken i regionen og for den regionale togtrafik, herunder Øresundstogene på den svenske side. Region Skåne fremhæver, at det regionale helhedssyn og samdriften af bus og tog er meget afgørende, og man kan påvise meget konkrete synergieffekter.

Bag Skånetrafikkens succes ligger desuden et samarbejde mellem trafikselskab, region, kommuner og stat (Vägverket og Banverket). F.eks. har Helsingborg kommune, som en del af samarbejdet, forpligtet sig til at bygge en omfartsvej om Helsingborg og til årlige investeringer i busfremkommelighed. Investeringerne indgår i en samlet plan som godkendes af Skånetrafikken. Når planen er godkendt, yder staten 50 pct. tilskud.

Skånetrafikkens opgave er, at realisere den regionale udviklingsplans målsætninger for Skåne. Et af dens mål er, at den kollektive trafik (bus og tog) skal stige med mindst 3 pct. om året. Derudover er målene, at der skal sikres

- God tilgængelighed til rejsemål, på forskellige tider
- Funktionelle delregioner
- En grundlæggende trafikforsyning i hele Skåne.

Skånetrafikken vedtog i 2006 en strategi for bustrafikken "Med buss i Skåne". Den overordnede strategi omfatter bl.a.:

- Regionalt vigtige strækninger og delstrækninger udpeges og udvikles
- Øget vægt på rejser udenfor myldretid, bl.a. fritidstrafik
- Forbedret kvalitet
- Bedre information og et enkelt billet- og takstsystem
- Centrale terminaler med høj standard i alle byer
- I alle mellemstore og store byer skal være mindst et stoppested med pendlerparkering og cykelparkering under tag
- Øget koordinering af paralleltrafik med forskellig kollektivtrafik (regionale ruter, bytrafik, tog).

Erfaringerne fra Skånetrafikken kan udbygges med erfaringer fra Helsingborg. Helsingborg har i samarbejdet med skånetrafikken forbedret vilkårene for den kollektive bustrafik i byen. Der er kommet busbaner i centrum og arbejdet med incitamentet til operatørerne for at støtte målsætningen om en stigende passagermængde. Der er i samarbejde mellem Skånetrafikken og Helsingborg kommune opstillet en busvision, hvor målet er at fordoble antal rejser med bytrafikken indenfor de næste 10 år. Det vil medføre, at trængslen i bymidten mindskes og luftkvaliteten forbedres. Det skal bemærkes, at den kollektive trafiks andel i Helsingborg i udgangspunktet var relativt lav set med danske øjne. Der var således 1,6 vogn-timer pr. indbygger i 2005 i Helsingborg, mens der f.eks. er 2,8 køreplantimer pr. indbygger i Helsingør og 5,3 i Hillerød.

De svenske erfaringer viser at:

- En samlet strategi, samlet planlægning samt fælles vilje og ansvar mellem trafik-selskaber, region, kommuner og stat (vej og bane) er en forudsætning for passagervæksten – i Skåne har staten f.eks. bidraget med 50 pct. tilskud til vejplaner inkl. fremkommelighed og med 70 pct. tilskud til busser, der bruger biogas.
- Investeringer i højere frekvens og hastigheder ved busbaner og signalprioritering i bustrafikken kan øge antallet af buspassagerer
- Incitamentskontrakter kan bidrage til at øge antallet af buspassagerer.



5. En mere miljø- og energivenlig transport

Busserne spiller en vigtig rolle for at mindske trafikens miljøproblemer. Først og fremmest er kollektiv trafik et miljøvenligt alternativ til privat transport. Herudover lægger alle trafikselskaber stor vægt på, at miljøet bliver integreret som en parameter i planlægningen indadtil og over for bestillere, operatører og kunder. Kommuner og regioner understøtter dette ved at stille krav om miljøvenlige busser gennem deres bestillinger og aftaler med trafikselskabet.

Ved nye udbud udgør miljøperformance en del af trafikselskabernes vurderingskriterier. I Movias vurderingskriterier indgår prisen f.eks. med 40 pct., kvaliteten med 35 pct. og vurdering af busmateriel med 25 pct. (heraf udgør udledning fra busserne en fjerdedel). I NTs vurdering tæller prisen 50 pct., kvalitet af busmateriel 20 pct. og kvalitet af drift 30 pct. I delkriteriet "kvalitet af drift" vejer miljøet 10 pct.¹

Fremkommelighedsprojekter er blandt de mest miljøvenlige tiltag, idet de både giver mere jævn kørsel og trækker flere passagerer over i den kollektive trafik. Men der findes også flere miljøvenlige teknologier, som både kan imødekomme kravene om at mindske den lokale udledning og mindske klimapåvirkningen. Mange steder i landet eksperimenteres med eller er allerede indført mere miljøvenlige teknologier. Men der er brug for meget mere, hvis man skal opnå regeringens CO₂-mål. De første hybridbusser til kommerciel brug er netop kommet på markedet, så de endnu ikke er taget i anvendelse i Danmark. De har et lavere energiforbrug end traditionelle busser. De kan eventuelt købes med støtte fra trafikforligets pulje til Forsøgsprojekter for mere energieffektive transportløsninger. Blandt de muligheder for miljø- og energivenlig busser, der afprøves rundt om i landet er:

Incitament til reduceret brændstofforbrug

Midttrafik arbejder i Randers Kommune med et forslag til en incitamentsmodel, hvor der udbetales en bonus ved et lavere brændstofforbrug end det, der må forventes ved kørsel med normale 12 meter busser. For eksempel kan ydes en bonus på 8 kr. for hver sparet liter brændstof. Hvis de 21 bybusser i Randers bruger 9 i stedet for 11 liter dieselolie pr. køreplan-time svarer det til en bonus på 125 mio. kr. om året. For at give busselskaberne mulighed for at opnå et lavere brændstofforbrug, vil der efter forslaget være mulighed for at anvende mindre busser, samtidig med at de generelle krav til busserne fastsættes, så det giver mulighed for at indsætte mere brændstoføkonomiske busser.

Gasbus

Sydtrafik igangsætter et forsøg med gasbusser i Fredericia. Fredericia planlægger 12 bybusser, der fra 2010 kører på natur- og biogas som et af flere fælles udviklingsprojekter i en klimapartnerskabsaftale med DONG. Busserne skal køre på opgraderet biogas, som er et biprodukt fra Fredericia Centralrenseanlæg.

Biodiesel

Nordjyllands Trafikselskab er som partner til Aalborg Kommune involveret i et stort EU-finansieret projekt, Archimedes, hvor seks europæiske byer igennem en lang række demonstrationsprojekter arbejder for en effektiv og bæredygtig trafik. Et væsentligt element for den kollektive trafik bliver at øge andelen af alternative brændstoffer og rene og energivenlige køretøjer. Det indebærer bl.a., at der i Aalborg i 2010 indsættes minimum 50 busser, som benytter 2. generations biodiesel.

¹ http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/media/udbud/15udbud_udbudsvilkaar_a-kontrakt.pdf

Region Midtjylland har desuden primo 2009 iværksat et storskalaforøg med afprøvning 2. generations biodiesel, produceret af slagteriaffald, i ca. 250 af Midttrafiks regional- og bybusser i Århus-området. Forsøget er et led i Vækstforum for Region Midtjyllands Megasatsning Energi og miljø, og gennemføres i 2009 med tilskud fra Færdselsstyrelsen og Region Midtjylland.

Elbusser

Movia introducerer små eldrevne busser med plads til ca. 30 passagerer pr. bus i Københavns centrum sammen med Københavns Kommune i foråret 2009. Kommunen har ønsket at indføre busser, der er mere miljøvenlige end de normale køretøjer. Da busserne kører ved hjælp af strøm er der ingen udledning fra selve bussen. Desuden er støjniveauet meget lavt. Der indsættes 9 busser på en cirka 8 km lang ringlinje i det indre København. Busserne kan køre cirka 140 km pr. opladning, hvorfor de skal lades op hver nat på garageanlæg.

Letvægtsbusser

Letvægtsbussenes lavere vægt betyder et lavere forbrug af diesel og dermed mindre udledninger og et mindre vejslid. Busserne bruges bl.a. i Helsingør området.

I det seneste trafikforlig er der afsat en pulje til sikre mere energieffektive busser og anvendelse af alternative drivmidler i busserne. Puljen vil give mulighed for at dække merudgifterne ved anvendelse af mere miljøvenlige busser. Det giver mulighed for at indhente erfaringer med anvendelse af disse busser og fremme udviklingen heraf i Danmark.



