

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (*klik på bilagstitlen*)

- 1 Revisionspåtegning på regnskab 2008
 1. [endelig, revisionspåtegnede regnskab for Midttrafik for 2008](#)
 2. [revisionsberetning nr. 5 vedrørende afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2008](#)
- 2 Økonomirapportering 2. kvartal 2009
 1. [Midttrafiks status på økonomi pr. 2. kvartal 2009](#)
- 3 Takstforslag 2010 for Midttrafik
 1. [takstforslag 2010](#)
 2. [høringssvar til Transportministeren vedrørende takstloftet](#)
- 4 Budget 2010
 1. [forslag til budget for 2010](#)
 2. [sammendrag af høringssvar efter politisk høring vedrørende budget 2010](#)
- 5 Før biltrafikken står stille
 1. [notat om rapporten "Før biltrafikken står stille"](#)
- 6 Orientering om idéskitse til ny forretningsmodel for kollektiv trafik i Sverige
- 7 Miljøkrav i nuværende og fremtidige kontrakter i Midttrafik
 1. [notat om afdækning af miljøforhold i kontrakterne](#)
 2. [oversigt over miljøkrav i kontrakterne](#)
 3. [oversigt over EURO-normer](#)
- 8 Permanentgørelse af rejsegaranti i busserne og tog i Midttrafik
- 9 Afsluttende evaluering af incitamentsforsøget på rute 118, Århus-Randers
 1. [evalueringsrapport for incitamentsforsøget på rute 118, Århus-Randers](#)
- 10 Høring fra DSB om udmøntning af puljen "Bedre adgang til den kollektive transport 2009 – 2020"
 1. [Høringsmateriale fra DSB vedr. trafikpulje](#)
 2. [forslag til høringssvar til DSB](#)
- 11 Togrevisorernes overgang til ansættelse i Midttrafik fra Midtjyske Jernbaner
- 12 Emner til repræsentantskabsmødet 6. november 2009
- 13 Orientering om løbende opfølgning på indtægter og passagertal
- 14 Orientering om indførelse af kvalitetsmodel i Midttrafik
- 15 Orientering om letbanen
- 16 Orientering om Midttrafiks EDB-omkostninger set i forhold til øvrige trafikselskabers
 1. [reddegørelse for nøgletal fra Trafikstyrelsen vedrørende EDB-omkostninger](#)
- 17 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [brev til Transportministeren som forberedelse til mødet 16. september 2009](#)
- 18 Eventuelt

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



midttrafik

**Årsregnskab 2008
for
Midttrafik**

Årsregnskabet indeholder 31 sider

Indhold

Indledning	2
Ledelsens påtegning	3
Den uafhængige revisors påtegning	4
Præsentation af Midttrafik	6
Regnskabsbemærkninger	8
Anvendt regnskabspraksis	13
Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	13
Det omkostningsbaserede regnskab	13
Resultatopgørelse for 2008	18
Udgiftsbaseret resultatopgørelse	18
Omkostningsbaseret resultatopgørelse	19
Balance 31. december 2008	20
Pengestrømsopgørelse 2008	21
Noter til resultatopgørelse og balance	22
Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	28
Drifts- og rådighedsbeløb	28
Personaleoversigt	29
Uddrag af internt regnskab for 2008 for Busselskabet Århus	
Sporveje	30
Driftsregnskab for 2008	30
Balance	31

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.

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 et foreløbigt udkast til årsregnskabet for 2008. Det endelige årsregnskab er behandlet og godkendt på bestyrelsesmødet den 11. september 2009.

Poul Vesterbæk
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

Den uafhængige revisors påtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar - 31. december 2008 omfattende regnskabsbemærkninger, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt samt byrdefordeling. Årsregnskabet er aflagt i henhold til Lov om kommunernes styrelse samt Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med Lov om kommunernes styrelse samt Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i henhold til revisionsregulativet for Midttrafik samt danske revisionsstandarder og god offentlig revisionsskik. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå en høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsregnskabet. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for Midttrafiks udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Midttrafiks interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet. Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningens krav til regnskabsaflæggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Erklæring om udført forvaltningsrevision

I forbindelse med den finansielle revision af Midttrafiks årsregnskab for 2008 har vi foretaget en vurdering af, hvorvidt der for udvalgte områder er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af Midttrafik.

Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for, at der etableres retningslinjer og procedurer, der sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn.

Revisors ansvar og den udførte forvaltningsrevision

I overensstemmelse med god offentlig revisionsetik og bestemmelserne i Midttrafiks revisionsregulativ har vi for udvalgte forvaltningsområder undersøgt, om der er etableret forretningsgange, der sikrer en økonomisk hensigtsmæssig forvaltning. Vores arbejde er udført med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, at forvaltningen på de udvalgte områder er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Konklusion

Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2008 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Århus, den 11. september 2009

KPMG C.Jespersen

Statsautoriseret Revisionspartnerskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

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 Region 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.). Bruttoudgifterne til variabel kørsel udgør i 2008 124.416 tkr. Bruttoudgifterne til administration og fælles formål udgør 124.082 tkr. Bruttoudgifterne til Midtjyske Jernbaner er opgjort til 45.619 tkr. eksklusiv udgifter til spormodernisering.

Midttrafik har i 2008 ydet tilskud på 108,9 mio. kr. til spormodernisering af ”Midtjyske Jernbaner”. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland.

Nettomerudgiften 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 for 2008 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 vedrører finansiel leasing af biler, 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 42.211 tkr. = 40.906 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. Nettoerudgiften på 6.378 tkr. består af merudgifter på 8.719 tkr. og modsvarende merindtægter på 2.341 tkr. Merudgifterne skyldes bl.a. at der i 2008-regnskabet er udgifter for 5.165 tkr. der vedrører kørsel i 2007.

På baggrund af regnskabsresultatet må det konstateres, at den forholdsvis pessimistiske budgetlægning af indtægtssiden ikke helt holdt stik. Tallene tyder på at opbremsningen i anvendelsen af den kollektive trafik i området ikke var helt 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. Korrektionen indgår i regnskabet for 2009.

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.

Trafikskabet

Resultat for området viser en netto udgift på 111.589 tkr. hvoraf de 1.973 t.kr. vedrører renteudgifter. Den regnskabsmæssige mindreudgift i forhold til budgettet på 112.958 tkr. udgør i alt 1.369 tkr., og kan hovedsagelig henføres til udskydelse af forskellige projekter og initiativer fra 2008 til 2009.

Der er med Århus Kommune aftalt en regulering af kontrolafgifter for 2007 og 2008 på ca. 4,3 mio. kr. Reguleringen er indtægtsført i 2008. Tages der hensyn hertil, er det samlede mindreforbrug for administrationen på ca. 5,7 mio. kr. 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 - nettoudgifter ved rutedrift og administrationsudgifter - byrdefordeles hovedsagelig på grundlag af

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterelaterede 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.

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

Ufordelte udgifter

Den i regnskabet opgjorte byrdefordeling viser et ufordelt beløb på 146 tkr. Dette vedrører primært en nettorenteudgift på 192 tkr. samt en mindreindtægt på 46 tkr. Renteindtægten på 192 tkr. vedrørende ansvarligt lån til Rejsekort A/S skal ikke indgå i byrdefordelingen.

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen viser en reduktion i kortfristede tilgodehavender med 184.514 tkr. på balancetidspunktet, hovedsageligt vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland. Pengebindingen modsvares af reduktion af den kortfristede gæld med 80.458

tkr. Disse bevægelser er den primære årsag til at kortfristet gæld til pengeinstitutter er reduceret med 61.799 tkr.

Materielle anlægsaktiver

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.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 8.559 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabets note 8.

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 227.141 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger udgør 42.211 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 1.056 tkr., vedrører leasingaftaler på 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 149.849 tkr. inkl. supplementsposteringer vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger m.v.

Feriepengeforpligtelse

I henhold til lovgivningen, skal der fra regnskab 2008 opgøres en samlet opgørelse over feriepengeforpligtelsen. I 2007 udgjorde denne 7.247 t.kr. og i 2008 udgjorde forpligtelsen 8.098 t.kr.

I balanceoversigten jf note 9 er der foretaget en primopostering af forpligtelsen for 2007 for at kunne sammenligne med egenkapitalen for 2008.

Anvendt regnskabspraksis

Midttrafik har ikke ændret regnskabspraksis i forhold til regnskabsaflæggelsen for 2007, bortset fra i henhold til ny lovgivning er indregnet feriepengeforpligtelsen.

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

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 tjenstemandsansatte medarbejders optjening af ret til pension, feriepengeforpligtelsen samt varebeholdninger registreres ikke i den udgiftsbaserede resultatopgørelse.

Det omkostningsbaserede regnskab

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.

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

Hovedregelen er, at alle indtægter og udgifter henføres til det regnskabsår, de vedrører uanset betalingstidspunkt. Der foretages således fuld periodisering af regionens udgifter og indtægter samt tilgodehavender og gæld i årsregnskabet. Rettigheder og forpligtelser, der ikke kan opgøres endeligt på balancetidspunktet, optages i årsregnskabet afsnit om eventualrettigheder samt kaution- 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 leasingydelse. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor. Den tilsvarende gældsforpligtelse vedrørende leasede aktiver indregnes som gæld i balancen.

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.

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.

Ensartede mindre aktiver, eksempelvis IT udstyr, inventar på kontorarbejdspladser værdiansættes og 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 hensigtsmæssigt at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. 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, andelsbeviser o. lign. optages til anskaffelsesprisen under regnskabsposten finansielle anlægsaktiver, hvis de repræsenterer en omsættelig værdi for selskabet. Aktier indregnes til regnskabsmæssig indre værdi.

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 eventualrettigheder.

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.

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 balance-tidspunktet. Under langfristet gæld indregnes den kapitaliserede værdi af fremtidige ydelser på finansielle leasingkontrakter.

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.

Afgivne garantier

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

Anvendt regnskabspraksis - fortsat

Eventualrettigheder

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

Busselskabet Århus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikelskabet 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.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Århus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2008.

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.

Resultatopgørelse for 2008

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	<u>Regnskab</u> <u>2008</u>	<u>Regnskab</u> <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		<u>780.426</u>	<u>647.986</u>

Resultat fordelt på bestillere

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	<u>Regnskab</u> <u>2008</u>	<u>Regnskab</u> <u>2007</u>
	5		
Favrskov Kommune		12.573	9.325
Hedensted Kommune		10.812	10.271
Herning Kommune		35.490	31.942
Holstebro Kommune		23.321	20.631
Horsens Kommune		31.437	28.845
Ikast-Brande Kommune		12.914	8.250
Lemvig Kommune		11.162	4.929
Norddjurs Kommune		12.613	10.149
Odder Kommune		6.160	4.703
Randers Kommune		44.080	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		213.593	172.739
Region Midtjylland		221.287	185.885
Ikke byrdefordelt		-146	3.150
Byrdefordelt i alt		<u>780.426</u>	<u>647.986</u>

Resultatopgørelse for 2008 – fortsat

Omkostningsbaseret resultatopgørelse

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	<u>Regnskab</u> <u>2008</u>
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		0
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis.	6	888
Leasingafdrag	6	265
Udbetalt pension		70
Afskrivninger på anlægsaktiver	6 / 7	-2.228
Periodisering af hensættelser til Tjenestemandspensioner og feriepenge		-2.095
Driftsresultat, omkostningsbaseret		<u>-3.100</u>

Balance 31. december 2008

(1.000 kr.)

	Note	31/12 2008	31/12 2007
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	6	2.250	1.939
Immaterielle anlægsaktiver	7	3.600	5.252
Finansielle anlægsaktiver	8	8.559	8.367
Kortfristede tilgodehavender		227.141	411.655
Periodeafgrænsningspost	9	108.879	0
Likvide aktiver		42.211	39.201
Aktiver i alt		<u>392.640</u>	<u>466.414</u>
PASSIVER			
Egenkapital	10	12.119	25.391
Ikke byrdefordelt resultat overført til 2008		-3.196	-3.150
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		32.719	31.475
Hensatte forpligtelser, feriepenge		8.098	7.247
Langfristet gæld vedr. leasing		1.056	432
Langfristet gæld til Region Midtjylland	9	108.879	
Kortfristet gæld til pengeinstitutter		83.117	144.916
Kortfristet gæld i øvrigt		149.848	267.350
Passiver i alt		<u>392.640</u>	<u>466.414</u>

Pengestrømsopgørelse 2008

(1.000 kr.)

	2008
Driftsresultat, omkostningsbaseret	-3.100
Likviditetsregulering til driftsresultat :	
Pensionsudbetaling	-70
Afskrivninger	2.228
Regulering af pensionsforpligtelser og ferieforpligtelser	2.095
Diverse egenkapitalposter	-3.047
Overført til næste år	-46
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	<u>-1.940</u>
Likviditetsreguleringer fra investeringer :	
Køb af anlægsaktiver	-888
Salg af anlægsaktiver	0
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	<u>-888</u>
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	<u>-2.848</u>
Øvrige likviditetsforskydninger	
Nedbringelse af kortfristet tilgodehavende i øvrigt	184.514
Nedbringelse af kortfristede gældsforpligtelser	-117.501
Nedbringelse af kortfristet lån i pengeinstitutter	-61.799
Optagelse af langfristet lån ved leasing	624
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	<u>5.838</u>
Årets samlede likviditetsvirkning	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	39.201
Ændring i likviditet jf. ovenfor (likviditetstræk)	3.010
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	<u>42.211</u>

Noter til resultatopgørelse og balance

(1.000 kr.)

1 Busdrift (inkl. Bus/tog samarbejde)

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
Drift af busruter	1.219.162	1.094.276
Kørsel i naboregioner (netto)	-8.643	-7.984
Diverse	0	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

2 Handicapkørsel

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
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>
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 Trafikselskabet (administration og fællesudgifter)

	Regnskab <u>2008</u>	Regnskab <u>2007</u>
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. Byrdefordeling i hovedtal

	Busdrift	Handicapkørsel	Midtjyske Jernbaner	Trafikselskabet	Renteudgift	I alt
Favrskov	10.947	815	0	810	0	12.573
Hedensted	7.364	2.747	0	702	0	10.812
Herning	30.863	1.599	0	3.028	0	35.490
Holstebro	20.410	1.031	0	1.880	0	23.321
Horsens	24.946	1.920	0	4.571	0	31.437
Ikast-Brande	11.610	772	0	533	0	12.914
Lemvig	10.078	450	0	633	0	11.162
Norrdjurs	11.055	676	0	881	0	12.613
Odder	5.131	594	0	435	0	6.160
Randers	36.753	1.811	0	5.516	0	44.080
Ringkøbing-Skjern	19.523	1.087	0	1.579	0	22.188
Samsø	3.337	80	0	406	0	3.823
Silkeborg	30.648	1.605	0	4.502	0	36.756
Skanderborg	12.788	1.070	0	1.310	0	15.168
Skive	15.594	743	0	2.127	0	18.464
Struer	6.293	367	0	528	0	7.188
Syddjurs	13.949	619	0	985	0	15.553
Viborg	21.640	1.442	0	2.909	0	25.990
Århus	157.045	22.615	0	33.934	0	213.593
Regionen	145.056	0	31.719	42.540	1.973	221.287
Ufordelt	46	0	0	-192	0	-146
I alt	595.077	42.041	31.719	109.616	1.973	780.426

6 Materielle anlægsaktiver

	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. IT-udstyr	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2008	1.358	1.168	2.526
Tilgang	888	0	888
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2008	2.246	1.168	3.414
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2008	-323	-264	-587
Årets afskrivninger	-376	-201	-577
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2008	-699	-465	-1.164
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2008	1.547	703	2.250

7 Immaterielle anlægsaktiver

	Ombygninger	Software	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2008	472	7.241	7.712
Tilgang	0	0	0
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2008	472	7.241	7.712
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2008	-47	-2.414	-2.461
Årets afskrivninger	-42	-1.609	-1.651
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2008	-90	-4.023	-4.112
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2008	382	3.218	3.600

8 Finansielle anlægsaktiver

	Andel i Århus Rute- bil- station	Aktier i Rejse- kort A/S	Ansvar- lig lån til rejsekort A/S	Aktier i rejseplan A/S	Ansvarlig lån til Rejseplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2008	561	1.865	3.257	1.584	1.100	8.367
Tilgang	0	0	192	0	0	192
Afgang	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2008	561	1.865	3.449	1.584	1.100	8.559
Nedskrivninger 1. januar 2008	0	0	0	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
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 i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2008 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midtjyske jernbaner

Midttrafik ejer 39.812 tkr. af Midtjyske Jernbaners samlede aktiekapital og disponerer over 88,6 % af stemmeretten på selskabets generalforsamling.

Selskabets årsrapport for 2008 viser følgende resultat:

Nettoomsætning	2.621
Driftresultat, underskud	- 7.355
Egenkapital	55.995
Balancesum	92.648

9 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik har i 2008 ydet tilskud på 108,9 mio. kr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland. Der vil blive udarbejdet låneaftale som beskriver låneafviklingen, herunder særligt i forbindelse med ændringer i struktur/opgavefordeling mellem myndigheder.

Hovedreglen i budget- og regnskabssystem for kommuner er, at anlægstilskud skal udgiftsføres i tilskudsåret. Som følge af den direkte sammenhæng mellem anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner og reduktionen i tilskud til Region Midtjylland har vi anbefalet Midttrafik, at

anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner periodiseres i Midttrafiks årsregnskab, således at tilskuddet udgiftsføres i takt med afdrag på gælden. Dette medfører, at hverken den udgiftsbaserede eller omkostningsbaserede resultatopgørelse i Midttrafik påvirkes netto af tilskuddet til spormodernisering og dermed heller ikke de fremtidige byrdefordelinger.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten Langfristet gæld til Region Midtjylland.

10 Egenkapital

	2008	2007
Egenkapital jf. regnskab for 2007	25.391	29.729
Primoregulering (ferieforpligtelse 2007)	- 7.247	0
Egenkapital pr. 1. januar 2008 efter primoregulering	18.144	29.729
Reguleringer af balanceposter m.v. netto	-2.925	37
Resultat 2008 ifølge omkostningsbaseret resultatopgørelse	-3.100	-4.375
Egenkapital pr. 31. december 2008	12.119	25.391

11 Ikke byrdefordelt resultat, overført til næste år.

	2008	2007
Overført 1. januar	-3.150	0
Primoregulering (ferieforpligtelse 2007)	-46	-3.150
Egenkapital pr. 1. januar 2008 efter primoregulering	-3.196	-3.150

Supplerende noter uden henvisning.

Eventualrettigheder

		Beløb tkr.
Midtjyske Jernbaner	Eventualværdi af nom. 39.812 tkr. aktier i selskabet, 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	<u>137,17</u>

* 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 2008 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 Kommune	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, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



KPMG
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
AUDIT
Bruun's Galleri
Værkmestergade 25
Postboks 330
8100 Århus C

Telefon 86 76 46 00
Telefax 72 29 30 30
www.kpmg.dk

Midttrafik

Revisionsberetning nr. 5 af 11. september 2009 vedrørende afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2008

09-p002 JW EM 007381 08201.docx

Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2008	60
1.1	Indledning	60
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet	60
1.3	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	61
1.4	Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen	61
2	Kommentarer vedrørende regnskabet	62
2.1	Anvendt regnskabspraksis	62
2.2	Byrdefordeling	62
2.3	Periodisering af indtægter og udgifter	63
2.4	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	63
2.5	Finansielle anlægsaktiver	64
2.6	Kortfristede tilgodehavender	64
2.7	Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner	65
2.8	Likvide aktiver	65
2.9	Hensatte forpligtelser, pension	65
2.10	Kortfristet gæld til pengeinstitutter	66
2.11	Kortfristet gæld i øvrigt	66
2.12	Egenkapital	67
3	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	67
3.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	67
3.2	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet Århus Sporveje	69
4	It-forhold	69
5	Moms og lønsumsafgift	70
5.1	Lønsumsafgift	70
5.2	Tilskud til rutebilstationer	71
6	Forvaltningsrevision m.v.	71
6.1	Forvaltningsrevision	72
7	Øvrige forhold	72
7.1	Direktionens regnskabserklæring	72
7.2	Ikke-korrigerede forhold	73
7.3	Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet	73
7.4	Overholdelse af lovgivningen	73

7.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	73
7.6	Forsikringer	74
8	Lovpligtige oplysninger m.v.	74
8.1	Rådgivning og assistance	74
8.2	Lovpligtige oplysninger	74

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2008

1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midttrafik afgives hermed afsluttende beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2008.

Årsregnskabet for Midttrafik er aflagt af direktionen til bestyrelsen for Midttrafik til godkendelse på bestyrelsesmøde den 11. september 2009.

Vores revision er udført i overensstemmelse med de principper, der er beskrevet i revisionsberetning af 18. februar 2008 om ansvarsforhold og revisionens formål, tilrettelæggelse og udførelse.

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2008, jf. afsnit 1.2, og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger over for bestyrelsen, som tilsynsmyndigheden skal informeres om, jf. afsnit 1.3. Herudover anføres supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen, jf. afsnit 2.1.

Revisionen i årets løb og resultatet heraf er omtalt i vores revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009.

1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Vi har forsynet Midttrafiks årsregnskab for 2008 med revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer.

Vores konklusion på den finansielle del af revisionen lyder således:

"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2008 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningskrav til regnskabsaf-læggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis."

Tilsvarende lyder vores konklusion vedrørende den udførte forvaltningsrevision således:

"Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2008 på de områder vi har undersøgt ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde."

1.3 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Socialministeriets bekendtgørelse nr. 446 af 1. juni 2009 om kommunernes budget og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til udbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Nærværende beretning indeholder ingen nye revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare over for tilsynsmyndigheden.

Vi har fået oplyst, at Midttrafik har besvaret vores revisionsbemærkninger i beretning nr. 3 af 30. september 2008 over for tilsynsmyndigheden. Tillige er der forespurgt om den regnskabsmæssige behandling og præsentation af Busselskabet Århus Sporveje i Midttrafiks årsregnskab. Der er ikke modtaget besvarelse fra tilsynsmyndigheden heraf, hvorfor vi skal anbefale, at der rettes henvendelse til tilsynsmyndigheden med henblik på at modtage besvarelse.

1.4 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder på følgende områder supplerende oplysninger, som bestyrelsen hermed orienteres om:

1. Samlet afstemning af modtaget bestillerbidrag, beregnet efterregulering og mellemværende med de enkelte bestillere, jf. afsnit 2.2.

2 Kommentarer vedrørende regnskabet

Indledningsvis skal vi henvise til Midttrafiks ledelsesberetning vedrørende årsregnskabet for 2008.

2.1 Anvendt regnskabspraksis

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år bortset fra, at der fra 2008 er sket indregning af feriepengeforpligtelse.

Regnskabsføringen i Midttrafik er omfattet af bestemmelserne i Indenrigs- og Socialministeriets budget- og regnskabssystem for kommuner. Ændringer i disse bestemmelser udsendes som orienteringsskrivelser fra Indenrigs- og Socialministeriet, der i orienteringsskrivelse af 19. oktober 2007 har meddelt, at det fra og med regnskabsåret 2008 er obligatorisk at indregne skyldige feriepenge i balancen.

Feriepengeforpligtelsen pr. 1. januar 2008 på 7.247 tkr. er indregnet direkte på egenkapitalen. Årets regulering udgør 851 tkr. og er udgiftsført i den omkostningsbaserede resultatopgørelse. Feriepengeforpligtelsen pr. 31. december 2008 udgør herefter 8.098 tkr.

2.2 Byrdefordeling

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Der er i alt byrdefordelt nettoudgifter for 780.426 tkr. mod 647.986 tkr. sidste år og 759.688 tkr. i henhold til korrigeret budget for 2008.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtalene i note 5. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midttrafik, som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

Det er anført i regnskabsbemærkningerne i årsregnskabet, at byrdefordelingen vedrørende handicapkørsel i Århus Kommune og Midtjyske Jernbaner (Region Midtjylland) er opgjort på et ikke endeligt grundlag. Den endelige regulering vil ifølge det oplyste blive indregnet i byrdefordelingen for 2009.

Det er vores opfattelse, at byrdefordelingen er baseret på Midttrafiks bogføring og årsregnskab. Gennemgangen af byrdefordelingsregnskabet har ikke givet formodning om væsentlige beregningsfejl eller manglende overensstemmelse med de beskrevne fordelingsmetoder.

I forbindelse med opgørelsen af byrdefordelingen er der en udgift på 46 tkr., som ikke er byrdefordelt. Det tilsvarende beløb for 2007 var 3.150 tkr. Dette beløb er ikke indregnet i byrdefordelingen for 2008, men er fortsat placeret på en balancekonto. Det samlede beløb på 3.196 tkr. bør indgå i byrdefordelingen for 2009.

I vores beretning nr. 3 af 30. september 2008 havde vi en supplerende oplysning om, at der ikke forelå entydige bestyrelsesbeslutninger, der fastlægger principperne for byrdefordeling. Vi har påset, at repræsentantskabet har godkendt bestyrelsens beslutning om principperne for byrdefordeling af budget 2009. Vi har fået bekræftet, at byrdefordelingen for 2008 er sket efter de samme principper.

Opgørelsen af byrdefordelingen er kompleks, og særligt på beregningen på busdriftsområdet er der stor personafhængighed. Ledelsen er opmærksom herpå og har oplyst, at de foreliggende beskrivelser vil blive udbygget med mere operationelle beskrivelser af, hvorledes byrdefordelingen skal beregnes.

Gennemgangen har givet anledning til følgende supplerende oplysning:

2.2.1 Supplerende oplysning

Vi har modtaget opgørelse af byrdefordeling og efterregulering for 2008. Revisionen heraf har ikke givet anledning til bemærkninger.

Vi har i forbindelse med revisionen bemærket, at det ikke har været muligt at lave kobling mellem efterreguleringen og Midttrafiks bogførte mellemværende med de enkelte bestillere pr. 31. december 2008, hvilket blandt andet kan henføres til uhensigtsmæssig kontomæssig opdeling og specifikationsgrad.

Vi anbefaler, at der fremadrettet sker afstemning mellem efterregulering tidligere år, årets acantobestillerbidrag, endelig byrdefordeling og Midttrafiks bogførte mellemværende med de enkelte bestillere ultimo regnskabsåret. Ledelsen i Midttrafik er opmærksom herpå og har oplyst, at en mere detaljeret, kontomæssig opdeling i balancen af mellemværende med de enkelte bestillere, herunder afstemning til byrdefordeling og efterregulering, vil blive implementeret i 2009.

2.3 Periodisering af indtægter og udgifter

Vi har gennemgået selskabets forretningsgange og kontroller vedrørende posterings i supplementsperioden. Vi har stikprøvevis kontrolleret disse posterings, hvilket ikke har givet anledning til kommentarer.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.4 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

Årsregnskabet regnskabsbemærkninger indeholder ledelsens kommentarer m.v. til regnskabsoversigten, bl.a. vedrørende forskelle mellem bestyrelsens bevillinger og de endelige regnskabstal.

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau fremgår af særskilt afsnit i årsregnskabet. Regnskabsoversigten, med tilhørende regnskabsbemærkninger, indeholder ledelsens bevillingsafregning til bestyrelsen for regnskabsåret.

I vores beretning nr. 3 af 30. september 2008 havde vi en bemærkning om, at der ikke forelå en entydig formel bestyrelsesbeslutning om, hvilke poster i årsbudgettet der er taget bevillingsmæssig stilling til. Vi har påset, at der på bestyrelsesmødet den 24. oktober 2008 blev godkendt bevillingsniveauet for 2009.

2.5 Finansielle anlægsaktiver

Finansielle anlægsaktiver udgør pr. 31. december 2008 8.559 tkr. mod 8.367 tkr. pr. 31. december 2007. I 2009 er der alene sket bevægelse i form af rentetilskrivning på 192 tkr., om er tillagt det ansvarlige lån i Rejsekort A/S.

Midtrafiks aktiebesiddelser indregnes i lighed med sidste år til anskaffelsespris, der ikke afviger væsentligt fra Midtrafiks andel af regnskabsmæssige indre værdier i selskaberne.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.6 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2008 227.141 tkr. mod 411.655 tkr. pr. 31. december 2007.

Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

tkr.	31/12 2008
Poster i supplementsperiode	95.427
"Restance"-konto	62.230
Bestillerbidrag inkl. handicapkørsel	23.025
Buscheck, institutioner	16.849
Egenbetaling vedrørende handicapkørsel	15.620
Øvrige kortfristede tilgodehavender	13.990
	227.141

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristede tilgodehavender.

Den væsentligste årsag til reduktionen af de kortfristede tilgodehavender er, at saldoen af poster i supplementsperioden er faldet markant i forhold til sidste år, hvor disse udgjorde 309.925 tkr.

"Restance"-kontoen består primært af tilgodehavende hos Århus Kommune på ca. 25 mio. kr. og mellemregning med Nordjysk Trafikselskab og Sydtrafik for kørsel foretaget af Midtrafik på ca. 19 mio. kr. Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2008 samt på set, at saldoen på "restance"-kontoen efterfølgende er reduceret til ca. 4 mio. kr.

Midtrafik har foretaget vurdering af værdien af selskabets tilgodehavender, herunder særligt de tilgodehavender, der blev modtaget i forbindelse med selskabets dannelse pr. 1. januar 2007. I forbindelse hermed er der en række fordringer for i alt 1.797 tkr., som er vurderet uerholdelige. Disse er i overensstemmelse med reglerne i budget- og regnskabssystem for kommuner nedskrevet direkte på egenkapitalen.

Som anført i regnskabsbemærkningerne i årsregnskabet har Midtrafik været i dialog med Århus Kommune vedrørende inddrivelse af kontrolafgifter. Der er indgået aftale om, at fordringer, som ikke betales efter senest 2. rykker, overføres til Århus Kommune, som herefter vil forestå inddrivelsen. I forbindelse med dialogen er der endvidere fremkommet en regule-

ring af Midtrafiks tilgodehavende for perioden efter 1. januar 2007 på ca. 4,3 mio. kr., hvilket er indregnet som en indtægt i 2008. Vi skal anbefale, at der sker løbende afstemning af mellemværendet med Århus Kommune.

Vi havde sidste år en supplerende oplysning omkring manglende specifikation af de samlede tilgodehavender. Denne supplerende oplysning er ikke længere aktuel. Vi har fået forevist afstemninger og specifikationer af saldi pr. 31. december 2008. Vi har endvidere erfaret, at det nu er muligt at udtrække lister, som viser aldersfordelingen på tilgodehavenderne. Det er dog vores opfattelse, at man endnu ikke bruger de aldersfordelte lister så aktivt, hvorfor vi skal anbefale, at brugen af disse lister inddrages mere aktivt i de månedlige rutiner.

2.7 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midtrafik har i 2008 ydet tilskud på 108,9 mio. kr. til spormodernisering af "Midtjyske Jernbaner". Midtrafik har finansieret tilskuddet via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland. Der vil blive udarbejdet låneaftale, som beskriver låneafvikling, herunder særligt i forbindelse med ændringer i struktur/opgavefordeling mellem myndigheder.

Hovedreglen i budget- og regnskabssystem for kommuner er, at anlægstilskud skal udgiftsføres i tilskudsåret. Som følge af den direkte sammenhæng mellem anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner og reduktionen i tilskud fra Region Midtjylland har vi anbefalet Midtrafik, at anlægstilskuddet til Midtjyske Jernbaner periodiseres i Midtrafiks årsregnskab, således at tilskuddet udgiftsføres i takt med afdrag på gælden. Dette medfører, at hverken den udgiftsbaserede eller omkostningsbaserede resultatopgørelse i Midtrafik påvirkes netto af tilskuddet til spormodernisering og dermed ikke de fremtidige byrdefordelinger.

I balancen indregnes tilskuddet til Midtjyske Jernbaner som en periodeafgrænsningspost under aktiver, mens gælden til Region Midtjylland er indregnet under regnskabsposten langfristet gæld til Region Midtjylland.

2.8 Likvide aktiver

Likvide aktiver udgør pr. 31. december 2008 42.211 tkr. mod 39.201 tkr. pr. 31. december 2007.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2008, og at der er foretaget periodisering af renter.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.9 Hensatte forpligtelser, pension

Hensatte forpligtelser til tjenestemandspension udgør pr. 31. december 2008 32.719 tkr. mod 31.475 tkr. pr. 31. december 2007, svarende til en stigning på 1.244 tkr. Stigningen, som er udgiftsført i resultatopgørelsen i det omkostningsbaserede regnskab for 2008, er opgjort som omkostningstillæg på 20,3 % til lønudbetalinger til tjenestemandsansatte medarbejdere.

Den valgte beregningsmetode er i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner. Opgørelsen sker på baggrund af en forudsætning om en pensionsalder på 62 år, Danmarks Statistiks seneste officielle levealdersforudsætninger og et renteniveau på 2 %. Budget- og regnskabssystem for kommuner stiller endvidere krav om, at pensionsforpligtelsen minimum hvert 5. år skal genberegnes aktuarmæssigt.

Det er ledelsens opfattelse, at pensionsforpligtelserne er opgjort i overensstemmelse med Midtrafiks regnskabspraksis på området, baseret på en pensionsalder på 62 år. Vi kan tilslutte os den regnskabsmæssige værdiansættelse, og revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.10 Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør pr. 31. december 2008 83.117 tkr. mod 144.916 tkr. pr. 31. december 2007.

Vi har påset, at der foreligger afstemning af bankkonti pr. 31. december 2008, og at der er foretaget periodisering af renter.

Revisionen har ikke givet anledning til revisionsmæssige bemærkninger eller supplerende oplysninger.

2.11 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2008 149.583 tkr. mod 267.350 tkr. pr. 31. december 2007.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

tkr.	31/12 2008	31/12 2007
Kreditorer	102.606	80.470
Poster i supplementsperiode	33.367	183.403
Øvrig kortfristet gæld	13.610	3.477
	<u>149.583</u>	<u>267.350</u>

Revisionen har omfattet en stikprøvevis gennemgang af dokumentationen for de væsentligste regnskabsposter, der indgår i kortfristet gæld i øvrigt.

Vi har fået forevist afstemninger og specifikationer af saldi pr. 31. december 2008. Vi har ikke modtaget specifikation af kreditorsaldoen pr. 31. december 2008, men vi har påset, at saldoen i 2009 er nedbragt til ca. 6 mio. kr. Vi har efterfølgende konstateret, at det nu er muligt at generere en aldersfordelt kreditorliste. Vi skal anbefale, at der løbende følges op på ældre saldi med udgangspunkt i denne aldersfordelte kreditorliste.

Vi havde sidste år en supplerende oplysning omkring manglende specifikation af de kortfristede gældsforpligtelser. Den supplerende oplysning er således ikke længere aktuel.

2.12 Egenkapital

Egenkapitalen udgør pr. 31. december 2008 12.119 tkr. mod 25.391 tkr. pr. 31. december 2007.

Bevægelserne er specificeret i note 10 i årsrapporten. Den væsentligste årsag til reduktionen af egenkapitalen er ændring af regnskabspraksis vedrørende indregning af feriepengeforpligtelse. Forpligtelsen pr. 1. januar 2008 er ført direkte på egenkapitalen, hvilket har medført en reduktion på 7.247 tkr.

Der er endvidere ført reguleringer af visse balanceposter direkte på egenkapitalen for i alt 2.925 tkr. Heraf relaterer 1.797 tkr. til nedskrivning af gamle fordringer, mens det ikke umiddelbart har været muligt at indhente forklaring på de resterende 1.128 tkr.

Vi skal anbefale, at der løbende foretages afstemning af, hvilke poster der sker på egenkapitalen. Dette kan eventuelt ske i samarbejde med it-leverandøren.

3 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller

Som omtalt i revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009 har vores revision i årets løb ud fra en risikobetragtning omfattet udvalgte tværgående nøgleprocesser og øvrige nøgleprocesser vedrørende væsentlige driftsområder.

3.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

I forbindelse med vores revision af årsregnskabet for 2008 har vi foretaget en opfølgning på revision i årets løb af udvalgte nøgleprocesser, jf. revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009:

- Kasse- og regnskabsfunktion, herunder afstemnings- og opfølgningsprocedurer
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- Afregning med vognmænd.

Vi har i det efterfølgende redegjort for de revisionsmæssige bemærkninger, supplerende oplysninger eller kommentarer, som vores opfølgning på ovenstående nøgleprocesser har givet anledning til.

Siden vores beretning nr. 4 af 13. marts 2009 har der i økonomiafdelingen primært været fokus på regnskabsudarbejdelse, byrdefordeling m.v.

Vi fastholder vores anbefaling om, at der udarbejdes skriftlige forretningsgangsbeskrivelser inkl. beskrivelse og frekvens af de kontroller, der er etableret i forretningsgangene og vil følge op på herpå i forbindelse med vores næste revisionsbesøg.

3.1.1 Kasse- og regnskabsfunktion, herunder afstemnings- og opfølgningsprocedurer

I forbindelse med vores revision af årsregnskabet har vi fulgt op på selskabets afstemnings- og opfølgningsprocedurer. Overordnet set er det vores opfattelse, at der er sket forbedringer vedrørende afstemning af statuskonti i forhold til vores beretning vedrørende løbende revision nr. 4 af 13. marts 2009.

I forbindelse med revision af restance- og remitteringskonti har vi tidligere i flere tilfælde konstateret, at tekstning af konti og posteringer ikke er helt dækkende. Dette forhold er stadig gældende. I den forbindelse skal vi gøre opmærksom på, at upræcis tekstning af konti og posteringer kan medføre vanskeligheder i forbindelse med efteranvisning og ledelsestilsyn.

I beretning nr. 4 havde vi en kommentar om en difference mellem specifikation af ventemitteringskonto og finansmodullet på ca. 600 tkr., som var ved at blive udredt i samarbejde med it-leverandøren. Dette er nu afsluttet. I forbindelse hermed er konstateret uidentificerbare poster for ca. 136 tkr. Dette beløb er udlignet via postering direkte på egenkapitalen.

3.1.2 Indtægter

Vi har gennemgået de udarbejdede afstemninger af indtægter, herunder de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt indregning af indtægter vedrørende regnskabsåret 2008.

Vi skal på baggrund af vores gennemgang fastholde vores supplerende oplysning om, at vi anbefaler, at der etableres dokumenterede kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter. Vi skal fastholde vores anbefaling fra vores beretning vedrørende løbende revision nr. 4 af 13. marts 2009 om, at der udarbejdes en oversigt over indtægterne, hvor det fremgår, hvem der er ansvarlig for sikring af fakturering, samt hvilke perioder der er faktureret.

3.1.3 Afregning med vognmænd

Vi har påset, at der er sket afregning med alle vognmænd vedrørende 2008.

Der foreligger på nuværende tidspunkt overordnede beskrivelser vedrørende håndtering af afregning med vognmænd. Vi skal anbefale, at der arbejdes videre med at sikre faste procedurer i form af udarbejdelse af mere operationelle beskrivelser, som skal medvirke til at sikre fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende afregninger med vognmænd, herunder at disse dokumenteres.

3.1.4 Gager og lønninger

Vi har i forbindelse med revision af årsregnskabet bl.a. påset, at der foreligger dokumentation for afstemning af lønudgifter i henhold til bogføring over til Silkeborg Data.

Vi har konstaterede indberetning til SKAT's E-indkomst sker ved anvendelse af fælles af tast-selv-kode. Dette bevirker, at det ikke var muligt at se, hvem der havde foretaget en indberetning, og at medarbejdere med indberetningsadgang har mulighed for på ethvert tidspunkt at ændre i indberettede oplysninger, herunder egne oplysninger.

Vi har efterfølgende fået oplyst, at problemstillingen omkring tast-selv-koder er løst, idet adgang til E-indkomst nu sker via digital signatur, så det er muligt at se, hvem der har foretaget en indberetning.

3.2 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet Århus Sporveje

I forbindelse med vores revision af årsregnskabet for 2008 har vi foretaget en opfølgning på revision i årets løb af udvalgte nøgleprocesser, jf. revisionsberetning nr. 4 af 13. marts 2009:

- Kasse- og regnskabsfunktion
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- Udbud af buskørsel i Århus Kommune.

Der er fortsat ikke udarbejdet skriftlige forretningsgangsbeskrivelser på alle områder. Vi er bekendt med, at busselskabet er i proces med udarbejdelsen heraf, og at opgaven prioriteres højt.

Gennemgangen har i øvrigt givet anledning til følgende kommentarer:

3.2.1 Kasse- og regnskabsfunktion

I forbindelse med revisionen af årsregnskabet for 2008 har vi gennemgået procedurerne for afstemning af statuskonti. Afstemningerne er hidtil ikke gennemført med fast frekvens, ligesom det ikke er alle statuskonti, der er blevet afstemt. Vi har fået oplyst, at der fremadrettet vil blive udarbejdet månedlig afstemning af alle statuskonti.

Vi har konstateret, at der er blevet etableret procedurer for ledelsestilsyn, hvorfor vores supplerende oplysning om, at der fastlægges et niveau for ledelsestilsyn, og at der indføres kontrol med de udarbejdede afstemninger ved påførelse af initialer og dato på afstemningerne, bortfalder.

3.2.2 Udbud af buskørsel i Århus Kommune

Busselskabet Århus Sporveje har udarbejdet en særskilt opgørelse over den kørsel, der var omfattet af udbuddet af buskørsel i Århus Kommune (3. udbud). Vi har gennemgået opgørelsen og har påset, at opdelingen er sket i henhold til de fastlagte retningslinjer og efter de aftalte fordelingsnøgler.

Gennemgangen har ikke givet anledning til kommentarer.

4 It-forhold

I vores revisionsberetning af 13. marts 2009 anførte vi, at revisionserklæring, som selskabet har modtaget fra en leverandør af outsourcete it-ydelser, efter vores opfattelse ikke afdækker de risici, som selskabets har i tilknytning hertil.

Vi har i april 2009 drøftet indhold m.v. af bl.a. denne revisionserklæring med selskabets ledelse.

Ledelsen har oplyst, at den pågældende leverandør til stadighed arbejder på styrkelse af de sikkerhedsmæssige forhold vedrørende de outsourcede ydelser og således i 2009/10 forventer at implementere retningslinjer omkring systemvedligeholdelse og adgangskontrol.

De indhentede revisionserklæringer er generelle erklæringer fra leverandørerne af de outsourcede ydelser og omfatter derfor ikke specifikt de it-outsourcede it-systemer.

Med henblik på at sikre et tilfredsstillende sikkerhedsniveau anbefaler vi, at ledelsen får udarbejdet specifikke revisionserklæringer for de pågældende it-systemer, samt at disse er dækkende for ledelsens styring og kontrol af de outsourcede ydelser og de revisionsmæssige behov. Vi vil sammen med ledelsen vurdere disse forhold i 2009.

Ledelsen har endvidere oplyst, at fremtidige revisionserklæringer fra den pågældende leverandør vil blive udarbejdet i overensstemmelse med gældende revisionsstandarder og således afdække selskabets risici i tilknytning til de outsourcede it-ydelser.

Det er ledelsens ansvar at sikre, at driften og sikkerheden omkring outsourcede it-systemer til stadighed er betryggende.

5 Moms og lønsumsafgift

5.1 Lønsumsafgift

Ved årsskiftet (2008/09) blev offentlige virksomheder og virksomheder, der overvejende finansieres af offentlige tilskud, pligtige til at betale lønsumsafgift af momsfri personbefordring og andre momsfrie ydelser. Afgiftspligten blev indført for at sikre ens vilkår for private og offentlige virksomheder med samme forretningsområder. Denne ensretning var nødvendig for, at Danmark kunne undgå en sag fra EU om ulovlig statsstøtte til offentlige leverandører af momsfrie ydelser.

I forbindelse med den praktiske implementering har det vist sig, at bemærkningerne til lovforslaget og den vedtagne lovtæst giver anledning til usikkerhed om, hvad der i praksis gælder for trafikselskaber og disses personbefordring.

5.1.1 Midttrafik

For trafikselskabers vedkommende har det ikke været entydigt, om disse rent faktisk omfattes af lovforslaget. Der har derfor gennem trafikselskaberne i Danmark været rettet en henvendelse til skatteministeren for afklaring heraf. Skatteministeren har som svar herpå tilkendegivet, at trafikselskaberne efter hans opfattelse er pligtige til at betale afgift. Dette har medført en ny forespørgsel til skatteministeren, hvori der henvises til, at trafikselskaber i praksis ikke har konkurrenter. Set i lyset af, at det var en forudsætning for afgiftspligt, er dette et yderst relevant argument. Der er ifølge vores oplysninger endnu ikke modtaget et svar fra skatteministeren på denne henvendelse.

Hvis skatteministeren fastholder afgiftspligten for Midttrafik, betyder det, at Midttrafik hvert år skal betale en afgift på 5,33 af lønsummen til medarbejdere i Midttrafik. En del af lønsum-

men kan muligvis efter en konkret vurdering og opgørelse holdes uden for beregningen, men det vil bero på en konkret vurdering.

Midttrafik har indtil videre ikke betalt afgiften.

5.1.2 Busselskabet Århus Sporveje

For Busselskabet Århus Sporvejes vedkommende står det klart, at busselskabet skal betale lønsumsafgift, da busselskabet rent faktisk udfører personbefordring. Det har til gengæld ikke været entydigt, om busselskabet skal anvende afgiftssatsen for offentlige virksomheder (5,33 % af lønsummen), eller om busselskabet må anvende den afgiftssats, som private virksomheder anvender (3,08 % af lønsummen + det skattepligtige over-/underskud).

Busselskabet har aconto afregnet lønsumsafgift for 2009 efter den lave sats, det vil sige 3,08 % af lønsummen.

Da hensigten med lovændringen var at stille private og offentlige virksomheder ens, synes det hensigtsmæssigt at give busselskabet valgmulighed mellem bestemmelserne. Ikke mindst da det tilsyneladende giver en mindre afgiftsbelastning for busselskabet at anvende den "private" metode.

Det har været hensigten at afklare muligheden for valgfrihed med skatteministeren. Vi er ikke bekendt med, om det rent faktisk er sket.

5.2 Tilskud til rutebilstationer

Vi har i foråret 2009 foretaget en gennemgang af de kontrakter, der danner baggrund for Midttrafiks udbetaling af tilskud til lokale rutebilstationer. Det er på baggrund heraf vores umiddelbare vurdering, at i hvert fald en del af tilskuddene er momspligtige.

Momspligten betyder, at rutebilstationerne skal afregne 20 % af det modtagne tilskud (eller en andel heraf).

Det har naturligvis en økonomisk betydning for Midttrafik, idet rutebilstationer i tilfælde af momspligt vil have et ønske om at overvælte momsen på Midttrafik – i form af et øget tilskud. Modtager rutebilstationerne ikke det øgede tilskud, vil rutebilstationerne i værste fald opsige aftalerne.

For nuværende er det videre forløb ikke endelig besluttet, men ifølge vores oplysninger har Midttrafik bragt notatet til trafikskaberne i Danmark med henblik på en drøftelse, da problemstillingen er landsdækkende. Det overvejes herunder, om der skal indledes drøftelser med SKAT for en afklaring af momspligten og mulighederne for kun at ændre praksis med fremadrettet virkning for rutebilstationerne.

6 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

6.1 Forvaltningsrevision

Det overordnede mål med forvaltningsrevisionen er at vurdere, om der udvises den fornødne økonomiske rationalitet, det vil sige, at der ved forvaltningen er taget skyldigt økonomisk hensyn i bred forstand.

Som en integreret del af den finansielle revision har vi løbende vurderet, om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midttrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde.

En væsentlig forudsætning for varetagelse af en økonomisk forsvarlig forvaltning er, at der efter selskabets forhold er implementeret hensigtsmæssige administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Den løbende forvaltningsrevision i 2008 har omfattet vurdering og opfølgning på de af Midttrafik implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

Der er redegjort herfor i såvel vores revisionsberetning nr. 4 af den 13. marts 2008 samt i indeværende revisionsberetning.

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor
- Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb

Vi havde i vores beretning nr. 3 af 30. september 2008 givet en revisionsbemærkning vedrørende den regnskabsmæssige og økonomiske administration.

Der har siden vores beretning nr. 3 været stor ledelsesmæssig fokus på forbedring af den regnskabsmæssige og økonomiske administration. Det er således vores opfattelse, at der er sket væsentlige forbedringer i forhold til sidste år vedrørende bl.a. afstemningsprocedurer, byrdefordeling m.v.

Det er dog fortsat vores opfattelse, at den regnskabsmæssige og økonomiske administration kan effektiviseres. Midttrafik har været i gang med at ændre kontoplanens opbygning, specificationsgrad, kontobetegnelser m.v. Dette arbejde er endnu ikke afsluttet. Der arbejdes p.t. med Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Fynbus omkring udarbejdelse og implementering af fælles kontoplan og økonomistyringsmodel. Der er ikke oplyst nogen deadline herfor.

7 Øvrige forhold

7.1 Direktionens regnskabserklæring

Som ansvarlig for aflæggelse af årsregnskabet for Midttrafik har vi i forbindelse med regnskabsaflæggelsen indhentet en skriftlig erklæring fra direktionen i Midttrafik om forhold af væsentlig betydning for årsregnskabet. Den modtagne regnskabserklæring har ikke givet anledning til bemærkninger.

7.2 Ikke-korrigerede forhold

I henhold til danske revisionsstandarder skal vi informere om forhold, som ikke er korrigeret i årsregnskabet. Denne oplysning skal gives for at sikre, at bestyrelsen er orienteret herom.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen i Midttrafik har vi ikke konstateret forhold, der ikke er indarbejdet i årsregnskabet.

7.3 Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet

I henhold til danske revisionsstandarder har vi pligt til at overveje risikoen for besvigelser i årsregnskabet i forbindelse med vores revision. Vi skal som følge heraf forespørge, hvorledes der øves tilsyn med risikoen for besvigelser, herunder regnskabsmanipulation.

Vi har i 2008 med direktionen drøftet risikoovervågning og overordnede kontroller og risikoen for besvigelser, herunder områder hvor risikoen for besvigelser skønnes størst.

Vi har endvidere drøftet risikoen for, at årsregnskabet kan indeholde væsentlig fejlinformation.

Direktionen har over for os bekræftet:

- sit ansvar for udformning, implementering og vedligeholdelse af regnskabs- og interne kontrolsystemer med henblik på at forebygge og opdage besvigelser og fejl, og
- at den ikke har kendskab til eller formodning om besvigelser i selskabet

Vi er i forbindelse med vores revision ikke blevet bekendt med forhold, der indikerer eller vækker mistanke om besvigelser af betydning for årsregnskabet.

7.4 Overholdelse af lovgivningen

Vi har forespurgt direktionen, om alle kendte aktuelle eller potentielle overtrædelser af lovgivningen, der kan have væsentlig påvirkning på årsregnskabet, er oplyst under revisionen og er tilstrækkeligt indregnet og oplyst i årsregnskabet. Direktionen har over for os bekræftet, at der dem bekendt ikke er forhold, der har betydning for årsregnskabet.

Vi er ikke i forbindelse med vores revision blevet bekendt med overtrædelser af budget- og regnskabssystem for kommuner og bogføringsloven eller anden lovgivning, der er relevant for selskabets drift.

7.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

Til sikring af at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, har Midttrafik gennemgået og vurderet begivenheder indtruffet efter balancedagen. Direktionen i Midttrafik har oplyst, at der efter deres opfattelse ikke er indtruffet væsentlige begivenheder efter balancedagen, som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

Vi har til sikring af, at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, gennemgået referater fra bestyrelsesmøderne i perioden frem til 19. juni 2009.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2008, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

7.6 Forsikringer

Vi har påset, at der foreligger en forsikringsoversigt med alle Midtrafiks forsikringer. Direktionen har på vores forespørgsel bekræftet, at de tegnede forsikringer er dækkende. Vi skal anbefale, at der udarbejdes en forsikringspolitik, herunder risikovurdering, som godkendes af bestyrelsen.

8 Lovpligtige oplysninger m.v.

8.1 Rådgivning og assistance

Udover den lovpligtige revision har vi siden vores beretning nr. 3 af 13. marts 2009 ikke ydet selskabet særskilt rådgivning og assistance.

8.2 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven skal vi oplyse,

at vi opfylder lovgivningens krav til revisors uafhængighed, og

at vi under revisionen har modtaget alle de oplysninger, vi har anmodet om.

Århus, den 11. september 2009

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Revisionsberetning nr. 3 omfattende side 58-75 er fremlagt på mødet den 11. september 2009

I bestyrelsen:

Poul Vesterbæk
formand

Peter Thyssen
næstformand

Bjarne Schmidt Nielsen
næstformand

Torben Nørregaard

Jørgen Nørby

Finn Stengel Petersen

Mogens Nyholm

Hans Bang-Hansen

Alexander Aagaard

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

MIDTTRAFIK

Status på økonomi pr. 2. 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. 30. juni 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forventet regnskab	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Midttrafik i alt				
Udgifter i alt	1.554.872	1.544.217	10.655	0,7
Indtægter i alt	-633.645	-623.137	-10.508	1,7
Netto i alt	921.227	921.080	147	0,0

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

Den 2. talsøjle viser det forventede regnskab for 2009. Dette er nærmere gennemgået i det følgende.

Administrationen i Midttrafik har dels taget udgangspunkt i det fremskrevne forbrug pr. 2. kvartal, dels ruteøkonomien for regnskabet 2008, for at give et estimat på det samlede regnskab for 2009. Denne tekniske fremskrivning fremsendes til de enkelte bestillere, og danner baggrund for en eventuel nærmere drøftelse af den forventede udvikling i økonomien.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Budgetopfølgning pr. 30. juni 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forventet regnskab	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Busdrift				
Udgifter	1.337.906	1.324.271	13.635	1,0
Indtægter	-611.719	-603.689	-8.030	1,3
Netto	726.187	720.582	5.605	0,8

På baggrund af de foreløbigt registrerede afvigelser mellem de budgetterede og realiserede udgifter og indtægter må det forventes, at regnskabet for 2009 vil ligge indenfor en afvigelse på hhv. 1,0% og 1,3 %. Netto forventes der en mindre udgift på ca. 0,8 % af den budgetterede netto udgift.

På udgiftssiden tyder opgørelserne på, at der bliver tale om mindre udgifter på omkring 14 mio. kroner i forhold til udgiftsbudgettet for 2009. Budgetafvigelsen er primært begrundet i at det i september 2008 kun i meget begrænset omfang var muligt at udarbejde et solidt budgetgrundlag for 2009, idet de fornødne udtræksmuligheder fra systemerne ikke var tilgængelige på daværende tidspunkt. Det betyder, at de budgetterede udgifter til busdriften i 2009 synes at være overvurderede, også på baggrund af et mindre kørselsomfang.

På indtægtssiden er der tale om et fald i de forventede indtægter på ca. 8 mio. kroner. Den forventede indtægtsnedgang skyldes primært et markant fald i salget af billetter i busserne.

I forbindelse med den løbende opfølgning på indtægterne, som foretages månedligt på stikprøvebasis, kan det ses, at de udvalgte vognmænd har registreret en tilbagegang i indtægterne, som for manges vedkommende er på over 10 % i forhold til 2008.

På baggrund af disse indberetninger, kontaktede Midttrafik vognmændene for dels at få verificeret oplysningerne, dels at drøfte baggrunden for indtægtsnedgangen med vognmændene.

Vognmændene kunne verificere tallene. Ud over nogle oplagte tekniske forklaringer – så som nedgang i køreplantimer o.l. - var den sammenfaldende tilbagemelding til Midttrafik, at man oplevede et fald i antallet af passagerer der købte billetter og kort i busserne.

En beregning viser, at antallet af køreplantimer for de kontaktede vognmænd i gennemsnit er faldet med omkring 3 % fra 2008 til 2009. Dette kan forklare ca. halvdelen af de registrerede indtægtsnedgang på billetindtægterne, men tilbage står indtrykket af en generelt passagertilbagegang.

Midttrafik har kontaktet andre trafikkselskaber om deres forventninger til indtægterne i 2009. De øvrige trafikkselskaber havde også nedjusteret forventningerne til indtægterne, idet man også hos disse oplever en passagertilbagegang.

Nedjusteringen af forventningerne til indtægterne i 2009 vedrører som nævnt billetsalget. Det forventes at indtægterne på de øvrige områder vil ligge tæt på de budgetterede indtægter.

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

	2008	2009	2009
	Regnskab	Budget	Forventet Regnskab
Hovedkategorier:			
Passagerindtægter	474.618	471.600	459.000
Uddannelseskort	60.872	60.800	61.000
Skolekort	26.273	26.000	29.270
Kompensation Trafikstyrelsen	31.550	31.500	32.600
Fragt, Gods og Post mm.	1.926	1.800	1.950
Fribefordr. Værnepligtige	2.138	2.100	2.200
Bus&Tog takstsamarb. (nto)	18.111	18.000	18.000
	615.488	611.800	603.689

Midttrafik vil i dialog med vognmændene vurdere hvilke tiltag der skal igangsættes for at imødegå tendensen, og resultatet af disse drøftelser vil bestyrelsen blive orienteret om senere på året.

Midttrafiks bidrag til Midtjyske Jernbaner

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

Budgetopfølgning pr. 30. juni 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forventet regnskab	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Midtjyske Jernbaner				
Udgifter	44.677	45.557	-880	-2,0
Indtægter	-14.328	-12.550	-1.778	12,4
Netto	30.348	33.007	-2.658	-8,8

På udgiftssiden forventes der merudgifter i forbindelse med blandt andet pensionsforpligtelser, lokføreruddannelse samt merudgifter i forbindelse med billetselgere i togene på Lemvigbanen, begrundet i et krav fra arbejdstilsynet om, at lokoførere ikke må sælge billetter.

Det er forudsat, at anlægstilskuddet svarer til det budgetterede. Umiddelbart er der tegn på et mindreforbrug på anlægsudgifterne (ordinære anlægsudgifter), men det nøjagtige omfang er først ved at blive afklaret nu, i samarbejde med Midtjyske Jernbaner.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på knap 1,8 mio. kr. Baggrunden herfor er i al overvejende grad, at passagertallet ikke er nået op på niveauet før spormoderniseringen ved Odderbanen.

Handicapkørsel

Budgetopfølgning pr. 30. juni 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forventet regnskab	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Handicapkørsel				
Udgifter	53.933	56.033	-2.100	-3,9
Indtægter	-7.598	-6.898	-700	9,2
Netto	46.336	49.136	-2.800	-6,0

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 0,7 mio. kroner for Århus Kommune.

For de øvrige bestillere, forventes budgetterne overholdt.

Trafikselskabet.

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

Fællesaktiviteterne omfatter f.eks. information, markedsføring, udgifter til billetteringsudstyr, tællinger, rejsekort m.v. samt indtægter fra bl.a. kontrolafgifter.

Budgetopfølgning pr. 30. juni 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009 (ekskl. overførte midler fra 2008)	Forventet regnskab (ekskl. overførte midler fra 2008)	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Trafikselskabet				
Trafikselskabet - netto udgifter	118.356	118.356	0	0,0

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

Forventede driftsudgifter og driftsindtægter for Busdriften

Forventet regnskab - Busdrift							
Bestiller	Budget 2009	Forventet regnskab 2009	Budget minus forventet regnskab	Budget 2009	Forventet regnskab 2009	Budget minus forventet regnskab	Nettoafvigelse i alt
	Udgifter	Udgifter	Udgifter	Indtægter	Indtægter	Indtægter	Netto
Favrskov Kommune	13.341.875	13.136.824	205.051	-385.653	-845.801	460.148	665.200
Hedensted Kommune	9.150.674	9.823.886	-673.212	-859.415	-1.982.089	1.122.674	449.462
Herning Kommune	44.315.053	46.066.786	-1.751.733	-11.571.308	-10.572.033	-999.275	-2.751.008
Holstebro Kommune	30.865.041	30.761.577	103.464	-6.766.388	-7.214.195	447.807	551.270
Horsens Kommune	47.090.089	44.443.061	2.647.028	-15.259.759	-15.965.934	706.175	3.353.203
Ikast-Brande Kommune	12.142.115	13.451.595	-1.309.480	0	0	0	-1.309.480
Lemvig Kommune	8.627.138	8.240.849	386.289	0	0	0	386.289
Norddjurs Kommune	12.326.894	14.680.681	-2.353.987	-526.121	-509.086	-17.035	-2.371.022
Odder Kommune	5.657.955	5.745.888	-87.933	-62.590	-350.055	287.465	199.532
Randers Kommune	69.874.093	71.751.888	-1.877.795	-31.409.213	-25.970.903	-5.438.310	-7.316.106
Ringkøbing-Skjern Kommune	19.799.098	20.428.862	-629.764	-491.563	-294.516	-197.047	-826.810
Samsø Kommune	5.463.712	5.011.733	451.979	-1.900.809	-1.529.241	-371.568	80.412
Silkeborg Kommune	56.064.409	55.146.876	917.533	-19.265.127	-20.970.327	1.705.200	2.622.734
Skanderborg Kommune	17.227.876	17.559.686	-331.810	-3.666.060	-2.663.224	-1.002.836	-1.334.646
Skive Kommune	24.151.167	24.113.768	37.399	-6.938.439	-6.367.610	-570.829	-533.430
Struer Kommune	7.997.505	7.808.275	189.230	-1.916.336	-826.702	-1.089.634	-900.404
Syddjurs Kommune	17.574.341	16.956.303	618.038	-2.835.895	-1.413.607	-1.422.288	-804.251
Viborg Kommune	34.611.798	35.223.291	-611.493	-8.288.866	-10.061.921	1.773.055	1.161.561
Århus Kommune	429.174.417	436.586.040	-7.411.623	-235.326.326	-236.898.722	1.572.396	-5.839.227
Region Midtjylland	472.450.952	447.333.128	25.117.824	-264.249.340	-259.253.033	-4.996.307	20.121.517
I alt	1.337.906.002	1.324.270.997	13.635.005	-611.719.208	-603.689.000	-8.030.208	5.604.797

Det skal bemærkes, at indtægtsfordelingen tager udgangspunkt i fordelingsmodellen anvendt ved regnskab 2008.

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato 3. september 2009 Journalnr 1-25-4-09 Sagsbehandler Niels-Jørgen Danielsen e-mail njd@midttrafik.dk Telefon 87 40 82 38

Takstforslag 2010

Tabel A, Midttrafik Øst, Syd og Midt

Takstforslag 2010, nuværende takster 2009 og relativ ændring fra 2009-10

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - forslag til takster primo 2010

Viborg, Skive, Horsens, Hedensted, Århus, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs Norddjurs og Samsø kommune

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	19	125	345	* 9,50	75	240	19	125	175
3	26	170	445	17	95	305	26	170	220
4	33	220	565	21	120	405	31	220	285
5	40	285	715	25	150	520	36	250	365
6	47	340	830	29	175	605	39	280	420
7	53	390	930	33	200	680	43	310	470
8	59	440	1035	37	225	750	47	350	520
9	65	490	1125	41	250	825	51	390	570
10	71	530	1225	45	275	885	55	420	620
11	77	570	1300	49	300	940	59	450	660
12	83	610	1380	53	320	1000	62	480	695

Tilkøb 1 zone :	Voksen =	8,00
	Barn =	8,00
	Pens. =	8,00

Tilkøb Klippe kort 1 zone : (Århus)		
	Voksen/pens. =	70,00
	Barn =	50,00

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - takster 2009

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	18	115	340	9	65	235	18	115	170
3	26	160	430	17	85	300	26	160	215
4	32	210	560	20	110	400	30	210	280
5	39	275	715	23	140	515	33	230	360
6	45	320	825	26	165	600	36	260	415
7	51	370	925	30	190	675	41	300	465
8	57	420	1030	35	215	745	46	345	515
9	63	480	1120	39	240	820	50	380	565
10	69	520	1220	43	265	880	54	400	615
11	75	560	1300	47	290	940	58	430	655
12	80	590	1380	51	310	1000	61	460	695

Tilkøb 1 zone :	Voksen =	8,00
	Barn =	8,00
	Pens. =	8,00

Tilkøb Klippe kort 1 zone : (Århus)		
	Voksen/pens. =	60,00
	Barn =	40,00

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - Pct. ændring 2009-10

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	5,6%	8,7%	1,5%	5,6%	15,4%	2,1%	5,6%	8,7%	2,9%
3	0,0%	6,3%	3,5%	0,0%	11,8%	1,7%	0,0%	6,3%	2,3%
4	3,1%	4,8%	0,9%	5,0%	9,1%	1,3%	3,3%	4,8%	1,8%
5	2,6%	3,6%	0,0%	8,7%	7,1%	1,0%	9,1%	8,7%	1,4%
6	4,4%	6,3%	0,6%	11,5%	6,1%	0,8%	8,3%	7,7%	1,2%
7	3,9%	5,4%	0,5%	10,0%	5,3%	0,7%	4,9%	3,3%	1,1%
8	3,5%	4,8%	0,5%	5,7%	4,7%	0,7%	2,2%	1,4%	1,0%
9	3,2%	2,1%	0,4%	5,1%	4,2%	0,6%	2,0%	2,6%	0,9%
10	2,9%	1,9%	0,4%	4,7%	3,8%	0,6%	1,9%	5,0%	0,8%
11	2,7%	1,8%	0,0%	4,3%	3,4%	0,0%	1,7%	4,7%	0,8%
12	3,8%	3,4%	0,0%	3,9%	3,2%	0,0%	1,6%	4,3%	0,0%

Fodnote: * Af hensyn til billetmaskinerne i bybusser i Randers og Silkeborg, skal denne takst være ½ voksentakst.

Tabel B, Midttrafik Vest

Takstforslag 2010 , nuværende takster 2009 og relativ ændring fra 2009-10

Midttrafik Vest - Forslag til takster 2010

Ikast-Brande, Herning, Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Struer og Løngvig kommuner.

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	19	125	345	10	75	240	19	100	175
2	26	165	465	15	95	295	26	140	235
3	34	235	615	20	120	350	30	190	320
4	43	295	775	24	155	400	34	240	400
5	52	370	925	28	190	455	38	270	455
6	60	430	1.075	32	210	525	43	305	525
7	68	480	1.200	36	230	580	47	340	580
8	76	540	1.275	39	250	630	51	375	630
9	85	600	1.340	42	265	675	55	400	675
10	93	640	1.430	45	285	720	59	420	720
11	100	690	1.525	48	305	770	62	455	770
12	108	735	1.620	51	325	815	67	485	815

Tilkøb 1 zone :	Voksen =	12,00
	Barn =	8,00
	Pens. =	8,00

Midttrafik Vest - gældende takster 2009

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	17	100	325	10	65	165	10	80	165
2	25	155	465	14	85	235	14	120	235
3	32	225	615	19	115	310	19	165	310
4	42	285	765	24	150	390	25	210	390
5	53	360	905	28	180	455	30	250	455
6	60	420	1.060	32	205	525	33	295	525
7	68	480	1.155	36	225	580	37	325	580
8	76	530	1.245	39	245	630	41	360	630
9	85	585	1.340	42	265	675	45	390	675
10	93	635	1.430	45	285	720	49	420	720
11	100	685	1.525	48	305	770	53	455	770
12	108	735	1.620	51	325	815	57	485	815

Midttrafik Vest - %ændr. 2009-10

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	11,8%	25,0%	6,2%	0,0%	15,4%	45,5%	90,0%	25,0%	6,1%
2	4,0%	6,5%	0,0%	7,1%	11,8%	25,5%	85,7%	16,7%	0,0%
3	6,3%	4,4%	0,0%	5,3%	4,3%	12,9%	57,9%	15,2%	3,2%
4	2,4%	3,5%	1,3%	0,0%	3,3%	2,6%	36,0%	14,3%	2,6%
5	-1,9%	2,8%	2,2%	0,0%	5,6%	0,0%	26,7%	8,0%	0,0%
6	0,0%	2,4%	1,4%	0,0%	2,4%	0,0%	30,3%	3,4%	0,0%
7	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	2,2%	0,0%	27,0%	4,6%	0,0%
8	0,0%	1,9%	2,4%	0,0%	2,0%	0,0%	24,4%	4,2%	0,0%
9	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,2%	2,6%	0,0%
10	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,4%	0,0%	0,0%
11	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,0%	0,0%	0,0%
12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,5%	0,0%	0,0%

Tabel C, alternativt forslag Midttrafik Øst, Syd og Midt

Takstforslag 2010 , nuværende takster 2009 og relativ ændring fra 2009-10

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - forslag til takster primo 2010

Viborg, Skive, Horsens, Hedensted, Århus, Silkeborg, Skanderborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs Norddjurs og Samsø kommune

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	19	125	340	* 9,50	75	235	19	125	170
3	26	170	430	17	95	300	26	170	215
4	33	220	560	21	120	400	31	220	280
5	40	285	715	25	150	515	36	250	360
6	47	340	825	29	175	600	39	280	415
7	53	390	925	33	200	675	43	310	465
8	59	440	1030	37	225	745	47	350	515
9	65	490	1120	41	250	820	51	390	565
10	71	530	1220	45	275	880	55	420	615
11	77	570	1300	49	300	940	59	450	655
12	83	610	1380	53	320	1000	62	480	695

Tilkøb 1 zone :	Voksen =	8,00
	Barn =	8,00
	Pens. =	8,00

Tilkøb Klippekort 1 zone : (Århus)		
	Voksen/pens. =	70,00
	Barn =	50,00

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - takster 2009

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	18	115	340	9	65	235	18	115	170
3	26	160	430	17	85	300	26	160	215
4	32	210	560	20	110	400	30	210	280
5	39	275	715	23	140	515	33	230	360
6	45	320	825	26	165	600	36	260	415
7	51	370	925	30	190	675	41	300	465
8	57	420	1030	35	215	745	46	345	515
9	63	480	1120	39	240	820	50	380	565
10	69	520	1220	43	265	880	54	400	615
11	75	560	1300	47	290	940	58	430	655
12	80	590	1380	51	310	1000	61	460	695

Tilkøb 1 zone :	Voksen =	8,00
	Barn =	8,00
	Pens. =	8,00

Tilkøb Klippekort 1 zone : (Århus)		
	Voksen/pens. =	60,00
	Barn =	40,00

Midttrafik Øst, Syd og Midt, - Pct. ændring 2009-10

Antal zoner	Midttrafik Øst, Syd og Midt								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1-2	5,6%	8,7%	0,0%	5,6%	15,4%	0,0%	5,6%	8,7%	0,0%
3	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	11,8%	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%
4	3,1%	4,8%	0,0%	5,0%	9,1%	0,0%	3,3%	4,8%	0,0%
5	2,6%	3,6%	0,0%	8,7%	7,1%	0,0%	9,1%	8,7%	0,0%
6	4,4%	6,3%	0,0%	11,5%	6,1%	0,0%	8,3%	7,7%	0,0%
7	3,9%	5,4%	0,0%	10,0%	5,3%	0,0%	4,9%	3,3%	0,0%
8	3,5%	4,8%	0,0%	5,7%	4,7%	0,0%	2,2%	1,4%	0,0%
9	3,2%	2,1%	0,0%	5,1%	4,2%	0,0%	2,0%	2,6%	0,0%
10	2,9%	1,9%	0,0%	4,7%	3,8%	0,0%	1,9%	5,0%	0,0%
11	2,7%	1,8%	0,0%	4,3%	3,4%	0,0%	1,7%	4,7%	0,0%
12	3,8%	3,4%	0,0%	3,9%	3,2%	0,0%	1,6%	4,3%	0,0%

Fodnote: * Af hensyn til billetmaskinerne i bybusser i Randers og Silkeborg, skal denne takst være ½ voksentakst.

Tabel D, alternativt forslag Midttrafik Vest

Takstforslag 2010 , nuværende takster 2009 og relativ ændring fra 2009-10

Midttrafik Vest - Forslag til takster 2010

Ikast-Brande, Herning, Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Struer og Lemvig kommuner.

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	19	125	325	10	75	165	19	100	165
2	26	165	465	15	95	235	26	140	235
3	34	235	615	20	120	310	30	190	310
4	43	295	765	24	155	390	34	240	390
5	52	370	905	28	190	455	38	270	455
6	60	430	1.060	32	210	525	43	305	525
7	68	480	1.155	36	230	580	47	340	580
8	76	540	1.245	39	250	630	51	375	630
9	85	600	1.340	42	265	675	55	400	675
10	93	640	1.430	45	285	720	59	420	720
11	100	690	1.525	48	305	770	62	455	770
12	108	735	1.620	51	325	815	67	485	815

Tilkøb 1 zone :	Voksen =	12,00
	Barn =	8,00
	Pens. =	8,00

Midttrafik Vest - gældende takster 2009

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	17	100	325	10	65	165	10	80	165
2	25	155	465	14	85	235	14	120	235
3	32	225	615	19	115	310	19	165	310
4	42	285	765	24	150	390	25	210	390
5	53	360	905	28	180	455	30	250	455
6	60	420	1.060	32	205	525	33	295	525
7	68	480	1.155	36	225	580	37	325	580
8	76	530	1.245	39	245	630	41	360	630
9	85	585	1.340	42	265	675	45	390	675
10	93	635	1.430	45	285	720	49	420	720
11	100	685	1.525	48	305	770	53	455	770
12	108	735	1.620	51	325	815	57	485	815

Midttrafik Vest - %ændr. 2009-10

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	11,8%	25,0%	0,0%	0,0%	15,4%	0,0%	90,0%	25,0%	0,0%
2	4,0%	6,5%	0,0%	7,1%	11,8%	0,0%	85,7%	16,7%	0,0%
3	6,3%	4,4%	0,0%	5,3%	4,3%	0,0%	57,9%	15,2%	0,0%
4	2,4%	3,5%	0,0%	0,0%	3,3%	0,0%	36,0%	14,3%	0,0%
5	-1,9%	2,8%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	26,7%	8,0%	0,0%
6	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	30,3%	3,4%	0,0%
7	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	27,0%	4,6%	0,0%
8	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	24,4%	4,2%	0,0%
9	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,2%	2,6%	0,0%
10	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,4%	0,0%	0,0%
11	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,0%	0,0%	0,0%
12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,5%	0,0%	0,0%

Priser på andre billettyper

Fra 17 januar 2010 foreslås justeringer af priserne på følgende billettyper:

- Dagbillet
- Samsø Billet
- Priser i Flybussen til Århus Airport.
- Tilkøbs klippekort

Nuværende priser i 2009 på disse billettyper og forslag til nye priser fremgår af nedenstående.

Dagbillet.

Der er i øjeblikket en dagbillet gældende for Takstområde Øst, Midt og Syd og en dagbillet for takstområde Vest. Dagbilletten gælder kun i busser og privatbaner i Midttrafik. Dagbilletten kan ikke bruges til rejser hos DSB og Arriva Tog. De aktuelle priser er følgende:

Dagbillet Øst, Syd, Midt	Voksen	125,00
Dagbillet Øst, Syd, Midt	Barn	85,00
Dagbillet Øst, Syd, Midt	Pensionist	85,00
Dagbillet Vest	Voksen	110,00
Dagbillet Vest	Barn	70,00
Dagbillet Vest	Pensionist	70,00

Administrationen foreslår, at der fra 2010 laves en fælles dagbillet for hele Midttrafik. Prisen skal i så fald være højere end de eksisterende, men det geografiske gyldighedsområde udvides også. Der foreslås følgende priser fra 2010:

Dagbillet Midttrafik	Voksen	145,00
Dagbillet Midttrafik	Barn	100,00
Dagbillet Midttrafik	Pensionist	100,00

Flybus: Århus – Århus Airport

Priserne i flybussen mellem Århus og Århus Airport foreslås ændret fra 2010. Der har ikke været prisændringer på denne rute siden 2008. I tabellen er vist de eksisterende priser og administrationens forslag til nye priser fra januar 2010.

		Forslag 2010 priser	Priser fra 11. januar 2009
Kontant	Voksen	95,00	90,00
Kontant	Barn	70,00	65,00
Kontant	Pensionist	80,00	75,00
Klippekort	Voksen	750,00	700,00
Klippekort	Barn	550,00	500,00
Klippekort	Pensionist	600,00	550,00

Samsø Billet

Der eksisterer en "Samsø billet" som kun gælder til bussen på Samsø. Billetten har tidsgyldighed hele dagen og billetten er målrettet turister på øen. Indtægterne tilfalder alene Samsø Kommune. Administrationen har lavet et forslag til justering af priserne fra januar 2010. Samsø kommune har tilsluttet sig forslaget. Administrationen foreslår følgende priser fra januar 2010:

		Priser 2010	Priser 2009
Samsø billet	Voksen	70,00	60,00
Samsø billet	Barn	55,00	45,00
Samsø billet	Pensionist	60,00	50,00

Tilkøbs klippekort

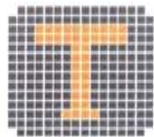
I Århus kan kunder købe et "1 zones tilkøbs klippekort" med 10 klip. Kortet benyttes af kunder, der normalt foretager rejser i zonerne 1 og 2, men som lejlighedsvis skal foretage rejser ud over disse zoner. I stedet for at købe tilkøbs billetter til hver rejse, kan kunderne købe et "tilkøbsklippekort". Priserne på dette klippekort foreslås ændret til følgende:

		Priser 2010	Priser 2009
Tilkøbs klippekort	Voksen/Pens.	70,00	60,00
Tilkøbs klippekort	Barn	50,00	40,00

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Transportminister Lars Barfoed
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

29-06-2009

Sag nr. 08/1350

Dokumentnr. 34674/09

Kære Lars Barfoed,

Der har netop været et forslag til ændring af Bekendtgørelse om takststigning i offentlig servicetrafik i trafikelskaber m.v. i høring. Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark har alle i separate høringssvar til Trafikstyrelsen påpeget, at såvel den gældende takstregulering som de foreslåede ændringer ikke ændrer den grundlæggende uhensigtsmæssige mangel på fleksibilitet i takstreguleringen.

Det netop udmeldte takstloft for 2010 er på 4,8 pct., og det vil med stor sandsynlighed blive efterfulgt af et meget lavt takstloft for 2011. Det kan konkret give unødvendige udfordringer i forbindelse med takstfastsættelsen for 2010.

Trafikselskaberne vil med den nuværende udmøntning af takstloftet have incitamentet til at udnytte takstloftet fuldt ud i 2010, idet den foreslåede ordning ikke levner mulighed for at fordele den høje takststigning over flere år. Udnyttes takstloftet nemlig ikke fuldt ud, må trafikelskaberne og ejere indstille sig på et permanent fald i indtægtsniveau.

Store takststigninger fører erfaringsmæssigt til markant frafald af passagerer, som efterfølgende er vanskelige at tiltrække igen. Det er uheldigt på et tidspunkt, hvor både regeringen, regioner, kommuner og trafikelskaber ønsker at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik.

Vi opfordrer derfor til, at bekendtgørelsen revideres på en måde, så der indbygges en fleksibilitet, der giver trafikelskaberne mulighed for at skabe en mere jævn takstudvikling. En sådan løsning bør gennemføres hurtigt, da taksterne for 2010 skal fastsættes i dette efterår.

Med venlig hilsen

Carl Holst
Formand for Danske Regioners
Udvalg for Regional Udvikling

Erik Fabrin
Formand for KL

Thomas Kastrop-Larsen
Formand for
Trafikselskaberne i Danmark

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 1**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
3. september 2009	1-21-1-09	Niels Henrik Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Budget 2010

I april 2009 behandlede bestyrelsen et teknisk budgetoplæg for 2010. Oplægget var udarbejdet på baggrund af en fremskrivning af 2008-budgettet.

Hen over sommeren udarbejdede Midttrafik en ruteøkonomi for busdriften, som viste de faktiske udgifter i 2008 fordelt på enkeltruter for de enkelte kommuner og for Region Midtjylland. Dette planlægningsredskab var af tekniske årsager ikke til stede før sommeren 2009.

Ruteøkonomien giver et meget bedre budgetlægningsgrundlag, og er anvendt som grundlag for budgettet for 2010, og også for det forventede regnskab for 2009. Dette materiale er tidligere fremsendt til kommunerne og regionen.

I en dialog med bestillerne blev der foretaget tilretninger og justeringer af budgetoplægget for 2010, hvorved der blev skabt et fælles grundlag for budgettet for 2010 på det administrative niveau.

31. juli 2009 blev det således drøftede og justerede materiale udsendt til politisk høring ved kommunerne og Region Midtjylland. Svarfristen var 28. august 2009, og den korte høringsperiode var begrundet i, at teknikken bag budgetoplægget allerede var drøftet og uddybet på administrativt niveau. Derved skulle bestillerne på forhånd være grundig orienteret til at kunne rådgive det politiske niveau.

Den politiske høring har givet anledning til mindre justeringer af budgetoplægget, som er indarbejdet i det vedlagte budgetforslag for 2010 jf. Midttrafiks bemærkninger til høringssvarene.

Hovedtallene for budget 2010 fremgår nedenfor.

Det skal bemærkes, at effekten af lønsumsafgiften for Trafikselskabet samt effekten af cross border leasing er indarbejdet i nærværende budgetoplæg på den måde, at der er budgetteret med separate udgiftsposter på hhv. 3,1 mio. kr. til lønsumsafgift, og 75,4 mio. kr. til cross border leasing.

Herudover er der indarbejdet en samlet udgiftspost på 2,5 mio. kroner til dækning af udgifter til moms på tilskud til rutebilstationer. Udgiftsposten er ikke fordelt på de enkelte bestillere.

For indeværende er der ikke taget endelig stilling til de afledte merudgifter.

Udgangspunktet for det afsatte beløb til lønsumsafgift er Midttrafiks samlede lønbudget, hvoraf der i værste fald skal betales en afgift på 5,33 % svarende til 3,1 mio. kr.

Merudgiften vedrørende cross border leasing er baseret på den udmeldte DUT- kompensation, som kommunerne og Regionen har fået tildelt ved økonomiforhandlingerne for 2010, svarende til ca. 75,4 mio. kr.

Metoden er anvendt idet de forventede merudgifter således er kendte størrelser og kan genfindes i baggrundsmaterialet for økonomiforhandlingerne. Desuden er det disse beløb, kommunerne og Regionen faktisk kompenseres for via DUT.

Alt andet lige er en merudgift af de nævnte størrelser således finansieret ved, at kommunerne og regionen er kompenseret for merudgiften via staten.

Der udestår en afklaring af, i hvilket omfang Midttrafik skal betale moms i forbindelse med tilskud til rutebilstationerne. Såfremt der fuldt ud skal betales moms, vil det betyde en merudgift på ca. 2,5 mio. kroner om året.

Busselskabet Århus Sporveje har rettet henvendelse til Told og Skat vedr. omfanget af lønsumsafgiften på eget område. I det nuværende budget er der indarbejdet en lønsumsafgift på 3,08 % mens den umiddelbare tilkendegivelse fra Told og Skat er, at der skal betales 5,33 %. Der foreligger for indeværende ikke et svar desangående, men der kan blive tale om en merudgift afhængigt af svaret. Budgettet for Århus Kommune hhv. Busselskabet Århus Sporveje kan således blive justeret på den baggrund.

I de følgende budgetoversigter er den forventede merudgift vedrørende cross border leasing anbragt under busdriften, mens summen af hhv. moms på tilskud til rutebilstationer og Trafikskabet lønsumsafgifter er anbragt under Trafikskabet, svarende til i alt 5,6 mio. kr.

Budget 2010 for Midttrafik i hovedtal (1.000 kr.)

Budget 2010

	Budget 2010 efter høring	Særskilte budgetpuljer	Budget 2010
Busdrift			
Udgifter	1.297.082	75.400	1.372.482
Indtægter	-616.112	0	-616.112
Netto	680.970	75.400	756.370
Midtjyske Jernbaner			
Udgifter	46.900	0	46.900
Indtægter	-14.328	0	-14.328
Netto	32.572	0	32.572
Handicapkørsel			
Udgifter	59.145	0	59.145
Indtægter	-7.411	0	-7.411
Netto	51.734	0	51.734
Trafikskabet			
Trafikskabet - netto udgifter	124.652	5.645	130.297
Midttrafik i alt			
Udgifter i alt	1.527.779	81.045	1.608.824
Indtægter i alt	-637.851	0	-637.851
Netto i alt	889.928	81.045	970.973

Der er i det følgende foretaget en mere detaljeret og teknisk gennemgang af de enkelte forretningsområder.

Busdriften

På udgiftssiden er budgettet udarbejdet med baggrund i en detaljeret opgørelse af vognmandsbetalingerne på de enkelte ruter i den enkelte kommune og i Regionen. Det anvendte værktøj er det mest nøjagtige, der er til rådighed, og har den styrke, at ændringer i køreplantimer, effekten af udbud m.v. er en del af basis for budgetlægningen.

Generelt er det i budgettet forudsat, at udgifterne til betaling af vognmændene reelt nedjusteres med 1,9 %. Dette er skønnet, som Trafikselskaberne i Danmark senest har udmeldt, og er det officielle skøn, Midttrafik og de øvrige trafikselskaber altid vil bruge. Dette er meddelt de administrative bestillere flere gange.

I budgettet er indarbejdet den forventede effekt af udbud og ændringer i serviceniveauet, som er aftalt med bestillerne. Specielt skal bemærkes, at effekten af Midttrafiks 14. udbud i Randers Kommune ikke er indarbejdet i nærværende budgetoplæg. Punktet behandles særskilt af bestyrelsen på mødet den 11. september 2009.

Der er i budgetoplægget ikke taget højde for effekten af et samlet forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet. Dette har været drøftet med Region Midtjylland.

På indtægtssiden er det forudsat, at ændringer i taksterne for 2010 ikke slår igennem som merindtægter, idet der kan konstateres en tilbagegang i indtægterne i 2009 sammenholdt med 2008-niveauet. Hvis de foreslåede takststigninger ikke bliver gennemført, vil der være en yderligere tilbagegangen i indtægterne i 2010.

Der er desuden indregnet merindtægter som følge af salg af skolekort i Randers og Silkeborg kommuner jf. aftale med disse, samt foretaget en justering af indtægterne i Odder Kommune jf. høringsvaret.

Indtægtssiden er meget vanskelig at budgettere. Hvis prognoserne for 2009 holder, vil det – efter regnskabsaflæggelsen for 2009 – være nødvendigt at analysere indtægtsbudgettet for 2010. Resultatet heraf forventes forelagt bestyrelsen senest i maj 2010.

Midtjyske Jernbaner

Midttrafiks mellemværende med Midtjyske Jernbaner vedrører kun Region Midtjylland.

Budgettet omfatter dels driften i form af driftsudgifter og –indtægter, dels den ordinære anlægs-side, omfattende et fast, årligt anlægstilskud. Teknisk set er der tale om driftsskud fra Midttrafik til Midtjyske Jernbaner, men af hensyn til en mere gennemskuelig styring af økonomien, er tilskuddene opdelt i drift og anlæg.

I forbindelse med regnskabsaflæggelsen for 2008 aftales det mellem Region Midtjylland og Midttrafik, at Midttrafik optager et lån ved Region Midtjylland til dækning af udgifterne i forbindelse med spormoderniseringen af Odderbanen.

I den forbindelse aftales, at der skal udarbejdes en nærmere beskrivelse for afviklingen af lånet, idet det som udgangspunkt er Midtjyske Jernbaner der – via Midttrafik – afdrager og forrenter gælden i forhold til Region Midtjylland. Bestyrelsen orienteres nærmere om denne sag.

Der henvises til sagen vedrørende Regnskab 2008 for en uddybende beskrivelse af sammenhænge.

Variabel kørsel

Budgetoplægget på den variable kørsel for 2010 er overordnet en fremskrivning af det justerede budget for 2009, dog med korrektioner for kørslen indenfor Århus Kommune, således som det er aftalt med kommunen.

Det skal bemærkes, at de budgetterede udgifter og indtægter under handicapkørslen kun omfatter den såkaldte 'skal-kørsel' hvilket er den kørsel kommunerne er forpligtet til at stille til rådighed for de handicappede borgere.

Den såkaldte kan-kørsel (patienttransport for regionen samt forskellige former for kommunal kørsel), finansieres direkte af de enkelte bestillere, og hviler således i sig selv. Kan-kørslen vedrører

således ikke byrdefordelingen, og vil først blive opgjort separat i forbindelse med regnskabsaflæg-
gelsen.

Trafikselskabet

Trafikselskabets nettoudgifter omfatter dels udgifter til administrationen, dels fællesudgifter til f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr, information, markedsføring med videre.

De enkelte bestillers andel af de samlede udgifter er som udgangspunkt direkte fordelt ud på den enkelte rekvirent. De typer udgifter, der ikke kan fordeles direkte ud på bestillere, fordeles enten efter køreplantimer, eller efter antallet af ruter (sidstnævnte dækker f.eks. andel af udgifter til ru-
tebilstationer).

Budgettet for 2010 er en fremskrivning af budgettet for 2009 med 3,1 %, svarende til den gen-
nemsnitlige pris- og lønstigningsforventning, udmeldt af Kommunernes Landsforbund.

Midttrafiks samlede budget

Det samlede budget for 2010 er vist i det følgende. Budgettet er fordelt på de enkelte forretnings-
områder, samt på de enkelte kommuner og regionen.

Busdrift	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto					
	Budget 2010	BO 2010	Budget 2011	BO 2011	Budget 2012	BO 2012	Budget 2013	BO 2013	Budget 2010	BO 2010	Budget 2011	BO 2011	Budget 2012	BO 2012	Budget 2013	BO 2013	Budget 2010	BO 2010
Fawskov	13.005.351	13.005.351	13.005.351	13.005.351	13.005.351	13.005.351	13.005.351	844.902	844.902	844.902	844.902	844.902	844.902	844.902	844.902	844.902	12.160.449	12.160.449
Hedensted	9.053.566	9.053.566	9.053.566	9.053.566	9.053.566	9.053.566	9.053.566	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	7.065.229	7.065.229
Herning	45.163.187	45.163.187	45.163.187	45.163.187	45.163.187	45.163.187	45.163.187	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	34.349.511	34.349.511
Holstebro	29.749.764	29.749.764	29.749.764	29.749.764	29.749.764	29.749.764	29.749.764	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	22.488.605	22.488.605
Horsens	42.529.776	42.529.776	42.529.776	42.529.776	42.529.776	42.529.776	42.529.776	15.924.577	15.924.577	15.924.577	15.924.577	15.924.577	15.924.577	15.924.577	15.924.577	15.924.577	26.605.199	26.605.199
Ikast-Brande	13.890.674	13.890.674	13.890.674	13.890.674	13.890.674	13.890.674	13.890.674	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13.890.674	13.890.674
Lerlev	7.920.470	7.920.470	7.920.470	7.920.470	7.920.470	7.920.470	7.920.470	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.920.470	7.920.470
Norddjurs	14.433.915	14.433.915	14.433.915	14.433.915	14.433.915	14.433.915	14.433.915	516.362	516.362	516.362	516.362	516.362	516.362	516.362	516.362	516.362	13.917.553	13.917.553
Odder	5.637.956	5.637.956	5.637.956	5.637.956	5.637.956	5.637.956	5.637.956	365.892	365.892	365.892	365.892	365.892	365.892	365.892	365.892	365.892	5.272.064	5.272.064
Randers *	71.050.506	71.050.506	71.050.506	71.050.506	71.050.506	71.050.506	71.050.506	26.654.593	26.654.593	26.654.593	26.654.593	26.654.593	26.654.593	26.654.593	26.654.593	26.654.593	44.395.913	44.395.913
Ringkøbing-Skjern	19.067.211	19.067.211	19.067.211	19.067.211	19.067.211	19.067.211	19.067.211	303.718	303.718	303.718	303.718	303.718	303.718	303.718	303.718	303.718	18.763.493	18.763.493
Samsø	4.367.077	4.367.077	4.367.077	4.367.077	4.367.077	4.367.077	4.367.077	1.410.791	1.410.791	1.410.791	1.410.791	1.410.791	1.410.791	1.410.791	1.410.791	1.410.791	2.956.286	2.956.286
Silkeborg	53.616.939	53.616.939	53.616.939	53.616.939	53.616.939	53.616.939	53.616.939	21.343.811	21.343.811	21.343.811	21.343.811	21.343.811	21.343.811	21.343.811	21.343.811	21.343.811	32.273.128	32.273.128
Skanderborg	16.526.799	16.526.799	16.526.799	16.526.799	16.526.799	16.526.799	16.526.799	2.703.235	2.703.235	2.703.235	2.703.235	2.703.235	2.703.235	2.703.235	2.703.235	2.703.235	13.823.564	13.823.564
Skive	23.450.632	23.450.632	23.450.632	23.450.632	23.450.632	23.450.632	23.450.632	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	17.024.571	17.024.571
Struer	7.661.603	7.661.603	7.661.603	7.661.603	7.661.603	7.661.603	7.661.603	837.661	837.661	837.661	837.661	837.661	837.661	837.661	837.661	837.661	6.823.942	6.823.942
Syddjurs	16.698.244	16.698.244	16.698.244	16.698.244	16.698.244	16.698.244	16.698.244	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	15.265.603	15.265.603
Viborg	34.512.587	34.512.587	34.512.587	34.512.587	34.512.587	34.512.587	34.512.587	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	24.479.171	24.479.171
Århus	431.919.280	431.919.280	431.919.280	431.919.280	431.919.280	431.919.280	431.919.280	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	188.670.116	188.670.116
Regionen	436.826.346	436.826.346	436.826.346	436.826.346	436.826.346	436.826.346	436.826.346	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	172.824.342	172.824.342
Cross border leasing	75.400.000	75.400.000	75.400.000	75.400.000	75.400.000	75.400.000	75.400.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75.400.000	75.400.000
I alt	1.372.481.883	1.372.481.883	1.372.481.883	1.372.481.883	1.372.481.883	1.372.481.883	1.372.481.883	616.112.000	616.112.000	616.112.000	616.112.000	616.112.000	616.112.000	616.112.000	616.112.000	616.112.000	756.369.883	756.369.883

* Effekten af Midttrafik 14. udbud i Randers er ikke indregnet i budgettet, da punktet behandles separat på bestyrelsesmødet den 11. september 2009.

Midtjyske Jernbaner	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto						
	Budget 2010	BO 2010	Budget 2011	BO 2011	Budget 2012	BO 2012	Budget 2013	BO 2013	Budget 2010	BO 2010	Budget 2011	BO 2011	Budget 2012	BO 2012	Budget 2013	BO 2013	Budget 2010	BO 2010	
Region Midtjylland	38.827.266	38.827.266	39.992.084	39.992.084	39.992.084	39.992.084	39.992.084	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	24.499.000	24.499.000	
Driftstilskud	8.072.955	8.072.955	6.097.772	6.097.772	6.097.772	6.097.772	6.097.772										8.072.955	8.072.955	
Anlægstilskud																			
I alt	46.900.221	46.900.221	46.089.856	46.089.856	46.089.856	46.089.856	46.089.856	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	32.571.955	32.571.955	

Variabel kørsel (skal-kørsel)

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2010	BO 2011
Fawskov	1.184.537	1.184.537	1.184.537	1.184.537	213.371	213.371	213.371	213.371	971.166				971.166	
Hedensted	3.983.001	3.983.001	3.983.001	3.983.001	711.736	711.736	711.736	711.736	3.271.265				3.271.265	
Herning	2.338.254	2.338.254	2.338.254	2.338.254	434.313	434.313	434.313	434.313	1.903.942				1.903.942	
Holstebro	1.537.380	1.537.380	1.537.380	1.537.380	309.493	309.493	309.493	309.493	1.227.887				1.227.887	
Horsens	2.769.847	2.769.847	2.769.847	2.769.847	483.404	483.404	483.404	483.404	2.286.443				2.286.443	
Ikast-Brande	1.122.356	1.122.356	1.122.356	1.122.356	203.440	203.440	203.440	203.440	918.916				918.916	
Lemvig	684.158	684.158	684.158	684.158	148.110	148.110	148.110	148.110	536.048				536.048	
Norddjurs	987.437	987.437	987.437	987.437	181.825	181.825	181.825	181.825	805.612				805.612	
Odder	838.101	838.101	838.101	838.101	130.534	130.534	130.534	130.534	707.568				707.568	
Randers	2.579.612	2.579.612	2.579.612	2.579.612	423.125	423.125	423.125	423.125	2.156.487				2.156.487	
Ringkøbing-Skjern	1.601.095	1.601.095	1.601.095	1.601.095	306.419	306.419	306.419	306.419	1.294.677				1.294.677	
Samsø	117.531	117.531	117.531	117.531	21.874	21.874	21.874	21.874	95.658				95.658	
Silkeborg	2.379.479	2.379.479	2.379.479	2.379.479	467.258	467.258	467.258	467.258	1.912.222				1.912.222	
Skanderborg	1.547.419	1.547.419	1.547.419	1.547.419	273.515	273.515	273.515	273.515	1.273.904				1.273.904	
Skive	1.112.621	1.112.621	1.112.621	1.112.621	227.449	227.449	227.449	227.449	885.172				885.172	
Struer	562.807	562.807	562.807	562.807	115.658	115.658	115.658	115.658	437.149				437.149	
Syddjurs	880.070	880.070	880.070	880.070	143.021	143.021	143.021	143.021	737.049				737.049	
Viborg	2.142.516	2.142.516	2.142.516	2.142.516	425.463	425.463	425.463	425.463	1.717.053				1.717.053	
Århus	30.786.500	30.786.500	30.786.500	30.786.500	2.191.433	2.191.433	2.191.433	2.191.433	28.595.067				28.595.067	
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
I alt	59.144.723	59.144.723	59.144.723	59.144.723	7.411.438	7.411.438	7.411.438	7.411.438	51.733.286				51.733.286	

Trafikselskabet				
	Netto	Netto	Netto	Netto
	BO 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013
Favrskov	1.001.268	1.001.268	1.001.268	1.001.268
Hedensted	782.195	782.195	782.195	782.195
Herning	2.939.424	2.939.424	2.939.424	2.939.424
Holstebro	2.308.984	2.308.984	2.308.984	2.308.984
Horsens	4.079.351	4.079.351	4.079.351	4.079.351
Ikast-Brande	896.359	896.359	896.359	896.359
Lemvig	832.537	832.537	832.537	832.537
Norddjurs	1.084.468	1.084.468	1.084.468	1.084.468
Odder	671.636	671.636	671.636	671.636
Randers	6.456.993	6.456.993	6.456.993	6.456.993
Ringkøbing-Skjern	1.794.963	1.794.963	1.794.963	1.794.963
Samsø	376.900	376.900	376.900	376.900
Silkeborg	4.707.590	4.707.590	4.707.590	4.707.590
Skanderborg	1.597.089	1.597.089	1.597.089	1.597.089
Skive	2.281.609	2.281.609	2.281.609	2.281.609
Struer	551.004	551.004	551.004	551.004
Syddjurs	1.319.212	1.319.212	1.319.212	1.319.212
Viborg	3.475.947	3.475.947	3.475.947	3.475.947
Århus	38.187.779	38.187.779	38.187.779	38.187.779
Regionen	49.306.714	49.306.714	49.306.714	49.306.714
Lønsum og moms vedr. rutebilstationer	5.645.000	5.645.000	5.645.000	5.645.000
I alt	130.297.023	130.297.023	130.297.023	130.297.023

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4
Bilag nr. 2**

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

<p>Sammendrag af hørings svar efter politisk høring vedrørende budget 2010</p>

31. juli 2009 blev budgettet for 2010 sendt i politisk høring med svarfrist 28. august 2009.

Det fremsendte materiale bestod af en skrivelse, hvor der var redegjort for forudsætningerne bag budgetforslaget, samt bilag der gengav de relevante budgetter for den enkelte kommune hhv. for Region Midtjylland.

Nedenfor er et sammendrag af alle hørings svar fordelt på bestillere.

Favrskov Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen godkender budgetforslaget. <p><i>Midttrafiks bemærkninger</i> <i>Midttrafik har ingen bemærkninger.</i></p>
Hedensted Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen godkender budgetforslaget. <p><i>Midttrafiks bemærkninger</i> <i>Midttrafik har ingen bemærkninger.</i></p>
Herning Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen forventer en budgetjustering for udgifter til busdrift der kan fastlægges efter det kommende udbud. Herudover godkender kommunen budgettet. <p><i>Midttrafiks bemærkninger</i> <i>Midttrafik tager kommentarerne til efterretning og indarbejder justering i budgettet for busudgifter når udbudsresultatet af Midttrafiks 15. udbud foreligger i november 2009.</i></p>
Holstebro Kommune	<i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget hørings svar.</i>
Horsens Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Horsens Kommune har udvalgs møde efter høringsfristens udløb og har derfor sendt direktionens udkast til indstilling til udvalget som et foreløbigt hørings svar. Direktionen indstiller at budgetforslag 2010 godkendes med bemærkning om at busindtægterne reduceres med 335.000 kr. som følge af nedskæringer i 2009. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i> <i>Midttrafik har indarbejdet en indtægtsreduktion på 335.000 kr. og noterer samtidig at der er tale om et foreløbigt hørings svar.</i></p>
Ikast-Brande Kommune	<i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget hørings svar.</i>

Lemvig Kommune	<i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget hørings svar.</i>
Norrdjurs Kommune	<i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget hørings svar.</i>
Odder Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Odder Kommune indregner i egne budgetter en samlet indtægt fra skolekort o.l. på ca. 290.000 kroner. Forudsat at dette indarbejdes i Midttrafiks budgetforslag, tages budgetforslaget til efterretning. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik har indarbejdet en forventet indtægt for kommunen på 290.000 kroner.</i></p>
Randers Kommune	<i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget hørings svar.</i>
Ringkøbing- Skjern Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen har i forbindelse med køreplansskift august 2009 gennemført besparelser på lokalruterne omkring 1,6 - 1,7 mio. pr år. Kommunen forventer, at disse køreplanændringer (besparelser) indregnes i budget 2010, og at a conto opkrævningerne reguleres i forhold her til. • Administrationsbidraget forventes nedreguleret i forhold til ovennævnte. • Kommunen efterlyser de bagvedliggende udregninger, herunder bl.a. km-tal, som ligger til grund for budgetterne. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik har indarbejdet en udgiftsreduktion på 1,6 mio. kr. i busbudgettet. A conto opkrævningen for 2010 tager udgangspunkt heri.</i></p> <p><i>I det omfang der er ændringer i køreplantimer, vil der blive foretaget en justering af administrationsbidraget, senest i forbindelse med den endelige regulering ved regnskabsafslutningen.</i></p> <p><i>Midttrafik har tidligere fremsendt detailopgørelser på bl.a. ruteøkonomi m.v. til kommunen. Midttrafik vil i muligt omfang sende yderligere baggrundsoplysninger til Ringkøbing-Skjern kommune.</i></p>
Samsø Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Nettoudgifterne til busdrift ønskes reduceret med 0,8 mio. kr. grundet besparelse. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik har indarbejdet en udgiftsreduktion på 0,9 mio. kr. og en indtægtsreduktion på 0,1 mio. kr. grundet den nævnte besparelse.</i></p>
Silkeborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Udvalget konstaterer med tilfredshed at Midttrafik tager udgangspunkt i regnskabstal i stedet for budgettal ved udarbejdelsen af budgetforslag 2010. Endvidere er de faktiske køreplanbesparelser indregnet og indtægterne er opjusteret i overensstemmelse med det faktiske salg af skolekort. • Udvalget godkender Midttrafiks budgetoplæg for 2010, med de forbehold for cross boarder leasing og uklarheder omkring Trafikselskabers eventuelle betaling af lønsumsafgifter som stadig foreligger. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Kommunens kommentarer er taget til efterretning. Det skal bemærkes, at effekten af cross boarder leasing og lønsum nu er indarbejdet som 2 separate puljer hhv. udgiftsposter i Midttrafiks budget.</i></p>

Skanderborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Budgetoplægget tages administrativt til efterretning og vil efterfølgende blive forelagt udvalget. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafik har ingen bemærkninger.</i></p>
Skive Kommune	<p><i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget høringssvar.</i></p>
Struer Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen har ingen kommentarer til budgettet. <p><i>Midttrafiks bemærkninger Midttrafik har ingen bemærkninger.</i></p>
Syddjurs Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen konstaterer at budgettet for Trafikselskabet (administration) indeholder beløb til Letbanesekretariatet. Kommunen mener dette bør være en selvstændig post, som ikke hører under den almindelige administration. Kommunen finder fortsat administrationsbidraget er voldsomt stort, idet den konstaterer at kommunen bruger betydelig mere tid på kollektiv trafik end den gjorde før trafikselskabet blev oprettet. Ønske om en større flexibilitet i forbindelse med budgetændringer efter budgettets vedtagelse, således at ændringer i kørsel, indtægter mm. også får indflydelse på de a conto afregninger, der finder sted og ikke først i årsregnskabet med efterfølgende regulering i året efter. Derudover har kommunen ingen bemærkninger. <p><i>Midttrafiks bemærkninger: I forlængelse af bestyrelsens behandling af budgetforslaget, vil administrationen udarbejde en specificeret oversigt for samme. Heraf vil det også fremgå, hvad de enkelte bestillere forventes at bidrage med i forbindelse med Letbanen.</i></p> <p><i>Det skal bemærkes, at Midttrafik i sammenligning med de øvrige trafikselskaber i Danmark ligger lavest for så vidt angår udgifter til administration.</i></p> <p><i>Midttrafik vil tage et nøde med kommunen om ressourcer og arbejdsdeling.</i></p> <p><i>Ønsket om en koordinering og løbende justering af budgetterne vil blive drøftet nærmere i en nedsat arbejdsgruppe desangående.</i></p>
Viborg Kommune	<p><i>Midttrafik har d.d. ikke modtaget høringssvar.</i></p>
Århus Kommune	<ul style="list-style-type: none"> Ønsker løbende ændring af regulerings-satsen anvendt i budgetmaterialet således at de månedlige delindeks fra Danmarks Statistik indgår. Århus Kommune anfører, at det aktuelt ville det betyde at der i budgettet for busudgifter skulle anvendes -0,6 % i stedet for -1,9% ved fremskrivningen af udgifter fra 2009 til 2010. Mener ikke kontrakterne med Busselskabet Århus Sporveje skal genforhandles selvom lønsumsafgiften stiger fra 3,08 % til 5,33% svarende til en udgift på 4,6 mio. kr. jf. Driftsrådsmøde i Midttrafik i april måned. Kommunen mener således ikke beløbet skal indregnes i budgettet for 2010. Ønsker udgiften cross boarder leasing indregnet i budgettet. BÅS har opgjort udgiften 11,5 mio. kr. årligt. Trafikselskabets budget bør opdeles i bus-, letbane- og handicapbidrag.

- Stigningen i udgifter til Trafikselskabet vedr. handicapdelen er større end den oplyste pris- og lønregulering.
- Ønsker en forklaring på stigningen på 2,6 mio. kr. i busandelen af Trafikselskabets budget. Der burde i budgettet for 2010 indgå bemærkninger og/eller estimater for såvel bod/erstatning som indtægtskonsekvenser i sagen om kontantautomaterne, som må forudses at ville påvirke den økonomiske relation mellem Midttrafik og ÅK i 2010.
- Ønsker at der i budgetmaterialet for B2010 var fremgået de tilsvarende beløb for hhv. R2008 og B2009.

Midttrafiks bemærkninger:

Reguleringssatsen der anvendes ved budgettering følger de officielle udmeldinger fra Trafikselskaberne i Danmark. Den nævnte sats på -0,6% er ikke officiel men er Midttrafiks skøn når delindeksene for juni måned fra Danmarks Statistik indsættes i prognosemodellen. En ny beregning hvor juliindeksene indgår giver en sats på -1,9 % igen. Det er meddelt alle bestillere op til flere gange, at Midttrafik ligesom de andre trafikselskaber bruger de officielle udmeldinger fra Trafikselskaberne i Danmark.

Det er korrekt, at det fremgår af referat fra Driftsrådets møde den 23. april 2009, at en forhøjelse af lønsumsafgiften ikke giver anledning til en genforhandling af satserne i kontrakterne med Busselskabet Århus Sporveje om buskørsel. Men det betyder ikke, at der ikke bliver en merudgift for Århus Kommune. Det bliver der i form af at Århus Kommune må dække det underskud den højere lønsumsafgift vil give anledning til i Busselskabet Århus Sporvejes regnskab. Dette er helt parallelt med, at kontrakterne heller ikke blev genforhandlet da refusion af dieselafgift bortfaldt.

Effekten af bortfaldet af cross boarder leasing er nu indregnet som en total i budgettet. Dvs. at der ikke er foretaget en byrdefordeling.

Budgettet som det forelægges for bestyrelsen er hovedtallene for de forventede udgifter og indtægter i 2010. Bag disse hovedtal er der en mere specificeret opdeling af budgetterne i delbudgetter, som dog for overskuelighedens skyld ikke gengives i materialet til bestyrelsen. En mere specificeret opsplitning af budgettet fremsendes senere til de enkelte bestillere.

Den i budgettet indarbejdede stigning i udgifterne til handicapkørsel for Århus Kommune er særskilt aftalt med kommunen, og beror på en konkret beregning af udgifts- og indtægtsniveauet.

Midttrafik sender en specificeret opgørelse til Århus Kommune vedrørende stigningen i bidraget til Trafikselskabet. Herudover vil Midttrafik tage kontakt med Århus Kommune med henblik på at finde en løsning på spørgsmålet om bod/erstatning samt indtægtskonsekvenserne vedrørende kontantautomaterne.

Midttrafik tager ønsket om sammenligningstal i budgetmaterialet til efterretning.

<p>Region Midtjylland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Midttrafik indregner besparelser på 3,7 mio.kr. i budget 2010, hvor Region Midtjylland i medfør af budgetforliget for 2009, indregner besparelser på 34 mio.kr. • Midttrafik indregner ikke udgifter til det forventede indgreb mod "cross border" leasing, hvor Region Midtjylland har afsat en særlig pulje på 15,1 mio.kr. svarende til regionens kompensation ved økonomiaftalen. • Midttrafik indregner ikke udgifter til lømsumafgifter på trafikselskabes administration, hvor Region Midtjylland har afsat en særlig pulje på 2 mio.kr. svarende til regionens kompensation ved økonomiaftalen. • Regionen har afsat 12,3 mio.kr. i en særlig udisponeret pulje. • Forretningsudvalget konstaterer, at Midttrafiks budgetforslag for 2010 ikke er i overensstemmelse med Regionsrådets budgetforlig for 2009, idet stillingtagen til det regionale tilskud til trafikselskaber i 2010 afventer de politiske forhandlinger om budget 2010. • Forretningsudvalgets beslutning i sagen forelægges Regionsrådet til efterretning på grund af fristen for afgivelse af høringsvar. <p><i>Midttrafiks bemærkninger:</i></p> <p><i>Den omtalte besparelse på 3,7 mio. kr. er efter aftale med regionen reduceret med 1,6 mio. kr. Midttrafik har således alene indarbejdet en besparelse på regionens tilskud til drift ud fra den bestilling, Midttrafik har fået. Midttrafik afventer nærmere, konkret bestilling for realisering af regionens yderligere besparelser på driftsbudgettet til kollektiv trafik.</i></p> <p><i>Merudgiften på baggrund af cross border leasing er indarbejdet som en ramme, men der afventes dels konkret lovgivning på området, dels konkrete forhandlinger.</i></p> <p><i>Midttrafik har indregnet merudgifter vedrørende lømsumafgift som en ramme, men afventer konkret en beslutning, hvorefter den kan fordeles på bestillere.</i></p> <p><i>Midttrafik vil justere driftsbudgettet til kollektiv trafik ud fra de politiske beslutninger, regionen træffer efter den 15. september, som er trafikselskabernes skæringsdato i forbindelse med vedtagelsen af budgettet.</i></p>
--------------------------------------	---

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. september 2009	1-34-75-1-21-07	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

Notat om rapporten "Før biltrafikken står stille"

Region Hovedstaden har udarbejdet en række rapporter, der beskriver hvad den kollektive trafik kan bidrage med, for at begrænse antallet af bilister. Hovedrapporten "Før Biltrafikken Står Stille" indeholder anbefalinger til Hovedstadsområdet, men en række af ideerne kan også anvendes andre steder - fx i Midttrafik.

Det overordnede formål er at begrænse biltrafikken fordi:

- **Bilister bruger for lang tid på at holde i kø, og spildtiden koster samfundet mange penge.**
- **Den stigende biltrafik skaber miljøproblemer, både lokal støj- og luftforurening og globale klimaproblemer.**

Rapporten beskriver 6 forskellige "initiativpakker" der kan få flere til at rejse kollektivt. Initiativpakkerne indeholder således samlet en bruttoliste over tiltag – på mange forskellige områder – der kan bringes i anvendelse, for at få flere til at bruge bus og tog. Initiativerne kan sagtens – og ofte med synergieffekt til følge – kombineres.

Dette notat indeholder en kort beskrivelse af de 6 initiativpakker – og en vurdering af hvad Midttrafik har gjort og kan gøre i forhold til tilsvarende initiativer i Midttrafik's område.

Initiativpakker

Grundproduktet:

- Fokus er at forbedre udbud og frekvens, rejsehastighed og pålidelighed. Der skal indsættes flere busser og tog, skabes bedre busfremkommelighed og gennemføres et planeftersyn af den kollektive trafik med henblik på at justere primært busruter i forhold til de forandringer der er sket med transportvaner, virksomheder, borgere, bosættelse og befolkning. Der peges fx på at der i Sverige er positive erfaringer med større ruteomlægninger hver 10-15 år. Sådanne tiltag har givet 10-20 % flere kunder i store og mellemstore byer i Sverige.

Midttrafik:

Udbud og frekvens:

I områdeplanen for **Århus** forventes frekvensen på indfaldsvejene udvidet betydeligt. Dette er muligt indenfor de eksisterende rammer, dels fordi der kan flyttes ressourcer til indfaldsvejene og dels fordi det er muligt at optimere samarbejdet mellem bybusser og regionalbusser.

I og omkring de øvrige **større købstæder** er der pt. ikke aktuelle planer om at etablere højere frekvens. Skulle man pege på muligheder i disse byer, kunne det være, at de alle typisk indeholder 1, 2 – måske 3 boligområder med en social og økonomisk sammensætning, der gør at den kollektive trafik benyttes i højere grad end i resten af byen. Her kunne det være relevant at lave **forsøg med etablering af højfrekvent kollektiv trafik**, med det formål at undersøge den kundemæssige effekt.

Udenfor de større købstæder, er det vurderingen at den kollektive trafik primært er et gode, der sikrer befordring af de borgere, der ikke har andre muligheder – børn, uddannelsessøgende, pensionister og borgere der ikke har bil -, og det er vurderingen at en indsats i forhold til det

overordnede formål med at begrænse biltrafikken, ikke kan anbefales. Dels skal der sættes meget store mængder af ekstra-kørsel ind for at etablere et godt tilbud, dels er kundeunderlaget generelt beskedent og dels er det ikke her den stigende bilisme skaber væsentlige problemer. Opgaven udenfor de større købstæder bliver derfor primært at tilpasse udbuddet til efterspørgslen, samt arbejde med alternative betjeningsformer – fx i form af mindre busser eller behovsstyret drift i form af Midttur eller Teletaxa.

Generelt gælder det for initiativer vedrørende udbud og frekvens, at det forudsætter bestillernes aktive medvirken.

Rejsehastighed og pålidelighed:

Rejsehastighed kan øges ad 2 veje – dels via forbedret fremkommelighed for busser – og dels etablering af ruter der kører mere direkte. Forbedret fremkommelighed medfører ud over en hurtigere rejse og større pålidelighed, da busserne bliver mindre sårbare overfor trafikale problemer.

I **Århus** har man gennem flere år arbejdet med forbedret fremkommelighed for busser. Resultaterne heraf er markante, og der er konkrete planer for det videre arbejde. Samtidig er der til og i Århus etableret ruter, der giver hurtigere forbindelser udenom centrum – rute 101 Skanderborg – Ringvejen – Hornslet, og 124 Hinnerup – Hadsten – Århus N. Der er planer om tilsvarende at etablere en rute Silkeborg – Århus N, og områdeplan Århus indeholder en styrkelse af ruterne bl.a. på Ringvejen, der vil give hurtigere forbindelser udenom centrum.

I og omkring de store købstæder, er der enkelte steder – som fx Horsens – arbejdet med busfremkommelighed primært i form af signalprioritering. Der er ikke mange – om nogle – eksempler på fx busbaner. I den screenings-runde Midttrafik gennemførte i forbindelse med ansøgninger til Trafikstyrelsens puljer, er der dog en række konkrete forslag til busbaner/busveje i disse byer. Også i disse byer kan rejsehastigheden især på visse bybuslinier forbedres, ved mindre omvejskørsel. Det kunne være relevant at lave **forsøg, med hurtig betjening mellem fx forstæder og bycentrum** – uden omvejskørsel igennem andre bykvarterer.

Udenfor de store købstæder, er der mulighed for ruteudretninger der medfører hurtigere forbindelser hvor der er flest kunder – men også at mindre bysamfund kan miste deres bus. Teletaxa og eller Midttur kan være løsninger i disse tilfælde. Forslaget til effektivisering af det regionale rutenet, indeholder flere eksempler på sådanne udretninger. Evt. udretninger må dog ses som en del af en samlet transportløsning, så der evt. indsættes alternative løsninger de steder der bliver berørt.

Planeftersyn:

Et planeftersyn handler primært om bedre udnyttelse af ressourcer. Det kan være flytning af ressourcer fra tider/steder med få kunder til tider/steder hvor der kan forventes flere, og det kan – især her i Midttrafiks opstartsfase – være en bedre koordinering af den kommunale og den regionale kørsel.

I **Århus** er der udarbejdet en områdeplan, der sandsynligvis medfører en af de største omlægninger af den kollektive trafik i Danmark nogensinde.

I og omkring de store købstæder vil der pågå et planeftersyn i alle byer, med henblik på forbedringer og tilpasninger. Dette vil nogle steder give anledning til væsentlige ændringer.

Udenfor de store købstæder, har forslaget til effektivisering af det regionale rutenet sat dagsordenen. Forslaget er en gennemgang "rute for rute" – og ikke "område for område". Midttrafik bør snarest igangsætte et **arbejde med et planeftersyn på områdeniveau**, så der sikres sammenhæng i planlægningen. Dette bør ske, når der er klarhed over den overordnede rutestruktur i Midtjylland – og primært hvad der er en regional opgave. Det skal bemærkes, at et område ikke nødvendigvis er identisk med en kommune.

Information, mobility management og markedsføring:

- Der etableres fælles trafikinformations- og markedsføringsorganisation med fokus på information på tværs af de kollektive trafikselskaber i hovedstadsområdet. Borgernes transportvalg forsøges påvirket gennem mobility management i form af pendlerplaner, profilering af erhvervskort, transportplaner for hospitaler og andre steder hvor der kommer mange mennesker, direkte markedsføring, cykel-tog rejser, rejsegaranti m.m. Isoleret set, vurderes indsatsen indenfor området information, mobility management og markedsføring at være det der giver mest værdi i form af færre bilister og flere rejser med kollektiv trafik, i forhold til den ressourceindsats der skal ydes.

Midttrafik:

Fælles trafikinformations- og markedsføringsorganisation:

Selv om organiseringen af den kollektive trafik i Midttrafiks område ikke er så kompleks og med så mange forskellige udbydere, som der er i Hovedstadsområdet, så er der dog stadig udfordringer. I princippet er der 4 tilbydere af kollektiv trafik i Midtjylland nemlig DSB, ARRI-VA tog, Midttrafik og Midtjyske Jernbaner. Midttrafiks kørsel er så igen informations- og markedsføringsmæssigt underopdelt i "normal" Midttrafik-kørsel og X-bus kørsel. Så den udenforstående kunde, har fortsat mange steder at søge information. Der er således mange strækninger der dækkes af både bus og tog. På Rejseplanen.dk kan man selvfølgelig få information om både busser og tog – men som ny kunde i den kollektive trafik kan det være vanskeligt at overskue fx hvilke muligheder der er for at rejse kollektivt hvis man bor i Silkeborg og skal til Århus. Det er vanskeligt at vurdere, hvad der kan gøres parterne imellem på informationssiden, men som minimum bør alle parter give køreplanoplysninger om hinandens tilbud. Øvrige muligheder bør drøftes i fællesskab.

Tilsvarende gør sig gældende på markedsføringssiden. Hver part markedsfører egne produkter, men en samlet markedsføring af kollektiv trafik i Midtjylland finder ikke sted. Mulighederne herfor kunne også drøftes mellem parterne.

Mobility Management:

Mobility Management er en videreudvikling af traditionel informations- og markedsføringsvirksomhed. Opgaven er ikke fx at sælge Midttrafik-busrejser, men derimod i en direkte form at hjælpe borgere i Midtjylland med at finde alternative rejseformer i forhold til anvendelse af bil. Der er således tale om en form for servicekontor der proaktivt skal forsøge at påvirke borgernes rejsemiddelvalg. Metoden er ikke velkendt i Danmark – men findes flere steder i Sverige.

Midttrafiks informationssystemer er bygget sådan op, at man svarer på de henvendelser der kommer, men lever fx ikke op til tankerne om udadvendthed, som en del af Mobility Management – hvor man opsøger mulige kunder med henblik på at fortælle om de muligheder der er for alternativer til bilen. En samling af de ressourcer Midttrafik i dag anvender på kundeinformation, kunne muligvis danne baggrund for etablering af en mere **udfarende informations-tjeneste** – eller begyndelsen på etablering af egentlig Mobility Management i Midttrafik.

Midttrafiks miljøkampagne er dog et eksempel på information, der rækker ud over blot at fortælle hvornår bussen kører. Den kampagne forsøger aktivt at overbevise kunden om at bruge bus i stedet for bil.

Takster:

- Det foreslås, at taksterne nedsættes med 25 procent. Taksterne er steget med 29 % i hovedstadsområdet fra 2002 til 2007.

Midttrafik:

I Midttrafik har takster kun i begrænset omfang været anvendt til at tiltrække flere kunder. Enkelte steder er der indført gratis kørsel, men de er typisk valgt ud fra en argumentation om, at der er så få kunder, at takstopkrævning ikke administrativt kan betale sig. Det er således ikke steder, hvor gratis kørsel, kan forventes at tiltrække væsentligt flere kunder.

I Randers er der indført gratis periodekort til pensionister. Der er blevet udleveret et stort antal og det må derfor antages, at de benyttes flittigt. Det kunne være relevant med en undersøgelse af, om det så også medfører at flere pensionister vælger at bruge bus frem for at anvende bil.

En mulighed for i øvrigt at undersøge muligheden for at bruge taksterne som middel til at tiltrække flere kunder kunne være interessant. En særlig målgruppe kunne være de unge, der oplever et voldsomt takstspring når de går fra at kunne anvende uddannelseskort og SU-kort til at skulle rejse til almindelig voksentakst. Både DSB og ARRIVA tog har særlige tilbud til denne gruppe. Det har trafikskaberne ikke. Det kunne være en interessant forsøg at undersøge om den kollektive trafik kunne **tiltrække flere unge ved hjælp af særlige taksttiltag**.

Andre muligheder kunne være at lave takstdifferentiering afhængig af hvornår på dagen man rejser. Man kunne evt. åbne op for nogle billigere tilbud på de tidspunkter af dagen/ugen hvor der er færrest kunder – og dermed mest plads – i busserne.

Stationsnærhedsprincippet:

- Effektiv implementering af stationsnærhedsprincippet vil resultere i en bystruktur med byfortætning omkring stationerne. Indsatsen er langsigtet, men effekterne er permanente.

Midttrafik:

Der er ikke noget stationsnærhedsprincip i Midtjylland, og geografien tilsiger ikke at det vil være naturligt at indføre. Dertil er der generelt for langt mellem stationerne.

Men ikke desto mindre er der også i Midtjylland en sammenhæng mellem den fysiske planlægning og muligheden for at drive et effektivt kollektivt trafiksystem, der tiltrækker mange kunder. Bl.a. Århus Kommune har forsøgt at tænke den kollektive trafik ind i den fysiske planlægning. Man må dog være opmærksom på, at mange andre faktorer også spiller ind ved valget af lokalisering af beboelse, erhverv og institutioner. Det er næppe realistisk, at forvente at kommunernes planlægning generelt vil tage udgangspunkt i hvad der er mest hensigtsmæssigt for den kollektive trafik. Midttrafiks muligheder er derfor primært at påpege overfor kommuner hvilke konsekvenser forskellige lokaliseringspolitikker har for mulighederne for at drive kollektiv trafik, men en egentlig påvirkning af kommunernes beslutninger synes vanskelig.

Bane-infrastruktur:

- Fokus på forbedret kapacitet København-Ringsted, letbane i Ring 3, forlængelse og opgradering af S-togs, udbygning af metro – altså anlægsmæssige aktiviteter. Desuden terminalforbedringer, og flere og bedre Parker og Rejs-anlæg.

Midttrafik:

De væsentligste infrastrukturelle tiltag i Midtjylland omhandler planerne for etablering af letbaner omkring Århus.

På terminalsiden er der plads til betydelige forbedringer i Midttrafiks område. Terminalerne er kommunernes ansvar. Terminalerne er mange steder nedslidte og skumle, og det er med til at give den kollektive trafik et dårligt image og skabe utryghed for kunderne. I forbindelse med screening af muligheder for ansøgninger til Trafikstyrelsens puljer indgår flere steder forslag til terminalforbedringer. Forbedringerne gælder såvel fysiske forhold som kundeinformation. Terminalforholdene er generelt kommunale anliggender, men Midttrafik kan hjælpe kommunerne til at bedre forholdene. Dette kunne fx ske ved **etablering af et koncept for elektronisk information på busterminaler** og evt ved. Stoppesteder – fx baseret på informationer fra Rejseplanen.

I Midttrafiks område findes heller ikke eksempler på egentlig Park & Ride anlæg. Dette skulle give bilister mulighed for at stille bilen undervejs og vælge kollektiv trafik på resten af ruten. Udover en god parkeringsplads er en nødvendig forudsætning at der er højfrekvent busdrift til rådighed. Det skal være sådan, at bilisterne ikke skal tænke på køreplaner. Et sådant højfrekvent busnet forventes skabt en række steder i Århus i forbindelse med områdekøreplanen, og det kunne være et spændende at forsøge sig med **Park & Ride i Århus** – fx inspireret af den måde det er lavet på i Oxford i England, hvor der er etableret 5 gratis P-pladser i byens udkant, med direkte og højfrekvent buskørsel til centrum.

Samarbejde og vision:

- En sammenhængende vision og plan for den kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Region og kommuner udarbejder trafikhandlingsplaner, Movia indgår flerårige aftaler med region og kommuner om bustrafikken og incitamentsaftaler udbredes.

Midttrafik:

Planer, visioner og aftaler:

Planer og visioner giver ikke i sig selv flere kunder, men kan skabe den nødvendige baggrund for i øvrigt at handle målrettet og fremadrettet.

Midttrafiks nuværende trafikplan indeholder ikke en "tegning" af den kollektive trafik mange år frem. Tværtimod har den kollektive trafik flere steder i Midtjylland været præget af usikkerhed om det fremtidige serviceniveau, hvilket påvirker kunderne og påvirker mulighederne for at træffe langsigtede og fremadrettede beslutninger. Midttrafik bør sammen med bestillerne arbejde på at skabe en så stor tryghed og sikkerhed som muligt, i forhold til udviklingen af den kollektive trafik.

Incitamentsaftaler:

Heller ikke incitamentsaftaler medfører i sig selv flere kunder. Incitamentsaftalerne skal resultere i ændret adfærd hos chauffører og vognmænd, for at det kan have den tilsigtede effekt. Der er gode erfaringer med det flere steder, og i det kommende udbud indføres det i Randers. Er effekterne positive bør der indføres incitamentsaftaler alle de steder, hvor kørslen har en karakter, så der er mulighed for at tiltrække flere kunder.

Incitamentsaftaler kan følges op ad muligheden for at give større frihedsgrader til de vognmænd der udfører kørslen. Dette er efterspurgt fra flere vognmænd. Frihedsgraderne kunne bl.a. omfatte køreplanlægning. Incitamentsaftalen skal i så fald sikre, at det bliver kundernes behov, der kommer i fokus i planlægningen.

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 1**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. september 2009	1-34-70-2-08	Jan Ingebrigtzen	jai@midttrafik.dk	8740 8282

Afdækning af miljøforhold i kontrakterne

Århus Sporveje, Restkørslen:

§ 7 stk. 2	Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt.
§ 16 stk. 8	Der skal anvendes svovlfri dieselbrændstof eller andet dieselbrændstof, der forurener mindre end dette.
Bilag 4	Miljøforhold Busselskabet er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber. Busselskabet er derfor forpligtet til at levere oplysninger om antallet af kørte km pr. bus pr. motor-type og forbruget af Liter diesel pr bus pr. motortype. De pågældende data leveres i regneark (Microsoft Excel) til Midttrafik.
Bilag 5	23. Miljø Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 10 ppm) eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette. 24. Emissioner m.v. Nye busser der indsættes i kontraktperioden skal altid opfylde den nyeste gældende Euronorm, dog mindst Euro V. Busser der har påmonteret partikelfilter skal fra 1. maj 2009 overholde kravene i "Bekendtgørelse om partikelfiltre, kontrol og mærkning af lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (BEK nr. 478 af 15/5-2007)", eller nyere krav. Busselskabet skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af arbejdsprocedurerne. Krav til alle busser fra 1. maj 2009: Alle busser skal som minimum opfylde Euro 3 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter og være forsynet med et miljøzonemærke. Krav til alle busser fra 1. juli 2010: Alle busser skal som minimum opfylde Euro 4 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter og være forsynet med et miljøzonemærke. Det forventes, at Århus kommune indfører en miljøzone fra 2009. Midttrafik har valgt at stille krav, der matcher indførelse af en miljøzone i Århus. Ovennævnte krav om Euronorm og et effektivt partikelfilter skal opfyldes, uanset om Århus kommune indfører en miljøzone eller ej. Normer for røggasemissioner fra busser: EURO II EURO III EURO IV EURO V Kvælstofilter (NOx) 7,0 5,0 3,5 2,0 Kulilte (CO) 4,0 2,1 1,5 1,5 Kulbrinte (HC) 1,1 0,66 0,46 0,46 Partikler (PM) 0,15 0,10 0,02 0,02 KONTRAKT OM BUSKØRSEL KONTRAKT OM BUSKØRSEL - RESTKØRSLEN 34 Værdierne er maks-værdier og måles i g/kwh. EURO II er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 1996. EURO III er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2001. EURO IV er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2006.

	<p>EURO V forventes at være lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2009.</p> <p><i>Udvendigt støjniveau:</i> Gas 74 DB (A) og diesel 77 DB (A). Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.</p> <p><i>Indvendigt støjniveau:</i> Må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t. Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.</p>
Bilag 11.4	<p>Busrapport: "Har Miljøzonemærke", der skal krydses, hvis det er tilfældet.</p>
Bilag 14	<p>Kørslen og ruten Chaufføren skal kunne køre kundevenligt og miljøvenligt (en glidende og sikker kørsel).</p>

Århus Sporveje, udbudskørslen, Midttrafik 3. udbud:

§ 7 stk. 2	Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt.
§ 15 stk. 9	Der skal anvendes svovlfri dieselbrændstof eller andet dieselbrændstof, der forurenar mindre end dette. Mod betaling af meromkostningen kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændsel eller nye teknologier til reduktion af emissioner.
§ 31 stk. 4	Hvis busselskabet undlader at anvende miljøvenligt brændstof som krævet, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 4	<p>Miljøforhold Busselskabet er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.</p>
Bilag 5	<p>23. Miljø Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 10 ppm) eller andet drivmiddel, der forurenar mindre end dette.</p> <p>24. Emissioner m.v. Nye busser der indsættes i kontraktperioden skal altid opfylde den nyeste gældende Euronorm, dog mindst Euro V. Busser der har påmonteret partikelfilter skal fra 1. maj 2009 overholde kravene i "Bekendtgørelse om partikelfiltre, kontrol og mærkning af lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (BEK nr. 478 af 15/5-2007)", eller nyere krav. Busselskabet skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af arbejdsprocedurerne.</p> <p>Krav til alle busser fra 1. maj 2009: Alle busser skal som minimum opfylde Euro 3 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter og være forsynet med et miljøzonemærke.</p> <p>Krav til alle busser fra 1. juli 2010: Alle busser skal som minimum opfylde Euro 4 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter og være forsynet med et miljøzonemærke. Det forventes, at Århus kommune indfører en miljøzone fra 2009. Midttrafik har valgt at stille krav, der matcher indførelse af en miljøzone i Århus. Ovennævnte krav om Euronorm og et effektivt partikelfilter skal opfyldes, uanset om Århus kommune indfører en miljøzone eller ej.</p> <p>Normer for røggasemissioner fra busser: EURO II EURO III EURO IV EURO V Kvælstofilter (NOx) 7,0 5,0 3,5 2,0 Kulilte (CO) 4,0 2,1 1,5 1,5 Kulbrinte (HC) 1,1 0,66 0,46 0,46</p>

	<p>Partikler (PM) 0,15 0,10 0,02 0,02</p> <p>KONTRAKT OM BUSKØRSEL KONTRAKT OM BUSKØRSEL - RESTKØRSLLEN 34</p> <p>Værdierne er maks-værdier og måles i g/kwh. EURO II er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 1996. EURO III er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2001. EURO IV er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2006. EURO V forventes at være lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2009.</p> <p><i>Udvendigt støjniveau:</i> Gas 74 DB (A) og diesel 77 DB (A). Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.</p> <p><i>Indvendigt støjniveau:</i> Må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t. Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.</p>
Bilag 7	Busoplysningsskema: "Har Miljøzonomærke", der skal afkrydses, "Ja" eller "Nej".
Bilag 14	Kørslen og ruten Chaufføren skal kunne køre kundevenligt og miljøvenligt (en glidende og sikker kørsel).
Rettelsesblad spørgsmål 8	Spørgsmål: Miljøzonomærke: Hvem skal syne de overtagne busser til det miljøzonomærke, der er omtalt på side 72 i udbudsbetingelserne, bilag 5, punkt 24? Svar: Det forventes, at Busselskabet Århus Sporveje i forbindelse med syn vil få de busser, som skal overtages af et nyt busselskab, godkendt til det omtalte miljøzonomærke.
Rettelsesblad spørgsmål 9	Spørgsmål: Miljøzonomærkning Vil de overtagne busser overholde eventuelle nye skrappe krav til miljøzonomærkning? Svar: Der forventes ikke indført nye krav til miljøzonomærkning, som de overtagne busser ikke vil kunne opfylde, så længe disse busser overholder kontraktens alderskrav.

Thykjær, VAT's 7. udbud, Nordlig kørsel

§ 15 stk. 10	Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation, der opfylder Skatteministeriets krav til ultralet dieselolie (jf.) VAT kan kræve dokumentation herfor.
§ 33 stk. 5	Hvis vognmanden undlader at anvende miljøvenligt brændstof, har VAT ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage, for den kørsel, det drejer sig om. VAT kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 3A	Forskrifter vedr. landevejsbussers indretning og udstyr: 23. Emissioner m.v. Kravene i EU-direktivet for røggasemission, skal opfyldes fra kontraktens ikrafttræden for nye busser, der indsættes. VAT ønsker, at busmotoren har højst mulige EURO-norm. Støjniveau: Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.
Bilag 13	Redegørelse for byderens organisation: 4. Miljøforhold

De Grønne Busser, Århus Amts 3. udbud, kombination A

§ 15 stk. 9	Der skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation, der opfylder skatteministeriets krav til ultralet dieselolie – jvf. Bekendtgørelse, eller andet dieselbrændstof der forurener mindre end dette.
§ 31 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Århus Amt ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. Århus Amt kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 4	Kvalitetssikring: Miljøforhold: Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.
Bilag 5	Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr: 24. Emissioner m.v. Århus Amt ønsker, at busmotoren har højst mulig Euro-noum. Nye busser der ind-sættes i h.t. Århus Amts 3. udbud – som ikke opfylder EURO 4-normen – skal være udstyret med partikelfilter. Partikelfiltret skal opfylde de krav, der er udarbejdet af Færdselsstyrelsen og Teknologisk Institut, jf. "Principgodkendelsesord. ...". Entreprenøren skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelægge af arbejds-procedurerne. 25. Støjniveau Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.
Bilag 7	Busoplysningsskema: Der krydses af for "Emissioner" i Euro-norm I, II, III eller IV. Der krydses af for "Katylysator/filter
Bilag 16	Organisation: (egen beskrivelse af virksomheden) 4. Miljøforhold og arbejdsmiljø

Pan Bus, Midttrafiks 2. udbud, pakke 1, Silkeborg

§ 7 stk. 2	Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt efter de anvisninger, der laves af Midttrafik.
§ 15 stk. 9	Der skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof, eller andet dieselbrændstof, der forurener mindre end dette. Mod betaling af meromkostningen kan Midttrafik kræve, at der anvendes bio-brændstof.
§ 31 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 4	Kvalitetssikring: Miljøforhold: Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.
Bilag 5.1	Forskrifter vedr. bybussers indretning og udstyr 23. Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor enten brug af svovlfattig dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 50 ppm) eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette. <u>Emissioner m.v.</u> Kravene i EU-direktivet for røggasemissioner, skal opfyldes fra kontraktens ikraft-træden for nye busser, der indsættes.

	<p>Normer for røggasemissioner fra busser: EURO II EURO III EURO IV EURO V Kvælstofilter (NOx) 7,0 5,0 3,5 2,0 Kulilte (CO) 4,0 2,1 1,5 1,5 Kulbrinte (HC) 1,1 0,66 0,46 0,46 Partikler (PM) 0,15 0,10 0,02 0,02 Værdierne er maks-værdier og måles i g/kwh. EURO II er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 1996. EURO III er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2001. EURO IV er lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2006. EURO V forventes at være lovkrav for busser taget i brug efter 1. oktober 2009.</p> <p><i>Udvendigt støjniveau:</i> Gas 74 DB (A) og diesel 77 DB (A). Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.</p> <p><i>Indvendigt støjniveau:</i> Må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t. Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.</p>
Bilag 7	<p>Busoplysningskema: Der krydses af for "Opfylder Euro-norm" I, II, III, IV</p>
Bilag 14	<p>Krav til chaufførernes grunduddannelse Kørslen og ruten: Chaufføren skal kunne køre kundevenligt og miljøvenligt (en glidende og sikker kørsel).</p>
Bilag D	<p>Oplysning om organisation og ressourcer: 4. Miljø forhold og arbejdsmiljø: 4.1 Beskrivelse af virksomhedens miljøpolitik, herunder særlige miljøforanstaltninger.</p>

Midttrafiks 14. udbud i Randers, A-kontrakt

Nøgleoplysninger om kontrakten	<p>Miljøkrav til busserne: Gældende EU-norm ved bussens 1. indregistrering</p>
§ 7 stk. 2	<p>Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt efter de anvisninger, der laves af Midttrafik.</p>
§ 15 stk. 10	<p>Der skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation, der opfylder skatteministeriets krav til svovlfri dieselolie eller andet brændstof, der forurener mindre end dette. Midttrafik kan kræve dokumentation for dette. Mod betaling af meromkostningen kan Midttrafik kræve, at der anvendes bio-brændstof eller lignende.</p>
§ 15 stk. 13	<p>Midttrafik kan i hele kontraktperioden kræve, at der efter Midttrafiks retningslinjer hvert år foretages miljøsyn på busserne som dokumentation for, at busserne overholder kontraktens krav vedrørende røggasemissioner.</p>
§ 19 stk. 11	<p>Bonus for sparet dieselolie. Se skema med nøgleoplysninger. Modellen indføres fra driftsstart. Busselskabet skal opgøre de anvendte bussers forbrug af dieselolie hvert kvartal. Busselskabet kan efter indhentet tilladelse fra Midttrafik anvende busser, der ikke fuldt ud opfylder alle normale krav til busserne. Det gælder for eksempel mindre busser end de normale 12 m busser på tidspunkter, hvor mindre busser er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene ellers gør det muligt.</p>
§ 19 stk. 12	<p>Bonus for opfyldelse af EURO V eller højere emissionsnorm. Se skema med nøgleoplysninger. Modellen indføres fra driftsstart. Busselskabet skal dokumentere opfyldelsen ved indsendelse af et EU-godkendt motorcertifikat fra producenten.</p>

§ 31 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.																				
Bilag 4	<p>Miljøforhold</p> <p>Busselskabet er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.</p>																				
Bilag 5.1	<p>Forskrifter vedrørende bybussers indretning og udstyr</p> <p>23. Miljø</p> <p>Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie eller andet brændstof, der forurener mindre end dette.</p> <p>Mod betaling af meromkostningen kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændstof.</p> <p>Emissioner m.v.</p> <p>Kravene i EU-direktivet for røggasemission skal opfyldes. Se i øvrigt skemaet "Krav til busser m.v.".</p> <p>Normer for røggasemissioner fra busser:</p> <table border="0"> <tr> <td>EURO II</td> <td>EURO III</td> <td>EURO IV</td> <td>EURO V</td> </tr> <tr> <td>Kvælstofilter (NOx)</td> <td>7,0</td> <td>5,0</td> <td>3,5 2,0</td> </tr> <tr> <td>Kulilte (CO)</td> <td>4,0</td> <td>2,1</td> <td>1,5 1,5</td> </tr> <tr> <td>Kulbrinte (HC)</td> <td>1,1</td> <td>0,66</td> <td>0,46 0,46</td> </tr> <tr> <td>Partikler (PM)</td> <td>0,15</td> <td>0,10</td> <td>0,02 0,02</td> </tr> </table> <p>Værdierne er maksimumværdier og måles i g/kwh.</p> <p>EURO II er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 1996.</p> <p>EURO III er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2001.</p> <p>EURO IV er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2006.</p> <p>EURO V er gældende for busser, der tages i brug efter 1. oktober 2009.</p> <p>For at overholde EURO IV eller højere EURO-norm har nogle busfabrikanter valgt en teknisk løsning, der inkluderer tankning af et additiv. Hvis busselskabet anvender busser, der anvender denne teknologi, kan Midttrafik forlange, at busselskabet dokumenterer, at dette additiv er indkøbt og anvendt, jf. kontraktens § 24, stk. 3.</p> <p>Udvendigt støjniveau:</p> <p>Gas 74 DB (A) og diesel 77 DB (A). Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.</p> <p>Indvendigt støjniveau:</p> <p>Må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t. Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.</p>	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	Kvælstofilter (NOx)	7,0	5,0	3,5 2,0	Kulilte (CO)	4,0	2,1	1,5 1,5	Kulbrinte (HC)	1,1	0,66	0,46 0,46	Partikler (PM)	0,15	0,10	0,02 0,02
EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V																		
Kvælstofilter (NOx)	7,0	5,0	3,5 2,0																		
Kulilte (CO)	4,0	2,1	1,5 1,5																		
Kulbrinte (HC)	1,1	0,66	0,46 0,46																		
Partikler (PM)	0,15	0,10	0,02 0,02																		
Bilag 14	<p>Krav til chaufførernes grunduddannelse</p> <p>Kørslen og ruten</p> <p>Chaufføren skal kunne køre kundevenligt og miljøvenligt (en glidende og sikker kørsel).</p>																				

Midttrafiks 14. udbud i Randers, B-kontrakt

Nøgleoplysninger om kontrakten	Miljøkrav til busserne: Gældende EU-norm ved bussens 1. indregistrering
§ 14 stk. 1	Der skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation, der opfylder skatteministeriets krav til svovlfri dieselolie eller andet brændstof, der forurener mindre end dette. Midttrafik kan kræve dokumentation for dette. Mod betaling af meromkostningen kan Midttrafik kræve, at der anvendes bio-brændstof.
§ 14 stk. 2	Busselskabet skal anvende miljørigtige rengøringsmidler.

Arriva, Herning bybusser

§ 16	Det kræves at alle de anvendte busser opfylder den i Danmark på bussens 1. indregistreringstidspunkt gældende godkendte EU-norm for emissioner. Stk. 2. Som brændstof skal benyttes ultralet diesel eller andet brændstof, der forurener mindre end ultralet diesel. Herning Kommune kan kræve dokumentation herfor. Herning Kommune kan herudover kræve, at entreprenøren anvender det mest miljøvenlige brændstof på det danske marked. Hvis entreprenøren får væsentlige merudgifter herved, tages et evt. krav op til forhandling.
§ 17	Der stilles krav om, at den vaskeplads, hvor rengøringen af busserne foretages, er udstyret med miljørigtig vandudledning. Rengøringen skal endvidere foretages med et miljøgodkendt vaskemiddel, eller et vaskemiddel der opfylder tilsvarende miljøkriterier. Stk. 2. Der stilles krav om, at entreprenøren udarbejder en miljøhandlingsplan for virksomheden, hvoraf det fremgår status, mål og prioriteringer er beskrevet. Det skal endvidere beskrives, hvorledes de miljømæssige mål opnås. Entreprenøren forpligter sig til at arbejde aktivt for at nå disse mål. Herning Kommune vil gerne være behjælpelig med at definere, hvad miljøhandlingsplanen skal indeholde. Planen skal, hvis den ikke allerede er udarbejdet, være færdig inden for det første år af kontraktperioden.
§ 18	Herning Kommune kan når som helst få adgang til at kontrollere, at miljøkravene overholdes.
§ 31 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Herning Kommune ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplan-tid for den kørsel, det drejer sig om.
Bilag 7	Beredskabsplan for forskellige hændelser, bl.a. ; Ved oliespild.

Arriva, VAT's 5. udbud, Horsens bybusser

§ 15 stk. 10	Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation, der opfylder Skatteministeriets krav til ultralet dieselolie (jf.) VAT kan kræve dokumentation herfor.
§ 33 stk. 5	Hvis vognmanden undlader at anvende miljøvenligt brændstof, har VAT ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantid, for den kørsel, det drejer sig om. VAT kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 3	Forskrifter vedr. bybussers indretning og udstyr: 23. Emissioner m.v. Kravene i EU-direktivet for røggasemission, skal opfyldes fra kontraktens ikrafttræden for nye busser, der indsættes. VAT ønsker, at busmotoren har højst mulige EURO-norm. Støjniveau: Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.

	Alle bybusser (incl. Reservebusser) skal være forsynet med partikelfilter.
Bilag 11	Redegørelse for organisation og ressourcer 4.1 Virksomhedens miljøpolitik og særlige miljøforanstaltninger

Arriva, Randers Kommune, Randers bybusser

§ 15 stk. 2 Brugte busser på pakke 1 skal minimum opfylde EURO 2 normerne for røggasemissioner. Brugte busser på pakke 2 og 3 skal minimum opfylde EURO I normerne for røggasemissioner.
§ 15 stk. 3 Reservebusser skal minimum opfylde EURO I normerne for røggasemissioner.
§ 15 stk. 11	Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation Randers Kommune kan kræve dokumentation herfor.
§ 32 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Randers Kommune ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantime, for den kørsel, det drejer sig om. Randers Kommune kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 6A og 6B	Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr: 23. Emissioner m.v. Kravene i EU-direktivet for røggasemission, skal opfyldes fra kontraktens ikrafttræden for nye busser, der indsættes. Randers Kommune ønsker, at busmotoren har højst mulig EURO-norm. Støjniveau: Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.
Bilag 6AB2	Randers Kommunes særlige krav til busmateriel Emissioner: Nye busser skal ud over overholdelse af gældende EURO normer for røggasemission være forsynet med katalytisk partikelfilter (CTR-filter el. lign.) eller efterbehandlingsudsty, der reducerer emissionerne tilsvarende. Til levering og drift af katalytisk partikelfilter eller tilsvarende betales en tillægspris pr. bus som anført i kontraktens § 19.
	Redegørelse for kvalitet, organisation og ressourcer 4.1 Miljøpolitik

Århus Amts 4. udbud

§ 7 stk. 2	Entreprenøren skal sikre, at alle chauffører kører kundefremt og miljørigtigt efter de anvisninger, der laves af Århus Amt.
§ 15 stk. 9	Der skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation, der opfylder skatteministeriets krav til ultralet dieselolie – jvf. bekendtgørelse, eller andet dieselbrændstof der forurener mindre end dette.
§ 31 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Århus Amt ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Århus Amt kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 4	Kvalitetssikring: Miljøforhold: Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.
Bilag 5	Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr: 24. Emissioner m.v. Århus Amt ønsker, at busmotoren har højst mulig Euro-norm. Kontraktbusser, der ikke overtages i tilbuddet, og som ikke opfylder EURO 4-normen – skal være udstyret med partikelfilter.

	<p>Partikelfiltret skal opfylde de krav, der er udarbejdet af Færdselsstyrelsen og Teknologisk Institut, jf. "Principgodkendelsesord. ...". Entreprenøren skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af arbejdsprocedurerne.</p> <p>25. Støjniveau Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t. </p>
Bilag 7	<p>Busoplysningskema: Der krydses af for "Emissioner" i Euro-norm I, II, III eller IV Der krydses af for Efterbehandlingsudstyr; "Katylysator/filter"</p>
Bilag 14	<p>Krav til chaufførernes grunduddannelse Kørslen og ruten: Chaufføren skal kunne køre kundevenligt og miljøvenligt (en glidende og sikker kørsel).</p>
Bilag D	<p>Organisation: (egen beskrivelse af virksomheden) 4.1 Beskrivelse af virksomhedens miljøpolitik</p>

Thykjær, VAFT's 3. udbud, ruterne 59, 66, 65, 54, 63, 64, 77 og 55

§ 8 stk. 1	<p>Entreprenøren forpligter sig til at deltage i og udvikle det kvalitetsstyringssystem, herunder evt. bonussystem og miljøarbejde, som VAFT har under opbygning.</p>
§ 15 stk. 10	<p>Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation VAFT kan kræve dokumentation herfor.</p>
§ 32 stk. 4	<p>Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har VAFT ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. VAFT kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.</p>
Bilag 3	<p>Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr: 23. Emissioner m.v. Kravene i EU-direktivet for røggasemission, skal opfyldes fra kontraktens ikrafttræden for nye busser, der indsættes.</p> <p>Støjniveau: Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.</p>
Bilag 7	<p>Kvalitetsstyring: Miljøforhold, Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.</p> <p>VAFT kan kræve at entreprenøren årligt kortlægger nedenstående forhold: For hver enkel bus: - - Emissionsforhold - ... - Brændstofforbrug</p> <p>For hvert busanlæg: - Forbrug af smøreolier, typer og mængder - Kemikalieforbrug, typer, mængder og anvendelse - Energiforbrug - Vandforbrug til busvask - Vandforbrug i øvrigt - Affaldshåndtering, herunder af miljøfarligt affald - Affaldsordning - Evt. påbud fra Arbejdstilsynet - Andet som entreprenøren finder relevant for miljøet</p>

Pan Bus, VAFT's 4. udbud, rute 61 og 62

§ 8 stk. 1	Entreprenøren forpligter sig til at deltage i og udvikle det kvalitetsstyringsystem, herunder evt. bonussystem og miljøarbejde, som VAFT har under opbygning.
§ 15 stk. 10	Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation VAFT kan kræve dokumentation herfor.
§ 32 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har VAFT ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. VAFT kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 4	<p>Kvalitetsstyring: Miljøforhold, Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.</p> <p>VAFT kan kræve at entreprenøren årligt kortlægger nedenstående forhold: For hver enkel bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - - Emissionsforhold - ... - Brændstofforbrug <p>For hvert busanlæg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forbrug af smøreolier, typer og mængder - Kemikalieforbrug, typer, mængder og anvendelse - Energiforbrug - Vandforbrug til busvask - Vandforbrug i øvrigt - Affaldshåndtering, herunder af miljøfarligt affald - Affaldsordning - Evt. påbud fra Arbejdstilsynet - Andet som entreprenøren finder relevant for miljøet
Bilag 6B	<p>Forskrifter vedr. landevejsbussers indretning og udstyr: 23. Emissioner m.v. Trafikselskabet/amtet ønsker, at busmotoren har højst mulig EURO-norm.</p> <p>Støjniveau: Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.</p>

Ringkjøbing Amts 7. udbud, regionale ruter i vest

§15 stk. 10	Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation Ringkjøbing Amt kan kræve dokumentation herfor.
§ 32 stk. 4	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Ringkjøbing Amt ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. VAFT kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.
Bilag 3A	<p>Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr: 23. Emissioner m.v. Ringkjøbing amt ønsker, at busmotoren har højst mulig EURO-norm.</p> <p>Støjniveau: Udvendig: Gas 74 DB, diesel 77 DB Indvendig: tilstræbes højst 72 DB, 1,2 meter over gulvhøjde ved 50 km/t.</p>

Stikprøver på kontrakter efter følgende udbud er gennemgået:

- Midttrafik, 1-14. udbud (Århus 3. udbud, Randers 14. udbud A+B kontrakt, Silkeborg 2. udbud, m. fl.)
- Århus Amt, 3. og 4. udbud
- Viborg Amt, 3. og 4. udbud
- VAT 5. og 7. udbud
- Ringkøbing Amt, 7. udbud
- Århus Kommune, ikke udbudt kørsel
- Randers Kommune, bybusser
- Herning Kommune, bybusser

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 2**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
1. september 2009	1-34-70-2-08	Jan Ingebrigtsen	jai@midttrafik.dk	8740 8282

Oversigt over miljøkrav i kontrakterne

1. Krav til bussernes udledning

1	Nye busser der indsættes i kontraktperioden skal altid opfylde den nyeste gældende Euronorm, dog mindst Euro V. <i>Eller lignende formulering</i>	Randers Kommune, bybusser Ringkjøbing Amts 7. udbud VAFT's 3. udbud VAFT's 4. udbud VAT's 5. udbud, Horsens bybusser VAT's 7. udbud, regionale ruter Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 3. udbud i Århus Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud
2	Alle busser skal som minimum opfylde Euro 4 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter	Randers Kommune, bybusser Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 3. udbud i Århus Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud
3	Bonus for opfyldelse af EURO V eller højere emissionsnorm	Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
4	Krav om miljøzonemærke	Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 3. udbud i Århus
5	Bussoplysnings-skema med afkrydsning af EURO-norm	Århus Amts 4. udbud Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
6	Midttrafik kan i hele kontraktperioden kræve, at der efter Midttrafiks retningslinjer hvert år foretages miljøsyn på busserne som dokumentation for, at busserne overholder kontraktens krav vedrørende røggasemissioner. <i>Eller lignende bestemmelse.</i>	Herning Kommune, bybusserne Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
7 Brugte busser på pakke 1 skal minimum opfylde EURO 2 normerne for røggasemissioner. Brugte busser på pakke 2 og 3 skal minimum opfylde EURO I normerne for røggasemissioner. Reservebusser skal minimum opfylde EURO I normerne for røggasemissioner.	Randers Kommune, bybusser

2. Krav til brændstoftype og –forbrug

1	Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt. <i>Eller lignende formulering</i>	Århus Amts 4. udbud Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 3. udbud i Århus Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
---	--	---

2	Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof med en specifikation Trafikselskabet kan kræve dokumentation herfor. <i>Eller lignende formulering</i>	Herning Kommune, bybusser Ringkjøbing Amts 7. udbud VAFT's 3. udbud VAFT's 4. udbud VAT's 5. udbud, Horsens bybusser VAT's 7. udbud, regionale ruter Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 3. udbud i Århus Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont. Midttrafiks 14. udbud i Randers – B-kont.
3	Hvis entreprenøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof, hvor dette er aftalt, har Ringkjøbing Amt ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantage for den kørsel, det drejer sig om. VAFT kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes. <i>Eller lignende bestemmelse</i>	Herning Kommune, bybusser Randers Kommune, bybusser Ringkjøbing Amts 7. udbud VAFT's 3. udbud VAFT's 4. udbud VAT's 5. udbud, Horsens bybusser VAT's 7. udbud, regionale ruter Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 3. udbud i Århus Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
4	Bonus for sparet dieselolie	Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
5	Mod betaling af meromkostningen kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændstof. <i>Eller lignende bestemmelse</i>	Herning Kommune, bybusserne Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.

3. Krav til støjniveau i og omkring busserne

1	<i>Udvendigt støjniveau:</i> Gas 74 DB (A) og diesel 77 DB (A). <i>Indvendigt støjniveau:</i> Må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t.	Randers Kommune, bybusser Ringkjøbing Amts 7. udbud VAFT's 3. udbud VAFT's 4. udbud VAT's 5. udbud, Horsens bybusser VAT's 7. udbud, regionale ruter Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 3. udbud i Århus Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
---	---	---

4. Krav til busselskabets miljøpolitik

1	Busselskabet er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber. <i>Eller lignende formulering</i>	Herning Kommune, bybusser VAFT's 3. udbud VAFT's 4. udbud Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud Århus Sporveje, Restkørslen Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg Midttrafiks 3. udbud i Århus Midttrafiks 14. udbud i Randers – A-kont.
2	Organisation: (egen beskrivelse af virksomheden) 4.1 Beskrivelse af virksomhedens miljøpolitik	Randers Kommune, bybusser VAT's 5. udbud, Horsens bybusser VAT's 7. udbud, regionale ruter Århus Amts 3. udbud Århus Amts 4. udbud Midttrafiks 2. udbud i Silkeborg
3	Busselskabet skal anvende miljørigtige rengøringsmidler	Midttrafiks 14. udbud i Randers – B-kont.
4	Beredskab ved olieudslip	Herning Kommune, bybusserne
5	Entreprenøren forpligter sig til at deltage i og udvikle det kvalitetsstyringssystem, herunder evt. bonussystem og miljøarbejde, som VAFT har under opbygning.	VAFT's 3. udbud VAFT's 4. udbud

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7
Bilag nr. 3**

EURO-NORMER

Siden starten af 1990'erne har der i EU (og før det i FN-regi) været krav om, at tunge dieselmotorer over 3,5 ton ved 1. registrering skal overholde visse grænseværdier for udslip af luftforurenende stoffer – de såkaldte Euro-normer. Normerne er gennem årene blevet skærpet i flere omgange. Ikrafttrædelse og grænseværdier fremgår af tabel 1. Figur 1 viser udviklingen i udslip.

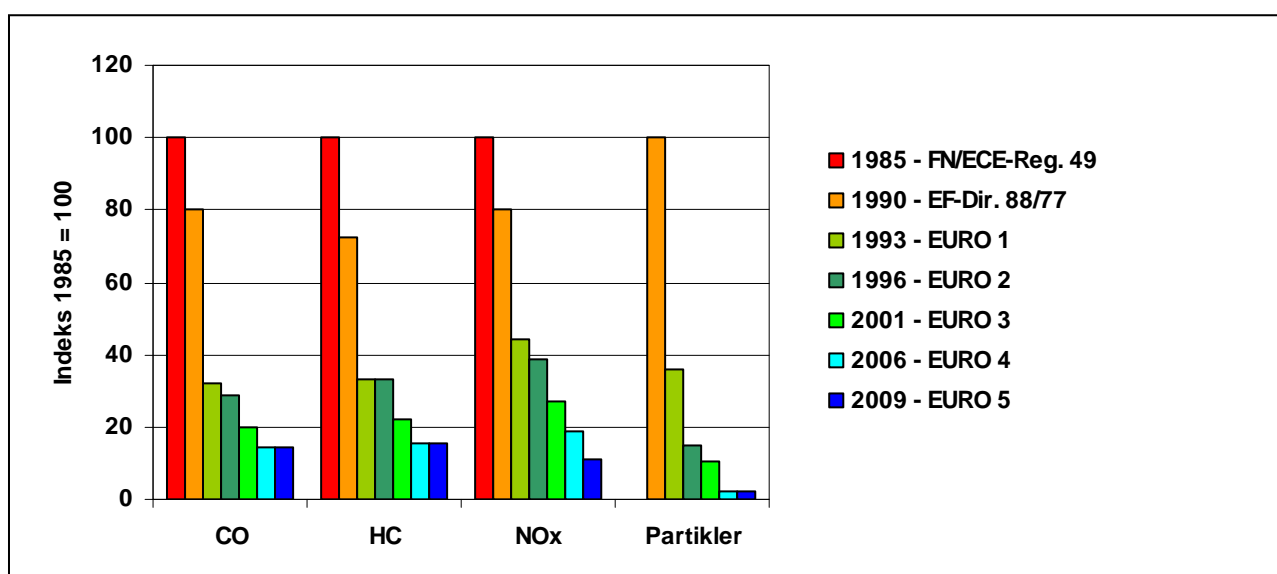
Tabel 1. Grænseværdier for udslip af NOx, HC, CO og partikler (PM) fra tunge dieselmotorer (g/kWh)

	Testmetode	NOx	HC	CO	PM
<i>FN/ECE-reg. 49 (vejl.)</i> Fra årgang 1985	ECE R-49	18,0	3,3	14,0	-
<i>EF-dir. 88/77 (vejl.)</i> Typegodk. 1/7 1988, nye køretøjer 1/10 1990		14,4	2,4	11,2	(1,0)
<i>EF-dir. 91/542 (bindende)</i> EURO 1 - Typegodk. 1/7 1992, nye køretøjer 1/10 1993		8,0	1,1	4,5	0,36
EURO 2 - Typegodk. 1/10 1995, nye køretøjer 1/10 1996		7,0	1,1	4,0	0,15
<i>EU-dir. 99/96 (bindende)</i> EURO 3 - Typegodk. 1/10 2000, nye køretøjer 1/10 2001	ESC ¹ & ELR ²	5,0	0,66	2,1	0,10
EURO 4 - Typegodk. 1/10 2005, nye køretøjer 1/10 2006		3,5	0,46	1,5	0,02
EURO 5 - Typegodk. 1/10 2008, nye køretøjer 1/10 2009		2,0	0,46	1,5	0,02
<i>COM(2007)851 (forslag)</i> EURO 6 – Typegodk. 31/12 2012, nye køretøjer 31/12 2013		0,4	0,13	1,5	0,01

¹⁾ ESC (European Stationary Cycle)

²⁾ ELR (European Transient Cycle)

Figur 1. Reduktion af udslip fra tunge dieselmotorer



18.12.2008 /maf



midttrafik

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9

GLADERE KUNDER PÅ 150 DAGE

Evaluering af incitamentsforsøg
på rute 118

Et samarbejde mellem
De Grønne Busser og Midttrafik

August 2009



midttrafik



De grønne Busser

INDHOLD

1 Indledning	3
2 Rammer for forsøget	4
3 Markedsføring	4
• Billedmateriale	4
• De uddelte ting	5
• Arbejdsproces	6
4 Metode	6
• Kvantitativ	6
• De tre målinger	7
• Kvalitativ	8
5 Fokusgruppeinterviews, chauffører	8
• Det første ambassadørmøde, oktober 2008	8
• Det andet ambassadørmøde, december 2008	9
• Det tredje ambassadørmøde, juni 2009	10
• Kategorier fra fokusgruppeinterviewet	10
6 Kundeinterviews	12
• Interviews i bussen	12
• Fokusgruppeinterview	12
• Kategorier fra fokusgruppeinterviewet:	12
• Afsluttende interviews i bussen	13
7 Kurser	13
• Kursus i konflikthåndtering og kundeservice	13
• Kursus i køreteknik og en sidste peptalk	15
• Planlægning af kurser	16
• Ambassadør evaluering af kurser	17
8 Resultater	17
• De tre målinger	17
• Målinger og baggrundsvariable, kunder	18
• Målinger og baggrundsvariable, chauffører	19
9 Vognmandens erfaringer fra forsøget	20
• Deltagelse i forsøget	20
• Samarbejde med Midttrafik	20
• Kurser	20
• Sidegevinster ved forsøget for vognmanden	21
10 Afslutning	22
• Udbetaling af bonus	22
• Viden fra forsøget	23
• Sidegevinster ved forsøget for Midttrafik	24
• Budget	24
• Tak til De Grønne Busser	25
• Kontaktpersoner	25
Bilagssamling	26
Bilag A: Bestyrelsessag	26
Bilag B: Tidsplan	27
Bilag C: Aktiviteter rute 118	29
Bilag D: Nyhedsbrev	33
Bilag E: Brevpapir	34
Bilag F: Flyers	35
Bilag G: Spørgeskema, kunder	37
Bilag H: Interviewguide, chaufførerne	38
Bilag I: Digte	39
Bilag J: Konfliktrappe	40
Bilag K: Invitation til afslutning på Spørring Kro	41
Bilag L: Afslutning på forsøget og kommentarer fra kunderne	42
Bilag M: Pressemeddelelser	43



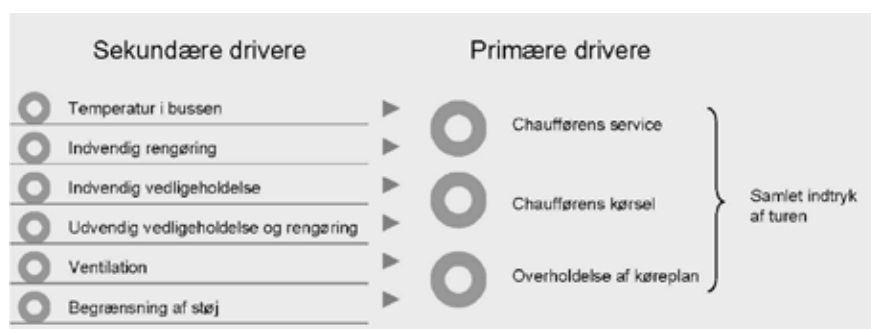
1: INDLEDNING

På bestyrelsesmødet den 20. juni 2008, fremlagde Midttrafik en bestyrelsessag vedr. afprøvning af incitamentsskabende initiativer på en udvalgt rute. Resuméet fra bestyrelsessagen lyder således: *Midttrafiks mål er at lave flere udbud, der rummer mulighed for, at leverandørernes incitament for at styrke den kollektive trafik, forbedres. Midttrafiks nuværende kontrakter rummer ikke incitamentsskabende initiativer. Administrationen fremlægger forslag til et incitamentsforsøg med start 1. september 2008 inden for eksisterende kontrakt. (Se bilag A).*

Formålet var således, at Midttrafik skulle indhente viden om incitamentsskabende initiativer i praksis, med henblik på, ved kommende udbud at gøre brug af den viden forsøget ville generere, og hermed udvikle nye kontraktformer. Direktøren indstillede at bestyrelsen godkendte incitamentsforsøget og at bestyrelsen efteråret 2009 ville få en evaluering af incitamentsforsøget. Rammen for forsøget på rute 118 var dermed sat.

I følgende evaluering af forsøget konkluderes det at, chaufførerne spiller en væsentlig rolle i at øge kundernes tilfredshed, og at det rent faktisk godt kan lade sig gøre at få gladere kunder på 150 dage. Det konkluderes også, at med en målrettet, intensiv undervisning af chaufførerne, er det muligt til at give dem konkrete redskaber i f.eks. kundeservice, som de kan anvende ude i busserne.

Midttrafiks nuværende kontrakter rummer ikke incitamentsskabende initiativer. Fra svenske incitamentsforsøg ved man, at incitamentskontrakter skaber større motivation for busselskaber og chauffører til at yde en større indsats, f.eks. for at få mere tilfredse kunder. Midttrafik indhentede også erfaringer fra Movia, og deres kundeundersøgelser viste, at især chaufførens service og kørsel var primære drivere for det samlede indtryk af rejsen.



Der blev derfor fra starten af forsøget lagt betydelig vægt på chaufførens rolle som en væsentlig driver for kundernes tilfredshed. Desuden blev der fra starten lagt vægt på implementering af initiativer, som kunne anvendes ude i busserne her og nu, og som chaufførerne kunne påvirke. Langsigtede ændringer, så som busprioriteringsbaner, køreplansændringer mm. indgik således ikke i forsøget.

De Grønne Busser i Hinnerup sagde ja til at indgå i forsøget. Busselskabet fik stillet i udsigt, at de kunne opnå en bonus på 150.000 kr., hvis de nåede målene for forsøget. Det blev besluttet, at forsøget skulle være afgrænset til én rute.

Et afgrænset forsøg ville give gode muligheder for effektive målinger, uden et stort ressourceforbrug. I samarbejde med De Grønne Busser blev den regionale rute, rute 118 udvalgt. Ruten kører med stabilitet, og det er en rute som allerede er kendt og brugt af kunderne, og hvor der ikke, inden for forsøgets tidsramme, har været udsigt til væsentlige ændringer i køreplantimer eller ruteføring. I forsøgsperioden har der været 20-25 chauffører på ruten, inkl. afløsere. Chaufførerne har base i henholdsvis Randers og Århus, og det er vognmand Kim Nielsen, der er deres daglige leder.



2: RAMMER FOR FORSØGET

Den overordnede ramme for forsøget var "gladere kunder på 150 dage", og det blev således besluttet at lave et kortere intensivt forsøg, frem for et 12 måneders forsøg, som bestyrelses-sagen lagde op til. (Se bilag B). Det blev vurderet, at det ville være nemmere at holde gejsten oppe, både hos kunder og chauffører, hvis selve forsøget foregik over 150 dage. Der indgik tre målinger i forsøget. En før-måling, en midtvejsmåling og en slutmåling. Både kunder og chauffører skulle indgå i undersøgelserne.

Før-målingen fandt sted i uge 45, 2008. Formålet var at få en status på kundernes tilfredshed, før Midttrafik satte ind med forskellige initiativer på ruten. Før-målingen skulle således danne grundlag for mål niveauet i forsøgsperioden, og afspejle udviklingen fra før og efter forsøget. Selve forsøget, med implementering af forskellige initiativer i bussen, foregik fra uge 3 til uge 24, 2009.

Forud for forsøget blev der i september 2008 afholdt møde med vognmand Kim Nielsen, hvor det blev diskuteret, hvad det var relevant at spørge henholdsvis kunder og chauffører om. Desuden blev det på mødet besluttet, efter idé fra vognmanden, at der skulle udvælges 5-6 chauffører, der skulle virke som ambassadører for forsøget.

Den 23. og 25. september, 2008 afholdte Midttrafik introduktionsmøder for chaufførerne i henholdsvis Randers og Århus. På møderne blev chaufførerne introduceret til forsøget, og præsenteret for nogle af de parametre, som de ville blive målt på. Desuden blev chaufførerne opfordret til at melde sig som ambassadører. Der var 9, der meldte sig, og 6 blev valgt til at være ambassadører.

3: MARKEDSFØRING

BILLEMATERIALE

Markedsføringen har været en vigtig del af forsøget. Der er i forsøget blevet opfundet, udviklet, uddelt og implementeret helt nye markedsføringstiltag. Der er således kun i et enkelt tilfælde blevet brugt hængeskilte, og det var i et andet format end sædvanligt. Ellers er det udelukkende nye markedsføringstiltag, der er blevet afprøvet. Layoutet til markedsføringsmateriale er lavet af reklamebureauet Særpræg, efter oplæg fra Midttrafik. Layoutet er holdt i Midttrafiks røde farve og så er der tilsat en neon farve, for at skabe opmærksomhed og for at gøre materialet iøjefaldende.

Chaufførerne har igen været en vigtig del, og således blev chaufførerne og vognmand på introduktionsmøderne fotograferet af fotograf Torben Nielsen. Disse fotografier er efterfølgende blevet brugt på al skriftlig kommunikation med kunder og chauffører, bl.a. spørgeskemaer, flyers, nyhedsbreve, invitationer mm.

Inden forsøget startede, satte Midttrafik to grønne informationstavler op i hver bus, en bag chaufførens plads og en på midterperronen. På tavlerne var der to plastikkassetter til brochurer mm. Tavlerne blev sat op med strips og dobbeltklæbende tape, og det var tilstrækkeligt til, at de blev hængende i forsøgsperioden.

I forsøgsperioden er tavlerne blevet brugt til at bringe information fra Midttrafik og fra chaufførerne til kunderne. Således er der blevet hængt forskellige opslag på tavlerne, med fokus på forskellige indsatsområder, f.eks. "smil" eller "sig til din chauffør, hvis det er for koldt/varmt i bussen". Hver gang der f.eks. har været en spørgeskemaundersøgelse og de efterfølgende resultater, er der blevet hængt en besked op på tavlen.





I starten af forsøget blev busserne dekoreret uden på. Således blev der lavet streamere med billeder af chaufførerne og forsøgets slogan "gladere kunder på 150 dage", stod skrevet hen over streamerne.

Der blev lavet to slags streamere, fire af busserne kørte med den ene slags, og de resterende fire kørte med den anden slags streamere.

Opsætningen af streamere kræver professionelle folk. Det er således vigtigt, at busserne er rene og har en bestemt temperatur inden opsætning, for at streamerne ikke river sig løs under kørsel, hvilket et par stykker gjorde. Desuden er det vigtigt at få koordineret, hvornår busserne kan tages ud af drift, så streamerne kan sættes på. Der skal beregnes 2-3 dage til opsætning af streamere på 8 busser.

Halvvejs i forsøget blev der lavet gulvstreamere, - også med billeder af chaufførerne på. Der blev lavet to slags streamere, en der sad først i bussen, og en der var placeret længere nede i bussen.

I forbindelse med de tre spørgeskemaundersøgelser er der blevet opsat en pap postkasse i hver bus, som kunderne har kunnet aflevere deres udfyldte spørgeskema i. Det var ikke muligt at genbruge postkasserne, så der er lavet nye postkasser til hver undersøgelse.

DE UDELTE TING

Som led i forsøget, er der blevet afprøvet forskellige markedsføringstiltag, der har været direkte rettet mod kunderne. Idéen har været at dele ting ud til kunderne, der kunne være med til at gøre busrejsen endnu mere behagelig. Der har således hele tiden været fokus på, at de udelte ting var anvendelige i den kollektive trafik, og kunne være med til både at sikre en mere behagelig rejse, men også en mere sikker færden på vej til og fra bussen. Desuden er der forsøgt at skabe en forbindelse til chaufføren ved f.eks. at skrive på nogle af de udelte ting "en hilsen fra din chauffør" osv.



Der blev sat en flettet kurv i bussens forrude med et skilt "værs'go at tage en lakridsæske" osv., hvor chaufføren har lagt de forskellige ting til uddeling, så kunderne selv har kunnet tage tingene fra kurven.

Med inspiration fra chaufførerne er følgende ting blevet delt ud i forsøgsperioden: (Se bilag C).

- Hjerteformede reflekser (uddelt efter behov)
- Visitkort, med kontaktoplysninger til Midttrafik og De Grønne Busser (uddelt efter behov)
- Regnslag (Uddelt af to omgange)
- 4 forskellige slags badges med hjerter og teksten "love" (uddelt af fire omgange, en uge pr. badge)
- Lakridsæsker (uddelt af tre omgange, sidste gang efter forsøgets afslutning, som tak for hjælpen)
- Quizzer med spørgsmål vedr. forsøget og Midttrafik, frankererede svarkuverter uddelt til kunderne (to omgange med to forskellige quizzer)
- Digtekonkurrence, frankererede svarkuverter uddelt til kunderne (en omgang)
- Ugeblade og magasiner (en omgang+genopfyldning)
- Navneskilte til chaufførerne, med deres fornavn



ARBEJDSPROCES

I opstarts- og idé fasen deltog tre medarbejdere fra kommunikationsafdelingen, i arbejdet med at idéudvikle markedsføringstiltagene. Efterfølgende har én medarbejder varetaget al arbejdet i forsøget vedr. markedsføring, uddeling af ting i busserne og information til chaufførerne.

Der er hver uge, fra uge 2-24, sendt et nyhedsbrev ud til chaufførerne, med en beskrivelse af, hvad der ugen efter skulle deles ud i bussen. Desuden har der ofte været gode råd og tips med til chaufførerne om, hvordan de kunne holde fokus på at yde en god service. Nyhedsbrevene er trykt på brevpapir med det gennemgående layout for forsøget, så der i al kommunikation har været en rød tråd til forsøget. (Se bilag D, E og F).

Midttrafiks trafikkontrollører har været behjælpelige med at fragte de ting, der skulle uddeles, ud til garagerne i Randers og Århus hver uge, hvor chaufførerne så har afhentet tingene og fordelt dem i busserne. Desuden har trafikkontrollørerne hjulpet med at indsamle postkasserne efter hver spørgeskemaundersøgelse og aflevere spørgeskemaerne hos DMA/Research. Generelt har der været en del pakkearbejde for Midttrafik, for at gøre det nemmest muligt for chaufførerne at dele tingene ud. Alle tingene har været pakket i portioner af 8, så der var en sending til hver bus. Midttrafik har i den forbindelse gjort brug af en piccoline og en studentermedhjælper. Det har minimeret fejlene, at alt har været pakket og parat samt at chaufførerne er blevet informeret i hvert nyhedsbrev om, hvad de skulle foretage sig med de forskellige pakker. Chaufførerne har været meget hjælpsomme i forhold til at sætte markedsføringsmateriale op i busserne, uddele ting og indsamle postkasser mm. Kunderne har selv skullet indsende quizzet og digte i de uddelte frankerede svarkuverter.

Gennem hele forsøget er der jævnligt blevet informeret herom på Midttrafiks hjemmeside: <http://www.midttrafik.dk/kundeservice/rute+118>, både om forsøget generelt, men også om resultater fra målingerne, og når der er blevet udtrykt vindere af lodtrækning. I forbindelse med hver måling, samt ved quiz og digtekonkurrence har der været lodtrækning om gavechecks på 300 kr. til køb af klippekort. Der er blevet udtrykt tre vindere hver gang. Som led i formidlingen af forsøget, er der desuden i forsøgsperioden blevet udsendt tre pressemeddelelser. Historierne er efterfølgende blevet bragt i bl.a. Randers Amts Avis, Århus Stiftstidende og flere radioprogrammer, bl.a. P4 Østjylland.

I forbindelse med de tre spørgeskemaundersøgelser, har DMA fået udleveret 300 spørgeskemaer og derudover er 500 spørgeskemaer blevet pakket i kuverter med kuglepen, så chaufførerne har kunnet uddele spørgeskemaerne til kunderne. De 500 spørgeskemaer er blevet fordelt med 65 skemaer pr. bus i de 8 busser.

4: METODE

KVANTITATIV

Der er i forsøget anvendt både kvantitative og kvalitative metoder. De kvantitative undersøgelser, spørgeskemaundersøgelse med kunderne og telefoninterviews med chaufførerne, har været brugt til at måle på de parametre, som Midttrafik havde fastsat på forhånd. De kvalitative undersøgelser, har været en kombination af fokusgruppeinterviews med de 6 ambassadører, et fokusgruppeinterview med kunder, samt individuelle interviews i bussen med kunder.

Midttrafik indledte samarbejde med DMA/Research om de kvantitative undersøgelser, og DMA indgik i processen med at udvikle spørgeskemaerne og interviewguide til telefoninterviews, for at sikre, at der blev anvendt de bedst mulige formuleringer.



Der var forskellige metodiske overvejelser, der gjorde sig gældende, især i forhold til telefoninterviewene med chaufførerne. De metodiske overvejelser gik bl.a. på, at chaufførernes svar kunne blive påvirket, hvis de fik uddelt spørgeskemaer, og derved havde mulighed for at koordinere deres svar i den ene eller anden retning, som i sidste ende ville give et misvisende billede af chaufførernes arbejdsglæde, holdninger til incitamentskontrakter mm. Derfor blev det besluttet, at med telefoninterviews, kunne risikoen for koordinering af svar minimeres.

Spørgeskemaerne til kunderne blev udformet således, at der var 13 spørgsmål, samt en række baggrundsvariabler. I spørgeskemaerne er der spurgt til tilfredshed ud fra en 5-punkts skala, med yderpunkterne Meget tilfreds – Meget utilfreds.

I forbindelse med databehandlingen har DMA omregnet svarerne til indeks 0-100:

- | | |
|------------------------------------|-----|
| • Meget tilfreds | 100 |
| • Tilfreds | 70 |
| • Hverken tilfreds eller utilfreds | 50 |
| • Utilfreds | 30 |
| • Meget utilfreds | 0 |

Kunderne har haft mulighed for at svare anonymt, men hvis de opgav navn og adresse havde de mulighed for at deltage i lodtrækning om et gavekort til klippekort. (Se bilag G).

I chaufførinterviewene var der 17 spørgsmål samt en række baggrundsvariabler (Se bilag H). Chaufførernes svar var anonyme. I chaufførinterviewene spørges der til enighed ud fra en 10-punkts skala, hvor 1 er helt uenig og 10 er helt enig. Ved at omregne begge data sæt, selvom det ene er på enighed og det andet er på tilfredshed, er der mulighed for at sammenligne over tid.

I den efterfølgende databehandling har Midttrafik valgt at omregne henholdsvis kundernes tilfredshed og chaufførernes enighed til procent, således at "meget tilfreds/tilfreds" og "meget enig/enig" er blevet lagt sammen. Det er disse tal, der er blevet anvendt i formidling af resultaterne. Belært af erfaringer fra Midttrafiks kundetilfredshedsundersøgelse fra november 2008, viste det sig, at det er nemmere for omverdenen at forholde sig til procenter end til tilfredshedsindekset, og derfor er denne formidling blevet valgt.

DE TRE MÅLINGER

De tre målinger, før- midtvejs- og slutmålinger er hver gang foretaget fra mandag-søndag. DMA har været med i busserne, og uddelt og indsamlet spørgeskemaer, hvilket typisk har været om mandagen, hvor de har kørt med på ca. 28 afgang fra Århus og Randers, undtaget X bussen. Fra tirsdag-søndag har chaufførerne uddelt spørgeskemaer til kunderne. Der har været opsat to postkasser i de 8 busser på ruten, hvor kunderne har kunnet aflevere spørgeskemaerne i.

Ifølge passagertallene på rute 118, fra passagertællingen i oktober 2008, er det samlede passagertal på rute 118 i gennemsnit på 1639 på hverdage, fordelt således:

- 784 Århus-Randers
- 855 Randers-Århus

På baggrund af disse passagertal, blev det vurderet, at det ville være optimalt, hvis der kom min. 500 besvarede spørgeskemaer retur fra hver måling. Med 500 spørgeskemaer, vil det med 95% sikkerhed kunne fastslås, at det målte er korrekt, med en maksimal usikkerhed +/- 4%. Det viste sig at være realistisk at få ca. 500 udfyldte spørgeskemaer pr. måling. Der blev ved hver måling uddelt 800 spørgeskemaer, og ved før-målingen kom der 521 spørgeskemaer retur, ved midtvejsmålingen 526 og ved slutmålingen 572 spørgeskemaer retur.



Parallelt med uddeling af spørgeskemaer, har DMA gennemført telefoninterviews med chaufførerne. For chaufførerne, ville det være mest optimalt, at så mange som muligt deltog i telefoninterviewene, da gruppen var forholdsvis lille, og fraværet af blot et par chauffører ville give et stort udsving. Ved før-målingen deltog 18 chauffører i telefoninterviewet, ved midtvejsmålingen opstod der desværre en fejl fra DMA's side, således at kun 12 chauffører blev ringet op. Tallene fra midtvejsmålingen bør derfor tages med forbehold, og det giver umiddelbart et misvisende billede at sammenligne procenter i stigninger og fald i forhold til før-målingen, da én besvarelse alene svarer til 8%. Ved slutmålingen deltog 17 chauffører. Før-målingen og slutmålingen udgør et fint deltagerniveau, ud af de 20 faste chauffører, som DMA har ringet op. Man må forvente, at der altid er et par stykker, der pga. ferie eller andet ikke er at træffe.

KVALITATIV

Foruden de kvantitative undersøgelser, spørgeskemaer og telefoninterviews, er der også indgået kvalitative undersøgelser i forsøget. Der er foretaget fokusgruppeinterviews med ambassadørerne og fokusgruppeinterview samt individuelle interviews med kunderne. Formålet med de kvalitative undersøgelser har været at få dataen fra de kvantitative undersøgelser uddybet og kvalificeret. Et vigtigt element i forsøget har været, at få især chaufførerne i tale, og involvere dem i forsøget, hvilket bl.a. er sket gennem fokusgruppeinterviews med ambassadørerne. På introduktionsmøderne med alle chaufførerne i september 2008, kom chaufførerne med konkrete forslag til uddeling af ting i forsøgsperioden. Bl.a. foreslog chaufførerne, at det kunne være en god idé at uddele regnslag til kunderne.

Det første fokusgruppeinterview med ambassadørerne blev afholdt i oktober 2008. Formålet med interviewet var at få yderligere input til forsøget fra ambassadørerne, i forlængelse af de input chaufførerne kom med på introduktionsmøderne. Således blev der bl.a. spurgt til, hvad chaufføren kunne gøre for at forbedre servicen. Desuden blev der bl.a. spurgt til lidt mere abstrakte kategorier som arbejdsglæde, motivation, incitamentskontrakter og chaufførimage. Under dette interview kom ambassadørerne også med forslag til kurser, bl.a. var de interesseret i et konflikthåndteringskursus.

5: FOKUSGRUPPEINTERVIEWS, CHAUFFØRER

DET FØRSTE AMBASSADØRMØDE, OKTOBER 2008

Som nævnt i det forudgående afsnit, har ambassadørerne bl.a. deltaget i fokusgruppeinterviews. Ambassadørernes syn på egen service og arbejdet i bussen har ændret sig løbende i forsøget.

I det første fokusgruppeinterview blev ambassadørerne bedt om at beskrive en god og en dårlig arbejdsdag. Deres fokus var i særdeleshed rettet mod ydre faktorer, frem for, hvad de selv kunne gøre for at skabe en god dag.

En god dag

- En god dag er en stille og rolig dag, glade kunder, ingen brok

En dårlig dag

- Det er en dårlig dag, hvis kunderne vil diskutere med chaufføren, hvis trafikken er tung, hvis bussen bryder ned eller hvis den er beskidt

Ambassadørerne blev også bedt om at beskrive en god og en dårlig kunde:



En god kunde

- En, der har buskort/penge parat ved indstigning
- Står klar ved stoppestedet, gør sig synlig om aftenen evt. med reflekser

En dårlig kunde

- En der snyder og kører for langt på klippekortet
- Det er specielt de unge mennesker der udviser mangel på respekt overfor chaufføren

Ambassadørerne var ikke bevidste om deres egen rolle i forhold til at påvirke stemningen i bussen, og i forhold til at skabe en god eller dårlig dag, både i forhold til dem selv, men også over for kunderne. Deres fokus var i langt højere grad rettet mod, hvad Midttrafik f.eks. kunne gøre bedre. Her var der især fokus på informationsniveauet fra Midttrafik, som ambassadørerne ikke mente var rettidig. I forhold til incitamentskontrakter, mente ambassadørerne ikke, at det ville påvirke deres arbejdsdag for de mente, at alle chaufførerne allerede gjorde, hvad de kunne, for at yde en god service og hjælpe kunderne med information.

På trods af dette synspunkt om, at chaufførerne ved De Grønne Busser allerede leverede en god service, og derfor ikke umiddelbart kunne forbedre servicen i forsøgsperioden, mente ambassadørerne dog, at de fleste chauffører ville have fokus på spørgeskemaundersøgelserne, og dermed være opmærksomme på, om de alligevel kunne yde lidt mere. Der var således en vis skepsis overfor, om forsøget overhovedet ville kunne ændre noget.

DET ANDET AMBASSADØRMØDE, DECEMBER 2008

På det andet ambassadørmøde blev ambassadørerne og vognmanden forelagt resultaterne fra før-målingen. På mødet blev der sat fokus på de parametre, der rangerede lavest, altså som kunderne var mindst tilfredse med. Det var:

Støj i bussen

- Indsats: Det blev besluttet, at der på tavlerne skulle hænges skilte op:
"Vis hensyn, andre gider ikke høre din musik"
- Fra spørgeskemaundersøgelsen har nogle kunder fremsat forslag om indførelse af "stillezoner" i bussen. Dette mente De Grønne Busser dog ikke kunne lade sig gøre i praksis

Indeklimaet i bussen:

- Indsats: Det blev besluttet, at der på tavlerne informeres om at kunderne skal kontakte chaufføren, hvis der er for koldt/varmt i bussen
- Chaufførerne bestræber sig på at varme bussen op før den første tur
- Chaufførerne vil også informere kunderne over mikrofonen om, at de skal henvende sig, hvis der er for koldt/varmt

Ambassadørerne havde tidligere nævnt, at de ikke var tilfredse med informationsniveauet fra Midttrafik. Det afspejlede sig da også i "før-målingen" med chaufførerne, hvor kun 28% svarede, at de var "enige/meget enige" i udsagnet om, at de fik den information fra Midttrafik, som de havde brug for. Ambassadørerne gjorde opmærksomme på, at de indimellem havde brug for at kunne henvise kunderne til Midttrafik, hvis der var spørgsmål de ikke kunne svare på. Der blev efterfølgende produceret visitkort, med Midttrafiks kontaktoplysninger, således at chaufførerne kunne dele kortene ud til kunderne, og kunderne kunne rette direkte henvendelse til Midttrafik. Chaufførerne har givet udtryk for, at de har været glade for visitkortene.

Ambassadørerne blev ikke indkaldt til møde i forbindelse med midtvejsmålingen, da alle chaufførerne kort tid forinden havde deltaget i kursus hos Midttrafik. Chaufførerne blev dog informeret om de væsentligste resultater af midtvejsmålingen i et nyhedsbrev.



De parametre, som kunderne var mindst tilfredse med var:

- Støj i bussen
- Indeklimaet i bussen
- Chaufførens kørsel

Chaufførerne blev senere i forsøget tilbudt et kørekursus, for at give dem redskaber til at forbedre kundernes tilfredshed med chaufførernes kørsel, som midtvejsmålingen viste.

I forhold til chaufførinterviewene var det især spørgsmålene vedr. incitamentskontrakter, som chaufførerne var mindst enige i. Dette kan muligvis tilskrives, at incitamentskontrakter er en lidt ukonkret størrelse for chaufførerne, og da vi netop befandt os i en forsøgsfase, har det ikke været muligt at give chaufførerne noget konkret bud på, hvordan de endelige incitamentskontrakter vil komme til at se ud.

DET TREDJE AMBASSADØRMØDE, JUNI 2009

På det tredje ambassadørmøde var slutmålingen netop i gang ude i busserne, og det var derfor ikke muligt at diskutere den sidste undersøgelse med ambassadørerne. Formålet med dette fokusgruppeinterview var at få forsøget rundet af og få afdækket en række spørgsmål.

Chaufførernes erfaringer fra forsøget er vigtige at inddrage i evalueringen af forsøget, og det viste sig også, at der kom mange nyttige informationer frem under interviewet. I forhold til det første ambassadørmøde i oktober var der sket en stor udvikling. Chaufførerne var nu blevet meget mere bevidste om deres egen rolle i forhold til at skabe en god stemning i bussen, og de var blevet mere opmærksomme på at yde en god service. Midttrafik formåede også at gennemgå en positiv udvikling i forsøgsperioden. Således kunne 82% af chaufførerne i slutmålingen erklære sig "enige/meget enige" i udsagnet om, at de fik den information fra Midttrafik, som de havde brug for, sammenlignet med de 28% fra før-målingen.

KATEGORIER FRA FOKUSGRUPPEINTERVIEWET:

SAMARBEJDET MED MIDTTRAFIK

Samarbejdet i forsøgsperioden har fungeret godt og det har været muligt at få svar på spørgsmål. Chaufførerne vidste ikke noget om forsøgets indhold, derfor var det meget vigtigt med de to introduktionsmøder, henholdsvis i Randers og i Århus. Her fortalte både vognmand Kim Nielsen og Midttrafik om forsøget. I forsøgsperioden er informationerne kommet via ugentlige nyhedsbreve og det har været meget informativt. Flere af chaufførerne har gemt alle nyhedsbrevene som et minde.

Ambassadørerne har været meget tilfredse med de tre afholdte ambassadørmøder. På møderne er chaufførerne blevet hørt, og det har været dejligt. Chaufførerne er også blevet taget med på råd, og det har givet ejerskab og ansvar overfor forsøget, ligesom det har givet ejerskab, at chaufførernes forslag ofte er blevet omsat i praksis og har indgået i forsøget. Rollen som ambassadør har især været anvendelig i forbindelse med at formidle information videre til de øvrige chauffører, og omvendt med at formidle information fra de øvrige chauffører til Midttrafik. På baggrund af den ekstra information ambassadørerne har modtaget, har det været muligt for dem at formidle ekstra god information til kunderne.

SELVE FORSØGET

Chaufførerne var i starten, som tidligere nævnt, lidt skeptiske overfor forsøget. Flere af dem tænkte "hvad er nu det her for noget pjat". Det var både spændende og lidt irriterende på samme tid, fordi chaufførerne mente, at de allerede ydede en god service i busserne. Chaufførerne var således skeptiske i forhold til, om de overhovedet kunne ændre noget, for de syntes i forvejen, at de var gode.



I forsøgsperioden har chaufførerne oplevet mere kundekontakt, især har markedsføringsmaterialet, streamerne uden på bussen og gulvstreamerne inde i busserne, været med til at sparke dialogen mellem kunder og chauffører i gang. Generelt føler chaufførerne, at der har været flere smil i forsøgsperioden, og det er en god udvikling. Forsøget har ifølge chaufførerne også haft en god opdragende effekt på kunderne, fordi de er blevet opmærksomme på, at det rent faktisk er en levende person, der sidder bag rattet. Det har ført til mere respekt for chaufførerne, og det er blevet en god oplevelse at køre i bus.

I løbet af forsøget har chaufførerne oplevet en stigende indflydelse på deres egen arbejds-situation, og det er for de fleste en ny og positiv udvikling i branchen. Chaufførerne har haft mulighed for at påvirke både Midttrafik og vognmanden gennem forsøgsperioden, og det har været positivt. Chaufførerne fremhæver også, at de har fået en større forståelse for Midttrafiks arbejde og det komplicerede puslespil det f.eks. kan være at lave en køreplan. Chaufførerne forklarer, at de gennem mere information i forsøgsperioden har fået et mere positivt indtryk af Midttrafik.

MARKEDSFØRING

I forsøgsperioden har chaufførerne delt forskellige ting ud til kunderne. Chaufførerne vurderer, at især reflekser, lakridser og regnslag har været meget populære. De forskellige badges har især været populære blandt de unge, men der var i perioder for mange badges, og de blev aldrig så populære som de "smiley badges" Midttrafik på et tidspunkt uddelte. Quiz og digtekonkurrence var ikke voldsomt populære, og flere chauffører oplevede at kunderne takkede nej til at deltage. Midttrafik modtog dog alligevel mange digte og quiz-svar. Chaufførerne har i forsøgsperioden båret navneskilte, med deres fornavn, og det har de været meget glade for. Chaufførerne mener, at det har skabt en åbenhed over for kunderne, samtidig har det også været godt for chaufførerne, da det kan være svært at huske navnene på de kollegaer man ikke ser så tit. (Se bilag I).

De grønne informationstavler var en god idé, og det har været fint at kunne hænge information til kunderne op på tavlerne. Rent praktisk har det været svært at få tavlerne taget ned igen, da der har været anvendt dobbeltklæbende tape. Måske kunne tavlerne en anden gang hænges op med velcro. Det har ikke været et problem for chaufførerne selv at hænge diverse ting op i bussen, f.eks. postkasser. De har påtaget sig opgaverne frivilligt i forsøgsperioden og rent tidsmæssigt og praktisk, har det været en overskuelig opgave.

KUNDERNES REAKTIONER PÅ FORSØGET

Chaufførerne har oplevet en generel interesse fra kunderne, især har kunderne vist interesse for de gratis uddelte ting. Chaufførerne gør opmærksom på, at den måde kunderne kommer ind i bussen på, har ændret sig. Kunderne er blevet bedre til at have lige penge, og der er kommet en bedre stemning i bussen. Flere siger godmorgen og vinker, når de går ud. Chaufførerne synes dog stadig, det er svært at bruge mikrofon, selvom flere af dem har gjort brug af mikrofonen efter kurset i marts. Det er især ved vejarbejde og forsinkelser, at chaufførerne oplever, at det er positivt at bruge mikrofonen.

CHAUFFØRERNES ARBEJDS DAG UNDER FORSØGET

Chaufførerne var i forvejen glade for deres arbejde, men de har oplevet, at de i forsøgsperioden er blevet mere opmærksomme på, hvilken service de yder - og de har nok også ændret sig lidt. Bl.a. taler de pænere til kunderne og giver dem ekstra opmærksomhed. Det har været vigtigt for chaufførerne, at de har haft en god kontakt til ledelsen i De Grønne Busser i forsøgsperioden.

Chaufførerne oplever det som positivt at blive målt, og forsøget har været med til at styrke sammenholdet. Chaufførerne har holdt hinanden op på målene, og flere har oppet sig, bl.a. i forhold til rengøring og regulering af indeklimaet.

Chaufførerne vil fortsætte den gode tone efter forsøget, men de forudser at tilfredsheden nok vil være faldet om et år, fordi opmærksomheden fjernes. Chaufførerne foreslår at kampagne-materialet bliver hængende i bussen.



6: KUNDEINTERVIEWS

INTERVIEWS I BUSSEN

Det var planlagt at gennemføre fokusgruppeinterviews med kunderne, inden før-målingen, for at få input fra kunderne, især til spørgeskemaet, men også til det forestående forsøg generelt. Desværre skete der et kiks i koordinationen af chaufførernes uddeling af information og invitation til kunderne om fokusgruppeinterviewet, så derfor blev interviewet ikke afholdt. I stedet for tog Midttrafik med bussen og gennemførte interviews og samtaler med nogle kunder på rute 118. Kunderne fremhævede følgende som værende vigtigt, både at spørge til, men også som vigtige indsatsområder i forsøget:

- Der kan med fordel spørges i spørgeskemaet til, hvordan andre kunders opførsel påvirker tilfredsheden. Det er generende, når andre spiller højt musik eller taler højt i mobiltelefon og generelt fylder for meget. Det er vigtigt at vise hensyn
- Det er godt spørgeskemaet er på én side, hvis det bliver for langt, giver kunderne op
- Hvis chaufføren er venlig, er tonen allerede lagt ved indstigning. Flinke chauffører må også selv have det bedre på arbejdet
- Hvis man skal tale med chaufføren, er det vigtigt at han er imødekommende
Det er rart at blive mødt af en venlig chauffør
- Det er vigtigt, at chaufføren kører ordentligt
- Rettidighed er det vigtigste for tilfredshed med turen

Inputtene fra kunderne, især i forhold til vise hensyn i bussen og i forhold til chaufførernes service, har Midttrafik brugt aktivt i udformningen af forsøget.

FOKUSGRUPPEINTERVIEW

I forbindelse med midtvejsmålingen i uge 12, blev kunderne bedt om at angive, om de ville deltage i et fokusgruppeinterview. 126 kunder tilkendegav at de gerne ville deltage. 26 kunder blev kontaktet via e-mail. Heraf svarede 6 at de var forhindret i at deltage, 4 svarede at de gerne ville deltage og 16 svarede ikke. Da interviewet skulle finde sted, den 21. april 2009, var det kun de 3 ud af 4 deltagere, der dukkede op. Heraf var den ene deltager ikke i stand til at bidrage med svar relevant for undersøgelsen.

Ved fremtidige fokusgruppeinterviews er det altafgørende, at samplingen er gennemarbejdet. Det kan f.eks. gøres ved at bede kunderne angive alder og beskæftigelse sammen med deres e-mail, under rekrutteringen. Det bør nok også fremgå tydeligere, at fokusgruppeinterviewet finder sted hos Midttrafik, og på et angivent tidspunkt.

KATEGORIER FRA FOKUSGRUPPEINTERVIEWET

En god rejse

- Smil fra chaufføren
- Glidende og behagelig kørsel, uden voldsomme ryk

En dårlig rejse

- En sur chauffør
- Dårlig kørsel gør, at man føler sig utryk

Chaufførens rolle

- Det er godt, hvis chaufføren har humor, smiler, holder øjenkontakt og er åben for "ping-pong" i form af en kort dialog ved indstigning
- Chaufføren skal være serviceminded og myndig
- Det er godt, når chaufføren bruger mikrofonen
- Det vil være godt, hvis chaufføren angiver årsag til større forsinkelser, så kunderne er orienteret



Forsøget på 118

- De uddelte ting får man først, når man allerede *er* i bussen og *har* truffet et valg om at benytte bussen
- En fordel ved at tage bussen er, at kunderne har fuld tillid til at chaufføren bringer en sikkert frem og tilbage
- Man kan bruge tiden på at snakke, læse, arbejde
- Det er mindre stressende at køre i bus, end selv at være chauffør

AFSLUTTENDE INTERVIEWS I BUSSEN

En uge efter slutmålingen, blev der gennemført interviews og samtaler i bussen med kunder på rute 118. Formålet var at få en umiddelbar evaluering af forsøget fra kunderne. Interviewene i bussen understøttede resultaterne fra spørgeskemaundersøgelserne. Især var der fokus på følgende:

- Det har været et godt forsøg og en god undersøgelse, som ikke har været generende at deltage i
- Især refleksionerne er populære, men generelt er kunderne positive overfor de uddelte ting
- De uddelte ting har givet anledning til at få en lille snak med chaufføren
- Servicen fra chaufføren er god, og kunderne er generelt glade for at køre på ruten
- Chaufførens humør påvirker en. Hvis chaufføren er positiv, giver det en god start på dagen
- Markedsføringen har været fin, det er rart med noget afveksling
- Rettidigheden er i top

Generelt har det været en god idé at tale med kunderne, frem for kun at få deres svar gennem spørgeskemaerne. Dog har det også været meget nyttigt at læse kundernes kommentarer i forbindelse med spørgeskemaundersøgelserne. Som tidligere nævnt, kræver det stor forberedelse at gennemføre fokusgruppeinterviews og sikre, at de deltagere, der møder op, rent faktisk har noget at bidrage med, og ikke blot møder op for at få en gratis kop kaffe. I fremtidige undersøgelser er det derfor nødvendigt at afsætte rigeligt tid til sampling og rekruttering af informanter til fokusgruppeinterviews.

7: KURSER

KURSUS I KONFLIKTHÅNDTERING OG KUNDESERVICE

På det andet ambassadørmøde, efterlyste ambassadørerne redskaber til bedre at kunne håndtere forskellige situationer med kunderne. Ambassadørerne ønskede bl.a. redskaber til følgende:

- Hvordan man i konfliktsituationer vender en negativ situation til noget positivt
- Hvordan man yder noget ekstra, hvordan man indgår i venlig dialog, hvordan man tøjler kundernes temperament og, hvordan man taler til unge mennesker
- Hvordan man anvender mikrofonen mest hensigtsmæssigt

På baggrund af disse input sammensatte Midttrafik et kursus for alle chaufførerne på rute 118. Kurset kom til at omhandle konflikthåndtering, brug af mikrofon samt kundeservice. I Århus Amt havde man i forbindelse med EU projektet "Fremtidens chauffør" bl.a. gjort brug af underviser og tidligere politibetjent, Flemming Moestrup, i forbindelse med undervisning i konflikthåndtering. På baggrund af de gode erfaringer herfra, blev Flemming Moestrup igen kontaktet og brugt som underviser.

Carsten Brandt fra Carsten Brandt Personale Udvikling havde tidligere undervist chauffører ved Arriva, og Carsten Brandt blev derfor kontaktet med henblik på at undervise chaufførerne fra rute 118 i kundeservice. Efter indledende møder med de to undervisere, blev der sammensat et kursus for chaufførerne.



Programmet var som følger:

16.00-16.15	Velkomst v/vicedirektør Mette Julbo-Nielsen, Midttrafik
16.15-18.00	Konflikthåndtering v/tidl. politibetjent Flemming Moestrup
18.00-18.30	Spisning
18.30-18.50	Brug af mikrofon i bussen v/Jens Degenkov, Midttrafik
18.50-19.00	Pause
19.00-21.00	Kundeservice v/administrerende direktør Carsten Brandt, Carsten Brandt- PersonaleUdvikling
21.00-21.15	Evt.

Flemming Moestrups oplæg omhandlede følgende emner:

- Forståelse af en konflikts opståen – indhold af elementer i en konflikt. (Se bilag J).
- Sprogets betydning – kropssprog
- Ungekulturen med fokus på beruselse
- Fastholdelse af servicebegrebet trods den besværlige kunde

Chaufførerne fik nogle konkrete redskaber til, hvordan de undgår at optræde i en konflikt i bussen, især overfor unge mennesker, som chaufførerne havde ønsket. Flere af chaufførerne havde oplevet, især på aften- og natteure, at nogle unge mennesker kunne optræde provokerende, og de fik nu gode råd til, hvordan de fremadrettet kunne tackle de situationer. En af Midttrafiks ansatte, Jens Degenkov, som er tidligere chauffør, gav chaufførerne gode råd til at komme i gang med at bruge mikrofonen. Desuden fik chaufførerne tips til, hvornår det vil være en god idé at anvende mikrofon. Det er især ved forsinkelser, vejarbejde mm. at kunderne vil opleve det som en god service, hvis chaufføren bruger mikrofonen. Flere af chaufførerne følte, at de skulle overvinde sig selv, for at bruge mikrofonen, men derfor var det også nyttigt, at de fik nogle konkrete tips til at komme godt i gang. Efterfølgende har flere chauffører sagt, at de har brugt mikrofonen, selvom de ikke var helt trygge ved det, men at de har fået positiv respons fra kunderne, og det giver lyst til at fortsætte med at bruge mikrofonen.

Carsten Brandts oplæg omhandlede følgende emner:

- Hvad er service? - Præsentation og dialog om Kerneservice og Periferiservice
- Aftaler om fremtidig Periferiservice
- Den personlige indstilling og fremtoning - i privatlivet og på arbejdspladsen
- Aftaler om fremtidig indstilling på arbejdspladsen

Formålet med kurset var at præsentere chaufførerne for nogle konkrete redskaber vedr. kundeservice, som de kunne bruge ude i busserne med det samme. Carsten Brandt præsenterede bl.a. chaufføren for den grønne og røde "indstillings pil", som chaufførerne siden hen flere gange refererede til. Den grønne pil var et udtryk for, at man møder nye udfordringer positivt, hvorimod den røde pil var et udtryk for, at man møder nye udfordringer på en negativ måde. Chaufførerne gjorde senere opmærksom på, at de tænkte meget over ikke at være en "rød pil".

I forbindelse med Carsten Brandts oplæg blev chaufførerne også bedt om at blive enige om, hvad de mente var såkaldt "kerneservice", altså den service kunden i forvejen forventer at chaufføren yder, og hvad der var "periferiservice", altså en ekstra service, som kunden ikke forventer.



Chaufførerne blev enige om følgende:

KERNESERVICES

- At bussen kører til tiden
- At vi billetterer korrekt
- At vi er ordentligt påklædt (uniform) og soigneret
- At bussen er ren, pæn og i orden
- At vi kører sikkert og behageligt
- At vi kender ruten

PERIFERISERVICES

- At man hjælper med barnevogne/indkøbsposer (hvis man kan, rent fysisk)
- At stoppe udenfor stoppesteder efter lovens regler
- At åbne døren før tid, for at lukke kunder ind
- At vi smiler/er positive

Carsten Brandt fik chaufførerne til at indgå aftaler med hinanden om, at de nu var blevet enige om at yde den ekstra service og, at de så skulle gå ud i busserne og gøre det. Midttrafik lavede efterfølgende en oversigt i det næstkommende nyhedsbrev, således at chaufførerne kunne læse i nyhedsbrevet, hvad det var, de havde aftalt at skulle have fokus på.

KURSUS I KØRETEKNIK OG EN SIDSTE PEPTALK

I forbindelse med det andet ambassadørmøde gav ambassadørerne udtryk for, at de gerne ville have et kørekursus. Da flere kundekommentarer i forbindelse med midtvejsevalueringen efterlyste en mere glidende og behagelig kørsel, besluttede Midttrafik at tilbyde alle chaufførerne på rute 118 et kørekursus. Der skulle bl.a. lægges vægt på glidende og energirigtig kørsel.

Programmet var som følger:

- Kørekursus fra 9.00-12.00
- Frokost
- Efter kørekursus afsluttedes dagen med en times peptalk og opfølgning på kerne- og periferiservices med Carsten Brandt
- Farvel og tak kl. 14.00

AMU Djursland og Århus Tekniske Skole blev kontaktet, men ingen af dem havde mulighed for at undervise. AMU Djursland henviste Midttrafik til Hartmann's Køreskole, som havde mulighed for at stå for undervisningen og De Grønne Busser udlånte to busser, som chaufførerne kørte rundt i Århus i, under vejledning fra kørelærerne. De fleste chauffører kørte ganske fint, men der var et par stykker, der fik opfrisket et par færdselsregler og fik et par gode råd om energirigtig kørsel.

Chaufførerne blev delt i to grupper, som kørte i to busser med hver sin kørelære. Grupperne var på 5-6 chauffører, og hver chauffør fik en halv times køreundervisning, mens resten af gruppen sad med i bussen.

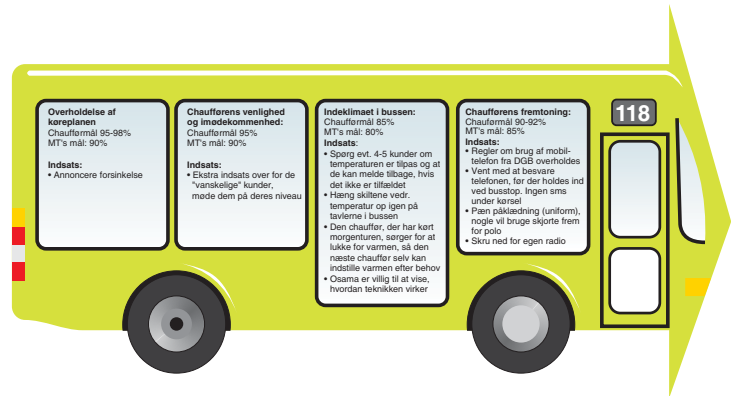
Efter kørekurset fik chaufførerne en sidste peptalk fra Carsten Brandt, hvor der også blev fulgt op på aftalerne om kerne- og periferiservices fra det første kursus. Der var nu kun en måned tilbage før slutmålingen, og derfor lagde Carsten Brandt op til, at chaufførerne skulle give den en sidste skalle. Helt konkret fik chaufførerne forelagt et udvalg af parametre, hvor de blev bedt om at udfordre de mål Midttrafik havde sat, for at skabe en stemning af kampgejst her på falderebet.



De udvalgte parametre fokuserede især på de områder, der har været omdrejningspunktet for forsøget, nemlig de ting som chaufføren direkte kan påvirke, så som chaufførens venlighed og fremtoning.

Chaufførerne skulle både blive enige om, hvor mange procent de gerne ville have tilfredsheden skulle stige i slutmålingen, samtidig med at de skulle finde ud af, hvad deres indsats skulle være, for rent faktisk at nå målet. Chaufførerne var på den måde tvunget til at sætte fælles mål og diskutere, hvordan de bedst kunne nå målet. Efterfølgende lavede Midttrafik en oversigt over, hvad chaufførerne skulle have fokus på i den sidste tid.

Bussen udformning, som en grøn pil, var inspireret af Carsten Brandts "indstillings pil", hvor den grønne pil var udtryk for en positiv indstilling. Samtidig var pilen lavet i et format, så den var nem at have med ud i busserne, så chaufførerne hurtigt kunne få et overblik over indsatsområderne.



PLANLÆGNING AF KURSER

Da forsøget blev planlagt, havde Midttrafik ikke på forhånd bestemt, hvilke kurser der skulle indgå, eller form og indhold af disse kurser. Det har været et vigtigt element at imødekomme ambassadørernes idéer og forslag bedst muligt, og derfor har det været nødvendigt med en vis fleksibilitet i forsøget. Når ambassadørerne kom med forslag, havde Midttrafik mulighed for at forfølge disse forslag, hvilket har været en stor fordel, fordi ambassadørerne og chaufførerne i det hele taget har følt, at de er blevet taget alvorligt. Kursusindholdet er tilpasset Midttrafiks overordnet ramme for forsøget samtidig med, at chaufførernes ønsker og kundernes kommentarer til indsatsområder, er blevet indarbejdet heri.

Fleksibiliteten i planlægningen af kurserne har haft den ulempe, at det har været svært i god tid at informere vognmanden. I praksis vurderer vognmanden dog ikke, at det har været et problem at skulle sende chaufførerne på kursus og finde afløsere.

De to kurser blev begge gange afholdt over to dage, da vognmanden ikke havde mulighed for at tage alle chaufførerne ud på en gang.

På det første kursus om konflikthåndtering og kundeservice deltog der 15 chauffører den første dag og 9 den anden dag. Det krævede en del forarbejde for Midttrafik. Først fik alle chauffører en invitation sendt hjem til deres privatadresse. Da kun meget få havde tilmeldt sig, ringede Midttrafik samtlige chauffører op. Det viste sig at en del chauffører var skeptiske over at skulle på "skolebænken" igen. Den høje chaufførdeltagelse kan i høj grad tilskrives at chaufførerne blev ringet op, og der var reelt kun to, der ikke ønskede at deltage.

Det andet kursus i køreteknik foregik også over to dage. Der var 9 chauffører den første dag og 11 chauffører den anden dag. Denne gang havde De Grønne Busser selv stået for modtagelse af tilmeldinger og information til chaufførerne om kurset, efter oplæg fra Midttrafik og ambassadørerne. I alt har chaufførerne deltaget i 2x5 timers kursus, fordelt på to dage. Midttrafik har dækket vognmandens omkostninger for de 10 timers kursus pr. chauffør med en timeløn i overensstemmelse med overenskomsten, dog uden overarbejdsbetaling.

Det var ikke på forhånd aftalt, hvem der skulle dække omkostninger til kursusdeltagelse, og det bør ved fremtidige forsøg aftales på forhånd med vognmanden.



AMBASSADØR EVALUERING AF KURSER

Chaufførerne var glade for kurset i marts om konflikthåndtering, kundeservice og mikrofonbehandling. Dog var de i starten lidt skeptiske overfor konsulenten Carsten Brandt. Kurset var dog en god genopfriskning, og chaufførerne fremhæver at øvelsen med periferi- og kerneservices, som Carsten Brandt stod for, var rigtig lærerig. Øvelsen var med til at skabe et fælles fokus og give chaufførerne nogle konkrete redskaber. Den første gruppe på 15 personer var lidt for stor. Det ville have været bedre med 10-12 personer pr. hold. Chaufførerne efterlyste, at der fra start var lavet en kursusplan, og det ville have været en fordel, hvis kurserne lå i starten af forsøgsperioden. Ambassadørerne anerkender dog relevansen i, at kurserne ikke har været planlagt på forhånd, da det har givet større mulighed for indflydelse fra chaufførerne på kursernes indhold.

Kurset om køreteknik i maj var lidt for kort. Chaufførerne fik ca. 30 min. kørsel hver, og de kunne godt have ønsket mere køretid. Desuden kunne de godt have tænkt sig et glatførekursus. Den afsluttende peptalk på kurset i maj var en god reminder om at holde gejsten oppe i den sidste del af forsøgsperioden, og folk har oppet sig på baggrund af peptalken.

Generelt har kurserne skabt en fællesskabsfølelse og tilknytning til forsøget. Ambassadørerne vurderer, at kurserne har været udmærkede i forhold til det konkrete forsøg. Dog kunne de godt have brugt mere tid, ligesom de mener, at chaufførernes erfaring er afgørende for, hvor meget undervisning de har behov for.

8: RESULTATER

DE TRE MÅLINGER

Midttrafik har som nævnt, gennemført tre målinger, både med kunder og chauffører. Der er blevet spurgt både til tilfredshed og baggrundsvariabler for kunderne og til enighed og baggrundsvariabler for chaufførerne. Efter før-målingen udarbejdede Midttrafik, i samråd med vognmanden, de mål, som gerne skulle nås i forbindelse med slutmålingen, med henblik på udbetaling af bonus. Selvom der også blev sat mål for chaufførundersøgelsen, har det udelukkende været kundeundersøgelserne, der har dannet grundlag for, om chaufførerne havde nået målene og skulle have udbetalt bonus. Som det ses i tabeloversigterne over de tre målinger, er kundernes tilfredshed steget på samtlige parametre, hvilket er ganske imponerende.

Tilfredsheden var i forvejen høj, og det er som udgangspunkt langt sværere at øge tilfredsheden, hvis den i forvejen er høj. Da forsøget på rute 118 netop var et forsøg, har det været vanskeligt på forhånd at vurdere, hvor meget chaufførerne har kunnet øge tilfredsheden på 150 dage. Midttrafik må derfor erkende, at målene på visse parametre har været sat for højt, i forhold til, hvad der var realistisk at ændre på - på 150 dage. Det vigtigste har derfor været, at tilfredsheden generelt set er steget. Ligeledes var det vanskeligt at sætte mål for, hvor enige chaufførerne ville være i de forskellige udsagn efter 150 dage. Især har der nok manglet konkret viden, om incitamentskontrakter, til at chaufførerne har kunnet forholde sig til og tage stilling til disse udsagn. Det vigtigste her er dog at chaufførerne erklærer sig enige i de udsagn, der har med kundekontakt, service og arbejdsglæde at gøre, da disse områder har været fokusområder i forsøget, og det er områder, der har en afgørende effekt på kundernes tilfredshed.

Som det ses i målingen for kunderne er deres tilfredshed steget markant fra før-målingen til slutmålingen, hvilket både må være et udtryk for, at Midttrafiks kurser har virket efter hensigten, men samtidig er det også et udtryk for chaufførernes store engagement i forsøget. Det er værd at fremhæve, at tilfredsheden med "Chaufførens vejledning og service" er steget fra 82% til 89%, "Chaufførens venlighed og imødekommenhed" er steget fra 82% til 93% og, "Chaufførens fremtoning" er steget fra 79% til 87%. Altså er de parametre, som chaufføren direkte kan påvirke steget markant. Forsøget viser her sin berettigelse, fordi det netop viser sig, at med få ressourcer, et begrænset antal kursustimer, er det muligt at påvirke chaufførernes holdning til service, hvilket fører til mere tilfredse kunder.



MÅLINGER OG BAGGRUNDSVARIABLER, KUNDER

Kunder: Tilfreds/ meget tilfreds	Før-målingen (521)	Midtvejs- målingen (526)	Slut-målingen (572)	Mål
Overholdelse af køreplan	86%	93%	92%	90%
Skiltning på bussen	90%	93%	96%	95%
Chaufførens vejledning og service	82%	82%	89%	90%
Chaufførens venlighed og imø- dekommenhed	82%	89%	93%	90%
Chaufførens fremtoning	79%	84%	87%	85%
Chaufførens kørsel	82%	83%	87%	90%
Bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse	82%	84%	90%	90%
Bussens indvendige rengøring	88%	91%	94%	95%
Indeklimaet i bussen	63%	71%	66%	80%
Støj i bussen	61%	61%	68%	80%
Tryghed i bussen	92%	92%	96%	95%
Din samlede vurdering af ruten	93%	95%	97%	95%
De uddelte ting i perioden	-	70%	80%	-

Baggrundsvariable, kunder	Før- målingen	Midtvejs- målingen	Slut- målingen
Kunder, der rejser mandag-fredag kl. 6.00-9.00 eller kl. 15.00-18.00	81%	88%	76%
Kunder, der rejser til/fra arbejde	50%	58%	52%
Kunder, der rejser til/fra uddannelse	30%	29%	24%
Kunder, der rejser stort set alle hverdage	57%	63%	57%
Alder 15-24 år	33%	29%	33%
Alder 25-44 år	38%	44%	40%
Køn, kvinder	64%	61%	64%

MÅLINGER OG BAGGRUNDSVARIABLER, CHAUFFØRER

Chauffører: Enig/meget enig	Før-måling (18)	Midtvejs-målingen (12)	Slut-målingen (17)	Mål
Jeg er glad for mit arbejde	95%	100%	100%	97%
Bussen er en god arbejdsplads	100%	100%	94%	100%
Jeg er glad for kundekontakt	95%	100%	100%	100%
Jeg kan selv påvirke stemningen i bussen	66%	75%	82%	90%
Det er vigtigt kunderne synes jeg yder god service	100%	100%	100%	100%
Jeg har den ønskede dialog med ledelsen	72%	66%	89%	72%
Jeg har den nødvendige uddannelse for at kunne levere god kørsel	95%	92%	95%	97%
Jeg har den nødvendige uddannelse for at kunne levere god service	100%	92%	94%	100%
Jeg har den nødvendige uddannelse for at kunne håndtere konflikter	83%	84%	76%	90%
Jeg får den information jeg har brug for fra vognmanden	78%	67%	82%	90%
Jeg får den information jeg har brug for fra Midttrafik	28%	66%	82%	90%
Incitamentskontrakter er en god idé	67%	59%	82%	80%
Incitamentskontrakter vil gøre mig gladere for at arbejde	55%	50%	42%	80%
Incitamentskontrakter vil skabe større sammenhold på arbejdspladsen	45%	25%	59%	80%
Incitamentskontrakter vil gøre det attraktivt at blive chauffør	50%	58%	65%	-
Incitamentskontrakter kan skabe respekt om chaufførjobbet	45%	50%	41%	80%
Incitamentskontrakter giver mig lyst til at yde en endnu bedre service overfor kunderne	56%	59%	59%	85%

Baggrundsvariable, chauffører	Før-målingen	Midtvejs-målingen	Slut-målingen
Chauffører, der har kørt bus mindre end et år	6%	8%	6%
Chauffører, der har kørt bus 3-4 år	17%	8%	6%
Chauffører, der har kørt bus 5-9 år	39%	25%	35%
Chauffører, der har kørt bus 10 år eller mere	39%	58%	53%
Alder 25-44 år	17%	8%	18%
Alder 45-64 år	83%	83%	82%
Køn, mand	72%	75%	76%
Køn, kvinde	28%	25%	24%



9: VOGNMANDENS ERFARINGER FRA FORSØGET

DELTAGELSE I FORSØGET

Umiddelbart efter forsøgets afslutning, blev der foretaget en evaluering sammen med vognmand Kim Nielsen fra De Grønne Busser. Der var vigtigt for Midttrafik at vide, hvordan vognmanden havde oplevet forsøget og, hvilke erfaringer De Grønne Busser havde gjort sig. Samtidig var det vigtigt for Midttrafik at få en evaluering på samarbejdet således, at der ved fremtidigt samarbejde med leverandørerne kan ydes den bedst mulige service fra Midttrafiks side.

Da De Grønne Busser i første omgang blev kontaktet af Midttrafik med henblik på at deltage i forsøget, var det med en vis skepsis. De Grønne Busser mente, at de allerede leverede en fin service og derfor var de i tvivl om, hvorvidt de overhovedet kunne forbedre kundernes tilfredshed. Efter den første skepsis havde lagt sig var De Grønne Busser meget opsat på at deltage i forsøget og hjælpe Midttrafik med at få praktisk erfaring i, hvad der virker i forhold til incitamentskontrakter. De Grønne busser sagde ja til at deltage i forsøget, både fordi de var nysgerrige, men også fordi de gerne vil være med til at forbedre den kollektive trafik.

Samtidig var forsøget en god anledning for vognmanden til at få et indblik i chaufførernes holdninger til deres arbejde. Vognmanden håbede, at forsøget ville lede til forbedringer af busselskabet som arbejdsplads. De Grønne Busser ville med forsøget også gerne vise omverdenen, at et lille busselskab kan klare opgaven i forhold til store busselskaber som f.eks. Arriva, og det var en god mulighed for at promovere De Grønne Busser.

SAMARBEJDE MED MIDTTRAFIK

De Grønne Busser vurderer, at informationsniveauet i forsøgsperioden har været fint. Midttrafik har givet både vognmand og chauffører de oplysninger, der har været nødvendige, for at de har følt sig velinformeret i forsøgsperioden.

Vognmanden vurderer, at det i særdeleshed har været en succes at udnævne ambassadører. Midttrafik har lyttet til ambassadørernes forslag, og det har været bedre at ambassadørerne har formidlet idéer, forslag og indsatsområder fra forsøget videre til de øvrige chauffører, frem for at det var vognmanden selv. Det var en strategisk beslutning, både fra Midttrafik og vognmandens side at udnævne tillidsmanden til ambassadør.

Tillidsmanden har været særdeles positiv overfor forsøget, og han har været god til at snakke med de øvrige chauffører om, hvorfor det var en fordel for dem at deltage, og hvad de kunne få ud af forsøget. Alt i alt mener vognmanden, at der har været et godt samarbejde med Midttrafik, der har været en god dialog, og der er blevet lyttet. De 150 dage har været en passende længde på forsøget, det bør ikke strækkes længere ud, da det ifølge vognmanden så kan være svært at bevare gejsten.

KURSER

Ifølge vognmanden har kurserne været rigtige gode. Især har det været godt med input og derefter hurtig opfølgning. Vognmanden har kun ros tilovers for konsulent Carsten Brandt. Han har taget chaufførerne alvorligt. Han har formået at indgyde en vindermentalitet i chaufførerne, og han har været god til at fange chaufførernes opmærksomhed og give dem konkrete redskaber til at forbedre kundernes tilfredshed. Desuden er det gennem kurserne lykkedes at skabe et fællesskab om at nå et samlet mål, ligesom det har givet chaufførerne, der holder til i henholdsvis Århus og Randers, et bedre sammenhold, fordi de har haft en fælles mission på rute 118.

De forholdsvis korte kurser har været bedre end en uges AMU kursus, mener vognmanden og det har ikke ført til for meget ekstraarbejde for ham at skulle finde afløsere de dage de faste chauffører har været på kursus.



SIDEGEVINSTER VED FORSØGET FOR VOGNMANDEN

Uafhængigt af forsøget, har chaufførerne i Randers selv lavet vagtplaner. Denne form for uddelegering har vognmanden fået mere mod på efter forsøget, og han kunne godt forestille sig at uddelegere flere opgaver til chaufførerne. Forsøget har været med til at bevise, at chaufførerne har lyst til at påtage sig et øget ansvar. Vognmanden mener ikke, at han har ændret ledelsesstil på grund af forsøget, men han er blevet mere opmærksom på, at det er vigtigt at medvirke til at skabe et sammenhold blandt chaufførerne. Derfor er der bl.a. blevet indført fællesarrangement med fodbold og hygge.

Vognmandens primære mål er at skabe en arbejdsplads som chaufførerne er glade for og have nogle glade chauffører. Det er dog værd at bemærke, at chaufførernes enighed i udsagnet "Jeg har den ønskede dialog med ledelsen" steg fra 72% i før-målingen til 89% i slutmålingen, så selvom vognmanden ikke mener, han har ændret ledelsesstil, må der alligevel være sket nogle forandringer.

Vognmanden har oplevet, at chaufførerne har fået et meget større ejerskab for deres arbejde, end før forsøget. Vognmanden vurderer, at det bl.a. har ført til mindre sygefravær blandt chaufførerne på rute 118, og det har også ført til mindre skader på busserne i forsøgsperioden. De andre chauffører på de andre ruter er også blevet mere opmærksomme på at yde en bedre service. De kan mærke, at chaufførerne på rute 118 har haft det sjovt under forsøget, og at de har haft fokus på målingerne. Der er opstået en form for intern konkurrence mellem chaufførerne på rute 118 og de andre chauffører på de andre ruter. Chaufførerne på rute 118 har formået at gøre de andre chauffører interesseret i forsøget, og de andre chauffører har også kunnet sole sig i De Grønne Bussers succes.

Vognmanden overvejer at udbrede de gode erfaringer fra forsøget, ved at udnævne ambassadører fra de andre ruter, for at skabe et samarbejde om at højne kvaliteten. Ambassadørerne fra rute 118 kan være med til at sprede budskabet. Vognmanden vil meget gerne anbefale forsøget til andre vognmænd, fordi man får mere ud af at deltage end man umiddelbart skulle tro. Personalemæssigt er der blevet skabt en anderledes positiv stemning, og chaufførerne har fået en følelse af, at de bliver værdsat. Kunderne oplever, at chaufførerne er mere positive, og det har medført, at de udviser større respekt overfor chaufføren. I et lidt bredere perspektiv mener vognmand Kim Nielsen også, at forsøget har været med til at vende en negativ omtale af chaufførfaget.

Med forsøget er der nu blevet sat et positivt lys på faget og det kan være med til at gøre faget mere attraktivt. Kim Nielsen håber også, at forsøget - og incitamentskontrakter generelt set, kan være med til at skubbe en positiv udvikling i gang i fremtidige udbud, således at der fremadrettet bliver sat mere fokus på kvalitet frem for på pris.

Der venter nu en stor opgave med at bevare den høje kvalitet, og Kim Nielsen ser det nu som sin opgave at inspirere chaufførerne. Kim Nielsen håber, at De Grønne Busser og ambassadørerne kan være med til at videreformidle erfaringerne fra forsøget til andre vognmænd og evt. andre trafikkselskaber.



10: AFSLUTNING

UDBETALING AF BONUS

Slutmålingen viste en flot fremgang på samtlige parametre i forhold til før-målingen. Det blev derfor besluttet at udbetale en bonus på 150.000 kr. til chaufførerne på rute 118. Chaufførerne og De Grønne Busser var blevet stillet i udsigt, at de kunne opnå denne bonus, hvis de nåede målene. Som tidligere nævnt, var det væsentligste kriterium, at der var fremgang på samtlige parametre, og at 5 af de 13 parametre ikke nåede de fastsatte mål, var af mindre betydning, da det som nævnt har været vanskeligt at vurdere, hvor meget kundernes tilfredshed kan øges på 150 dage.

Slutmålingen fandt sted i uge 24 og for at lave afslutningen på forsøget så tæt på slutmålingen som muligt, blev det besluttet at rykke tidsplanen frem, således at chaufførerne fik en afslutning på forsøget inden sommerferien, frem for først ultimo august, som planlagt.

Afslutningen på forsøget blev holdt på Spørring Kro den 25. juni 2009. Det blev en festlig afslutning, bl.a. med taler fra Midttrafiks direktion, tillidsmand Jan Laursen fra De Grønne Busser og vognmand Kim Nielsen (*Se bilag K og L*).

Efter middagen gav Carsten Brandt en sidste peptalk, med fokus på, hvordan chaufførerne kunne blive ved med at bevare vindermentaliteten og holde den høje kvalitet og tilfredshed i bussen. Et af de gode råd var, at holde fokus på sammenholdet og på at chaufførerne nu er blevet rollemodeller for andre chauffører.

Respekten fra kunderne kommer fordi chaufførerne er positive og selv er blevet glattere for jobbet. Det er således en "god cirkel" og en god udvikling som chaufførerne har været med til at starte. Det var derfor en meget stolt vognmand, tillidsmand og en flok meget glade chauffører, der fik overrakt en velfortjent check på 150.000 kr. af Midttrafiks direktør Jens Erik Sørensen.

Vognmand Kim Nielsen og ambassadørerne har i fællesskab besluttet at pengene skal bruges til et mindre gavekort til Randers Cityforening til hver chauffør på rute 118, og derudover skal pengene også bruges på en studietur til København. På studieturen vil De Grønne Busser gerne besøge Arriva, som har haft succes med incitamentskontrakter både i Danmark og Sverige. Bl.a. har Arriva udviklet kampagnen www.bedrebustur.dk, der i lighed med forsøget på rute 118 sætter fokus på at få mere tilfredse kunder. Turen skal efter planen finde sted til næste forår. På den måde kan studieturen også komme til at virke som en påmindelse om at fortsætte det gode arbejde ude i busserne, her et års tid efter forsøget. De Grønne Busser forventer, at turen slutes af med en tur til Bakken, så der også bliver lidt fælles hygge for chaufførerne.



VIDEN FRA FORSØGET

Målet i bestyrelsessagen fra juni 2008, om at lave flere udbud, der rummer mulighed for, at leverandørernes incitament for at styrke den kollektive trafik forbedres, kan med resultaterne fra dette forsøg indfries. Midttrafik har fået megen nyttig viden fra forsøget. Først og fremmest er det blevet slået fast, at chaufføren spiller en væsentlig rolle i at øge kundernes tilfredshed. Chaufføren er i høj grad med til at påvirke stemningen i bussen.

I bestyrelsessagen fra juni 2008 blev der lagt op til, at Midttrafik skulle indhente viden om incitamentsskabende initiativer, med henblik på at indarbejde incitamentskontrakter i kommende udbud. Forsøget har vist, at med forholdsvis få tidsmæssige og økonomiske ressourcer er det muligt at give chaufførerne redskaber til at højne kundeservicen og tilfredsheden i bussen. Samtidig har forsøget vist, at det ikke er muligt at vinde kampen om mere tilfredse kunder, hvis ikke chaufføren er en aktiv medspiller.

Således udtaler vicedirektør Mette Julbo også i den sidste pressemeddelelse: *(Se bilag M).*

- Det er ikke nok med en god køreplan eller en flot bus. Når produktet skal serveres, er det chaufføren som gør forskellen på, om kunderne oplever rejsen som god eller dårlig.

Forsøget har også vist, at chaufførerne er positivt indstillet overfor incitamentskontrakter. Tillidsmand ved Grønne Busser udtaler:

- Jeg er positiv, fordi kontrakterne giver mulighed for at belønne chaufførerne for deres indsats. Forsøget har givet os indflydelse på egen arbejdsdag. Vi har selv opsat mål og besluttet, hvilke initiativer, der skal til for at få gladere kunder

Forsøget har vist, at kortere, intensive forsøg er brugbare, fordi det er med til at holde fokus på indsatsområderne i hele forsøgsperioden. Ligeledes har forsøget vist, at det er vigtigt at inddrage vognmand og chaufførerne i hele processen. Udnævnelse af ambassadører kan i høj grad anbefales, fordi det har været med til at gøre forsøget vedkommende for de øvrige chauffører, fordi det har været deres egne kollegaer, der har videreformidlet budskaberne fra forsøget. Det har været vigtigt for ambassadørerne på rute 118, at de har haft indflydelse på projektet, det har ikke bare været noget Midttrafik har trukket ned over hovedet på dem.

Den samme form for indflydelse og involvering, vil måske nok være vanskelig at tilbyde mange vognmænd og chauffører i hele regionen, på en gang. Men man må antage, at den model Midttrafik har fået afprøvet med dette forsøg, vil være mulig at overføre på andre chauffører, da det må antages, at chaufførerne fra rute 118 til en vis grad er repræsentative for andre chauffører, og det derfor ikke er nødvendigt i samme grad at afprøve flere ting. Midttrafik ved nu med dette forsøg, hvad der virker i praksis.

Midttrafik vil i den nærmeste fremtid afgøre, hvordan forsøget kan udbredes til hele regionen. En mulighed kunne være at bruge ambassadørerne fra rute 118, som talsmænd, når andre vognmænd præsenteres for forsøget og dets resultater. Det kunne også være en mulighed at tilbyde vognmændene en kasse med forskelligt markedsføringsmateriale til opsætning i bussen, ting til uddeling til kunderne, samt mulighed for at komme på kursus. Ansvar ville i højere grad blive lagt over på vognmænd og chauffører således, at Midttrafik udstikker rammerne og er behjælpelige med det forskellige materiale, hvorefter det er op til vognmændene og chaufførerne at udfylde rammerne i hverdagen. Forsøget har vist, at Midttrafik godt kan overlade mere ansvar til vognmænd og chauffører, hvorfor denne model er værd at afprøve.

Det er derfor ikke urealistisk at antage, at der ved kommende udbud implementeres dele fra dette forsøg, det kunne f.eks. være ved Busselskabet Århus Sporveje.



I forhold til chaufføruddannelse har forsøget vist, at det ikke altid er nødvendigt med en uges AMU kursus, mindre kan også gøre det. Det primære er, at chaufførerne får nogle konkrete redskaber, som de kan anvende i bussen med det samme. Disse erfaringer vil Midttrafik gøre brug af i fremtidige planer om chaufføruddannelse.

SIDEGEVINSTER VED FORSØGET FOR MIDTTRAFIK

Foruden ny viden om incitamentsskabende initiativer, har Midttrafik også fået en masse positiv omtale. Som nævnt i afsnit 3, har forsøget opnået meget pressedækning. Pressens positive omtale, både af Midttrafik, vognmand og chauffører, er en betydelig gevinst. Det er svært at opgøre, hvor stor en økonomisk gevinst det har været, men det er klart, at den gentagne positive omtale er til stor gavn for Midttrafik og den kollektive trafik. Som nævnt i afsnit 3 har Midttrafik også informeret om forsøget på hjemmesiden. Der blev oprettet et direkte link til forsøget, og her har der været 3694 visninger i forsøgsperioden. Dette begrænser sig ikke kun til Midttrafiks kunder, da linket til forsøget også har været vedhæftet nyhedsbreve til bestillere og leverandører, samt i pressemeddelelser, som har haft en bred målgruppe. De 3694 visninger må siges at være tilfredsstillende.

I afsnit 3 beskrives, hvordan Midttrafik i forsøgsperioden har udviklet og afprøvet en masse nye markedsføringsinitiativer. I særdeleshed har dette ført til ny viden om, hvad der virker. Et eksempel herpå kunne være udvikling af visitkort. Dette kan virke som en mindre detalje i et omfattende forsøg, men i praksis viste det sig, at chaufførerne var meget glade for at kunne uddele disse visitkort med Midttrafik og De Grønne Bussers kontaktoplysninger.

I de tilfælde, hvor chaufføren ikke har kunnet give kunden et præcist svar, har kunden i stedet kunnet kontakte Midttrafik. Visitkortene kan således medvirke til minimering af konflikter mellem chauffør og kunde, og bussen kan komme hurtigere af sted, i de tilfælde, hvor chaufføren ikke kan give et præcist svar. Udviklingen af nye markedsføringsinitiativer kan bruges i Midttrafiks generelle markedsføring, og disse nye initiativer er således ikke kun begrænset til forsøget på rute 118.

Det kan således konkluderes, at der har været mange sidegevinster ved forsøget, både for vognmanden men også for Midttrafik, og i det hele taget har forsøget været del af en positiv udvikling, som på sigt forhåbentlig vil føre både til mere tilfredse kunder og chauffører.

BUDGET

De væsentligste udgiftsposter i forsøget har været følgende:

- Markedsføring: 288.700 kr.
- Målinger for kunder og chauffører: 98.000 kr.
- De to kurser: 75.400 kr.
- Chaufførlønninger: 37.715 kr.

Beløbet til markedsføring er taget fra Midttrafiks markedsføringsbudget, og omfatter både de uddelte ting i forsøget, samt al skriftligt materiale, busstreamere mm. Beløbet omfatter samtidig udvikling af nye initiativer, som kan anvendes i Midttrafiks generelle markedsføring. Således blev der f.eks. udviklet reflekser til kunderne på rute 118, men det viste sig at være så stor en succes, at Midttrafik fik lavet reflekser til uddeling i hele regionen. Det har på den måde, været muligt at afprøve nye markedsføringsinitiativer i forsøget, og Midttrafik har herigennem fået ny viden om, hvad der virker markedsføringsmæssigt.

Hvis der fremadrettet skal foretages flere målinger, vil udgifter til de tre målinger, kunne begrænses væsentligt. Midttrafik har nu spørgeskemaer, som virker til at indhente de data, der er behov for, og de kan genbruges. Desuden vil det i fremtiden muligvis også være tilstrækkeligt med kun én før- og en slutmåling, da disse to målinger giver et tydeligt billede af, om tilfredsheden øges. Udgifter til chaufførlønninger, i forbindelse med kursusudtagelse, var en ekstraordinær udgift, fordi der var tale om et forsøg. En sådan udgift vil ikke være aktuel fremadrettet. Midttrafik har primært haft to medarbejdere koblet på forsøget. Den ene har taget sig af al



administration, markedsføring, uddeling af ting i bussen samt formidling, herunder nyhedsbreve, hjemmeside mm. Den anden medarbejder har haft ansvaret for undersøgelser, analyse af data, kurser, kontakt til vognmand og ambassadører og evaluering.

TAK TIL DE GRØNNE BUSSE

Afslutningsvis vil Midttrafik gerne takke De Grønne Busser, vognmand Kim Nielsen, alle chaufførerne og i særdeleshed ambassadørerne for et godt samarbejde. Alle har medvirket til, at kundernes tilfredshed er steget, og missionen om glattere kunder på 150 dage lykkedes!

KONTAKTPERSONER

Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik, overordnet ansvarlig for forsøget mej@midttrafik.dk

Sarah Mandrup, projektleder med ansvar for undersøgelse og udvikling sm@midttrafik.dk

Lone Winther, ansvarlig for administration og markedsføring lwj@midttrafik.dk



BILAGSSAMLING

BILAG A: BESTYRELSESSAG

INCITAMENT SOM FORSØG

RESUMÉ

Midttrafiks mål er at lave flere udbud, der rummer mulighed for, at leverandørernes incitament for at styrke den kollektive trafik forbedres. Midttrafiks nuværende kontrakter rummer ikke incitamentsskabende initiativer. Administrationen fremlægger forslag til et incitamentsforsøg med start 1. september 2008 inden for eksisterende kontrakt.

SAGSFREMSTILLING

Forslag om incitamentsforsøg

Midttrafiks nuværende kontrakter rummer ikke incitamentsskabende initiativer. Fra svenske forsøg med incitament ved man, at incitamentskontrakter skaber større motivation for busselskaber og chauffører til at yde en større indsats f.eks. for at få mere tilfredse kunder.

Administrationen foreslår, at der iværksættes et incitamentsforsøg med start 1. september 2008. Forsøget er et supplement til den eksisterende kontrakt mellem busselskabet og Midttrafik – det påvirker derfor ikke eksisterende aftaler mellem parterne. I forsøget udbetales en form for bonus, når en given kvalitet eller aftalte mål nås.

Det kan f.eks. være belønning for flere kunder eller belønning for høj/højere kundetilfredshed inden for udvalgte målepunkter. Erfaringer fra forsøget skal indgå i forbindelse med kommende udbud, hvor det er Midttrafiks mål, at en del af kørslen skal udliciteres på incitamentskontrakter. Det forventes, at forsøget vil give værdifulde erfaringer om kundernes reelle serviceprioriteter, chaufførernes motivationsfaktorer, virkning af serviceinitiativer, busselskabets præstation over tid mv.

Administrationen foreslår, at forsøget er afgrænset til én rute. Et afgrænset forsøg giver gode muligheder for effektive målinger – uden et stort ressourceforbrug. Den præcise model bør opbygges i et samarbejde mellem parterne – busselskabet, de medvirkende chauffører og Midttrafik. Parterne skal have mulighed for at drøfte og udpege forudsætninger, udfordringer og muligheder inden projektstart. Administrationen går efter en model, som administreres på den mindst bureaukratiske og ressourcekrævende måde.

De Grønne Busser i Hinnerup har sagt ja til at deltage i forsøget. I samarbejde med De Grønne Busser vælges en regional rute med en vis stabilitet. En rute, som allerede er kendt og brugt af kunderne, og hvor der ikke, inden for forsøgets tidsramme, er udsigt til væsentlige ændringer i køreplantimer eller ruteføring.

FORSLAG TIL MÅLEPUNKTER

Midttrafiks mål er tilfredse kunder og gerne flere kunder. Administrationen foreslår derfor, at modellen primært bygger på kundernes oplevelse af kvaliteten – baseret på konkrete mål inden for kundetilfredshed. Der udpeges 3-6 målepunkter, hvor der foretages før- og eftermålinger, og hvor bonusudbetaling er afhængig af en given fremgang inden for målepunkterne.

Der udvælges målepunkter på områder, som kunderne vægter som vigtige for tilfredshed med rejsen. Det kan f.eks. være rettidighed, chaufførens service, information mv. Inden forsøget



gennemfører Midttrafik en kundeundersøgelse for at fastlægge kundernes vurdering af den indbyrdes vigtighed for målepunkterne. Kundetilfredshed måles via interviews. Der fastsættes et minimum antal interview, som måles 1-2 gange under forsøget. Målingerne danner grundlag for udbetaling af bonus. Administrationen anbefaler også, at chaufførtilfredshed måles – med henblik på at få erfaringer med, hvordan en incitamentsordning kan påvirke chaufførernes motivation for at yde en bedre service og kvalitet. Endelig kan det være relevant at måle på indtægten eller antallet af kunder, for at opnå erfaringer med om kundernes tilfredshed påvirker rejsehyppigheden. Forsøget løber i første omgang over 12 måneder.

UDBETALING AF BONUS

Midttrafik udbetaler bonus til busselskabet. Midttrafik ønsker at bonusen øremærkes til forbedring af forholdene for chaufførerne. Initiativerne kan spænde fra oprettelse af frugtordning, motionsordning, kompetenceudvikling mv. De Grønne Busser fremlægger på forhånd en skriftlig plan for, hvordan bonusen planlægges anvendt til chaufførinitiativer. Midttrafik udbetaler bonus 12 måneder efter projektstart.

Midttrafik afsætter 150.000 til bonusudbetaling, herudover afsættes 100.000 kr. til måling og evaluering af forsøget. Bonusbeløbet kan bringes til hel eller delvis udbetaling, afhængigt af i hvilken grad de aftalte mål nås. Omkostninger til incitamentsforsøget dækkes af Midttrafiks markedsføringsbudget, og kræver derfor ikke en enkelt bestillers særskilte accept.

Direktøren indstiller

at Bestyrelsen godkender incitamentsforsøget

at Bestyrelsen i efteråret 2009 får en evaluering af incitamentsforsøget

BILAG B: TIDSPLAN

Annoncering efter informanter til FGI (fokusgruppeinterview) (kunder)	Ultimo september	SM/Lone
Rekruttering af informanter/ambassadører (chauffør) til FGI	Ultimo september (evt. på info møder)	SM
Afholdelse af FGI med kunder (1 møde med 5-6 informanter)	Uge 43	SM
Afholdelse af FGI med chauffører (1 møde med 5-6 informanter)	Uge 40	SM
Analyse af de to FGI	Uge 41-42 og 43-44	SM
Tilpasning af de to spørgeskemaer på baggrund af FGI	Uge 43	SM/DMA/Mette
Trykning af spørgeskemaer og færdiggørelse af chauffør spørgeskema	Uge 44	SM/Lone
Skriftlig orientering/nyhedsbrev til chauffører på rute 118 og vognmand om forestående spørgeskemaundersøgelse	Uge 44	SM/Lone
Pakning af spørgeskemaer	Ultimo uge 44	Lone
"Før-måling" spørgeskemaundersøgelse med kunder og telefoninterviews med chauffører	Uge 45	SM
Analyse af svar DMA	Uge 46,47,48	DMA
SM ferie	Uge 45-46-47	SM
Analyse af svar	Uge 49-50	SM/Mette
P4 Østjylland, svar på analyse	Uge 49	Mette/SM



Info på hjemmeside, vindere i lodtrækning udtrækkes. DMA udtrækker, navne sendes til MT.	Uge 50	SM/Lone
Orientering til chauffører og busselskab om parametre og hvad der måles på. Første milepæl	Uge 50	SM/Lone/Mette/ Kim
Nyhedsbrev på hjemmeside/papir udgave	Uge 50	SM/Lone
Møde med ambassadørerne og Kim. Orientering om uge 45 og de nye tiltag	Uge 51	SM/Lone/Rikke /Ambassadører/ Kim
En testperiode, hvor de nye tiltag afprøves. Chaufførerne orienteres løbende.	Uge 3-24 2009	SM/ Ambassadører/ Kim/Lone /Rikke
Chaufførinformation/nyhedsbrev på rute 118, om undersøgelsen og midtvejsevaluering	Uge 10	SM/Lone
Midtvejsevaluering, spørgeskema til kunder og telefoninterviews med chauffører. Hængeskilte i busserne om invitation til kunde FGI	Uge 12	SM
Analyse af svar DMA	Uge 13,14,15	DMA
Analyse af svar og afholdelse af kunde FGI	Uge 16	SM/Mette
Konklusioner formidles til chaufførerne. Anden milepæl	Uge 16	SM/Lone/Mette/ Kim
Nyhedsbrev på hjemmeside/papir udgave	Uge 16	SM/Lone
Konklusioner formidles på hjemmesiden, vindere udtrækkes	Uge 16	SM/Lone
Spørgeskemaundersøgelse efter testperioden og telefoninterviews med chauffører	Uge 24	SM
Analyse af svar DMA	Uge 25,(26,27,28)	DMA
Analyse af svar	Uge 29-30-31, (fremrykket til uge 25)	SM/Mette
FGI kunder på baggrund af spørgeskemaundersøgelse	Uge 32 (fremrykket til uge 25)	SM
FGI chauffører på baggrund af spørgeskemaundersøgelse	Uge 32 (fremrykket til uge 25)	SM
Analyse af FGI	Uge 33-34 (fremrykket til uge 26)	SM
En generel anbefaling af fremtidige parametre og undersøgelsens resultater, evt. som bestyrelsessag. Tredje milepæl	Uge 35	SM/Mette/Kim
Projekt mål: Beslutning om, hvilke parametre der skal indgå i incitamentskontrakter	?	Mette
Formidling af resultater på hjemmeside, vindere udtrækkes	Uge 35 (fremrykket til uge 25)	SM/Lone
Nyhedsbrev på hjemmeside/papir udgave	Uge 35 (fremrykket til uge 27)	SM/Lone
Generel markedsføring til kunder og vognmænd	? (Udsendt PM uge 27 + flyers til kunder)	Mette (Mette I.)



BILAG C: AKTIVITETER RUTE 118

	Aktivitet	Chauffør/DGB	Midtrafik/Særpræg/DMA Research	Anskaffelser
2008 Uge 45	Spørgeskemaundersøgelse for kunder og chauffører	Ophængning af postkasser Uddeling af spørgeskemaer til kunder	<p>Postkasser Indkøb af postkasser Forside til postkasser Deko af postkasser Levering af postkasser til De grønne Busser</p> <p>2 x Spørgeskemaer Indhold Layout Tryk. Vesterkopi Pakning af spørgeskema og kuglepenne</p> <p>Brev til chauffører Indhold (SM) Layout og produktion</p> <p>Brev til kunder Indhold (SM) Layout og produktion</p> <p>Interview af chauffører Interview af kunder Uddeling af spørgeskemaer til kunder og svar med det samme</p>	Postkasser Kuglepenne Kuverter Tryk af spørgeskemaer (bilag 1)
Uge 46	Nedtagning af postkasser	Nedtagning af postkasser i busserne (mandag 10/11)		

Aktiviteter rute 118

2009	Aktivitet	Chauffør/DGB	Middtrafik/Særpræg/DMA Research	Anskaffelser
Uge 2	Udsendelse af materialer til De grønne Busser og chaufførerne Streamere på 8 busser	I slutningen af ugen opsættes infotavler, brochure, flyers, nyhedsbobler mv. i busserne	Udendørs stor streamer på busser opsættes af Særpræg/leverandør Formål: Skabe opmærksomhed omkring forsøget 8 busser på en side (RMO+LWJ) Brochure Formål: Information til kunderne om forsøget 5.000 stk. (MEJ+LWJ+RMO) Flyers Formål: Præsentation af resultat for kundeundersøgelsen i uge 45	Stor streamer (bilag 2) Brochure (bilag 3) Flyers (bilag 4)
Uge 3	Kunder informeres om projektet Start uddeling af reflekser Start uddeling af visitkort Start brug af navneskilte	Uddele reflekser til kunder, der står på udsatte steder. Uddelingen fortsætter hele perioden og hvis der mangler reflekser, skal der bestilles flere ved Middtrafik. Der laves lokallager ved De grønne Busser. Uddele "Visitkort" i busserne, hvis kunderne har spørgsmål, som chaufføren ikke umiddelbart kan svare på, eller hvis kunderne har behov for brokke sig. Visitkortene skal uddeles under hele forsøgsperioden, og hvis der mangler visitkort, skal der bestilles flere ved Middtrafik. Der laves lokallager på kontoret ved De grønne Busser. Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler I hele perioden skal chaufførerne bære navneskilt og have fokus på: Kontakt til kunderne, eks. velkomst i bussen, øjenkontakt, billetvejledning og information om forsøget. Det er også en god ide at informere via højtaleranlægget, hvis der er forsinkelser eller eks. hvis der sker en hård opbremsning at fortælle, at det var en cyklist eller en bil, der måske kørte ud foran.	Gimmick: Reflekser Formål: En måde at få et positivt budskab ud til kunderne, samtidig med at kunderne føler, at de får en personlig gave af chaufføren. Antal 5.000 stk. a 1,72 kr. pr. stk. Kort som reflekser skal side på 5.000 stk kr. 3.253 Tygegummi til at købe reflekserne fast med 10.000 stk. kr. 1.500 (RMO+LWJ) "Visitkort (Bus-Info/Middtrafik)" Formål: Visitkort uddeles hvis kunderne har spørgsmål, som chaufføren ikke umiddelbart kan svare på, eller hvis kunderne har behov for brokke sig. Der er et sted, som kunderne kan henvende sig og de vil føle, at de bliver hørt 3.000 stk. (RMO+LWJ) Navneskilte til chaufførerne Formål: At kunderne får et personligt forhold til deres chauffør (RMO+LWJ) Hjemmeside Nyhed på hjemmesiden som fortæller om forsøget Underside med uddybende oplysninger Banner som linker til underside (LWJ+RWJ) Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ) Infotavler med plastickassetter	Reflekser (bilag 5) "Visitkort" (bilag 6) Navneskilte (bilag 7) Nyhedsbobler (bilag 8) Plastickassetter til infotavler
Uge 4	Uddeling af lakridser Reflekser Visitkort	Uddele lakridser til kunder Uddele reflekser og visitkort efter behov Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler	Gimmick: Lakridser Formål: En måde at få et positivt budskab ud til kunderne, samtidig med at kunderne føler, at de får en personlig gave af chaufføren 5.000 stk. a kr. 2.95 + startomkostninger og fragt 2.000 kr. (RMO+LWJ) Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)	Lakrids (bilag 9)
Uge 5	Reflekser Visitkort	Uddele reflekser og visitkort efter behov		
Uge 7	Opstart uddeling af regnslag Reflekser Visitkort	Uddele regnslag til kunder der står på udsatte steder, hvor der ikke er læ. Uddele reflekser og visitkort efter behov Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler	Gimmick: Regnslag Formål: En måde at få et positivt budskab ud til kunderne, samtidig med at kunderne føler, at de får en personlig gave af chaufføren Regnslag 2.000 stk. a kr. 4,25 Forside til regnslag 2.000 kr. 2.030 (RMO+LWJ) Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)	Regnslag (bilag 10)
Uge 8	Quiz Regnslag Reflekser Visitkort	Uddele quiz skemaer – sidste frist for indsendelse søndag uge 8 Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler Uddele reflekser, visitkort og regnslag efter behov	Quiz Formål: At få kunderne til tage stilling til spørgsmål og give dem viden om rute 118, miljø mv. Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)	Quiz (bilag 11)

2009	Aktivitet	Chauffør/DGB	Midttrafik/Særpræg/DMA Research	Anskaffelser
<p>Uge 9+10+11+12+13+14+15+16</p>	<p>Opstart uddeling af badges Regnslag Reflekser Visitkort</p> <p>Gøre klar til midtvejs kundeundersøgelse i uge 12</p>	<p>Uddele badges til kunder - 4 forskellige. Tema 1 i uge 9+10 Tema 2 i uge 11+12 Tema 3 i uge 13+14 Tema 4 i uge 15+16</p> <p>Uddele regnslag, reflekser og visitkort efter behov</p> <p>Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler</p> <p>Ophængning af postkasser søndag uge 11</p>	<p>Gimmick: Badges Formål: En måde at få et positivt budskab ud til kunderne, samtidig med at kunderne føler, at de får en personlig gave af chaufføren</p> <p>Der er 4 forskellige badges i str. 25 mm i diameter Der skal gå lidt spirt i det, så badges bliver et samler objekt. (RMO+LWJ)</p> <p>Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)</p> <p>Postkasser Forside til postkasser Deko af postkasser Levering af postkasser til De grønne Busser (RMO)</p>	<p>Badges 4 forskellige (Bilag 12)</p>
<p>Uge 13</p>	<p>Spørgeskemaundersøgelse for kunder og chauffører – Midtvejsevaluering</p>	<p>Uddeling af spørgeskemaer til kunder</p> <p>Nedtagning af postkasser søndag uge 13</p> <p>Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler</p>	<p>2 x Spørgeskemaer Indhold (SM) Layout (MEJ) Produktion – tryk Vesterkopi (RMO+LWJ) Pakning af spørgeskema og kuglepenn (RMO+LWJ)</p> <p>Brev til chauffører Indhold (SM) Layout og produktion (FBO+LWJ)</p> <p>Interview af chauffører (SMA+“DMA“) Interview af kunder Uddeling af spørgeskemaer til kunder og svar med det samme (“DMA“)</p> <p>Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne Formål: Påmindelse til kunderne om, at der skal udfyldes og afleveres 2. omgang spørgeskemaer. Teksten kunne være “Hjælp os til at blive endnu bedre, udfyld et spørgeskema” (RMO+LWJ)</p>	<p>Kuglepenn (SMA) Kuverter (LWJ+FBO) Tryk af spørgeskemaer (bilag 10)</p>
<p>Uge 17+18</p>	<p>Digitale konkurrence Regnslag Reflekser Visitkort</p>	<p>Uddele digtekonkurrence skemaer – sidste frist for svar søndag uge 18</p> <p>Uddele reflekser, visitkort og regnslag efter behov</p> <p>Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler</p>	<p>Digitale konkurrence Formål: At få kunderne til aktivt at skrive og fortælle om deres tanker i busserne. Digtene kan evt. udgives samlet eller præsenteres på hjemmesiden bagefter.</p> <p>Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)</p>	<p>(bilag 11)</p>
<p>Uge 19+20</p>	<p>Quiz Regnslag Reflekser Visitkort</p>	<p>Uddele quizskemaer – sidste frist for indsendelse søndag uge 20</p> <p>Uddele reflekser, visitkort og regnslag efter behov</p> <p>Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler</p>	<p>Quiz Formål: At få kunderne til tage stilling til spørgsmål og give dem viden om rute 118, miljø mv.</p> <p>Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)</p>	<p>Quiz (bilag 12)</p>
<p>Uge 21+22</p>	<p>Månedsmagasiner og ugeblade Regnslag Reflekser Visitkort</p>	<p>Opsætte holder med månedsmagasiner og ugeblade</p> <p>Nyhedsbobler opsættes på opslagstavler</p> <p>Uddele reflekser, visitkort og regnslag efter behov</p>	<p>Månedsmagasiner og ugeblade Formål: Underholdning til kunderne, hvis de keder sig på rejsen eller blot trænger til at slappe af med noget læsning. Labels med teksten “Vi vil så nødig ha’ at du keder dig”.</p> <p>Nyhedsbobler Nyhedsbobler til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ)</p>	<p>Månedsmagasiner og ugeblade</p>



2009	Uge 23	Aktivitet	Chauffør/DGB	Midttrafik/Særpræg/DMA Research	Anskaffelser
		Uddeling af lakridser Regnslag Reflekser Visitkort Gøre klar til spørgeskemaundersøgelse - Slutevaluering	Uddele lakridser Uddele reflekser, visitkort og regnslag efter behov Nyhedsbøger opsættes på opslagstavler Ophængning af postkasser	Gimmick: Lakridser Formål: En måde at få et positivt budskab ud til kunderne, samtidig med at kunderne føler, at de får en personlig gave af chaufføren 5.000 stk. a kr. 2.95 (RMO+LWJ) Nyhedsbøger Nyhedsbøger til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ) Postkasser Forside til postkasser (FBO) Deko af postkasser (LWJ) Levering af postkasser til De grønne Busser (RMO)	Lakridser (bilag 9)
24 -		Spørgeskemaundersøgelse - Slutevaluering Regnslag Reflekser Visitkort	Uddeling af spørgeskemaer til kunder Uddele reflekser, visitkort og regnslag efter behov Nyhedsbøger opsættes på opslagstavler	2 x Spørgeskemaer Indhold (SM) Layout (MEJ) Produktion – tryk Vesterkopi (RMO+LWJ) Pakning af spørgeskema og kuglepenne (RMO+LWJ) Brev til chauffører Indhold (SM) Layout og produktion (FBO+LWJ) Interview af chauffører (SMA+“DMA“) Interview af kunder Uddeling af spørgeskemaer til kunder og svar med det samme (“DMA“) Nyhedsbøger Nyhedsbøger til opslagstavlerne i busserne (RMO+LWJ) Formål: Påmindelse til kunderne om, at der skal udfyldes og afleveres 3. omgang spørgeskemaer. Teksten kunne være ”Hjælp os til at blive endnu bedre, udfyld et spørgeskema“ (RMO+LWJ)	Postkasser Kuglepenne Kuverter Tryk af spørgeskemaer Tryk af papbøger
Uge 25		Nedtagning af postkasser	Nedtagning af postkasser i busserne (mandag 15/6)	Postkasser Afhentning af postkasser (RMO) Spørgeskemaer sendes til DMA (LWJ)	
Uge ?		Evaluering	Evaluerings brochure opsættes i bussen Nyhedsbøger opsættes på opslagstavler	Evaluerings brochure	Evaluerings brochure (bilag 13)



BILAG D: NYHEDSBREV

KÆRE CHAUFFØR PÅ RUTE 118

Vi håber, at det er gået rigtig godt med at dele quiz skemaer ud til kunderne i uge 8.

SÅ SKAL DER DELES BADGES UD

Så er det uge 9 og uddelingen af badges begynder. Der findes 4 forskellige badges og de skal deles ud i følgende uger:

Uge 9 + 10



Uge 11 + 12



Uge 13 + 14



Uge 15 + 16



Sammen med dette nyhedsbrev vil hver bus modtage en pose med ca. 1000 badges, der skal hældes op i den flettede kurv i forruden af bussen. De gule badges med hjertet skal uddeles til kunderne i uge 9 + 10. Hvis I har nogen til overs efter uge 10 gemmer I dem bare i kurven og hælder de nye badges for uge 11 + 12 oven i osv.....

Der er medsendt et lamineret skilt til hver bus, som I kan sætte i kurven med badges. Så kan kunderne selv tage en badge, hvis I ikke har tid til at udlevere dem til kunderne.

Der er også medsendt 2 stk. hængeskilte til hver bus, som I bedes sætte op. De skal udskiftes med hængeskiltene fra "Vis hensyn" kampagnen. De nye hængeskilte skal sidde i bussen i ugerne 9-10-11-12-13-14-15-16 (til og med 19. april).

TEMADAG

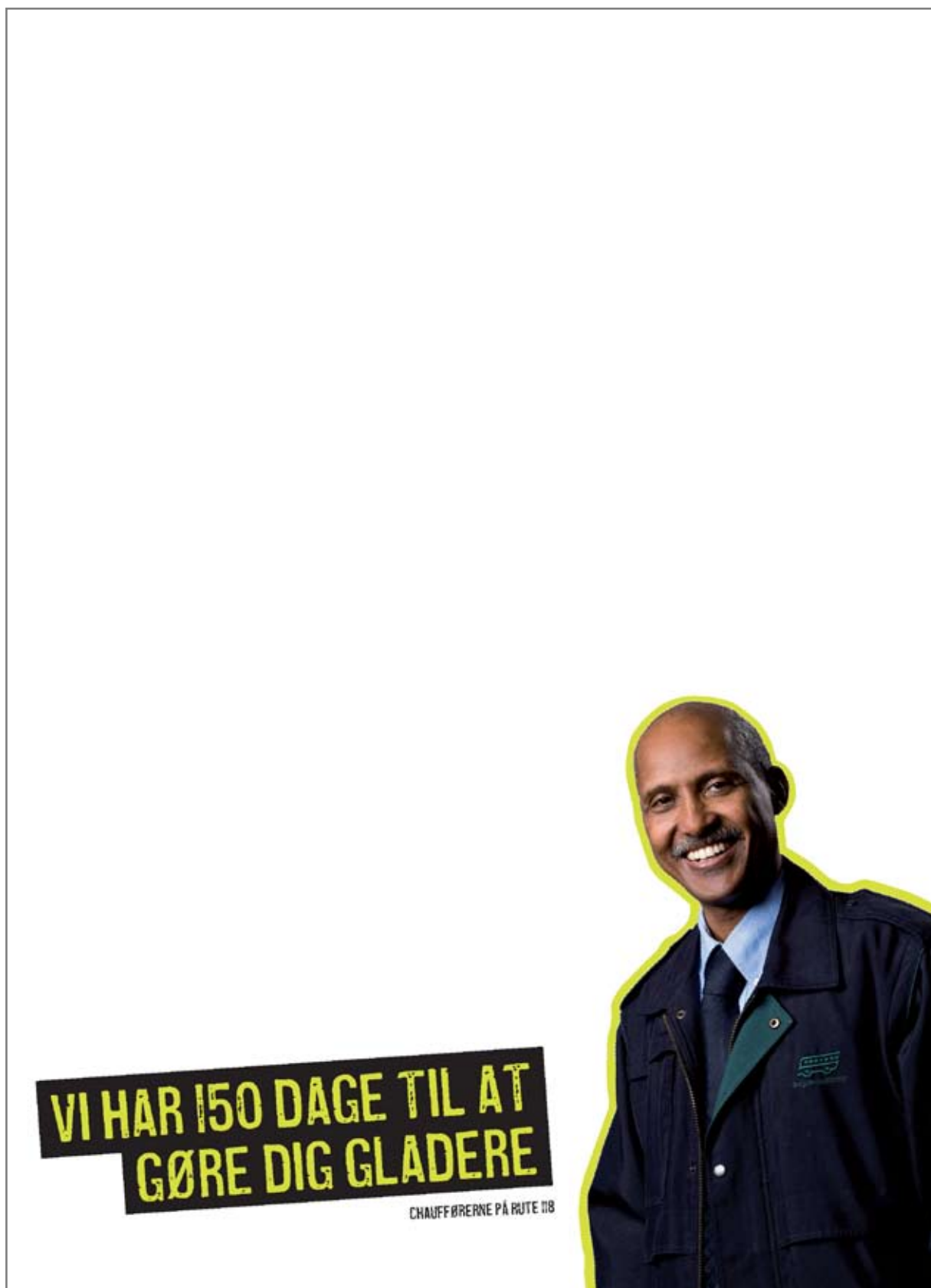
Du har modtaget en invitation til temadag/mini kursus 25. februar eller 3. marts. HUSK at tilmelde dig senest 23. februar til Sarah Mandrup, telefon 87 40 82 74 eller Lone Winther, telefon 87 40 82 21. Spørg Kim Nielsen, hvis du ikke har set invitationen.

MIDTTRAFIK.DK

Hvis du har tid og mulighed, kan du læse lidt om projektet på midttrafiks hjemmeside. Du kan finde den rigtige side ved at klikke på banneren på forsiden af hjemmesiden.



BILAG E: BREVPAPIR



TAK FOR HJÆLPEN

CHAUFFØRERNE PÅ RUTE 118 FÅR 150.000 KR. I BONUS

Som du nok allerede ved, har Midttrafik siden november 2008 gennemført et incitamentsforsøg her på rute 118.

GLADERE KUNDER PÅ 150 DAGE

Målet om at få glidere kunder på 150 dage er nået. Den sidste kundeundersøgelse i juni 2009 viser, at tilfredsheden er steget på alle de 13 parametre, der er målt på. Se skema på bagsiden. Kunderne mener blandt andet, at chaufførerne er blevet mere venlige, kørslen er blevet mere behagelig og servicen er forbedret. Det er derfor en velfortjent bonus på i alt 150.000 kr., der er blevet overrakt til chaufførerne på rute 118.

CHAUFFØREN SPILLER EN AFGØRENDE ROLLE

Forsøget viser, at chaufførerne spiller en afgørende rolle, når man ønsker at forbedre kundetilfredsheden. »Det er ikke nok med en god køreplan eller en flot bus. Når produktet skal serveres, er det chaufføren, som gør forskellen, om kunderne oplever rejsen som god eller dårlig«, siger vicedirektør i Midttrafik, Mette Julbo.

Midttrafik vil blandt andet bruge resultaterne til at udvikle kontraktformerne, så både busselskaber og chauffører inspireres til at yde endnu bedre service, og skabe større kundetilfredshed i bussen. Forsøget skal også bruges som udgangspunkt for efteruddannelsesprojekter for chauffører.

Midttrafik takker alle kunder på rute 118, som har været med i forsøget. Vi håber, at du fortsat vil være glad for at rejse med bussen.

Du ønskes en fortsat god rejse med rute 118.



midttrafik



De grønne Busser



KUNDER SOM ER TILFREDSE ELLER MEGET TILFREDSE

	NOVEMBER 2008	MARTS 2009	JUNI 2009
Skiltning på bussen	90%	93%	96%
Chaufførens vejledning og service	82%	82%	89%
Chaufførens venlighed og imødekommenhed	82%	89%	93%
Chaufførens fremtoning	79%	84%	87%
Chaufførens kørsel	82%	83%	87%
Støj i bussen	61%	61%	68%
Tryghed i bussen	92%	92%	96%



BILAG G: SPØRGESKEMA, KUNDER

VIND KLIPPEKORT

Blandt alle besvarelser trækker vi lod om tre gavekort på 420 kr. til køb af klippekort. Hvis du ønsker at deltage i lodtrækningen, skal du skrive navn og adresse her:

Navn _____

Adresse _____

Postnr. _____ By _____

Vindere af gavekort kan ses på www.midttrafik.dk ultimo juni.

Spørgeskemaet afleveres i postkassen i bussen, eller til den person du har fået det af. Mange tak.



**GLADERE KUNDER
PÅ 150 DAGE**



Rute 118 har siden uge 3 – 2009 deltaget i et forsøg. Chaufførerne har prøvet forskellige ting af, som kan være med til at gøre rejsen bedre.

Forsøget er nu slut og vi har brug for at vide, hvor tilfreds du er med forskellige forhold på rute 118.

Vi håber, at du vil hjælpe med at udfylde spørgeskemaet. Dine svar er anonyme, men hvis du ønsker at deltage i lodtrækningen om klippekort, skal du skrive dit navn og adresse på kuponen, som du finder på bagsiden.

På forhånd tak.

De grønne Busser og
Midttrafik



SPØRGESKEMA RUTE 118

1. TIDSPUNKT FOR KØRSEL MED DENNE BUS?

- Mandag-fredag kl. 6.00-9.00 eller kl. 15.00-18.00
 Øvrige tidspunkter eller lørdag

4. KØN

- Kvinde Mand

2. HVAD ER HOVEDFORMÅLET MED DIN REJSE?

- Til/fra arbejde Fritid/indkøb/besøg
 Til/fra uddannelse Andet (hente børn, ferie, etc.)

5. ALDER

- 15-24 år 45-64 år
 25-44 år 65 år +

3. HVOR OFTE REJSE DU PÅ DENNE RUTE?

- Stort set alle hverdage 1-4 gange om måneden
 Flere gange om ugen Sjældnere end en gang om måneden

Du bedes nu angive din tilfredshed med forskellige forhold på denne rute. Afkryds venligst for hvert spørgsmål (ét kryds i hver række).

	Meget tilfreds 😄	Tilfreds 😊	Hvarken tilfreds eller utilfreds 😐	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😡
KØREPLAN OG INFORMATION					
1. Bussens overholdelse af køreplanen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Skiltning på bussen (endestation og rutenr.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CHAUFFØRENS VEJLEDNING, SERVICE OG KØRSEL					
3. Chaufførens vejledning og service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Chaufførens venlighed og imødekommenhed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Chaufførens fremtoning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Chaufførens kørsel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BUSSENS RENGØRING OG INDEKLIMA					
7. Bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Bussens indvendige rengøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Indeklimaet i bussen (temperatur, udluftning mv.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Støj i bussen (f. eks. fra mobiltelefoner)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Tryk i bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Din samlede vurdering af ruten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DIVERSE					
13. De uddelte ting i perioden (reflekser, lakridser mm.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentarer, generelt og til forsøgsperioden, f. eks. gode, dårlige eller sjove oplevelser



BILAG H: INTERVIEWGUIDE, CHAUFFØRERNE

SPØRGESKEMA TIL CHAUFFØRERNE PÅ RUTE 118

Goddag, du taler med xx fra DMA/Research. Som du sikkert allerede er informeret om, så gennemfører vi et kort interview med de chauffører der er tilknyttet rute 118. Dine svar er helt anonyme og skal bruges til at give et generelt billede af chaufførernes tilfredshed og holdninger. Det tager ca. 5 minutter.

Jeg vil nu læse en række udsagn op og så vil jeg bede dig angive i hvor høj grad du er enig i disse udsagn på en skala fra 1-10, hvor 1 er helt uenig og 10 er helt enig. Til sidst har du mulighed for at komme med kommentarer hvis der er noget du gerne vil sige i forbindelse med spørgsmålene.

(ARBEJDSGLÆDE) – int: læs ikke op

- 1 Jeg er glad for mit arbejde
- 2 Bussen er en god arbejdsplads
- 3 Jeg er glad for kundekontakt
- 4 Jeg kan selv påvirke stemningen i bussen, positivt og negativt
- 5 Det er vigtigt at kunderne synes jeg leverer god service i bussen

(ANDRE FAKTORER) – int: læs ikke op

- 6 Jeg har den ønskede dialog med ledelsen
 - 7 Jeg har den nødvendige uddannelse for at kunne levere god kørsel
 - 8 Jeg har den nødvendige uddannelse for at kunne levere god service
 - 9 Jeg har den nødvendige uddannelse for at kunne håndtere konflikter i bussen
 - 10 Jeg får den information jeg har brug for fra vognmanden for at kunne levere god service (f.eks. rettidig information om ændringer)
 - 10a Hvis vurdering under 6 "Kan du prøve at give et eksempel på hvorfor du ikke er helt enig i at du får den information du har brug for fra vognmanden?"
-
- 11 Jeg får den information jeg har brug for fra Midttrafik for at kunne levere god service (f.eks. information om køreplansskifte, takstændringer, vejarbejde)
 - 11a Hvis vurdering under 6 "Kan du prøve at give et eksempel på hvorfor du ikke er helt enig i at du får den information du har brug for fra Midttrafik?"
-

INCITAMENSKONTRAKTER – int: læs ikke op

"Der kommer nu nogle udsagn omkring din holdning til incitamentskontrakter. Incitament betyder, at chaufførerne belønnes med en fælles bonus for at skaffe mere tilfredse kunder og gøre noget ekstra. Altså: Flere tilfredse kunder medfører en fælles bonus"

- 12 Incitamentskontrakter er en god idé
- 13 Incitamentskontrakter vil gøre mig gladere for at arbejde
- 14 Incitamentskontrakter vil skabe større sammenhold på arbejdspladsen
- 15 Incitamentskontrakter vil gøre det attraktivt at blive chauffør
- 16 Incitamentskontrakter kan skabe respekt om chaufførjobbet
- 17 Incitamentskontrakter giver mig lyst til at yde endnu bedre service overfor kunderne

18 Har du nogle supplerende bemærkninger du gerne vil have noteret/supplerende bemærkninger til selve forsøget?



Så er der blot et par praktiske spørgsmål tilbage

19 Hvor længe har du kørt bus? (int.: ikke kun hos nuværende arbejdsgiver)

- Mindre end 1 år
- 1-2 år
- 3-4 år
- 5-9 år
- 10 år eller mere

20 Alder

- 25-44 år
- 45-64 år
- 65 år eller derover

21 Køn

- Mand
- Kvinde

Det var det hele, mange tak for hjælpen.

BILAG I: DIGTE

Digte skrevet af kunder på linie 118

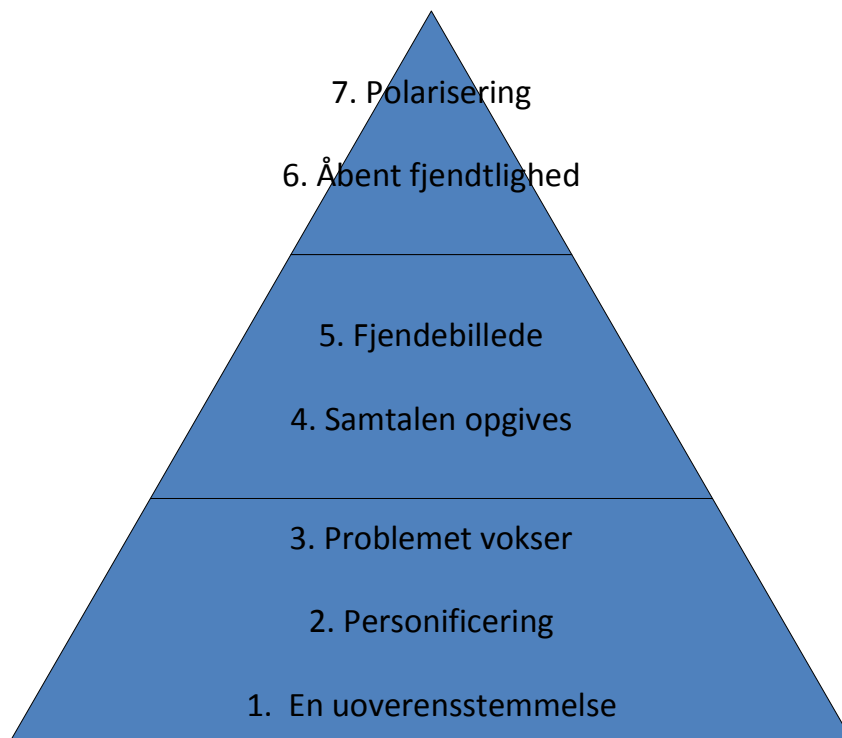
Jeg vil bygge en verden uden omkring.
Der er stille her på hjemmet.
Når vi går en tur, så er den en lille mus.
(Birgit, 8900 Randers)

Når jeg sidder i bussen
dagdrømmer jeg om min fremtid
om hvad jeg kan opnå
hvis bare jeg viser flid
jeg forestiller mig en gård
her bor jeg med mand, barn og heste
jeg tænker det kan jeg få
hvis jeg bare gør mit bedste
jeg tænker på dagens indhold
og dens problemer
hvordan får jeg løst dem
det ta' r jeg senere
en lille lur
når jeg som regel
inden jeg når hjem
hjem til min bopæl
(Helle, 8900 Randers)

Når jeg sidder her i bussen,
så sommetider kører kus...
når jeg tænker på dig,
føler mig så alene,
Jeg ved, der er mange, der vil mene
at ægte kærlighed er sundt.
Men hvorfor skal det gøre så ondt?
Hvorfor er du den eneste i mine tanker?
Hvorfor er det for dig mit hjerte banker?
(Ghita, Randers NØ)



Konfliktløsning



BILAG K: INVITATION TIL AFSLUTNING PÅ SPØRRING KRO



INVITATION



KÆRE CHAUFFØR PÅ RUTE 118

Så er vi nået til afslutningen på forsøget med at skaffe glattere kunder på 150 dage på rute 118.

Har vi nået målet og har vi fået glattere kunder? Det vil vi meget gerne fortælle jer om:

Tid: Torsdag den 25. juni 2009 kl. 18.30-21.30

Sted: Spørring Kro, Gammel Landevej 18, Trige

Midttrafik er vært ved en middag og der vil blive serveret:

Hovedret: Glaseret oksefilet m/ nøddecrust
hertil kartoffelbar, sommergrønt og rødvinsglace

Dessert: Blødende chokoladekage m/ vanilleis og frisk frugt

Dertil to glas vin eller øl/vand pr. person.

PROGRAM FOR AFTENEN

Kl. 18.30: Velkomst ved Vicedirektør Mette Julbo

Kl. 18.40: Resultaterne fra hele forsøget ved Sarah Mandrup

Kl. 18.50: Forsøgets betydning for Midttrafik ved Direktør Jens Erik Sørensen

Kl. 19.10: De Grønne Bussers oplevelser af forsøget
ved Kim Nielsen og Jan Laursen

Kl. 19.30 Middag

Kl. 20.20 Opfølgning ved Carsten Brandt

Kl. 21.00 Dessert

Kl. 21.30 Farvel og tak

Tilmelding til Kim Nielsen senest den 22. juni 2009.
Vi glæder os til at se jer til en hyggelig aften.

På festligt gensyn.

Venlig hilsen
Midttrafik



BILAG L: AFSLUTNING PÅ FORSØGET



Afslutning på forsøget 😊

- Informationsmøder i september 2008
- Undersøgelsen i uge 45
 - Kunder og chauffører
- Undersøgelse i uge 12
 - Kunder og chauffører
- Undersøgelse i uge 24
 - Kunder og chauffører
- Ambassadørmøder i oktober, december og juni
- Kursus i starten af marts og slutningen af maj
- Et fokusgruppeinterview med kunder og to interview ture med bussen
- Afslutning 25. juni 2009

BILAG L: KOMMENTARER FRA KUNDERNE



- Kommentarer fra kunderne:
- Jeg elsker rute 118!



Kommentarer fra kunderne:

- Specielt en af jeres chauffører er en fornøjelse at køre med. Meget hjælpsom, venlig og gør tingene af medmenneskelighed og ikke efter regler
- Rigtig god kampagne hvor chaufførerne har været meget engageret
- Dejligt når chaufføren smiler
- Tak for godt humør fra hende som der er billede af uden på bussen
- De venligste chauffører i verden!
- Tusind tak for god service og god kørsel. Er blevet gladere for at køre i bus
- Gaverne giver en god mulighed for at få en god samtale med chaufføren



20. juni 2008

Pressemeddelelse

Flere smil giver fryns til chaufførerne

Til september starter Midttrafik et forsøg, der skal styrke busselskabernes lyst til at forbedre den kollektive trafik. Busselskabet får udbetalt kontant bonus for flere kunder og/eller højere kundetilfredshed.

- Fra svenske forsøg ved vi, at incitamentskontrakter motiverer busselskaber og chauffører til at yde en bedre indsats. Vores egne erfaringer vil vi bruge i kommende udbud, hvor det er Midttrafiks mål, at en del af kørslen skal udliciteres på incitamentskontrakter. Jeg forventer, at forsøget giver os større indblik i, hvad der kan motivere chaufførerne, og om tilfredse chauffører giver gladere kunder, siger vicedirektør Mette Julbo.

De Grønne Busser lægger ud

I første omgang gælder forsøget én regional rute for at opnå effektive målinger. De Grønne Busser i Hinnerup har sagt ja til at deltage.

Den præcise model opbygges i samarbejde mellem busselskabet, de medvirkende chauffører og Midttrafik. Målet er tilfredse - og gerne flere - kunder.

Bonus hvis målene nås

Kundernes tilfredshed med rejsen måles før og efter forsøget. Der udvælges 3-6 målepunkter på områder, som kunderne finder vigtige. Det kan f.eks. være rettidighed, chaufførens service eller information. Om busselskabet får udbetalt bonus afhænger af, om det opnår den aftalte fremgang inden for målepunkterne.

Pengene går til bedre forhold for chauffører

Midttrafik udbetaler en eventuel bonus til busselskabet 12 måneder efter projektstart. Pengene øremærkes til at forbedre chaufførernes forhold. Det kan f.eks. være frugtordning, motionsordning, kompetenceudvikling mv.

Midttrafik afsætter 150.000 kr. til udbetaling af bonus, plus 100.000 kr. til måling og evaluering af forsøget, som i første omgang løber over 12 måneder.

Læs mere om incitamentsforsøget:

[dagsorden for bestyrelsesmøde i Midttrafik 20/6 2008](#) (pdf, side 27)

Yderligere oplysninger

- Vicedirektør Mette Julbo, tlf. 2070 4405, e-mail: mej@midttrafik.dk

Smil og bedre service i bussen giver tilfredse kunder

Midtvejs i incitamentsforsøget på rute 118 svarer kunderne, at de er blevet mere tilfredse. Chaufførerne er blevet mere venlige, bussen kører mere rettidigt og indeklimaet i bussen er blevet bedre.

Siden november 2008 har Midttrafik gennemført et såkaldt incitamentsforsøg på rute 118, som kører mellem Randers og Århus. Forsøget skal give Midttrafik viden om, hvilke initiativer der kan forbedre kundetilfredsheden.

De fleste kundeundersøgelser viser, at det er vigtigt for kunderne, at bussen kører ofte, direkte og til tiden. Men Midttrafiks nyeste undersøgelse viser også, at chaufførens væremåde og service spiller en stor rolle for kundernes tilfredshed på rejsen.

Kunderne på rute 118 fortæller, at de får en god rejse, når chaufføren smiler, og når chaufføren er åben for "ping-pong" med et godt rejseråd eller en mere personlig kontakt. Ligeledes mener de, at det bliver en dårlig rejse, hvis chaufføren er sur og kører dårligt.

Incitamentsforsøget på rute 118 afprøver derfor, om og hvordan busselskabet og chaufførerne kan påvirke kundernes tilfredshed med rejsen. Forsøget sætter således bl.a. fokus på de ting chaufføren kan gøre i den direkte dialog og kontakt med kunden i bussen.

Ekstra fryns til kunderne

I forsøgsperioden er der opsat informationstavler, der videregiver chaufførernes gode råd til en endnu bedre rejse. Chaufførerne uddeler regnslag og reflekser, så kunderne får en endnu tryggere og behagelig rejse. Og med nye visitkort til kunderne er det blevet endnu lettere at komme med ris og ros til Midttrafik eller De Grønne Busser.

De 25 chauffører på ruten er blevet undervist i kundeservice og konflikthåndtering for at klæde dem på til opgaven. I den kommende tid tilbydes chaufførerne et kursus i kundevenlig kørsel (miljørigtig og glidende kørsel), som også er noget kunderne vægter højt.

Vil bruge erfaringer i kommende udbud

- Fra svenske forsøg ved vi, at incitamentskontrakter motiverer busselskaber og chauffører til at yde en bedre indsats. I de svenske forsøg er det primært antallet af afgang, som er blevet forbedret. Vi manglede konkrete bud på, om busselskabet og chaufførerne alene kan påvirke kundernes tilfredshed – det kan de. Erfaringer fra forsøget vil vi bruge til at forbedre markedsføringen og kommunikationen med kunderne. Og der vil være elementer, som er interessante for kommende udbud, siger vicedirektør Mette Julbo.

Penge til bedre forhold for chauffører

Midttrafik udbetaler en eventuel bonus til busselskabet 12 måneder efter projektets start. Pengene er øremærket chaufførerne f.eks. som tilskud til motionsordning, kompetenceudvikling mv.

Forsøget slutter med en endelig evaluering i efteråret 2009.

Kundernes tilfredshed med rejsen på rute 118

Andel af tilfreds/meget tilfreds	November 2008	Marts 2009
Overholdelse af køreplan	86%	93%
Chaufførens venlighed og imødekommenhed	82%	89%
Chaufførens fremtoning	79%	84%
Indeklimaet i bussen	63%	71%

Link

» [Læs mere om forsøget på rute 118](#)

Yderligere oplysninger

- Vicedirektør Mette Julbo, tlf. 20704405
e-mail: mej@midttrafik.dk



Incitamentskontrakter gør chaufførjobbet mere attraktivt og kunderne mere tilfredse

Efter 24 ugers incitamentsforsøg på rute 118 har Midttrafik lavet en afsluttende måling blandt chauffører og kunder. Chaufførerne er glade for mere indflydelse på arbejdsdagen. Kunderne mener, at chaufførerne er blevet venligere, servicen bedre og kørslen mere behagelig.

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Siden november 2008 har Midttrafik gennemført et såkaldt incitamentsforsøg på rute 118, som kører mellem Randers og Århus.

Chaufførerne på ruten siger, at incitamentskontrakter er en god idé. De mener, at den type kontrakter kan være med til at gøre chaufførjobbet mere attraktivt.

- Jeg er positiv, fordi kontrakterne giver mulighed for at belønne chaufførerne for deres indsats. Forsøget har givet os indflydelse på egen arbejdsdag. Vi har selv opsat mål og besluttet hvilke initiativer, der skal til for at få gladere kunder, siger tillidsmand Jan Laursen, De Grønne Busser, Hinnerup.

Chaufførerne mener også, at forsøget har givet en bedre stemning i bussen. I takt med at kunderne er blevet mere tilfredse, er de også blevet gladere. Flere hilser, når de stiger på bussen, og chaufførernes nye navneskilte har givet en mere personlig kontakt.

- Vi oplever, at kunderne er blevet venligere. Det er som om, at forsøget har skabt større respekt for chaufførjobbet. Vi er ikke bare ratholdere, vi er levende mennesker, siger Jan Laursen.

Større frihedsgrad er vejen til et sjovere chaufførjob

Midttrafik har sat den overordnede ramme for forsøget, mens chaufførerne altså selv har sat målene og besluttet hvilke initiativer, der skulle forbedre tilfredsheden.

- På kort sigt er større frihedsgrader til busselskaber og chauffører vejen til et sjovere job. Forsøget viser, at vi sagtens kan give busselskabet og deres medarbejdere et større ansvar i at nå mere tilfredse kunder, siger Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik:

- Dette kan være måden, hvormed chaufførjobbet får højere status - og på længere sigt kan det medvirke til, at busselskaberne får lettere ved at rekruttere dygtige medarbejdere.

Chaufførerne får 150.000 kr. i bonus

Incitamentsforsøget på rute 118 har givet Midttrafik viden om, hvilke initiativer, der kan højne kundetilfredsheden. Målene er nået med forbedringer på alle 13 målepunkter. Kunderne svarer bl.a. at chaufførerne er blevet mere venlige, servicen bedre og kørslen mere behagelig.

Forsøget viser, at chaufførerne spiller en afgørende rolle, når man ønsker at forbedre kundetilfredsheden. Derfor udbetaler Midttrafik nu den aftalte bonus på 150.000 kr. til busselskabet De Grønne Busser. Pengene er øremærket til chaufførerne, f.eks. som tilskud til motionsordning, kompetenceudvikling eller lign.

- Det er ikke nok med en god køreplan eller en flot bus. Når produktet skal serveres, er det chaufføren som gør forskellen på, om kunderne oplever rejsen som god eller dårlig, siger vicedirektør i Midttrafik Mette Julbo.

Midttrafik vil bruge forsøget som udgangspunkt for mere incitament i kontrakter, herunder større frihedsgrader for busselskaberne og i efteruddannelsesprojekter for chaufførerne.

Skemaet her viser eksempler på kundernes tilfredshed før, under og efter forsøget:

Kunder: Tilfreds/meget tilfreds	November 2008	Marts 2009	Juni 2009
Skiltning på bussen	90%	93%	96%
Chaufførens vejledning og service	82%	82%	89%
Chaufførens venlighed og imødekommenhed	82%	89%	93%
Chaufførens fremtoning	79%	84%	87%
Chaufførens kørsel	82%	83%	87%
Støj i bussen	61%	61%	68%
Tryghed i bussen	92%	92%	96%

» [Læs mere om forsøget på rute 118](#)

Yderligere oplysninger

Tillidsmand Jan Laursen, De Grønne Busser: tlf. 2279 3599

Vicedirektør Mette Julbo, tlf. 2070 4405, e-mail: mej@midttrafik.dk



Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Høring - Udmøntning af puljen - Bedre adgang til den kollektive transport 2009 - 2020.

./ Vedlagt:

"Udmøntning af puljen - Bedre adgang til den kollektive transport 2009 - 2020. DSB's plan for perioden 2009 - 2011." af 29. juni 2009 til Midttrafiks eventuelle kommentarer.

Notatet beskriver de principper, som DSB har lagt til grund for udpegning af de stationer, som foreslås at få udvidet bil- og/eller cykelparkeringen i perioden 2009-2011. Derudover er der beregnet overslag for investeringerne, samt efterfølgende drift og vedligeholdelse, men eksklusive forrentning og afskrivning.

Den konkrete realisering af forslagene er afhængig af endelige aftaler med kommuner mm.

Midttrafiks kommentarer imødeses senest den 14.09.2009

Med venlig hilsen



Niels A. Dam
Chef for Bygherre

DSB Ejendomme

21. august 2009

DSB Ejendomme
Bygherre
Kalvebod Brygge 32, 5 sal
DK-1560 København V

Mobil 24 68 87 90
nad@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Niels A. Dam

Notat til ekstern høring

Udmøntning af puljen - Bedre adgang til den kollektive transport 2009-2011

Indledning

I henhold til den politiske aftale "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 har Transportministeriet og DSB indgået "Tillægskontrakt 5.3.3. Investering i parkeringsfaciliteter m.v." af 20. april 2009. Heraf fremgår bl.a.:

"DSB forpligter sig til, at etablere parkeringspladser for såvel bilister som cyklister, og dertil knyttede adgangsveje og omstigningsforhold ved stationerne m.v. med henblik på at sikre en god adgang til og fra banetrafikken og dermed få flest mulige passagerer til at benytte jernbanen. Endvidere kan der ydes bidrag til etablering af tilsvarende faciliteter ved nye stationer.

DSB's forpligtelse til investering i parkeringsfaciliteter m.v., vil finansieres via avancen fra salg af DSB's kommercielle ejendomme samt eventuel offentlig eller privat medfinansiering, idet Transportministeriet i samme forbindelse giver afkald på udbytte fra salg af DSB's kommercielle ejendomme. Det forventede overskud ved salget af de kommercielle ejendomme over perioden 2009 til 2020 er estimeret til ca. 720 mio. kr. svarende til gennemsnitlig ca. 60 mio. kr. pr. år før skat. DSB er derfor indforstået med at binde sig for et gennemsnitligt aktivitetsniveau, der modsvarer dette beløb.

....

Det samlede beløb for investeringerne, inklusive de med salg og investeringer forbundne driftsomkostninger, forventes således at kunne udgøre i størrelsesordenen op til 1 mia. kr. i perioden 2009 til 2020.

...

Forpligtelsen omfatter såvel fjern- og regionaltoogsstationer som S-togsstationerne, og opfyldelsen af forpligtelsen sker gradvist over perioden 2009-2020.

...

DSB har ret til at lade opfyldelsen af denne forpligtelse udføre af andre enheder i DSB koncernen eller af eksterne.

Prioriteringer af projekter foretages efter følgende kriterier:

- Indtægtpotentiale ved den enkelte station.
- Anlæggets bidrag til transportarbejdet
- Anlægsinvestering og deraf afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Ejendomme

15. juni 2009

DSB
Ejendomme
Bygherre
Kalvebod Brygge 32,5
DK-1560 København V

Mobil 24 68 87 90
nad@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Niels A. Dam
Vores ref. Parkering/Plan 2009
- 2011

- Medfinansiering fra anden offentlig myndighed - herunder lokal medfinansiering fra kommune - og medfinansiering fra eventuel privat investor vil kunne opprioritere projekter, såfremt kundepotentialet i øvrigt tilsiger det.

Side 2/9

15.06.2009

DSB udformer med udgangspunkt i de fastlagte principper en konkret rullende udmøntningsplan for midlerne som forelægges forligskredsens. Planen udarbejdes hvert andet år - første gang i 2009. Heri redegøres for, hvilke investeringer, der påtænkes at blive gennemført i den førstkomende periode, samt hvilke økonomiske midler, der påtænkes anvendt til hvilke formål. Efterfølgende planer vil bl.a. bygge på erfaringer fra allerede gennemførte projekter.

Forinden iværksættelse af udmøntningsplanen gennemfører DSB følgende proces:

- Trafikstyrelsen informeres om planen og afgiver eventuelle kommentarer til DSB.
- Planen fremsendes herefter i høring hos andre operatører af offentlig servicetrafik på jernbane, som benytter DSB's stationer, samt hos trafikskaberne.
- Efter indarbejdelse af bemærkninger fremsendes forslag til investeringsplan for projekterne til Transportministeriet med henblik på, at Transportministeriet kan forelægge denne for forligskredsens inden endelig godkendelse"

Forslag til udmøntningsplan 2009 - 2011

1. Analyse af behov:

DSB har anvendt følgende metode til at analysere behovet for udvidelse af bil- og cykelparkering på de nuværende stationer på basis af:

1. grunddata

- nuværende antal cykel- og bilparkeringspladser ved alle stationer. Tællingerne omfatter alle parkeringspladser i tilknytning til stationen, uanset ejerskab. På hovedparten af stationerne er de nuværende parkeringsanlæg ejet af enten kommune eller DSB.
- nuværende gennemsnitlige belægningsgrader på pladserne
- Trafikstyrelsens generelle prognosemodel for passagerudvikling frem til 2018 fordelt på de enkelte stationer
- nuværende data om kundernes transportform til og fra den enkelte station
- indtægter pr. rejse pr. dag for den enkelte station

2. Vurderingskriterier

- Udvidelse af bilparkeringen på stationer med mere end 70 % i gennemsnitlig belægning er vurderet
- Behovet for udvidelse af cykelparkering på stationer med mere end 85 % i gennemsnitlig belægning er vurderet (forskellen i valgt belægningsgrad i forhold til biler er, at der erfaringsmæssigt kan frigøres pladser ved løbende og systematisk oprydning af herreløse cykler)
- DSB har fastsat behovet for udvidelse af både bil- og cykelparkering til 35 % af den stigning i passagerer, som Trafikstyrelsens prognose beregner for den

enkelte station. Dvs. med en stigning i antallet af passagerer på 100 pr. dag forventes de 35 at anvende cykel og de 35 at anvende bil. De øvrige forventes at komme til fods, benytte bus mm. Dermed er der også taget højde for parkeringskapacitet til reel overflytning af passager, som ellers ville have benyttet bilen på hele rejsen.

Side 3/9

15,06.2009

Denne rent talmæssige fremskrivning af behovet er derefter suppleret med

- en nøjere vurdering af den fastsatte vækst i forhold til den enkelte stations nuværende fordeling af kundernes brug af transportmiddel til og fra stationen.

Tabellen neden for viser, kundernes brug af transportmiddel til og fra stationen i gennemsnit for alle DSB og DSB S-tog stationer, som betjenes af Arriva, DSBFirst, DSB S-tog A/S og DSB. Kilde: DSB Kommerciel, Forretningsudvikling, Market Intelligence.

Transportform	Til stationen	Fra Stationen
Cykel, knallert, motorcykel	21 %	12 %
Bus	22 %	21 %
Bil, kører selv	7 %	6 %
Bil, bliver bragt/hentet	11 %	11 %
Taxa	3 %	3 %
Til fods	34 %	45 %
Andet	4 %	4 %

2. Teoretiske løsninger.

For alle de stationer, som falder ind under de fastsatte belægningsgrader, er der foretaget en gennemgang af, hvor kan der være fysiske muligheder for at udvide kapaciteten. Der er i den forbindelse ikke skelet til ejerskab af de umiddelbart mulige udvidelser.

Derudover er der foretaget normberegninger for anlægsinvesteringerne, baseret på erfaringstal - DSB's såvel som forespørgsler eksternt (specielt parkeringshuse og -kældre).

Disse tal er foreløbige overslagpriser, som alene angiver størrelsesorden for potentielle investeringer, samt de årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Derfor skal der udarbejdes egentlige projekter pr. station med fysisk udformning, eventuelle aftaler om arealanvendelse, investeringsbudget og afledte drift- og vedligeholdelsesomkostninger, før der træffes endelige beslutninger.

De afledte drift- og vedligeholdelse omfatter rengøring, belysning, snerydning og vedligehold af belægning og lignende.

Normberegningerne er foretaget for forskellige typer af løsninger, hvor type 1 er den gennemsnitligt billigste løsning, og derefter stigende i anlægsinvestering.

Cykelparkering

Type 1: På terræn uden overdækning

Type 2: På terræn overdækket

Type 3: På terræn med dobbeltdækkere overdækket
Type 4: I konstruktion f.eks. cykelkælder

Side 4/9

15,06.2009

Bilparkering
Type 1: På terræn
Type 2: Parkeringshus
Type 3. Parkeringskælder

3. Prioritering

Analysen viser, at der vil være tale om en hel del stationer, hvor der er behov for mindre udvidelse af parkeringskapaciteten, mens der vil være enkelte, hvor der er behov for en ganske stor og økonomisk tung udvidelse.

Overordnet viser analysen, at behovet for udvidelse groft kan grupperes i tre kategorier af løsninger, som gælder for både cykel- og bilparkering:

Kategori 1. Enkel løsning, hvor,

- a) investeringen i overslag er overskuelig - mindre end 2 mio. kr. eks. moms
- b) udvidelsen af parkeringskapaciteten er overskuelig både med hensyn til antal pladser og tidsplan for gennemførelse
- c) arealet er til stede med en samlet plan for alle trafikfunktioner (bus, cykel, bil, taxi mm)
- d) lokal medfinansiering i form af areal og/eller økonomi er aftalt, eller forventes at blive aftalt

Kategori 2. Mellem hvor,

- a) investeringen i overslag er i størrelsesordenen - mellem 2 - 10 mio. kr. eks. moms
- b) udvidelsen af parkeringskapaciteten er overskuelig med hensyn til antal pladser, men økonomi, tidsplan mm er afhængig af afklaring emnerne i punkt c og d
- c) areal skal købes/lejes eller på anden vis forhandles på plads med økonomisk bidrag. Der skal udarbejdes en samlet plan for alle trafikfunktioner
- d) lokal medfinansiering skal forhandles på plads

Kategori 3. Svær løsning hvor,

- a) investering i overslag er over kr. 10 mio. eks. moms
- b) udvidelsen af parkeringskapacitet skal vurderes nøje i forhold til investeringen
- c) areal skal købes/lejes eller på anden vis forhandles på plads med økonomisk bidrag. Der skal udarbejdes en samlet plan for alle trafikfunktioner
- d) lokal medfinansiering skal forhandles på plads

Endelig en fjerde kategori, som skal behandles særskilt, fordi der er andre projektideer og -planer, som influerer på hvornår, hvordan mm en udvidelse kan ske. Det gælder f.eks.:

- Udvidelse af cykelparkeringen på København H, hvor der foreligger et forslag, som først kan realiseres, når Metro-stationen ved København H er bygget i 2018. Området hvor cykelparkeringen er planlagt ved Reventlowsgade, skal bruges som byggeplads til anlæg af Metro-stationen, hvilket forhindrer offentlig adgang til området i byggeperioden. Tilsvarende vil kommende Metro-stationer ved Østerport og Nørrebro udløse større cykelparkeringsprojekter i samarbejde med Metroselskabet og Københavns kommune.
- Roskilde er aktuell for både udvidelse af cykel- og bilparkering, men så længe projekt Røde Port er i spil og der ikke er truffet beslutning om projektets gennemførelse med butikker, liberal erhverv, parkering mm, så må andre projekter for parkering afvente.
- Nørreport. DSB har allerede afgivet løfte om et bidrag til kommende ny cykelparkering i forbindelse med Københavns kommunes kommende projekt for overfladen.
- Beslutning om dobbeltspor til Holbæk kan give muligheder for større udvidelser i parkeringsanlæg på Hvalsø og Lejre station.
- Realisering af byudviklingsprojekter f.eks. ved Svendborg, Silkeborg, Holbæk og Hillerød stationer vil influere på, hvornår og hvordan parkeringsanlæg kan anlægges.
- Ligeledes vil projekter udløst af Den Grønne Transportpolitisk puljer f.eks. til "Bedre fremkommelighed for busser" også kræve både tidsmæssigt, teknisk, økonomisk og organisatorisk koordinering mellem flere parter.
- En ny busterminal ved Århus H vil kunne give nye muligheder for placering af udvidet cykelparkering med god adgang til perronerne.

4. DSB's forslag til plan for bil- og cykelparkeringsprojekter i perioden 2009 - 2011.

Alle beløb er overslag, excl. moms, prisindex april 2009. Dog er projekterne placeret i 2009/2010 så afklarede, at DSB vil gennemføre dem i perioden.

Projekterne placeret i 2010 og 2011 er på baggrund af de eksisterende forhold de mest relevante projekter. I første omgang er der dog tale om forslag til udvidelser, som er placeret ud fra det vurderede behov for udvidelse, og en vurdering af hvornår de kunne realiseres. Den endelig realisering vil være afhængig af aftaler med kommune mfl. om samlet plan, fordeling af økonomi, tidsplan m.m.

Forslagene til udvidelser er resultat af den beskrevne metode. De endelige udvidelser skal reguleres i forbindelse med udarbejdelse af konkrete projekter. Det kan blive aktuelt at etapeopdele udvidelserne.

4.1 Realisering i perioden 2009/2010

Side 6/9

For projekterne i 2009/2010 har DSB projekter klar til realisering. Dvs. arealer, investeringsomfang m.m. er kendt og afklaret. De projekter, som vil blive realiseret er:

15.06.2009

Bilparkering:

Station	Antal	Overslag excl. moms	Drift/år excl. moms	Type
Borup	60	2.100.000	120.000	1
Fredericia	70	900.000	70.000	1
Holstebro	35	1.300.000	80.000	1
Middelfart	55	1.500.000	135.000	1
Skanderborg	120	1.300.000	100.000	1
Sorø	120	3.500.000	100.000	1
Sum	460	10.600.000	605.000	

Cykelparkering:

Station	Antal	Overslag excl. moms	Drift/år excl. moms	Type
Avedøre	80	200.000	45.000	1
Borup	155	1.500.000	240.000	2
Ishøj	80	800.000	125.000	2
Kolind	45	115.000	40.000	1
Laven	20	50.000	15.000	1
Lystrup	120	1.100.000	190.000	2
Mørke	40	105.000	40.000	1
Nordhavn	130	2.500.000	340.000	3
Rødekrø	15	40.000	10.000	1
Solrød Strand	200	500.000	110.000	1
Studsgård	10	20.000	10.000	1
Tarm	30	70.000	25.000	1
Sum	925	7.000.000	1.180.000	

Derudover foreslås opstart af drøftelser med kommuner på følgende stationer, hvor der er vurderet behov for større anlæg. Formålet med disse drøftelser er at udarbejde en fælles plan for placering, størrelse, fordeling af investeringen, og drift- og vedligeholdelsesøkonomi:

- Ringsted. Opstart af samarbejde med kommunen mhp. afklaring af mulighederne for parkeringshus eller et andet projekt.
- Espergærde. Samarbejde med kommunen for modernisering af busterminal og supplerung af bilparkering.
- Kokkedal: Samarbejde med kommunen om udvidelse af parkering ved busterminal.
- Nyborg: Samarbejde med kommune supplerung af bilparkering i terræn på DSB Ejendomsudvikling A/S' areal. Dette areal er i en lokalplan udlagt til byudvikling, men kunne forholdsvis billigt anvendes til stationsnær bilparkering i en periode indtil der viser sig investorinteresse. Alternativet

i Nyborg er at bygge parkeringshus på de nuværende DSB ejede parkeringsarealer.

Side 7/9

Slagelse Optage forhandling med Banedanmark om at anlægge p-pladser på deres areal, hvor der tidligere var en remisebygning.

15,06.2009

Cykelparkering

- Svanemøllen Samarbejde med kommune om mulighed for at udvide antallet af cykelparkeringspladser foran stationsbygningen.
- Nordhavn Samarbejde med kommunen om mindre forøgelse af cykelparkering, som vil supplere det store Nordhavnsprojekt.
- Nørrebro Mindre forøgelse i samarbejde med kommunen. Vil supplere kommende Metrostation ved Nørrebro.
- Odense Optage forhandlinger med kommunen om at finde løsninger på det stigende cykelparkeringsbehov f.eks. ved at inddrage dele af den nu mindre benyttede busterminal.

Realisering af disse projekter afventer aftaler med de aktuelle kommuner, men er i skemaerne neden for placeret i henholdsvis 2010 og 2011. Dog indgår bilparkeringsanlæg i Ringsted, Kokkedal og Nyborg ikke i skemaerne på grund af projekternes forventede kompleksitet.

4.2 Planlagt realisering i 2010

Bilparkering

Station	Antal	Overslag excl. moms	Drift/år excl. moms	Type
Hobro	55	2.820.000	75.000	1
Kokkedal *	45	1.800.000	90.000	1
Langå	20	550.000	15.000	1
Nyborg, terræn *	110	3.100.000	225.000	1
Næstved	85	1.200.000	30.000	1
Røde Kro	3	15.000	1.000	1
Svejbæk	6	75.000	5.000	1
Tinglev	8	100.000	5.000	1
Viby Jylland	25	550.000	15.000	1
Vojens	20	1.000.000	25.000	1
Sum	377	11.210.000	486.000	

Cykelparkering:

Station	Antal	Overslag excl. moms	Drift/år excl. moms	Type
Alken	15	35.000	12.000	1
Farum	160	3.100.000	420.000	3
Grenå	115	1.100.000	180.000	2
Gårde	7	20.000	6.000	1
Hellerup	700	14.000.000	1.800.000	3
Holstebro	310	3.000.000	490.000	2
Lem	20	45.000	15.000	1

Løgten	15	40.000	14.000	1
Nykøbing Falster	160	1.500.000	250.000	2
Odense	2000	40.000.000	1.100.000	3
Randers	180	1.800.000	290.000	2
Rødby Færge	15	35.000	15.000	1
Slagelse	500	10.000.000	240.000	3
Stenstrup	60	160.000	50.000	1
Svanemøllen	200	1.900.000	300.000	2
Viby Jylland	30	70.000	25.000	1
Østbanetorvet	15	35.000	10.000	1
Sum	4502	76.840.000	5.217.000	

Side 8/9

15,06.2009

4.3 Planlagt realiseret i 2011

Bilparkering

Station **	Antal	Overslag excl. moms	Drift/år excl. moms	Type
Silkeborg*	130	6.200.000	156.000	1
Espergærde *	50	1.200.000	30.000	1
Glumsø	20	300.000	10.000	1
Horsens*	150	8.000.000	350.000	1
Jelling	30	900.000	25.000	1
Ringe	130	5.000.000	140.000	1
Ryomgård	25	725.000	20.000	1
Skørping	20	650.000	20.000	1
Slagelse	80	3.200.000	180.000	1
Snekkersten	15	390.000	10.000	1
Stenstrup	25	410.000	11.000	1
Vejen	10	175.000	5.000	1
Vipperød	20	680.000	20.000	1
Vordingborg *	40	1.000.000	25.000	1
Årslev	40	1.000.000	25.000	1
Sum	785	27.830.000	1.027.000	

* fornyelse af bilparkering i samarbejde med kommunalt forpladsprojekt.

** Ringsted afventer samlet plan med bilparkering, Roskilde afventer afklaring af projekt Røde Port.

Cykelparkering

Station	Antal	Investering	Drift/år	Type
Ballerup	200	3.840.000	520.000	3
Bording	15	40.000	10.000	1
Boris	5	15.000	5.000	1
Buddinge	15	40.000	15.000	1
Engesvang	30	75.000	25.000	1
Esbjerg	127	1.200.000	200.000	2
Give	30	80.000	30.000	1
Hadsten	50	130.000	45.000	1

Herlev	150	1.440.000	240.000	2
Hjortshøj	65	170.000	60.000	1
Holte	100	1.920.000	260.000	3
Hornslet	80	780.000	125.000	2
Hvalsø	125	320.000	115.000	1
Klampenborg	80	200.000	70.000	1
Korsør	370	1.400.000	350.000	2
Kværndrup	25	65.000	25.000	1
Lyngby	700	14.000.000	1.900.000	3
Odense Sygehus	20	210.000	35.000	2
Ringkøbing	65	620.000	100.000	2
Ry	125	1.200.000	200.000	2
Skjern	45	450.000	75.000	2
Svendborg *	330	6.400.000	870.000	3
Svenstrup Jylland	20	50.000	20.000	1
Tinglev	15	40.000	15.000	1
Vemb	15	40.000	15.000	1
Viby Sjælland	100	1.000.000	160.000	2
Vordingborg *	100	1.000.000	160.000	2
Ølgod	25	70.000	25.000	1
Ålborg	400	3.800.000	620.000	2
Sum	3427	40.595.000	6.290.000	

Side 9/9

15.06.2009

* fornyelse af cykelparkering i samarbejde med kommunale forpladsprojekter.

** Ringsted afventer samlet plan med bilparkering. Roskilde afventer afklaring af projekt Røde Port.



midttrafik

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

DSB Ejendomme
Bygherre
Kalvebod Brygge 32, 5. sal
1560 København V

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Høring vedr. udmøntning af puljen – Bedre adgang til den kollektive transport 2009 – 2020.

Dato
4. september 2009

Midttrafik har modtaget DSB Ejendommens forslag til udmøntning af puljen "Bedre adgang til den kollektive trafik 2009 – 2020" af 21. august 2009 i høring. Forslaget har været behandlet på møde i Midttrafik's Bestyrelse 11. september 2009.

Journalnummer
1-30-78-3-1-09

Kontaktperson
Henning Nielsen

Mail
hni@midttrafik.dk

Direkte telefon
8740 8268

Først og fremmest vil Midttrafik udtrykke sin glæde over, at forslaget indeholder en række forbedringer af forholdene omkring stationerne i det Midtjyske område. Midttrafik er af den opfattelse, at tiltag af denne karakter er med til at styrke den kollektive trafik i området, og samlet give et bedre tilbud til de borgere der anvender kollektiv trafik.

Midttrafik har dog også i materialet konstateret, at en stor del af de, der anvender tog, ankommer til stationen med andre kollektive transportmidler – primært bus. Det er derfor Midttrafik's opfattelse, at det også er vigtigt at se på muligheder for forbedringer for denne gruppe. Det, vurderer vi, også er i overensstemmelse med de overordnede intentioner i den vedtagne grønne trafikplan, ligesom det fremgår af af-taleteksten for puljen til bedre adgang til den kollektive transport, at midlerne også kan anvendes til generelt bedre adgang til stationerne.

Midttrafik skal på den baggrund opfordre til, at mulighederne for at sikre bedre adgangsforhold til de kunder, der kommer fra - eller skal videre med - bus også undersøges, og at mulige projekter indgår i det samlede katalog. Forbedringer for denne gruppe kan omfatte flere forhold. Dels kan det være fysiske forbedringer, der gør det lettere at skifte mellem bus og tog, dels kan det være tryghedsfremmende foranstaltninger og dels kan det være bedre information til passagererne.

Et sådant arbejde kunne evt. starte med en kortlægning af forholdene for de kunder der skifter mellem bus og tog på de større stationer – på samme måde, som behovet for cykelparkering og bilparkering er kortlagt som led i det fremlagte forslag.

Fysikken omkring Buserminaler, rutebilstationer og stoppesteder i Midttrafik er kommunernes ansvarsområde. Derfor har Midttrafik ikke direkte indflydelse på disse forhold. Midttrafik kan formidle kontakt til relevante kommuner, og indgår meget gerne i en dialog med DSB og kommunerne omkring mulige forbedringer.

Konkret kan oplyses at Midttrafik er bekendt med planer og ideer om forbedringer af stationsnære busterminaler i Horsens, Århus, Skive og Herning. Andre byer kan også have planer, som Midttrafik ikke er bekendt med.

Venlig hilsen

Poul Vesterbæk
Bestyrelsesformand
Middtrafik

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 16



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
31. august 2009	1-0-1-07	Morten Christensen	mc@midttrafik.dk	87 40 83 21

Redegørelse for nøgletal fra Trafikstyrelsen vedrørende EDB-omkostninger

Trafikstyrelsen har 3. juli 2009 offentliggjort nøgletal for de forskellige trafiksekskabers administration baseret på regnskab 2008. Heraf fremgår det, at Midttrafiks udgifter til EDB udgør en betydelig del af administrationsomkostningerne set i forhold til de øvrige trafiksekskaber.

Af nøgletallene fremgår det, at Midttrafiks omkostninger til EDB udgør årligt 12,4 mio. kr. Til sammenligning er omkostningerne i eksempelvis NT og Sydtrafik opgjort til henholdsvis 3,5 mio. kr. og 4 mio. kr.

Baggrunden for de forholdsvis store EDB-omkostninger for Midttrafik i forhold til de øvrige trafiksekskaber, skal findes i flere forhold. I opgørelsen fra Midttrafik er alle omkostninger relateret til EDB opgjort. Dette omfatter både grundlæggende EDB-omkostninger til servere, mails, regneark, tekstbehandling m.m., men også de trafikfaglige omkostninger som køreplanprogrammer, system til salg af uddannelseskort m.fl., samt omkostninger til økonomisystem og lønsystem. Hertil er der i Midttrafiks EDB-omkostninger medregnet udgifter til udvikling af de forskellige systemer, fx en Web-butik, PDA indberetninger fra billetkontrollører og andre.

Til sammenligning skal det bemærkes, at NT eksempelvis udelukkende har opgjort de faste EDB-omkostninger i sin opgørelse. Den indeholder således ikke udviklingsomkostninger til forskellige projekter, hvor EDB er en del af projektet. Ligeledes er der i NTs opgørelse ikke udgifter til et økonomisystem eller lønsystem, hvor NT benytter sig af Regionens systemer. Endvidere har NT i forbindelse med kommunalreformen "arvet" en del licenser til grundlæggende EDB systemer, som i løbet af kort tid vil udløbe og derfor vil resultere i en merudgift trafiksekskabet.

I forhold til Sydtrafik gør en del af de samme forhold sig gældende med hensyn til økonomisystem og lønsystem, men samtidig har Sydtrafik ikke elektroniske billetmaskiner i store områder i trafiksekskabets busser, hvilket således heller ikke belaster deres økonomi.

Det kan derfor påregnes, at både NT og Sydtrafik vil få øgede udgifter på deres EDB-konto i forbindelse med indkøb af økonomisystem, lønsystem og licenser i den kommende tid.

Hvis de direkte indberettede tal sammenlignes mellem Midttrafik, NT, Sydtrafik og Movia, så ser omkostninger således ud:

	Movia	NT	Sydtrafik	Midttrafik
EDB (mio. kr.)	25,7	3,5	4	12,4
EDB+andre EDB omk. (mio. kr.)	40,8	8,6	0	0
Samlede udg. (mio. kr.)	2.931,1	582,1	531,1	1.312,8
% EDB/samlede udg.	0,88 %	0,6 %	0,75 %	0,94 %
% EDB+andre EDB omk./samlede udg.	2,27 %	2,08 %	0,75 %	0,94 %

Det er vigtigt at bemærke, at NT og Movia arbejder med en række EDB-relaterede projekter – realtidsinformation, elektroniske skilte, Rejsekort osv., som Midttrafik og Sydtrafik ikke arbejder med. Da der i indberetningen fra de forskellige trafiksekskaber er opgjort EDB-omkostninger på både administration og drift - og derfor opført udgifter under forskellige poster - er tallene ikke direkte sammenlignelige. Det kan konstateres, at Movia og NT – som arbejder mere med informationsteknologi end Midttrafik – har et forbrug til EDB på ca. 2 % af de samlede omkostninger, mens Midttrafik ligger på ca. 0,94 % og Sydtrafik på 0,75%

Hvad gør Midttrafik

Midttrafiks EDB-omkostninger er på nuværende tidspunkt højere end ønsket. Der er i forbindelse med oprettelsen af Midttrafik overdraget en del systemer og kontrakter fra amter/trafikselskaber/kommuner, som belaster EDB-udgifterne unødigt. I forbindelse med gennemgang af disse kontrakter/systemer, findes der kontinuerligt rationaliseringer sted. Kontrakter genforhandles og "gamle" systemer udfases og erstattes af nye og mere tidssvarende systemer. Det kan nævnes at der på EDB-omkostningerne er allerede er rationaliseret for mellem 1-2 mio. kr.

Udfasning af særlige systemer samt genforhandling eller udbud af eksisterende kontrakter vil fremadrettet give flere besparelser.

Århus, 4. september 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 11. september 2009 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 17

Transportminister Lars Barfoed

NOTAT

27. august 2009

Niels Mortensen

36 13 18 63

nm@trafikselskaberne.dk

Hvordan kan trafikselskaberne udfylde deres rolle i transportpolitikken?

Kære Lars Barfoed

Trafikselskaberne i Danmark vil gerne til det aftalte møde den 16. september 2009 foreslå, at vi drøfter de nedenstående punkter:

- Partnerskaber mellem trafikselskab, bestiller og operatør
- Fleksibel økonomi
- Byrdefordeling
- Bestyrelsens sammensætning
- Puljer (Trafikaftalen)

Partnerskaber mellem trafikselskab, bestiller og operatør

En mulighed for at forbedre sammenhængen og styrke den kollektive trafik kunne være, at trafikselskabet indgår længerevarende, politiske aftaler med hver af sine bestillere om serviceniveau med en tidshorisont på f.eks. 4 år i forbindelse med godkendelsen af trafikplanen. Det er en model, der med succes er meget udbredt i Sverige.

Aftalerne kan omfatte:

- Serviceniveau m.h.t. ruter, frekvens og materiel
- Kvalitetsmål
- Mål for efterspørgsel (passagertal)

- Fremkommelighedsprojekter
- Investering i terminaler.

Som en samlet ramme for disse aftaler kan der indgås en aftale mellem samtlige ejere og trafikselskabet om den overordnede strategi og de enkelte parters forpligtelser i forhold hertil i aftaleperioden. Dette bruges ligeledes i Sverige.

Aftaler med operatører om *incitament*er bør indgå i aftalerne. Det kan være bonusordning for opfyldelse af kvalitetsmål, for ekstra passagerer, eller det kan være operatørens hele eller delvise ansvar for passagerindtægterne. I den sammenhæng bør trafikselskaberne overveje at give operatøren et større ansvar for den konkrete køreplanlægning, forudsat at dette kan ske uden negative virkninger på konkurrencen mellem byderne.

Fleksibel økonomi

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, og det vil dermed også lette administrationen af længerevarende aftaler mellem trafikselskabet og bestillerne. Trafikselskaberne bør samtidig have mulighed for at oparbejde egenkapital.

Regler og ansvar for de *faste anlæg*, der er nødvendige for den kollektive trafik, især stoppesteder og terminaler, er i dag uklare og utilfredsstillende. Det bør ændres, og trafikselskaberne bør tildeles en selvstændig mulighed for at finansiere og sikre kvaliteten af disse anlæg.

Takstloftet

Takstloftet bør have en mere fleksibel udformning end i dag – uden at ændre på formålet, dvs. at kunderne ikke bliver udsat for større prisstigninger end dem, der er begrundet i stigende omkostninger.

Med de nuværende regler kan trafikselskaberne blive tvunget til at udnytte loftet fuldt ud hvert år. Nogle år vil takststigninger dermed blive væsentlig større end de almindelige prisstigninger, andre år mindre. Dette vil være uforståeligt for passagererne, og det kan medføre et frafald af passagerer.

Byrdefordeling

Lovens byrdefordeling har i det store og hele 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.

I Movia dækkes alle administrative udgifter af regionerne. Det lægger op til konflikt om, hvilke udgifter der er kørselsafhængige og dermed skal dækkes af både kommuner og regioner, og hvilke der er (rent) administrative.

I hovedstadsområdet er en stor del af ruterne mellemkommunale, dvs. de forløber i flere kommuner, men er ikke regionale. Som loven er udformet, giver det den enkelte kommune vetoret i forbindelse med f.eks. udvidelser eller omlægninger af kørslen. Det langsomste skib i konvojen bestemmer farten. Det medfører behov for mange specialløsninger, og det gør administrationen vanskelig.

Den fynsk-jyske model bør være målet, altså en forholdsmæssig fordeling af fællesudgifter på region(er) og kommuner. Trafikselskabet bør også have mulighed for en effektiv koordinering af bestillernes ønsker, Hvis der er konflikt mellem bestillernes forskellige ønsker, bør trafikselskabet have kompetence til sikre de bedste trafikale løsninger.

Sammensætningen af trafikselskabernes bestyrelser

I nogle trafikselskaber er der ikke særlig stor forskel på antallet af kommuner og antallet af kommunale repræsentanter i bestyrelsen. Det bør overvejes at indføre en større fleksibilitet, så selskabets ejere kan aftale repræsentationen i bestyrelsen i disse selskaber.

Puljer (Trafikaftalen)

I forbindelse med Trafikaftalen blev der etableret forskellige puljer, der er relevante for den kollektive bustrafik. Den første ansøgningsfrist var den 2. juni, så der er ikke konkrete resultater af disse nye muligheder.

Der er imidlertid ikke tvivl om, at puljerne giver mulighed for at udvikle den kollektive trafik. For at understøtte dette vil det især være vigtigt at opretholde den fleksible administration, som ministeriet har lagt op til. På linje hermed kan det også på et senere tidspunkt være relevant at overveje, om fordeling af midler imellem puljerne, krav om medfinansiering og puljernes (forskellige) levetid bør justeres.

For at fremme puljernes gennemslagskraft mest muligt vil det være afgørende, at andre end de projektansvarlige kan drage nytte af erfaringerne. Vi vil derfor gerne tilbyde at medvirke til den evaluering, der indgår som en del af administrationsgrundlaget for puljerne. Vi vil også dermed kunne bidrage til at sprede erfaringerne fra projekterne.

Venlig hilsen

Thomas Kastrop-Larsen