

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Målopfølgning i Midttrafik
[1. Målopfølgning i Midttrafik](#)
- 2 Nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik
[1. notat om nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik](#)
- 3 Forsøg med udbudsformen "udbud efter forhandling"
[1. notat om udbud med forhandling](#)
- 4 Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009
[1. økonomirapport for 3. kvartal 2009](#)
- 5 Ændring af takster fra 17. januar 2010
[1. reviderede forslag til takster fra 2010](#)
- 6 Harmonisering af takster i telekørsel
[1. oversigt over teletaxakørsel i Region Midtjylland, der ikke koordineres af Midttrafik](#)
- 7 Orientering om budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik
[1. notat om budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik](#)
- 8 Tidsplan for Midttrafiks budget 2011
[1. forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2011](#)
- 9 Transport af folkeskoleelever til besøg på museer og teatre med skoletjeneste
- 10 Benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer
[1. nøgletalshæfte med benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer](#)
- 11 Miljøzoner og bussernes opfyldelse af disse krav
[1. oversigt over ruter med busser, der ikke overholder krav i kommende miljøzoner](#)
- 12 Fremtidig styring af og samarbejde med Busselskabet Århus Sporveje
- 13 Fremtidigt samarbejde med Midtjyske Jernbaner A/S
[1. aktionæroverenskomst mellem Midttrafik samt Lemvig og Holstebro Kommuner](#)
- 14 Orientering om togrevisorernes overgang til ansættelse i Midttrafik fra Midtjyske Jernbaner
- 15 Orientering om samlet udbud af variabel kørsel for Midttrafik og Sydtrafik og vognmandstilladelser i variabel kørsel
[1. juridisk notat og bilag om tilladelser i behovsstyret kollektiv trafik](#)
- 16 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
[1. oversigt over projektansøgninger til Trafikministeriets puljer 1. oktober 2009](#)
[2. samarbejdsaftale om rabatruiter mellem Skanderborg Kommune og Midttrafik](#)
[3. mail fra Gunner Frost vedrørende koordination af kørsel](#)
- 17 Eventuelt

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1



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

Målopfølgning i Midttrafik

Bestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2009 Strategiplan 2009-2011, der fastlægger, at Midttrafik arbejder for at opnå fem hovedmål:

- flere tilfredse og loyale kunder
- mere tilfredse leverandører
- mere tilfredse bestillere
- et sammenhængende rutenet
- Midttrafik gavner miljøet

Der er præciseret en række interne organisatoriske forudsætninger for, at Midttrafik kan leve op til sine mål; fx lederudvikling, nedbringelse af sygefravær osv.

På bestyrelsesmødet 11. september 2009 blev Bestyrelsen orienteret om indførelse af en kvalitetsmodel i Midttrafik for at sikre, at Midttrafiks mål opnås. Kvalitetsmodellen indebærer bl.a., at Midttrafik arbejder struktureret med at følge op på målene og dokumentere målopfølgningen.

Alle afdelinger rapporterer til Direktionen hvert kvartal om status for målopfølgningen og de ansvarlige ledere skal afgive deres ledelsesmæssige vurdering af, hvordan målopfølgningen kan forbedres. Fremover vil opfølgning på målene blive en del af rapporteringen til Bestyrelsen sammen med økonomirapportering.

Foreløbige resultater

Flere tilfredse og loyale kunder

Bussernes driftsstabilitet er meget høj, idet under 0,1 % af afgangene er blevet aflyst. Desværre er det kun omkring en tredjedel af aflysninger og øvrige driftsforstyrrelser, der bliver indberettet til Midttrafik, så der kan orienteres om det på hjemmesiden. Derfor tager Midttrafik nu kontakt til alle vognmænd for at sikre, at de giver besked, hvis busserne ikke kan køre som planlagt. I en periode har der været mange forsinkede ture i Århus-området pga. omfattende vejarbejde, men det har ikke medført særligt mange kundeforhør; der har ingen decideret klager været, og der har været 7 rejsegarantisager, hvor chaufføren er kørt forbi et midlertidigt stoppested på en omdirigeret rute og 1 konduitesag, hvor en udenbys kunde ikke kunne stige om som beskrevet på Rejseplanen.

Rejseregler og takster er fortsat ikke harmoniseret godt nok, og de er svære at forstå for kunderne og chaufførerne. Midttrafik har derfor nedsat en task-force, der hurtigst muligt skal sikre, at det bliver nemmere for kunderne at forstå, hvilke rejseregler der gælder, og hvad det koster.

Midttrafiks mål om at gennemføre informations- og markedsføringskampagner samt aktivt at sikre den kollektive trafik et positivt omdømme ved at fortælle gode nyheder bliver overholdt, idet der hver uge har været mindst 2 positive nyheder på hjemmesiden, og der gennemføres løbende kampagner for produkter eller kollektiv trafik generelt. Bestyrelsen blev orienteret 14. august 2009 om, at 93 % brugerne er tilfredse eller meget tilfredse med Midttrafiks hjemmeside. Hjemmesiden besøges ca. 4 mio. gange om året.

Rettidighed, komfort og kapacitet i busserne er vigtige for kunderne. Midttrafik har i øjeblikket primært kundeforhør som kilde til at vurdere dette mål, men der indføres mere systematiske metoder, bl.a. ved at bruge prøve køb ("mystery shopping").

Taxaernes rettidighed i variabel kørsel kan følges via gps i vognene. Der følges op på de konkrete tilfælde, hvor den acceptable ventetid ikke er overholdt, og det registreres, hvad der var årsagen til kvalitetsbristen. Hvis kunden har angivet et telefonnummer, bliver kunden kontaktet, når Midttrafik bliver opmærksom på, at der er opstået en forsinkelse. Midttrafik finder, evt. sammen med kunden, ud af, om der skal sendes en anden vogn, eller om der ventes på den oprindelige vogn.

Alle kundehenvendelser besvares inden for de fastsatte 10 arbejdsdage, faktisk er gennemsnittet for tiden under 5 arbejdsdage. Midttrafik starter en procedure med at lave stikprøveopfølgning på kundehenvendelserne, så der efterfølgende bliver fulgt op på, om kunderne har været tilfredse med Midttrafiks måde at håndtere kundehenvendelsen på.

Rejsegarantien er et vigtigt værktøj til at få informationer om kundernes oplevelser af kvalitetsbrist i både handicapkørsel og buskørsel, samtidig med at det er et godt signal om, at Midttrafik tror på sit eget produkt. I buskørslen har der været 380 ansøgninger om rejsegaranti i perioden januar til september 2009; 337 er imødekommet. For begge tals vedkommende er det et mindre fald i forhold til tilsvarende periode i 2008. Rejsegarantien ydes primært i forbindelse med forsinkede busser, sekundært for udgåede ture. I handicapkørsel har der i samme periode været 375 ansøgninger, hvoraf 363 er imødekommet enten ved at fjerne egenbetaling for kunden eller betale taxaregning. Det er et fald siden 2008 både i absolutte tal og set i forhold til kørselsomfanget. Årsagerne er oftest at vognen ikke er kommet enten pga. chaufførsvigt, trafikale problemer eller fejl ved bestillingen.

Midttrafik stiller krav til medarbejdernes håndtering af telefonerne, så man både i call-centrene og i den øvrige administration sørger for, at telefonerne besvares hurtigt. Hidtil har call-centrene overholdt kravene, mens der ikke har været mulighed for at dokumentere det i resten af administrationen. Midttrafik har skiftet telefonleverandør i sommeren 2009, hvilket har gjort, at call-centrene ikke har kunnet leve op til målene, men systemet er nu driftssikkert, og de første statistikker fra det nye system forventes at vise, at målet er overholdt. Med det nye system, vil der inden årets udgang også kunne laves statistik for administrationens overholdelse af målet om at besvare telefonerne.

Der har i 2009 været gennemført kundetilfredshedsundersøgelse for brugerne af handicapkørsel, som viste en generel tilfredshed på 92 %. I 2010 gennemføres kundetilfredshedsundersøgelse for buskørsel svarende til den, der blev gennemført i 2008, så vi kan følge udviklingen. Der gennemføres i 2010 også en borgerundersøgelse, hvor også ikke-kunder bliver spurgt om deres kendskab og holdning til den kollektive trafik og Midttrafik.

Mere tilfredse leverandører

Chaufførerne er afhængige af, at de har velfungerende billetteringsudstyr for at betjene kunderne. Midttrafik har iværksat udskiftning af 131 ældre billetmaskiner. Omtrent halvdelen er installeret, mens de resterende forventes udskiftet inden årets udgang. Udskiftningen har taget længere tid end forventet, da leverandøren ikke har kunnet levere så hurtigt som oprindeligt planlagt.

Vognmanden og chaufførerne har et indgående kendskab til, hvordan Midttrafiks køreplaner fungerer i praksis. Derfor har Midttrafik et mål om, at vognmanden inddrages i køreplanlægningen. I september og oktober 2009 har Midttrafik besøgt eller haft besøg af alle de vognmænd, der har ønsket at give Midttrafik input om de ruter, de hver især kører.

Midttrafik har gennemført forsøg med incitamentskontrakt på rute 118 Århus-Randers, hvilket gav en række gode erfaringer. Disse vil blive indarbejdet i kommende udbud. Desuden planlægges der med at gennemføre et forsøg, hvor en vognmand får et større råderum til selv at lave køreplanlægningen inden for visse rammer, idet det også kunne være med til at give større incitament og bedre tilpasning til kundernes behov.

Rejseregler og takster er fortsat ikke harmoniseret godt nok, og de er svære at forstå for kunderne. Det er med til, at chaufførernes arbejdsvilkår og tilfredshed bliver mindre, for det er ofte dem, der skal forsøge at forklare kunderne noget, der er svært at forstå. Midttrafik har derfor nedsat en

task-force, der hurtigst muligt skal sikre, at det bliver nemmere for chaufførerne at forklare, hvilke rejseregler der gælder, og hvad det koster.

Der følges op på, at vognmanden altid får besked, når Midttrafik får kendskab til fx vejarbejde eller større arrangement, der medfører ændringer i kørslen. Midttrafik kender ikke til tilfælde i andet halvår 2009, hvor Midttrafik ikke har informeret vognmanden om ændringer, som Midttrafik var orienteret om. Desværre sker det af og til, at vejmyndigheden ikke orienterer Midttrafik – eller gør det med meget kort varsel – så Midttrafik ikke kan orientere vognmanden. Midttrafik tager fat på konkrete tilfælde med den relevante vejmyndighed. Hvis vognmændene har påpeget konkrete problemer med at overholde køretiderne i køreplanen, tager Midttrafik ud og måler det i bussen.

Der er etableret entreprenørudvalg og kvalitetsudvalg, hvor vognmænd og chauffører er repræsenteret. Der afholdes kvartalsvise møder, og Midttrafiks vurdering er, at der er tilfredshed med udvalgene blandt leverandørerne. Dette følges der op på i kommende leverandørtilfredshedsundersøgelse i 2010. Vognmænd og chauffører får et nyhedsbrev hvert kvartal, og derudover sendes der jævnligt chaufførinformation ud, når der er konkrete ændringer i fx rejseregler, takster eller andet, chaufførerne skal være opmærksomme på.

Når der er kundehenvendelser vedrørende oplevelser på en konkret rute, inddrages vognmanden altid i besvarelsen. Midttrafik arbejder på at kunne lave en oversigt til hver vognmand hvert kvartal over de kundehenvendelser, der har været på vognmandens ruter.

Midttrafiks ekstranet udbygges løbende, så vognmænd kan finde informationer om Midttrafik, rejseregler, oversigt over kommende udbud osv., som er relevante for deres samarbejde med Midttrafik.

Vognmændene har fortsat udfordringer med at rekruttere chauffører. Midttrafiks chaufførportal (www.chauffor.nu) fungerer fortsat som et sted, hvor potentielle chauffører kan søge informationer om chaufførjobbet og kan se ledige chaufførjobs. På baggrund af erfaringerne fra incitamentsforsøget på rute 118 er der udarbejdet forslag til et uddannelsesprogram for chauffører i hele Midtjylland for også på den måde, at gøre chaufførjobbet mere attraktivt. Midttrafiks deltagelse i "Tænk før du råber" kampagnen skal også bidrage til, at chaufførjobbet gøres mere attraktivt.

Midttrafik har som mål, at leverandørerne i mindst 98 % af tilfældene skal have korrekt betaling til tiden jf. den kontrakt, der er indgået. Senest 3 dage efter tidsfristen skal 100 % være gennemført, idet der således skal være afklaret evt. uenighed om regulering for dublering m.m. Midttrafik har i 2009 levet op til dette mål både i forhold til buskørsel og variabel kørsel.

Tilfredse bestillere

Bestillerne forventer, at Midttrafik kan sikre, at ressourcerne til kollektiv trafik udnyttes effektivt. Det betyder bl.a. kapaciteten skal tilpasses behovet, og når tællingerne fra uge 40 i 2009 er analyseret, vil der blive lavet en opgørelse over antal påstigere pr. køreplantime, som sammenholdes med udgifterne pr. køreplantime. De årlige passagertællinger bruges desuden til at rådgive bestillerne om mulighederne for at effektivisere og allokere ressourcer til forbedret serviceniveau andre steder i den enkelte bestillers kollektive trafik. Midttrafik vil gøre bestillerne opmærksom på kørsel, der kan effektiviseres.

Midttrafik har et ansvar for at kunne rådgive bestillerne om forskellige forhold vedrørende kollektiv trafik. Det er blandt andet et mål, at Midttrafik i højere grad kan rådgive om vejindretning (fx busløb, vejbump osv.) og bedre fremkommelighed for busserne (signalregulering, busbaner osv.). Midttrafik har ikke selv hele ekspertisen på områderne, men Midttrafik samler erfaringer fra andre steder og stiller dem til rådighed for bestillerne. Tilsvarende er det vejmyndigheden, der skal indrette busstoppesteder, men Midttrafik vil lave en manual for indretning, så det er nemt for vejmyndigheden at lave et godt stoppested med ordentlige publikumsfaciliteter. Midttrafik laver også forslag til, hvordan kommunerne kan vælge at lave lokal markedsføring, og Midttrafik kan hjælpe med rådgivning om dette, Midttrafiks markedsføringskalender er tilgængelig på ekstranettet.

Bestillerne har krav på at have god indsigt i økonomien omkring bestillerens egen kørsel; det gælder både for budgetter, løbende økonomiopfølgning og i forbindelse med regnskabsaflæggelse. Midttrafik har ikke været gode nok til hidtil at leve op til dette mål. Midttrafik har dels haft et udgangspunkt i budgetter fra afgivende myndigheder, der ikke har været retvisende, dels har Midttrafik i de første år haft sværere end forventet ved at etablere en model, hvor økonomien kunne håndteres på en måde, så de enkelte bestillers økonomi kunne følges. Administrationen mener nu, at den rette model er fundet, og der vil fremover kunne laves bedre materiale til budgetlægning, økonomiopfølgning og regnskabsaflæggelse. Der arbejdes fortsat med at sikre, at Midttrafiks budgetter for de enkelte bestillere svarer til de budgetter, som de enkelte bestillere opererer med i deres egne systemer; eller at der som minimum er fælles forståelse for eventuelle afvigelser. Der er ligeledes lavet aftaler om bedre styring af likviditeten.

Bestillerne er afhængige af indtægterne, hvorfor der er fokus på at reducere antallet af kunder, der rejser uden billet. Der er fokus på at effektivisere billetkontrollen i Århus Kommune og intensivere billetkontrollen uden for Århus Kommune. I Århus Kommune er antallet af kontroller forøget med 60 % i løbet af 2009, og man er meget tæt på at overgå rekorden fra tiden før Midttrafik, hvor kontrollørkorpset blev suppleret med buschauffører ved sygdom; i dag er der ikke mulighed for supplerings ved sygdom. Uden for Århus Kommune er der især på de regionale ruter og i nogle bybusbyer behov for øget kontrol, og trafikkontrollørernes opgaver er blevet omprioriteret, så der nu er sat et mål om, at hver kontrollør skal gennemføre mindst 400 kontroller om året, svarende til en stigning på 50 % i forhold til 2008.

Bestillerne har en interesse i at få et overblik over kvaliteten af den kollektive trafik, de finansierer. Midttrafik laver i starten af 2010 en rapport til hver bestiller, hvor der vil være statistik for kundeforhold og driftsforstyrrelser på deres ruter for 2009.

Bestillerne orienteres hvert kvartal om aktiviteter m.m. i Midttrafik i et nyhedsbrev.

Bestillerens tilfredshed med Midttrafik er målt ved en tilfredshedsundersøgelse i efteråret 2009. Den viser generelt, at bestillerne er tilfredse, men der er en række indsatsområder, der kan højne tilfredsheden.

Et sammenhængende rutenet

Midttrafik arbejder for at skabe et mere sammenhængende rutenet. Indtil videre måles dette ved at se på effektiviteten af kørslen, idet Midttrafik følger op på dels antal køreplantimer pr. driftskrone, dels antal kunder pr. driftskrone. Begge disse nøgletal skal være stigende. Der er ikke i konkret lavet beregninger på disse nøgletal, men i forbindelse med analysen af passagertællingerne fra efteråret 2009, vil beregningen blive lavet. I forbindelse med den beregning af nøgletallene, vil det blive revurderet, om det er en hensigtsmæssig måde at følge op på målet om et mere sammenhængende rutenet, eller om der kan laves mere retvisende indikatorer i forhold til målet.

Midttrafiks indsats for at leve op til målet er at tilpasse køreplanlægningen i forhold til kundernes behov. Eksempler på nogle af de største projekter i 2009 og 2010 er:

- Trafikplan Randers, hvor hele kommunens kollektive trafik er gennemgået og forbedringer er indarbejdet i den kørsel, der træder i kraft i sommeren 2010.
- Kollektiv trafikplan Århus – et nyt bybusnet og samordning med regionalrutekørsel i Århus Kommune, hvilket forventes iværksat i 2011.
- Gennemgang af lokale ruter og rabatruiter og gennemførelse af udbud i Skive Kommune, der træder i kraft 2010.
- Gennemgang af Viborg Bybusser, der formentlig betyder mere effektiv bybuskørsel i 2010.
- Gennemgang af Herning Bybusser og udbud heraf, hvilket medfører mere effektiv kørsel i 2010.
- Ændring af bybus samt muligvis ændringer af lokalruter i Skanderborg Kommune – samt udbud med ikrafttrædelse 2010.
- Etablering af lynbusser Silkeborg–Århus N med ny kontraktform, hvilket forventes iværksat 2010.
- Nyt bybusnet i Horsens og udbud med ikrafttrædelse 2011.
- Nyt bybusnet i Silkeborg og udbud med ikrafttrædelse 2011.

- Trafikplan for det samlede rutenet i 2010.
- Det fortsatte arbejde med letbanens etape 1, der forventes i drift i 2015.

Derudover arbejdes der løbende med at forbedre samarbejdet med DSB/Arriva for at sikre sammenhæng mellem bus og tog i de væsentligste knudepunkter.

Midttrafik gavner miljøet

Midttrafik vil i 2010 lave en egentlig miljøstrategi. Bestyrelsen har vedtaget, at Midttrafik skal have fokus på to overordnede elementer:

1. nedbringe busserne udladning af CO₂, partikler og andre miljøskadende stoffer.
2. få flere kunder til at bruge busserne.

Midttrafik medvirker i Region Midtjyllands forsøg med biodiesel, hvor alle regionale busser i Østjylland og bybusser i Århus kører på biodiesel fra DAKA i Hedensted. Forsøget har indtil videre vist, at busserne ikke har problemer med at køre på biodieselen. Midttrafik følger erfaringerne med andre former for alternative brændstoffer og deltager gerne i flere projekter sammen med bestillerne.

I Randers Kommune har Midttrafik i samarbejde med kommunen for første gang i Danmark lavet et udbud af buskørsel, hvori der er incitament for vognmændene til at nedbringe dieselforbruget, idet der ud over besparelsen på diesel også vil være en bonus til vognmænd, der kan dokumentere mindre brug af diesel end forventet ved den udbudte kørsel. Det forventes, at den vindende entreprenør ved udbuddet vil få en større bonus udbetalt i kontraktperioden, og der forventes anvendt busser, der udleder mindre end andre busser vil have gjort.

Flere kunder i busserne gavner miljøet. Midttrafik har iværksat kampagnen "verdensredder.nu", der har til formål at gøre opmærksom på den kollektive trafiks miljøfordele. Ikke mange danskere tænker på den kollektive trafik som noget af det vigtigste, den enkelte dansker kan gøre for at forbedre miljøet. Midttrafik ønsker at hæve danskernes bevidsthed om den kollektive trafiks miljøfordele. Det sker bl.a. ved faktuel information om, hvor meget CO₂ man sparer ved at vælge bus frem for bil. Målgruppen er især de unge, da det forventes, at de ofte allerede er kunder i busserne, og kampagnen derfor vil fastholde dem i busserne længere tid end de ellers ville. Metoderne er bl.a. en hjemmeside, hvor brugerne kan oprette profiler og fortælle om deres indsats for miljøet, og Midttrafik besøger rutebilstationer, ungdomsuddannelser osv. i hele regionen. Hjemmesiden har ultimo oktober 2009 haft ca. 24.000 besøgende.

Information og markedsføring af den kollektive trafiks miljøfordele vil være et centralt element i Midttrafiks markedsføring de kommende år, og Midttrafik ved bl.a. fra erfaringer i Sverige, at det er muligt at gøre borgerne mere bevidste om, at kollektiv trafik er det miljørigtige valg. I Sverige har man samtidig formået at vende udviklingen og få flere kunder i busserne.

Forudsætninger

Midttrafik følger op på målet om at medarbejdertilfredsheden skal ligge på landsgennemsnittet ved i oktober 2009 at gennemføre en trivselsundersøgelse, der gør brug af den fælles model, som overenskomstens parter har lavet. Der følges op på resultaterne ved at lave handlingsplaner for konkrete problemer.

Sygefraværet i Midttrafik ligger over målet på 4,3 % for det ukorrigerede fravær. Til og med juli 2009 har det været på 7,33, og det forventes at ende på det niveau i 2009, medmindre pandemien forårsager stort fravær i Midttrafik. Årsagen til det store ukorrigerede fravær er primært tunge sager med langtidsfravær i billetkontrol og variabel kørsel; det korrigerede fravær er på et acceptabelt niveau for de fleste funktioner i Midttrafik. Midttrafik anvender systematisk omsorgssamtaler med sygemeldte medarbejdere og bruger i øvrigt de tiltag, reglerne giver mulighed for, så sygefraværet kan nedbringes.

Midttrafiks it og telefoni skal være driftsstabil, understøtte forretningen og udsættes for konkurrence. Driftsstabiliteten måles ved løbende statistik fra leverandørerne, og stabiliteten af it er tilfredsstillende. Telefonisystemet har været for ustabil, hvorfor leverandøren blev skiftet i somme-

ren 2009, og efter en indkøringsfase, er systemet nu stabilt. I forbindelse med budgetlægning for 2010 bliver alle it-systemer gennemgået for, om de understøtter forretningen tilstrækkeligt, og ansvarlige ledere skal forholde sig til, om der kan effektiviseres på it-budgetterne ved yderligere konkurrenceudsættelse.

Kompetenceudvikling i Midttrafik skal tilrettelægges i forhold til Midttrafiks mål. Ledelsen har gennemgået en fælles udviklingsproces siden efteråret 2008, og processen fortsættes med værktøjer til at arbejde med mål samt lederevaluering, som skal ligge på et højere niveau end sidste gang, der blev målt. I foråret 2010 laves en ekstern analyse af Midttrafiks evne til at samarbejde på tværs for at opnå målene. Direktionen har stillet krav om, at Midttrafiks mål nedbrydes til personlige mål for den enkelte medarbejder; nogle afdelinger har haft dette i længere tid, og erfaringerne viser, at det giver mere motivation og frigør ressourcer til at løse opgaver. Et internt fokusgruppe-interview har i september 2009 vist, at afdelingerne har grebet opgaven forskelligt an, og der sættes nu fokus på at få alle afdelinger til at bruge de bedste erfaringer fra organisationen, så hele organisationen arbejder effektivt med mål og kvalitet. Frem til årsskiftet 2009 gennemføres et forløb for alle medarbejdere, hvor der arbejdes med fælles metoder til at arbejde med mål og kvalitet.

Det er en forudsætning for Midttrafiks opgaveløsning, at der er styr på forhold omkring økonomi. Trafikselskabets budget til fællesomkostninger og administration er der fuldt ud styr på, og det vil blive overholdt hvert år. Driftsbudgetterne er mere udfordrende, da fx indtægter kan ændre sig, men der er iværksat procedurer for at følge tættere op på indtægterne. På udgiftssiden har betalingerne svunget meget pga. dieselpriser og renteniveauet, som har betydning for kontraktregulering. De to første regnskabsaflæggelser for Midttrafik har været langstrakte processer, men administrationen mener nu at have fået fælles forståelse med revisionen om arbejdsgange og dokumentationsbehov, at regnskabet for 2009 kan aflægges inden sommerferien 2010. Revisionens bemærkninger til arbejdsgange m.m. søges imødekommet, så der ved regnskabsaflæggelse ikke bliver bemærkninger.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. oktober 2009	1-15-0-75-13-09	Mette Julbo	mej@midttrafik.dk	87 40 82 13

Nyt uddannelses- og incitamentsforløb i Midttrafik

Resume

Midttrafiks mål er at lave flere udbud, der giver leverandørerne et stærkere incitament for at forbedre den kollektive trafik. Midttrafik gennemførte i 2009 et incitamentsforsøg på rute 118. I forsøget blev både kunde- og chaufførtilfredshed markant forbedret. Bestyrelsen har på baggrund af rute 118-forsøget bedt administrationen om et forslag til, hvordan erfaringerne kan udbredes til hele Midttrafiks område.

Forslag til nyt uddannelses- og incitamentsforløb

Uddannelse og incitament er for alle busselskaber og salgssteder, som opererer i Midttrafiks område. I det nye initiativ videreføres de elementer, der virkede godt i forsøget på rute 118.

Det er især chaufførens og salgspersonalets information og service, Midttrafik vil styrke, da erfaringen viser at kvaliteten på disse parametre er afgørende for kundernes tilfredshed med rejsen.

Chauffører og salgspersonale er branchens ansigt udadtil, og de spiller en afgørende rolle i at styrke den kollektive trafik. Chauffører og salgspersonale, der er glade for deres job, giver bedre service og leverer et godt produkt. I det nye uddannelses- og incitamentsforløb vil der derfor blive lagt vægt på deres rolle som en væsentlig driver for kundernes tilfredshed.

God ledelse er en forudsætning for arbejdsglæde, og at det lærte videreføres og forankres undervejs og efter projektet. Der stilles derfor også forslag om, at lederne i busselskaberne tilbydes et uddannelsesforløb.

Projektet bygger på frivillig deltagelse, derfor rummer projektet også forslag om, at der indbygges incitament som motivationsfaktor for salgsstederne, busselskaberne og deres ansatte.

Mål

I forsøget på rute 118 blev kundetilfredsheden, ved at kombinere uddannelse og incitament, markant forbedret på 24 uger. På 10 forskellige områder blev kundetilfredsheden målt før og efter forsøget. Det lykkedes busselskabet og deres ansatte at nå forbedringer på mellem 4 og 11 % - bedste forbedring blev nået på chaufførens venlighed og imødekommenhed, hvor kundetilfredsheden steg fra 82 % til 93 %. I perioden lykkedes det at fastholde antallet af rejsende, hvor der på andre regionale ruter i samme periode sås en nedgang i passagertallet.

Målet for det nye uddannelses- og incitamentsforløb er en hurtig forbedring af både kunde- og medarbejdertilfredshed. På længere sigt er målet at skabe mere loyale kunder, der rejser mere og dermed større omsætning.

Initiativet skal også ændre på både den interne og den eksterne opfattelse af chaufførjobbet. Hvis busbranchen opnår et bedre omdømme, har det gavnlig effekt både på kunder og muligheden for bedre og nemmere rekruttering af gode chauffører.

Målgruppe

Målgruppen er ledelsen i busselskaberne, deres chauffører og personalet på salgs- og informationssteder. Målgruppen for chaufføruddannelsen er primært de ca. 2.000 chauffører, der beskæftiger sig med enten bybus eller regionalkørsel. På salgs- og informationsstederne er der tale om ca. 50 personer og for mellemlederne er der tale om ca. 100 personer.

Uddannelsesfasen

I forsøget på rute 118 var der indlagt to dages uddannelse forud for incitamentsfasen. Uddannelsen sigtede på at klæde ledelse og chauffører på til at yde deres bedste i forbindelse med incitamentsfasen. I uddannelsen blev der stillet konkrete mål for, hvad og hvordan chaufførerne skulle forbedre kundetilfredsheden. Både chauffører og ledere på rute 118 var meget tilfredse med uddannelsesforløbet, og de mener, at uddannelsen var den væsentligste årsag til, at kundetilfredsheden kunne forbedres så markant.

Alle i målgruppen skal deltage i uddannelse forud for incitamentsfasen. Uddannelsen skal klæde deltagerne på til incitamentsfasen, og skal sikre at deltagerne får viden om Midttrafiks mål, træning i at nå mål, værktøjer til at forbedre service, personlige indstilling og holdninger.

Uddannelsesforløb for chauffører og personale på salgs- og informationssteder

I uddannelsen får deltagerne intensiv træning i:

- Midttrafiks mål og herunder service- og kvalitetsmål
- Serviceholdninger og personlig indstilling
- Kunderelationer
- Kommunikation og information
- Succeskriterier

Deltagerne får konkrete værktøjer, der sikrer, at de selvstændigt, hjemme i virksomheden, kan arbejde med at skabe forbedringer inden for disse områder.

Af hensyn til busselskabernes planlægning skal uddannelsen være så kort som mulig. Der stilles derfor forslag om et 2 dages intensivt kursus.

Chaufførerne kan deltage i kurset på tværs af busselskaber.

Der udstedes kursusbevis.

Uddannelsesforløb for mellemledere i busselskaberne

Ligesom for chauffører og salgs- og informationspersonale er der behov for, at mellemlederne kender til Midttrafiks mål, og at de ved, hvordan de som leverandører kan bidrage til at nå målene.

Mellemlederuddannelsen skal sikre, at lederne får samme udgangspunkt og uddannelse som chaufførerne. Uddannelsen bygges op omkring train-the-trainer princippet, så lederne opnår kompetencer der sikrer, at de kan medvirke til forankring og implementering hjemme i virksomheden.

Uddannelsesforløbet planlægges som et 2-5 dages intensivt forløb. Mellemliderne kan deltage i kurset på tværs af busselskaber.

Der udstedes kursusbevis.

Incitamentsfasen

I forsøget på rute 118 var der indbygget en bonusordning, som kom til udbetaling, når de aftalte mål blev nået. Kombinationen af bonus og målinger vurderes positivt af både chauffører og ledelse i De Grønne Busser. Bonus er guleroden, som kan sparke lysten til forbedringer i gang, og målingerne er det som fastholder fokus og sikrer en målrettet indsats. Erfaringerne fra rute 118 viser, at det ikke er størrelsen på bonusen som er afgørende for fremgang, men mere udsigten til en belønning for godt arbejde.

Deltagelse i incitamentsfasen forudsætter gennemført uddannelse for rutens/områdets chauffører.

Bonusmodel

Det foreslås, at det nye initiativ indeholder mulighed for bonus. Det kan f.eks. være en præmie til hver chauffør, hvis der opnås en aftalt fremgang inden for kundetilfredsheden.

Bonusmodellen bygger på kundernes oplevelse af kvaliteten – baseret på konkrete mål inden for kundetilfredshed. Der vælges tre målepunkter, hvor der foretages før- og eftermålinger, og hvor bonusudbetaling er afhængig af en given fremgang. Der vælges målepunkter på områder, som kunderne vægter som vigtige for tilfredshed med rejsen. Det kan f.eks. være chaufførens/salgsstedets service og information, chaufførens kørsel mv.

Skitsering af typisk forløb

- Mellemledere deltager i uddannelse
- Chauffører deltager i uddannelse
- Busselskabet tilmelder deres ruter til incitamentsfasen
- Informationsmøde for busselskabet og deres chauffører
- Førmåling på den konkrete rute
- Serviceinitiativer som lært i uddannelsen
- Markedsføringsinitiativer
- Eftermåling på den konkrete rute
- Eventuelt udbetaling af bonus

Rutevis tilmelding

Af hensyn til dokumentation for forbedringer foreslås det, at deltagelse i incitamentsfasen sker rutevis - eller områdevis for de busselskaber hvor chaufførerne ikke er tilknyttet en fast rute.

Markedsføring og anden støtte til busselskaberne i incitamentsfasen

Midttrafik udarbejder en håndbog med forslag til serviceforbedringer. Disse muligheder gennemgås på informationsmødet, men det er busselskabet selv som skal sikre implementering og opfølgning undervejs i forløbet.

Midttrafik udarbejder en marketingpakke, som busselskabet skal bruge undervejs i forløbet. Marketingpakken indeholder forslag til, hvornår og hvordan marketingmaterialet skal bruges, men det er busselskabet selv, som skal sikre implementering og opfølgning undervejs i forløbet.

Midttrafik tilbyder, at ledelse og evt. ambassadører kan deltage i pep-møder og vejledningsmøder undervejs i forløbet. Men det er ledelsen og ambassadørerne som skal sikre, at resten af busselskabet informeres og motiveres.

Midttrafik udsender løbende nyhedsbreve, der fortæller, hvilke busselskaber som deltager i uddannelse og incitamentsinitiativet, resultater af målinger mv. Nyhedsbrevet giver endvidere gode råd til service og kvalitet.

Opbakning til uddannelse- og incitamentsinitiativ

Midttrafik har drøftet modellen med busselskaber og chauffører i henholdsvis entreprenør- og kvalitetsudvalg. Der er opbakning til at udbrede forsøget, og de fleste busselskaber virker interesserede i at deltage i et kommende uddannelses- og incitamentsinitiativ i Midttrafik.

For busselskabet er der et godt incitament for at deltage. For det første får busselskabet god viden om, hvad der virker godt eller ikke så godt på ruten – altså input til forbedringer i egen virksomhed. Fra rute 118 forsøget sås også andre gevinster. Vognmanden oplevede, at chaufførerne fik større ejerskab for deres arbejde, og at de blev mere tilfredse med deres arbejde. Vognmanden vurderer også, at der var mindre sygefravær og færre skader på busserne i forsøgsperioden.

Midttrafik vil arbejde for, at busselskaber med dokumenteret god kvalitet får en fordel i forbindelse med udbud.

Evaluering

Kundetilfredsheden måles ved en før- og eftermåling. Derudover bør der foretages stikprøvekontroller på antal kunder og omsætning.

Omkostninger

For busselskabet

- Informationsmøder for chauffører (evt. løn til chauffører)
- Løn i forbindelse med uddannelsesdage for mellemledere og chauffører*
- Administration

*) Hvis chaufføren eller mellemlederen er berettiget til VEU godtgørelse, skal busselskabet betale differencen mellem VEU godtgørelse og chaufførens løn for de to kursusdage. Hvis chaufføren ikke er berettiget til VEU godtgørelse, skal busselskabet betale løn for de to kursusdage.

For Midttrafik

Midttrafik bidrager med følgende under projektet:

Løn til administrationsmedarbejder

Kursusudgiften varierer, men der vil altid være en deltagerbetaling uanset hvordan kurset strikkes sammen. Der må forventes en udgift pr. kursus på mellem 7.000 og 10.000 kr.

Kursusudgifter	600.000 kr.
Bonus	400.000 kr.
Markedsføringsudgifter	250.000 kr.
Målinger	250.000 kr.

Årlig udgift 1,5 mio. kr. i to år.

Administrationen vil undersøge, om der kan opnås tilskud fra statens puljer.

Tidsplan

Det forventes, at projektet kan starte i begyndelsen af 2010 - og strækker sig over 2-3 år. Uddannelsesfase og incitamentsfase kører forskudt.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. oktober 2009	1-23-4-2-08	Maria Lotte Christensen	mlc@midttrafik.dk	87 40 82 85

Notat om udbud med forhandling

1. Generelt

Midttrafiks udbud af rutekørsel er omfattet af Forsyningsvirksomhedsdirektivet. Dette direktiv giver fri adgang til at anvende udbud med forhandling, modsat Udbudsdirektivet, hvor det kræver særlig begrundelse at anvende udbudsformen udbud med forhandling.

2. Den tidsmæssige proces

Udbud med forhandling er delt op i flere faser end et almindeligt offentligt udbud og derfor tager selve processen længere tid end et almindeligt offentligt udbud.

2.1 Prækvalifikationsfasen

Fra offentliggørelse af udbudsbekendtgørelsen og frem til frist for modtagelse af ansøgninger om prækvalifikation skal der som udgangspunkt gå 37 dage. Fristen kan forkortes helt ned til 15 dage. Så snart udbudsbekendtgørelsen er fremsendt til EU er det Midttrafiks opgave at gøre busselskaberne opmærksom på, at de skal søge om prækvalifikation. Dette gøres via udsendelse af opfordring til at ansøge om prækvalifikation til alle selskaber.

Umiddelbart efter at de prækvalificerede deltagere er fundet meddeles de dette. Meddelelsen skal overholde art. 47 i Forsyningsvirksomhedsdirektivet. Selskaberne skal have besked om at de er prækvalificerede umiddelbart efter ansøgningsfristen, men der er ingen lovbestemt frist for, hvor hurtigt Midttrafik skal gennemføre prækvalifikationen.

2.2 Tilbudsfasen

Fristen for modtagelse af tilbud kan aftales indbyrdes mellem Midttrafik og de prækvalificerede, når der gives alle ansøgere samme tid til at udarbejde og indsende tilbud. Er det ikke muligt at nå til enighed om en frist for modtagelse af tilbud, fastsætter Midttrafik en frist der som udgangspunkt skal være på 24 dage, at regne fra datoen for opfordring til at indsende tilbud. Fristen kan kortes ned til 10 dage.

2.3 Forhandlingsfasen

Der er ingen lovbestemt frist for, hvor lang tid forhandlingsforløbet skal tage. Dette skal bare meldes ud på forhånd.

3. Den indholdsmæssige proces

3.1 Prækvalifikationsfasen

Prækvalifikationsfasen fungerer på samme måde som ved et begrænset udbud. Ud fra på forhånd opstillede udvælgelseskriterier (mindstekrav) udvælges et antal egnede selskaber.

Der er pligt til at prækvalificere mindst 3 selskaber, hvis der indkommer så mange egnede ansøgninger. Den øvre grænse bestemmer Midttrafik selv. Den øvre grænse kunne være 5 selskaber eller alle de selskaber, der opfylder mindstekravene, det eneste krav er, at det meldes ud på forhånd. Vælger man at sætte en øvre grænse for, hvor mange man vil prækvalificere, skal man frasortere de mindst egnede selskaber ud fra de opstillede mindstekrav på baggrund af en saglig og objektiv vurdering.

Mindstekravene kan lovmæssigt omhandle tilbudsgivernes personlige forhold så som konkurs, dom der rejser tvivl om faglig hæderlighed, restancer til det offentlige, svigagtig afgivelse af urigtige oplysninger, bevisligt alvorlige fejl ved hvervets udøvelse. Der kan kræves dokumentation i form af

en serviceattest vedrørende de tre første forhold. De resterende forhold har Midttrafik selv bevisbyrden for.

Derudover kan der stilles krav til finansiel og økonomisk formåen. Det kan for eksempel være krav om tilladelse til erhvervsmæssig befordring med bus. Herudover kan der evt. stilles mere vidtgående krav til selskabernes økonomi, dette kan evt. gøres ved erklæring fra selskabets pengeinstitut. Der kan ligeledes stilles krav til selskabernes tekniske evner og kapacitet. Disse krav kunne gå på uddannelsesmæssige kvalifikationer, tidligere ordrer, det tekniske udstyr, dokumentation for kvalitetsstyring. Indenfor denne kategori, kan Midttrafik til en vis grad lægge vægt på egen erfaring med selskabet.

3.2 Tilbudsfasen

Midttrafik opfordrer de prækvalificerede til at afgive tilbud. I den forbindelse får de prækvalificerede adgang til udbudsmaterialet via Midttrafiks hjemmeside. En anden løsning er kun at vælge at sende materialet til de prækvalificerede, således at andre ikke får adgang til det. Det er vigtigt at de prækvalificerede får tid nok til at udarbejde tilbuddet. Tilbudsfasen afsluttes med at selskaberne afleverer deres tilbud til Midttrafik.

3.3 Forhandlingsfasen

I denne fase forhandles der med de enkelte prækvalificerede selskaber, der har afgivet tilbud. Alle tilbudsgivere har ret til mindst en forhandlingsrunde. Man forhandler om eventuelle ændringer i de prækvalificeredes tilbud.

Der må principielt forhandles om alle en kontrakts tekniske, kommercielle og juridiske elementer og vilkår, realydelsen kan tilpasses og vilkårene for den offentlige kontrakt kan ændres. Udgangspunktet for udbuddet skal dog fastholdes og der må derfor ikke foretages væsentlige ændringer. Den beskrivelse der er foretaget af anskaffelsen i udbudsgrundlaget udgør rammen for forhandlingerne.

Forhandlingsforløbet skal fastsættes på forhånd og forløbet skal fremgå af udbudsbekendtgørelsen. Dette kan gøres ved på forhånd at lave dagsordener med punkter til brug for forhandling i de enkelte forhandlingsrunder.

Umiddelbart synes det tilstrækkeligt med en forhandlingsrunde. Efter den første runde sorteres x antal selskaber fra (afhænger af, hvor mange man prækvalificerer).

Alt efter hvilket tildelingskriterium der anvendes (laveste pris eller økonomisk mest fordelagtige tilbud), skal den løbende frasortering efter udbudsrunderne ske ud fra det valgte tildelingskriterium.

Efter forhandlingsrundernes afslutning kan Midttrafik skrive udbudsmaterialet til i forhold til de ting, der er kommet frem under forhandlingerne. Herefter afgiver selskaberne deres endelige tilbud.

3.3.1 Hvad bør man ikke forhandle om

- Tildelingskriterier
- Kontraktperioden
- Option på forlængelse af kontrakt
- Prisstruktur
- Virksomhedsoverdragelse
- Regulering af betaling
- Sikkerhedsstillelse
- Overordnede krav til busmateriellet
- Juridiske vilkår

3.3.2 Hvad bør man forhandle om

- Passagerincitamenter
- Linjeføring (fx minimumsfrekvens og korrespondancepunkter)
- Busmateriel (bustype)
- Bussernes indretning
- Arbejdsmiljø tiltag
- Miljø tiltag og miljøincitamenter
- Ekstraudstyr (fx stoppestedannoncering, elektroniske informationstavler og tælleudstyr)
- Trafikstyring
- Pris (man må ikke presse selskaberne på prisen, men man skal oplyse dem om, hvor de prismæssigt ligger i konkurrencen)

4. Fordele ved Udbud med forhandling

- Bedre kvalitet
- Et mere entydigt sammenligningsgrundlag
- Mulighed for at vejlede i relation til områder, hvor udbuddet er nyt.
- Skærpelse af leverandørens tilbudskompetence
- Mulighed for justering af tilbud i overensstemmelse med ønsker og forventninger.
- Mulighed for at inddrage bydernes forslag/erfaringer i forhandlingsfasen
- Forbedret samarbejde

5. Udfordringer ved udbud med forhandling

- Det er en udfordring at give klare udmeldinger til tilbudsgiverne omkring forhandlingspunkterne (Forventningsafstemning).
- Det er en udfordring at sikre ligebehandling
- Mere ressourcekrævende
- Der er basis for mytedannelse

6. Hvad bør man være særlig opmærksom på

- Sikre ligebehandling
- Udmeld hvad forhandlingerne skal bruges til – Sikre klar forventningsafstemning
- Giv konstruktiv kritik af tilbud med konkrete anvisninger til forbedringer
- Sikre en ærlig og uformel tone på møderne
- Oplys om hvor tilbudsgiver ca. ligger prismæssigt i forhold til konkurrenter – men undgå at presse tilbudsgiver
- Giv tilbudsgiverne en fair frist til at nå at justere tilbud efter forhandlingsmøder.

7. Forsøg med udbud efter forhandling på pendlerruten mellem Silkeborg og Århus Nord og på lufthavnslinjen mellem Billund og Århus.

Den største udfordring i forhold til udbud med forhandling er overholdelse af ligebehandlingsprincippet. Ved en professionel og velovervejet tilgang til forhandlinger, hvor man altid har overholdelse af ligebehandlingsprincippet i baghovedet, synes denne barriere at være overkommelig. Busbranchen er for tiden presset og for at kunne konkurrere med andre transportmidler er det nødvendigt med et bedre produkt. En måde at skabe et bedre produkt på er ved at gøre aktivt brug af selskabernes erfaringer. Denne mulighed får man ved at anvende udbud med forhandling. Det vurderes at de ovenfor oplyste fordele ved udbud med forhandling ved store eller specielle udbud opvejer de ulemper der er ved udbudsformen.

For Midttrafik vil det være en oplagt mulighed at afprøve udbudsformen i forbindelse med nogle afgrænsede højkvalitetsruter så som pendlerruten Silkeborg – Århus Nord og lufthavnslinjen Århus - Billund. Forsøgene skal bruges til kvalitetsindsamling og til at vurdere om udbudsformen rent faktisk giver de skitserede fordele.

Udbudsformen kan både anvendes i kombination med tildelingskriteriet laveste pris og økonomisk mest fordelagtige tilbud. Midttrafik har i de seneste udbud brugt tildelingskriteriet laveste pris, idet dette kriterium er blevet vurderet som det mest gennemsigtige princip. Kombineret med høje minimumskrav og eventuelt bonusmodeller er Midttrafik af den opfattelse, at man samtidig kan sikre

kvalitet i ydelsen. Ved udbud med forhandling og laveste pris kan udbudsmaterialet ændres på baggrund af de erfaringer man gør sig under forhandlingerne, således at disse tanker og ideer i udbudsmaterialet udmønter sig i konkrete absolutte krav eller eventuelt nye bonusmodeller.

I teorien er det blevet hævdet at udbud med forhandling kombineret med laveste pris ikke altid giver mulighed for at belønne selskabernes gode ideer, idet alt ikke kan skives ind som absolutte krav. Det kunne være relevant at afprøve denne påstand i praksis således at man kører udbuddet på pendlerruten og lufthavnsruten parallelt. Begge udbud foretages som udbud med forhandling, men der anvendes forskellige tildelingskriterier. På den måde får man mulighed for i praksis at afprøve efter hvilket tildelingskriterium man får det bedste og billigste tilbud.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

MIDTTRAFIK

Status på økonomi pr. 3. kvartal 2009

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

Budgetopfølgning pr. 30. september 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	1.545.221	9.651	0,6
Indtægter i alt	-633.645	-620.905	-12.740	2,0
Netto i alt	921.227	924.316	-3.089	-0,3

Sammenligningsgrundlaget for det forventede regnskab hhv. for den forventede mer- eller mindreforbrug, er det godkendte budget for 2009.

Den 2. talsøjle viser det forventede regnskab for 2009.

Administrationen har ved prognosen taget udgangspunkt i forbruget pr. 3. kvartal, herunder ruteøkonomien for de første 8 måneder af 2009 vedrørende busdriften, for at give et estimat på det samlede regnskab for 2009.

Opgørelsen af ruteøkonomien til og med september måned vedrørende busdriften fremsendes til bestillerne, så snart de sidste rutedata vedrørende september er indgået.

Økonomien i de enkelte hovedområder

Busområdet

Budgetopfølgning pr. 30. september 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forventet regnskab	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Busdrift				
Udgifter	1.337.906	1.324.676	13.231	1,0
Indtægter	-611.719	-602.020	-9.699	1,6
Netto	726.187	722.656	3.531	0,5

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 1,6 %. Netto forventes der en mindre udgift på ca. 0,5 % af den budgetterede netto udgift.

Sidst i rapporteringen er der en samlet oversigt over udgifter og indtægter vedrørende busdriften, fordelt på de enkelte bestillere. Som det fremgår, er der store udsving for de enkelte kommuner og for regionen ved sammenligning med budgettet, som administrationen vil redegøre nærmere for overfor hver enkelt bestiller.

På udgiftssiden viser opgørelserne, at der bliver tale om mindre udgifter på omkring 13 mio. kroner i forhold til udgiftsbudgettet for 2009. Budgetafvigelsen skyldes primært at budgettet for 2009 var baseret på mangelfulde oplysninger hhv. baggrundsdata stammende fra indmeldingerne fra de afgivende myndigheder for 2007. Fra og med budgettet for 2010 er udgifterne baseret på en rutespecifik udgiftsfordeling, hvorved budgetgrundlaget er mere sikkert.

På indtægtssiden er der tale om et fald i de forventede indtægter på knap 10 mio. kroner.

Den forventede indtægtsnedgang skyldes primært et markant fald i salget af billetter i busserne.

Tendensen var klar allerede ved halvårsrapporteringen, hvor det blev estimeret, at de samlede indtægter ville falde med godt 8 mio. kroner i forhold til de budgetterede indtægter.

Denne tendens er fortsat i 3. kvartal, og blandt andet ved at følge udviklingen på en udvalgt vognmandsgruppe, må det konstateres, at nedgangen i billetsalget er blevet forværret lidt for stort set alle vognmændene.

En beregning viser, at antallet af køreplantimer for de udvalgte vognmænd i gennemsnit er faldet med omkring 3 % fra 2008 til 2009 på baggrund af besluttede effektiviseringer. Dette kan forklare ca. halvdelen af de registrerede indtægtsnedgang på billetindtægterne, men tilbage står indtrykket af en generel passagertilbagegang, som også opleves af andre trafikselskaber.

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 jf. nedenfor, hvor der vises en oversigt over forventningerne til størrelsen og fordelingen af indtægter på typer.

(1.000 kr.)	2008	2009	2009
	Regnskab	Budget	Forventet Regnskab
Hovedkategorier:			
Passagerindtægter	474.618	471.600	455.000
Uddannelseskort	60.872	60.800	63.000
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. (netto)	18.111	18.000	18.000
	615.488	611.800	602.020

Midttrafiks bidrag til Midtjyske Jernbaner

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

Budgetopfølgning pr. 30. september 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	-11.988	-2.341	16,3
Netto	30.348	33.569	-3.221	-10,6

På udgiftssiden forventes der merudgifter i forbindelse med blandt andet pensionsforpligtelser, lokoføreruddannelse samt merudgifter i forbindelse med billetsælgere i togene på Lemvigbanen, begrundet i et krav fra Arbejdstilsynet om, at lokoførere ikke må sælge billetter. Merudgiften forventes at blive dækket af Region Midtjylland.

Det bemærkes, at der også vedrørende privatbanerne kan blive tale om udgifter til lønsumsafgift. Omfanget og implementeringstidspunktet er ikke fuldt afklaret endnu, med det må forventes at merudgiften på skønsmæssigt 0,7 mio. kr. dækkes ind via DUT-kompensation.

Det er forudsat, at anlægstilskuddet svarer til det budgetterede.

På indtægtssiden forventes mindreindtægter på 2,3 mio. kroner. Den primære årsag er, at passagertallet på Odderbanen ikke er nået op på niveauet før spormoderniseringen, og at der også her registreres en faldende tendens i billetsalget.

Handicapkørsel

Budgetopfølgning pr. 30. september 2009 (1.000 kr)

	Budget 2009	Forventet regnskab	Budget minus forventet regnskab (kroner)	Budget minus forventet regnskab (% af budget)
Handicapkørsel				
Udgifter	53.933	56.633	-2.700	-5,0
Indtægter	-7.598	-6.898	-700	9,2
Netto	46.336	49.736	-3.400	-7,3

På baggrund af en række forhold primært vedrørende dieselaftgifter og faldende indtægter, vurderes det, at der vil blive tale om merudgifter samt mindre indtægter på den variable kørsel på 3,4 mio. kroner i 2009.

Ud af den samlede forventede udgiftsstigning på 2,7 mio. kroner, vedrører de 2,5 mio. kroner Århus Kommune, og de 0,2 mio. kroner Hedensted Kommune.

Mindreindtægten på de forventede 0,7 mio. kroner vedrører kun Århus Kommune, og skønnet er baseret på en opgørelse af de til dato realiserede indtægter.

For de øvrige bestillere, forventes budgetterne overholdt.

Trafikselskabet.

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. september 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

Det bemærkes, at der for tiden stadig pågår en drøftelse mellem Trafikselskaberne i Danmark og Skatteministeriet omkring lønsumsafgift for Trafikselskabet. Såfremt der skal betales fuld lønsumsafgift, vil det betyde en yderligere udgift i 2009 på ca. 3 mio. kroner, som ikke er indarbejdet i ovenstående.

Forventede driftsudgifter og driftsindtægter for Busdriften

Forventet regnskab - Busdrift	Budget 2009		Forventet regnskab 2009		Budget 2009		Forventet regnskab 2009		Budget minus forventet regnskab		Nettoafvigelse i alt	
	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
Bestiller												
Favrskov Kommune	13.341.875	12.768.960	12.768.960	572.915	-385.653	-846.196	460.543	1.033.458				
Hedensted Kommune	9.150.674	10.228.095	10.228.095	-1.077.421	-859.415	-1.984.294	1.124.879	47.458				
Herring Kommune	44.315.053	45.310.060	45.310.060	-995.007	-11.571.308	-10.536.018	-1.035.290	-2.030.297				
Holstebro Kommune	30.865.041	30.240.964	30.240.964	624.077	-6.766.388	-7.210.273	443.885	1.067.962				
Horsens Kommune	47.090.089	44.480.073	44.480.073	2.610.016	-15.259.759	-15.906.237	646.478	3.258.494				
Ikast-Brande Kommune	12.142.115	12.743.575	12.743.575	-601.460	0	0	0	-601.460				
Lemvig Kommune	8.627.138	8.288.978	8.288.978	338.160	0	0	0	338.160				
Norddjurs Kommune	12.326.694	14.444.554	14.444.554	-2.117.860	-526.121	-505.871	-20.250	-2.138.110				
Odder Kommune	5.657.955	5.828.458	5.828.458	-170.503	-62.590	-349.245	286.655	116.152				
Randers Kommune	69.874.093	71.267.526	71.267.526	-1.393.433	-31.409.213	-25.834.057	-5.575.156	-6.968.589				
Ringkøbing-Skjern Kommune	19.799.098	20.475.657	20.475.657	-676.559	-491.563	-317.642	-173.921	-850.480				
Samsø Kommune	5.463.712	4.893.472	4.893.472	570.240	-1.900.809	-1.520.978	-379.831	190.409				
Silkeborg Kommune	56.064.409	55.199.268	55.199.268	865.141	-19.265.127	-20.901.454	1.636.327	2.501.468				
Skanderborg Kommune	17.227.876	18.034.741	18.034.741	-806.865	-3.666.060	-2.660.761	-1.005.299	-1.812.164				
Skive Kommune	24.151.167	23.922.770	23.922.770	228.397	-6.938.439	-6.360.685	-577.754	-349.357				
Struer Kommune	7.997.505	7.962.252	7.962.252	35.253	-1.916.336	-834.584	-1.081.752	-1.046.499				
Syddjurs Kommune	17.574.341	16.660.517	16.660.517	913.824	-2.835.895	-1.414.904	-1.420.991	-507.167				
Viborg Kommune	34.611.798	35.960.352	35.960.352	-1.348.554	-8.288.866	-10.031.131	1.742.265	393.711				
Århus Kommune	429.174.417	438.100.000	438.100.000	-8.925.583	-235.326.326	-235.422.878	96.552	-8.829.031				
Region Midtjylland	472.450.952	447.865.229	447.865.229	24.585.723	-264.249.340	-259.382.793	-4.866.547	19.719.176				
I alt	1.337.906.002	1.324.675.501	1.324.675.501	13.230.501	-611.719.208	-602.020.001	-9.699.207	3.531.294				

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

Det forventede regnskab for busdrift 2009, viser for nogle bestillere relativt store udsving i forhold til budgettet.

Hovedforklaringerne på budgetafvigelse kan sammenfattes i 3 punkter :

1. Budget 2009 er udarbejdet i efterår 2007. Budgettet er ikke revideret siden regnskabsaflæggelsen for 2008. Det betyder, at sammenligninger med forventet regnskab for 2009 sker på et ufuldstændigt grundlag. Det forhold går igen hos samtlige bestillere.
2. Bestillernes forventede indtægter, er beregnede indtægter på baggrund af samme fordelingsnøgle som regnskab 2008. Virkninger af køreplanmæssige ændringer hos den enkelte bestiller er ikke indregnet i forventede indtægter i regnskab 2009.
3. Generelt er der kundetilbagegang både på landsplan og i Midttrafik. Det betyder færre indtægter og slår også igennem i det forventede regnskab.

De generelle forklaringer på budgetafvigelse er angivet for alle bestillerne i nedenstående gennemgang, og er – hvor der er yderligere informationer – suppleret med disse.

Fra og med budgettet for 2010 er der på udgiftssiden taget udgangspunkt i ruteøkonomien for hver enkelt bestiller. Dette har ikke været muligt før den endelige regnskabsaflæggelse for 2008, idet data ikke har været tilgængelige. Da regnskabet for 2008 og dermed ruteøkonomien for samme år først forelå i 2009, har det ikke været muligt at indarbejde denne viden i budgettet for 2009, som i henhold til gældende lovgivning skal være godkendt pr. 15 september 2008.

På indtægtssiden arbejdes der videre med en forfining af fordelingsmodellen, således at den bliver mere præcis fremover. Administrationen er i dialog med bestillerne omkring afklaring og videreudvikling af den nuværende model med henblik på at en ny og bedre model kan anvendes i løbet af 2010.

Administrationen er i gang med en mere detaljeret beskrivelse af årsagerne bag de forventede budgetafvigelser. Forklaringerne fremsendes specifikt til hver enkelt bestiller i løbet af uge 45.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5



Dato 20. oktober 2009 Journalnr 1-25-4-09 Sagsbehandler Niels-Jørgen Danielsen e-mail njd@midttrafik.dk Telefon 87 40 82 38

Revideret 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	120	345	* 9,50	70	240	19	120	175
3	26	165	440	17	90	305	26	165	220
4	33	215	565	21	115	405	31	215	285
5	40	280	715	25	145	520	36	240	365
6	47	330	830	28	170	605	39	270	420
7	53	380	930	32	195	680	43	310	470
8	59	430	1035	36	220	750	47	350	520
9	65	485	1125	40	245	825	51	390	570
10	71	525	1225	44	270	885	55	420	620
11	77	565	1300	48	295	940	59	450	660
12	83	600	1380	52	315	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%	4,3%	1,5%	5,6%	7,7%	2,1%	5,6%	4,3%	2,9%
3	0,0%	3,1%	2,3%	0,0%	5,9%	1,7%	0,0%	3,1%	2,3%
4	3,1%	2,4%	0,9%	5,0%	4,5%	1,3%	3,3%	2,4%	1,8%
5	2,6%	1,8%	0,0%	8,7%	3,6%	1,0%	9,1%	4,3%	1,4%
6	4,4%	3,1%	0,6%	7,7%	3,0%	0,8%	8,3%	3,8%	1,2%
7	3,9%	2,7%	0,5%	6,7%	2,6%	0,7%	4,9%	3,3%	1,1%
8	3,5%	2,4%	0,5%	2,9%	2,3%	0,7%	2,2%	1,4%	1,0%
9	3,2%	1,0%	0,4%	2,6%	2,1%	0,6%	2,0%	2,6%	0,9%
10	2,9%	1,0%	0,4%	2,3%	1,9%	0,6%	1,9%	5,0%	0,8%
11	2,7%	0,9%	0,0%	2,1%	1,7%	0,0%	1,7%	4,7%	0,8%
12	3,8%	1,7%	0,0%	2,0%	1,6%	0,0%	1,6%	4,3%	0,0%

Fodnote: * Af hensyn til billetmaskinerne i bybuss 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 Lemvig kommuner.

Antal zoner	Midttrafik Vest								
	Voksen			Barn			Pensionist		
	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort	kont.	klip.	Periodekort
1	19	120	335	10	70	180	14	90	175
2	26	160	465	15	95	245	19	130	235
3	33	235	615	20	120	340	26	175	320
4	43	295	775	24	155	400	32	220	400
5	52	370	925	28	195	455	36	260	455
6	60	430	1.075	32	210	525	42	305	525
7	68	480	1.200	36	230	580	47	335	580
8	76	540	1.275	39	250	630	51	370	630
9	85	600	1.340	42	265	675	55	400	675
10	93	640	1.430	45	285	720	59	430	720
11	100	690	1.525	48	305	770	62	465	770
12	108	735	1.620	51	325	815	65	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%	20,0%	3,1%	0,0%	7,7%	9,1%	40,0%	12,5%	6,1%
2	4,0%	3,2%	0,0%	7,1%	11,8%	4,3%	35,7%	8,3%	0,0%
3	3,1%	4,4%	0,0%	5,3%	4,3%	9,7%	36,8%	6,1%	3,2%
4	2,4%	3,5%	1,3%	0,0%	3,3%	2,6%	28,0%	4,8%	2,6%
5	-1,9%	2,8%	2,2%	0,0%	8,3%	0,0%	20,0%	4,0%	0,0%
6	0,0%	2,4%	1,4%	0,0%	2,4%	0,0%	27,3%	3,4%	0,0%
7	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	2,2%	0,0%	27,0%	3,1%	0,0%
8	0,0%	1,9%	2,4%	0,0%	2,0%	0,0%	24,4%	2,8%	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%	2,4%	0,0%
11	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,0%	2,2%	0,0%
12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,0%	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 én dagbillet gældende for Takstområde Øst, Midt og Syd og én 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 "tilkøbs-klippekort". 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, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
28. oktober 2009	1-25-5-09	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	87 40 82 06

**Overzicht over teletaxakørsel i Region Midtjylland,
der ikke koordineres af Midttrafik**

Kommune	Beskrivelse / type
Hedensted	<i>Rute 705 Brund-Hornsyld-Juelsminde</i> <i>Område 2+3 Stouby-Hornsyld-Bjerre</i>
Holstebro	<i>Bybustelekørsel</i> <i>Stoppesteder/ område</i>
Horsens	<i>Rute 112 Gedved-Vestbirk</i> <i>Rute 518 Horsens-Lund</i> <i>Rute 624 Brædstrup-Grædstrup</i>
Norddjurs	<i>Telekørsel ved Grenå – område 1, 2 og 3</i> <i>Rute 10 Langhøjskolen-Hevringsholm</i>
Silkeborg	<i>Silkeborg lokalruter, linie 31, 32 og 33 rute</i> <i>Rute 801 Silkeborg-Thorning rute</i> <i>Telekørsel, Them – Hjøllund rute</i> <i>Telekørsel Bryrup og Addit rute</i>
Skanderborg	<i>Rute 1, 2, 3, 4, 5 og 6</i>
Struer	<i>Rute 335 Linde- Struer</i>

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7



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

Budgetafstemning mellem Midttrafik og bestillerne, samt likviditetsstyring i Midttrafik

Nogle af problemerne i Midttrafiks økonomistyring hænger sammen med, at der er forskelle mellem Midttrafiks budget og bestillerens budget til den kollektive trafik, samt forholdene omkring opkrævningsmetoden for bidragene fra bestillerne.

Der er nedsat en administrativ trafikstyregruppe med repræsentanter fra regionen, udvalgte kommuner og Midttrafik, som blandt andet har til opgave at sikre et smidig og hensigtsmæssigt samarbejde mellem parterne.

Denne gruppe er enig om at håndtere førnævnte udfordringer på følgende måde :

Overensstemmelse mellem budgetterne i Midttrafik og bestillerne

Baggrunden for informationsudvekslingen er at sikre, at der er samstemmighed omkring forventninger til nettoudgifterne på delområderne, således at eventuelle afvigelser mellem budgettet vedtaget af Midttrafik, og det endelige budget for bestilleren er beskrevet i et fælles notat.

Det hænger blandt andet sammen med, at Midttrafik skal vedtage sit budget senest 15. september, mens kommunerne og regionerne først skal have et politisk godkendt budget pr. 15. oktober.

Problemet vedrører især driftstilskuddet for kollektiv busdrift.

Et fælles notat vedrørende eventuelle forskelle i budgetterne, kan hjælpe begge parter til en bedre økonomistyring, samt sikre en ensartet rapportering til hver sin politiske og administrative ledelse.

Det fælles notat udarbejdes i udkast af Midttrafik og sendes til høring ved den relevante bestiller.

Som baggrund for fællesnotatet vil Midttrafik anmode om, at kommunen/regionen udfylder vedlagte skema.

Skemaet er udformet således, at den øverste del vedrører den enkelte bestillers direkte mellemværende med Midttrafik. I det omfang kommunen hhv. regionen har yderligere nettoudgifter der vedrører den kollektive trafik (f.eks. udgifter til stoppesteder, egen administration til bestilling m.v.), bedes dette angivet separat i den nederste del af skemaet.

Bestilleren bedes desuden i en følgeskrivelse kort redegøre for eventuelle forskelle mellem det af Midttrafik udmeldte budget, og det budget, der blev endelig vedtaget for bestilleren med forklaringer på afvigelserne. Denne kortfattede beskrivelse danner udgangspunkt for et fælles notat om afvigelser i budgetteringen jf. ovenfor.

Det er hensigten, at Midttrafik hvert år, i forlængelse af bestillerens endelige budgetvedtagelse anmoder om udfyldelse af skemaet, suppleret med korte kommentarer til eventuelle afvigelser mellem bestillerens og Midttrafiks budgetter. Det heraf følgende fælles notat udarbejdes herefter således at der ca. primo november hvert år foreligger en beskrivelse af eventuelle afvigelser i budgetterne.

Betaling af bestillerbidrag til Midttrafik

Hidtil har bestillerne indbetalt bestillerbidraget månedligt forud hver måned. Dette har betydet et stærkt pres på Midttrafiks likviditet, blandt andet fordi ikke alle indtægter er jævnt fordelt ud over

året, og i opstartsfasen også fordi de indbetalte bestillerbidrag langt fra dækkede de reelle, nødvendige bidrag fra bestillerne.

Derudover har udgifterne til busselskaberne svinget meget, blandt andet på baggrund af olieafgift, renteudgifter samt forskellige lovindgreb.

For at sikre en bedre balance på likviditeten er man i trafikstyregruppen enige om at følge samme betalingsmodel, som også anvendes i de andre trafiksselskaber i Jylland og på Fyn.

Dette betyder, at bestillerne fremover vil blive opkrævet for 30 % af det budgetterede bestillerbidrag til betaling den 1. januar og 30 % til betaling den 1. april. Herefter opkræves 20 % af årets samlede bestillerbidrag til betaling den 1. juli og 20 % til betaling den 1. oktober.

Dette forventes at reducere renteudgiften betydeligt fremover, således at der ikke – som f.eks. i 2008 – er påløbne renteudgifter på knap 2 mio. kroner.

Det nye betalingsmønster iværksættes med opstart pr. 1. januar 2010, og alle kommuner og regionen informeres herom nu.

Oplysningsskema til bestillerne

Oplysninger om bestillerens budgetterede udgifter/indtægter i relation til Midttrafik			
Bestiller :	x-kommune		
Udgifter der indgår i kommunens bestillerbidrag til Midttrafik		Bestillerens budget for 2010	Midttrafiks budget 2010 for bestilleren
Busdrift			
	Udgifter		
	Indtægter		
	Netto i alt		
Administrationsbidrag til Midttrafik			
	Netto i alt		
Midtjyske Jernbaner (tilskud via Midttrafik)			
	Udgifter, drift		
	Udgifter, investeringer		
	Indtægter		
	Netto i alt		
Lovbestemt handicapkørsel (skal-kørsel)			
	Udgifter		
	Indtægter		
	Netto i alt		
Øvrig variabel kørsel (kan-kørsel) (f.eks. lægekørsel, patientbefordring, Midttur m.fl.)			
	Udgifter		
	Indtægter		
	Netto i alt		
Reguleringer vedr. forudgående år			
	Udgifter		
	Indtægter		
	Netto i alt		
Udgifter der indgår i kommunens bestillerbidrag til Midttrafik		Bestillerens budget for 2010	Midttrafiks budget 2010 for bestilleren
Busdrift			
Cross border leasing	Netto i alt		
Løsumsafgift på trafiksselskabernes administration	Netto i alt		
Kommunens andre udgifter/indtægter i kategorien "kollektiv trafik" som ikke indgår i bestillerbidraget til Midttrafik		Bestillerens budget for 2010	

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8



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

Tidsplan for Midttrafiks budget 2011

I forbindelse med de hidtidige erfaringer omkring forløbet, herunder de usikkerhedsmomenter der knytter sig til det første oplæg til et foreløbigt budget i juni måned, vil der i løbet af 2010 blive fremsendt orienteringsskrivelser fra Midttrafik til kommunerne og regionen omkring udviklingen på disse usikkerhedsmomenter. Det drejer sig om pris- og lønfremskrivningen, men der kan være andre elementer, der kræver en dialog mellem bestillerne og Midttrafik.

Det bemærkes, at Trafikselskabernes budgetter skal være godkendte ca. 1 måned før godkendelse af budgetterne i kommunerne og regionen. Deadline for kommuner og regioner er den 15. oktober mens deadline for trafikelskaberne er den 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at justere det allerede vedtagne budget for Midttrafik, i det omfang der politisk er vedtaget ændringer i de enkelte kommuner og regionen.

Den forventede proces omkring budgettet for 2011 er beskrevet nedenfor. De konkrete datoer er angivet ud fra den foreløbige mødeplan for Midttrafiks bestyrelse og repræsentantskab i 2010; den endelige mødeplan godkendes ved Bestyrelsens konstituering. Det bemærkes, at det omtalte budgetmateriale vil bestå af en opstilling af udgifter og indtægter indenfor hvert forretningsområde, og fordelt på de enkelte bestillere.

7. maj 2010

Det foreløbige budgetforslag for 2011 fremsendes til bestillerne med henblik på administrativ høring. Deadline for administrativ høring er 7. juni 2010.

21. maj 2010

Bestyrelsen drøfter det foreløbige budget for 2011. På repræsentantskabsmødet drøftes temaer for næste års budget.

18. juni 2010

Det foreløbige budgetforslag for 2011 inkl. de administrative høringssvar drøftes på bestyrelsesmødet.

Administrationen bemyndiges til at indarbejde tekniske justeringer og korrektioner løbende, efter nærmere aftale med bestillerne.

22. juni 2010

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er den 23. august 2010.

10. september 2010

Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

Senest januar 2011

På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og Regionen, foretages evt. justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer.

I det omfang bestillernes budgetbehandling resulterer i ændringer – specielt på indtægtsiden - der involverer flere bestillere, kan det betyde at de endelige budgetjusteringer i Midttrafiks budget først foreligger i januar måned.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Nøgletalshæfte

Benchmarking af kollektiv trafik i større bybusbyer



Udarbejdet af



Rikke Strandgaard
Oktober 2009

Indledning

Dette notat er det første forsøg på at sammenligne forskellige bybusbyer hovedsageligt i Region Midtjylland. Opgaven er ikke nem, da det reelt er vanskeligt at drage sammenligninger tallene imellem. Det er vigtigt, at man tager tallene med forbehold og tænker dem ind i en større sammenhæng.

Der er mange grunde til at bustransporten er sammensat, som den er. Historik er en væsentlig årsag. Nogle bybusbyer har været en del af et trafikskab, mens andre bybusbyer har haft kommunalt drevet bybustransport. Der kan være geografiske forskelle – som f.eks. topografi, placering af bolig og industri i en by, udbud af lokal og regional trafik – f.eks. en høj koncentration af regional trafik, kan betyde et lavere behov for bybuskørsel, den aldersmæssige sammensætning, bilrådighed, husstandens økonomi og ægteskabelig status. Det er ikke alle disse faktorer, der belyses i dette notat.

En anden grund til, at det er svært at lave direkte sammenligninger, er forskellene i beregningsgrundlaget.

Selvfinansieringen er for eksempel et udtryk for forholdet mellem udgifter og indtægter for busdriften, men den er ikke umiddelbar sammenlignelig, for mens grundlaget for indtægterne (billetpriser mv.) er ens for byerne i Region Midtjylland, så er udgiftsgrundlaget meget forskelligt fra by til by. En by kan have en høj driftsudgift, fordi den har en høj pris pr. køreplantage. En anden by kan have samme høje driftsudgift på grund af mange køreplantimer, selvom prisen pr. køreplantage er lavere end i det første eksempel.

Antallet af påstigere kan også være misvisende. Hvis passagerer ikke kan komme direkte fra A til B uden af skulle skifte bus, så betyder det, at disse passagerer vil blive talt 2 gange. Det gør påstigertallet kunstigt højt.

Tetraplan har - som en del af et projekt for Randers Kommune – lavet en karakteristik af passagererne i den kollektive transport:

- Der er mange kvinder (65% af busbrugerne)
- Der er mange skoleelever og uddannelsessøgende (40% af busbrugerne)
- Mange kommer fra billøse husstande
- Mange kommer fra en husstand med relativ lav husstandsindkomst
- Der er mange enlige uden børn

Dette er også noget, som skal tages i betragtning, når man sammenligner byerne imellem.

Kilder

Notatet er hovedsageligt baseret på data fra Danmarks Statistik samt Midttrafiks egne budget, regnskab og køreplanoplysninger. Desuden optræder der data fra Sydtrafiks regnskab 2008 og fra Nordjyllands Trafikskabs Trafikplan for Nordjylland 2009-2012.

Data fra Danmarks Statistik er fra 2009. Midttrafiks data er fra 2008, ligeså er data fra Sydtrafik, og data fra Nordjyllands Trafikskab er fra 2007.

Tabeller

Notatet er opdelt i afsnittene Demografi og geografi, Produktivitet samt Økonomi.

Tabellerne i afsnittet Demografi og geografi viser noget om antallet af indbyggere, areal, befolkningens alderssammensætning, bilrådighed og indkomstsammensætning.

Under afsnittet Produktivitet kigges der på antal ruter, køreplantimer, passagerer samt frekvens på ruterne.

Tabellerne i afsnittet Økonomi viser prisen på en køreplantage, nettodriftsomkostninger ved busdrift samt selvfinansieringsgraden. Dette afsnit omhandler kun bybusdrift.

Figurer

Figurene er placeret som illustrationer til tabellerne i notatet. Der vises forskellige aktiviteter for udvalgte bybusbyer i og udenfor Region Midtjylland. Eksempelvis viser *Figur 7: Antal påstigere pr. indbygger for udvalgte bybusbyer* noget om antallet af passagerer på bybusserne set i forhold til antallet af indbyggere i bybusbyen.

I et andet eksempel viser *Figur 10: Nettodriftsudgift pr. indbygger for udvalgte bybusbyer* noget om nettodriftsudgifterne eksklusiv lovpligtig handicapkørsel, telekørsel pr. indbygger. Figuren siger ikke noget om grunden til størrelsen på nettodriftsomkostningerne, e.g. høj køreplantepris, mange køreplantepriser eller lign.

Foruden de 8 større bybusbyer i Region Midtjylland er der valgt at kigge på andre større bybusbyer i Jylland – Aalborg, Frederikshavn, Hjørring, Esbjerg, Fredericia, Kolding og Vejle. Sydtrafik kan desværre ikke nuværende tidspunkt opgøre udgifter og indtægter på ruter, det er derfor ikke muligt at oplyse nettodriftsudgiften på bybusserne i byerne i Region Syddanmark. Derfor indgår disse byer ikke i figurene under afsnittet Økonomi.

Demografi og geografi

Tabel 1: Indbyggertal, 2009

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By	47.577	34.062	52.518	59.842	41.979	20.686	35.108	268.802
Kommune	85.217	57.267	81.565	93.644	88.016	48.300	92.823	302.618

Kilde: Danmarks Statistik, 2009

Bemærkninger til tabel 1:

Herning by er inkl. Gullestrup, som også betjenes med bybus

Århus by er inkl. Elev, Harlev, Hjortshøj, Hårup, Lisbjerg, Lystrup, Mejlbj, Mundelstrup, Stavtrup, Studstrup, Todbjerg og Trige, da de byer også betjenes med bybus

Bemærkninger fra kommunerne:

Viborg Kommune anfører, at de mener, at det fra Danmarks Statistik opgjorte indbyggertal for Viborg by er forkert.

Tabel 2: Areal, 2009

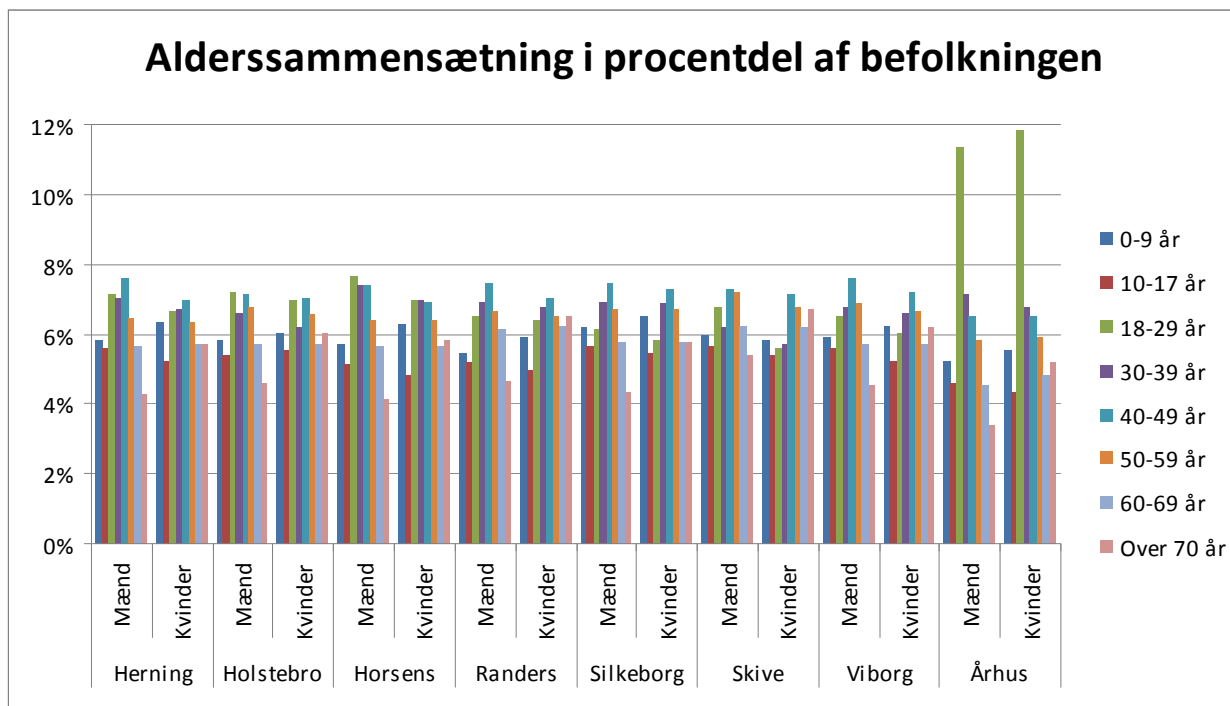
	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By								
Kommune	1.323,50	800,19	515,22	746,35	864,89	690,70	1.418,61	468,87

Kilde: Danmarks Statistik, 2009

Tabel 3: Befolkningens alderssammensætning på kommuneniveau i % af befolkningen, 2009

År	Herning		Holstebro		Horsens		Randers		Silkeborg		Skive		Viborg		Århus	
	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K
0-9	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	6 %	6 %	7 %	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	6 %
10-17	6 %	5 %	5 %	6 %	5 %	5 %	5 %	5 %	6 %	5 %	6 %	5 %	6 %	5 %	5 %	4 %
18-29	7 %	7 %	7 %	7 %	8 %	7 %	6 %	6 %	6 %	6 %	7 %	6 %	6 %	6 %	11 %	12 %
30-39	7 %	7 %	7 %	6 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	6 %	6 %	7 %	7 %	7 %	7 %
40-49	8 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	8 %	7 %	6 %	7 %
50-59	6 %	6 %	7 %	7 %	6 %	6 %	7 %	6 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	6 %	6 %
60-69	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	5 %	5 %
Over 70	4 %	6 %	5 %	6 %	4 %	6 %	5 %	7 %	4 %	6 %	5 %	7 %	5 %	6 %	3 %	5 %

Kilde: Danmarks Statistik, 2009



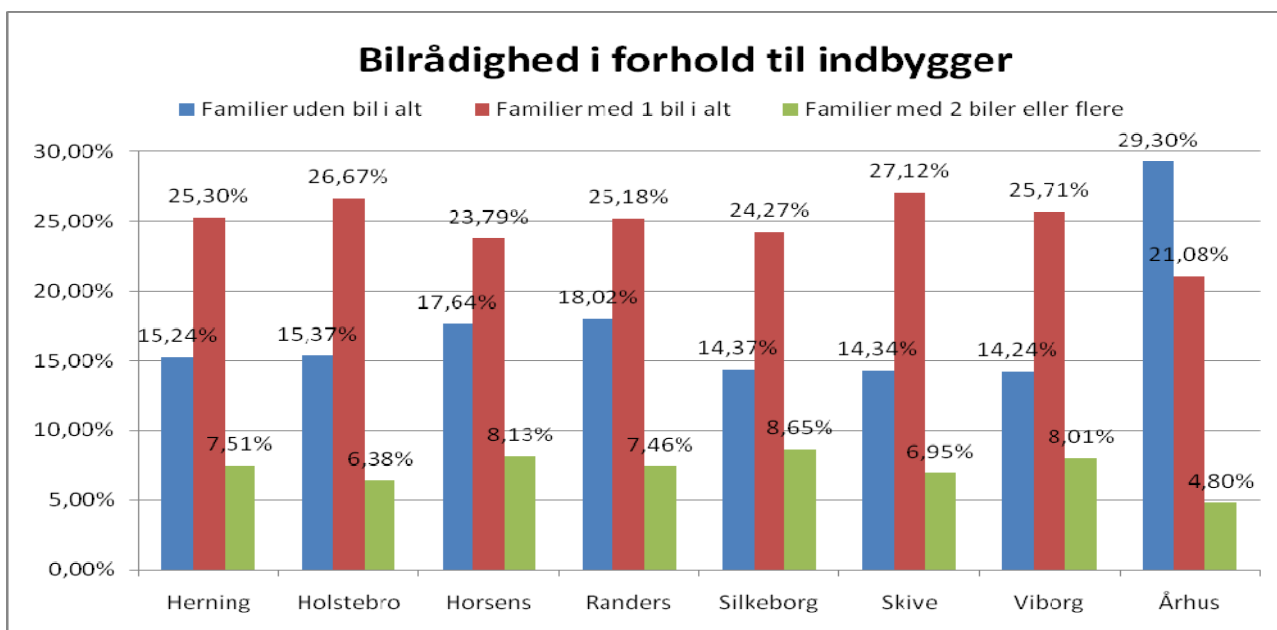
Figur 1: Alderssammensætning i % af befolkning

Kilde: Tabel 3

Tabel 4: Bilejerskab på kommuneniveau i % af befolkning, 2009

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
Familier uden bil i alt	15 %	15 %	18 %	18 %	14 %	14 %	14 %	29 %
Familier med 1 bil i alt	25 %	27 %	24 %	25 %	24 %	27 %	26 %	21 %
Familier med 2 biler eller flere	8 %	6 %	8 %	7 %	9 %	7 %	8 %	5 %

Kilde: Danmarks Statistik, 2009



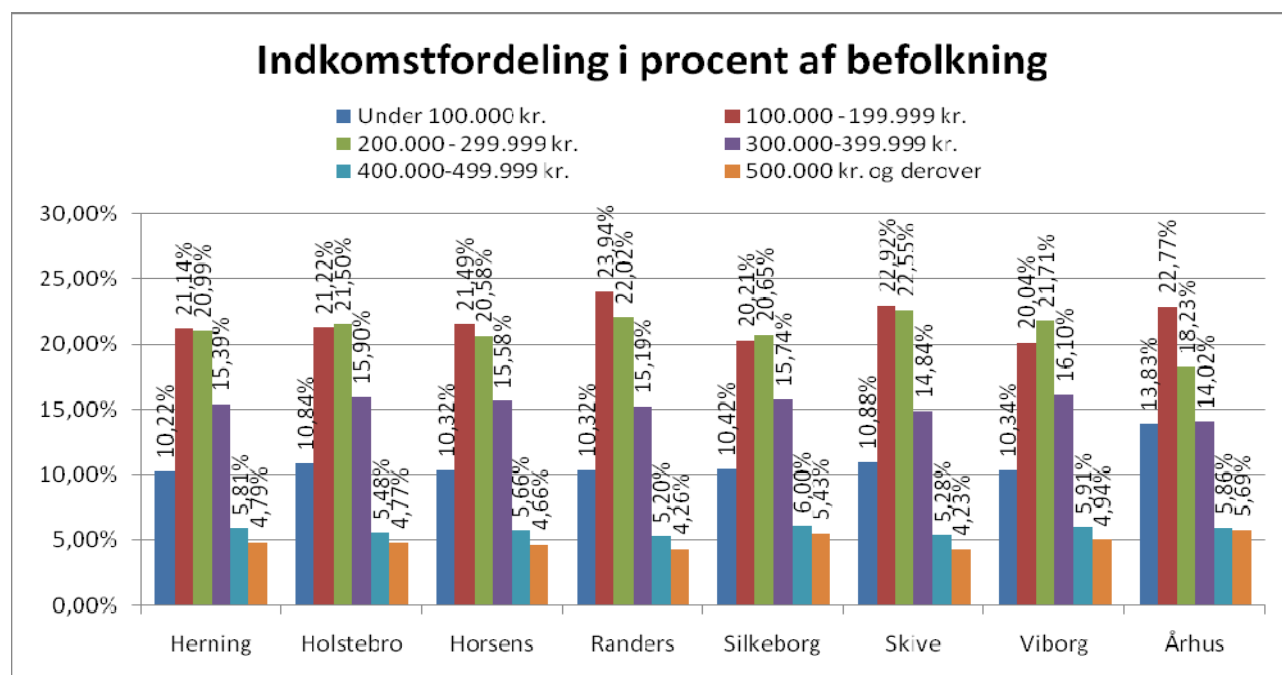
Figur 2: Bilejerskab i % af befolkning

Kilde: Tabel 4

Tabel 5: Indkomstfordeling i % af befolkning, 2009

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
Under 100.000 kr.	10 %	11 %	10 %	10 %	10 %	11 %	10 %	14 %
100.000 - 199.999 kr.	21 %	21 %	21 %	24 %	20 %	23 %	20 %	23 %
200.000 - 299.999 kr.	21 %	22 %	21 %	22 %	21 %	23 %	22 %	18 %
300.000-399.999 kr.	15 %	16 %	16 %	15 %	16 %	15 %	16 %	14 %
400.000-499.999 kr.	6 %	5 %	6 %	5 %	6 %	5 %	6 %	6 %
500.000 kr. og derover	5 %	5 %	5 %	4 %	5 %	4 %	5 %	6 %

Kilde: Danmarks Statistik, 2009

**Figur 3: Indkomstfordeling i % af befolkning**

Kilde: Tabel 5

Produktivitet

Tabel 6: Køreplantimer, 2008

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By	48.069	21.720	54.824	78.016	62.254	13.835	36.012	583.029
Lokal	24.251	26.966	18.293	51.013	37.595	28.762	22.432	0
Kommune	72.320	48.686	73.117	129.029	99.849	42.597	58.444	583.029

Kilde: Midttrafik regnskab 2008 - ruteøkonomi

Tabel 7: Passagerer, 2008

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By	1.640.197	739.336	2.132.780	3.737.552	2.205.840	534.872	1.282.164	44.800.000
Lokal	156.501	238.765	152.854	240.760	724.164	621.229	298.896	0
Kommune	1.796.698	978.101	2.285.634	3.978.312	2.930.004	1.156.101	1.581.060	44.800.000

Kilde: Midttrafik passagertælling 2008

Bemærkning til tabellen:

Vær opmærksom på, at påstigertallet kan være kunstigt højt som følge af strukturen i bybussystemet. Byer med dobbeltradialer tilrettelagt efter rejsebehov vil have et lavere passagertal end byer med enkeltradialer, hvor der er rigtig mange passagerer, som er nødt til at stige om for at nå deres destination. En enkeltradiadial buslinje kører fra centrum til en yderliggende destination, mens en dobbeltradiadial kører mellem to yderliggende destinationer, eventuelt gennem centrum.

Silkeborg, Horsens og Århus er inkl. natbusser.

I Århus Kommune er der ikke foretaget nogen tælling de sidste par år. Tallet her er en opregnet størrelse fra tællingen i 2006 og er derfor behæftet med stor usikkerhed.

Tallet for Herning Kommune bybus er et andet end i passagertællingen 2008. Det skyldes, at der er sket en forkert opregning af passagertallet i tællingen.

Tabel 8: Antal ruter, 2008

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By	12	9	10	15	18	7	6(1)	29
Lokal	2	4	4	2	14	7	6	0
Kommune	14	13	14	17	32	14	13	29

Kilde: Midttrafik passagertælling 2008

Bemærkning til tabellen:

Randers har 6 lokal/oplandsruter, som indgår i bybussystemet. Silkeborg har 7 lokal/oplandsruter, som indgår i bybussystemet og Viborg har 2 lokal/oplandsruter, som indgår i bybussystemet.

Viborg har 1 bybusrute i Bjerringbro – markeret i parentes.

Natbusser er ikke medtaget.

Tabel 9: Frekvens i dagtimer på hverdage, 2008

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By	1-3	1-2 (4)	1-2	1-4	1-2	1-2	1-2	1-6

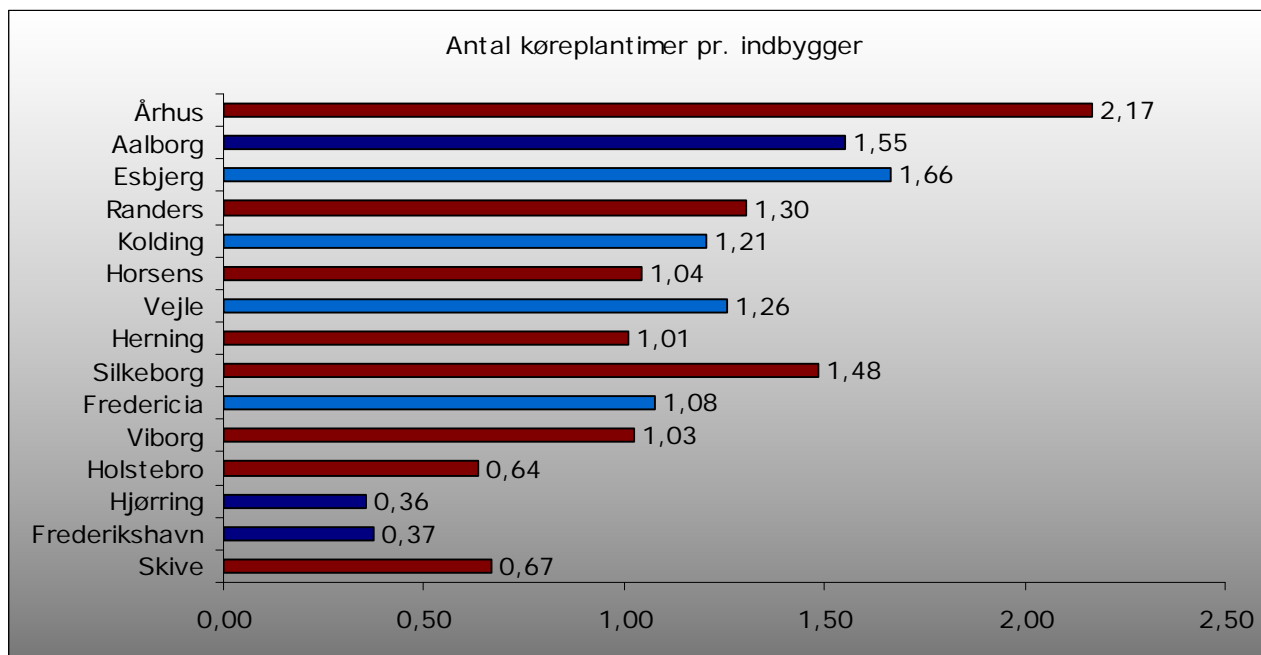
Kilde: Midttrafik trafikplan 2009 - 2011 Bilag 6

Tabel 10: Antal kontraktbusser, 2008

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
By	13	8	17	21	25	4	9	165
Lokal	33	27	15	38	16	13	21	0
Kommune	46	35	32	59	41	17	30	165

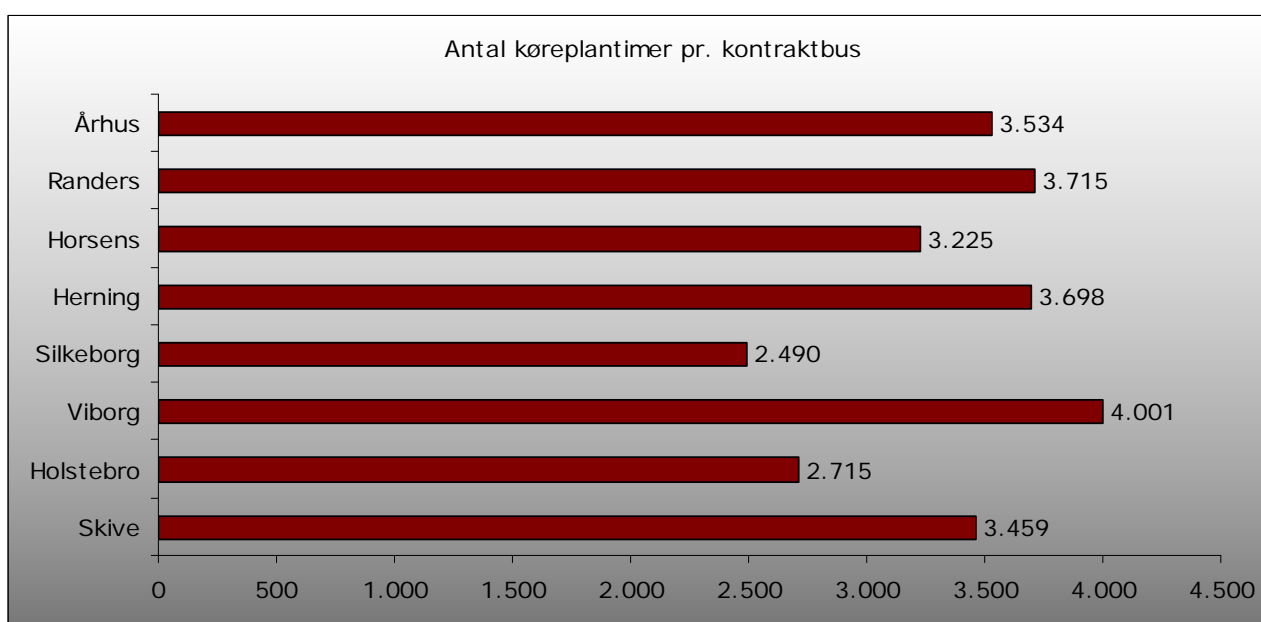
Kilde: Midttrafiks dataindberetning til Trafikstyrelsen, Regnskab 2008

I de næste diagrammer er byerne rangeret efter indbyggertal. I kategorien 20.000 – 25.000 indbyggere er byerne Skive, Hjørring og Brønderslev. Holstebro, Viborg, Fredericia, Silkeborg og Herning har mellem 25.000 og 50.000 indbyggere. Fra 50.000 og op til 100.000 indbyggere har byerne Vejle, Horsens, Kolding, Randers og Esbjerg, mens Aalborg og Århus har over 100.000 indbyggere.



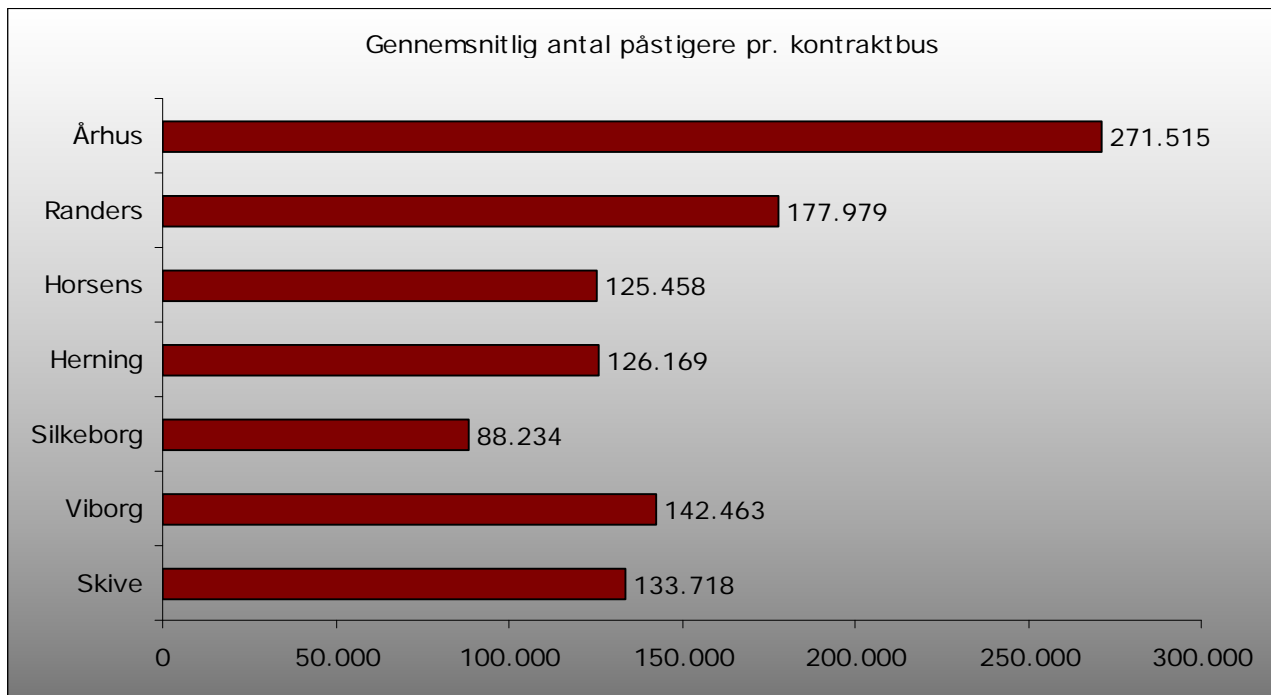
Figur 4: Antal køreplantimer pr. indbygger for udvalgte bybusbyer

Kilde: Tabel 6 og Tabel 1

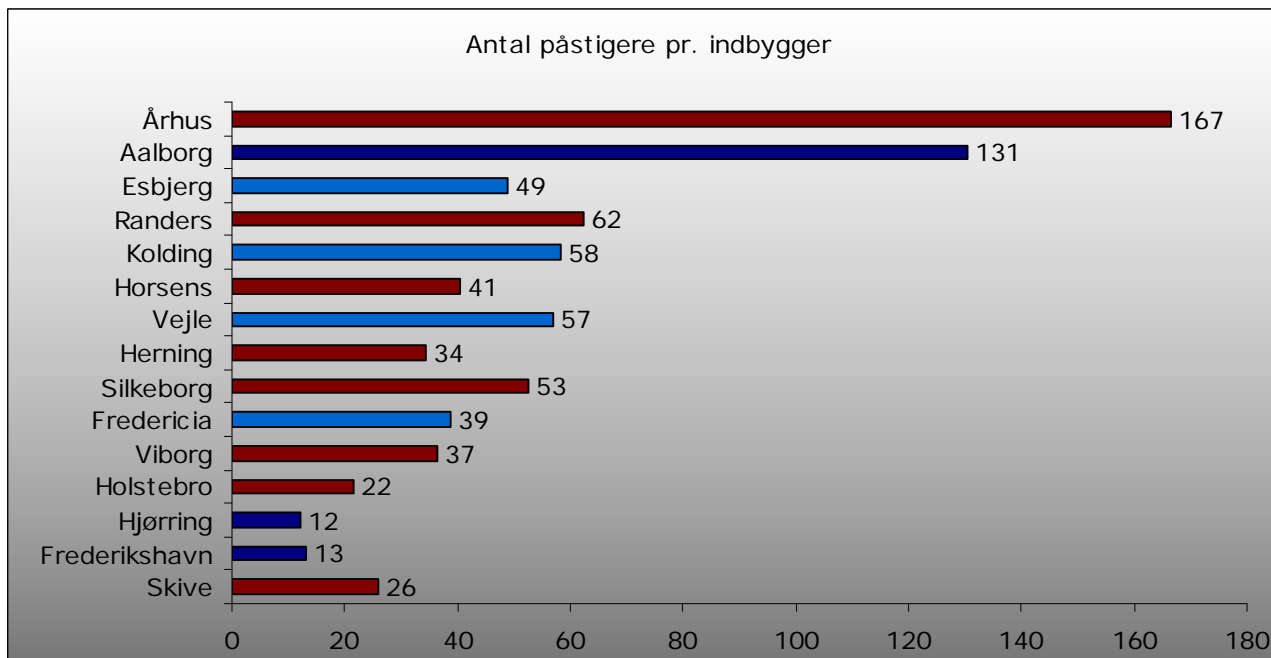


Figur 5: Antal køreplantimer pr. kontraktbus for udvalgte bybusbyer

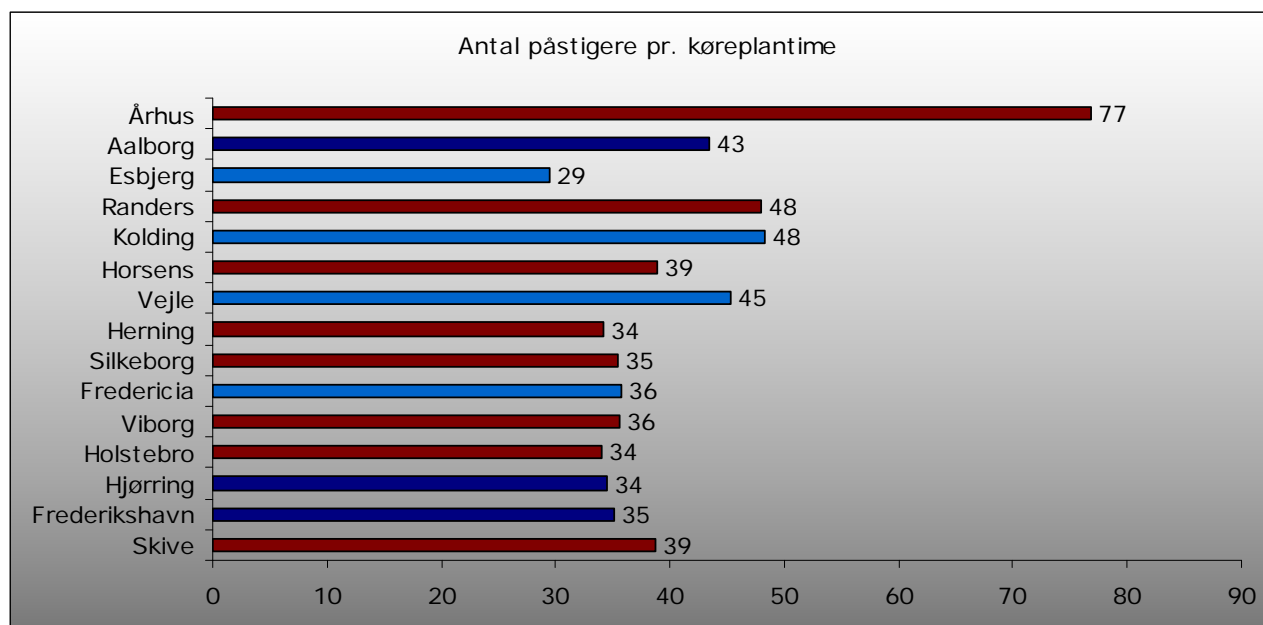
Kilde: Tabel 6 og Tabel 1



Figur 6: Gennemsnitlig antal påstigere pr. kontraktbus for udvalgte bybusbyer
 Kilde: Tabel 7 og Tabel 10



Figur 7: Antal påstigere pr. indbygger for udvalgte bybusbyer
 Kilde: Tabel 7 og Tabel 1



Figur 8: Antal påstigere pr. køreplantage for udvalgte bybusbyer

Kilde: Tabel 7 og Tabel 6

Økonomi

Tabellerne i dette afsnit omhandler kun bybusserne.

Tabel 11: Pris pr. køreplantage

	Herning	Holstebro	Horsens	Randers	Silkeborg	Skive	Viborg	Århus
Kr.	508,00	488,00	547,00	484,00	443,00	470,00	542,00	685,00

Kilde: Midttrafiks dataindberetning til Trafikstyrelsen, Regnskab 2008

Tabel 12: Økonomi

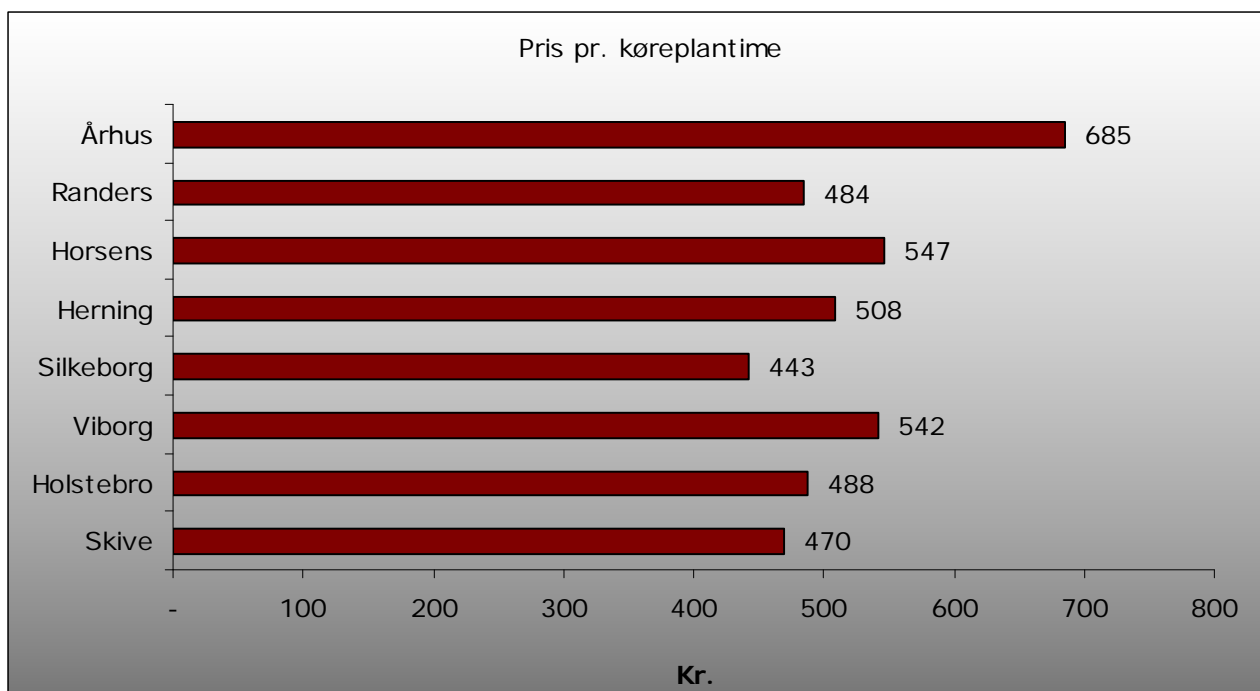
	Udgifter	Indtægter (alle indt)	Nettodrifts- udgift	Selv- finansiering
Herning	24.412.366 kr.	9.680.115 kr.	14.732.251 kr.	40 %
Holstebro	10.608.617 kr.	4.345.976 kr.	6.262.641 kr.	41 %
Horsens	29.971.689 kr.	13.302.827 kr.	16.668.862 kr.	44 %
Randers	37.729.668 kr.	23.379.635 kr.	14.350.033 kr.	62 %
Silkeborg	27.598.692 kr.	16.704.697 kr.	10.893.995 kr.	61 %
Skive	6.502.745 kr.	1.292.472 kr.	5.210.273 kr.	20 %
Viborg	19.521.939 kr.	8.113.692 kr.	11.408.246 kr.	42 %
Århus	399.627.640 kr.	242.582.802 kr.	157.044.838 kr.	61 %
Total	549.470.607 kr.	318.069.453 kr.	231.401.154 kr.	58 %

Kilde: Midttrafik regnskab 2008 - ruteøkonomi

Bemærkninger til tabellen:

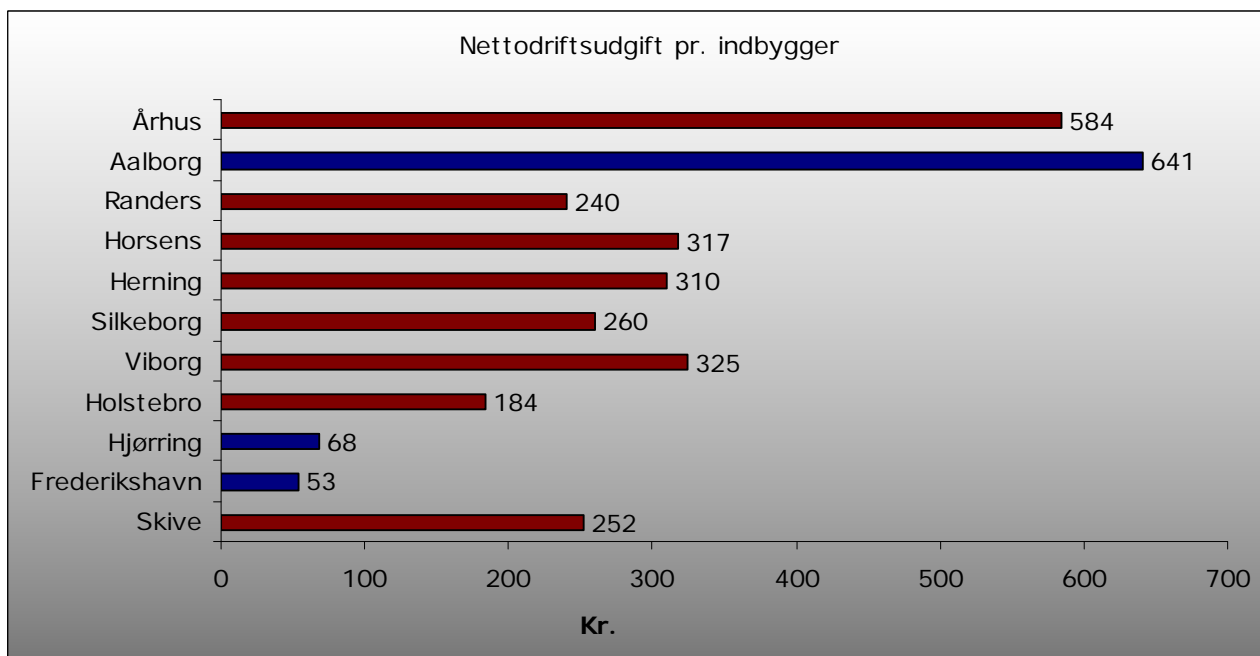
Udgifterne er eksklusiv lovpligtig handikapørsel og telekørsel på bybusnettet. Udgifterne er inkl. natbuskørsel, dublering, ekstra kørsel m.v.)

Indtægterne er blandt andet bus-tog samarbejde, takstkompensation, skole- og uddannelseskort og direkte passagerindtægter. Indtægter fra omstigning regionalbus og by/lokal er indeholdt i de direkte passagerindtægter.



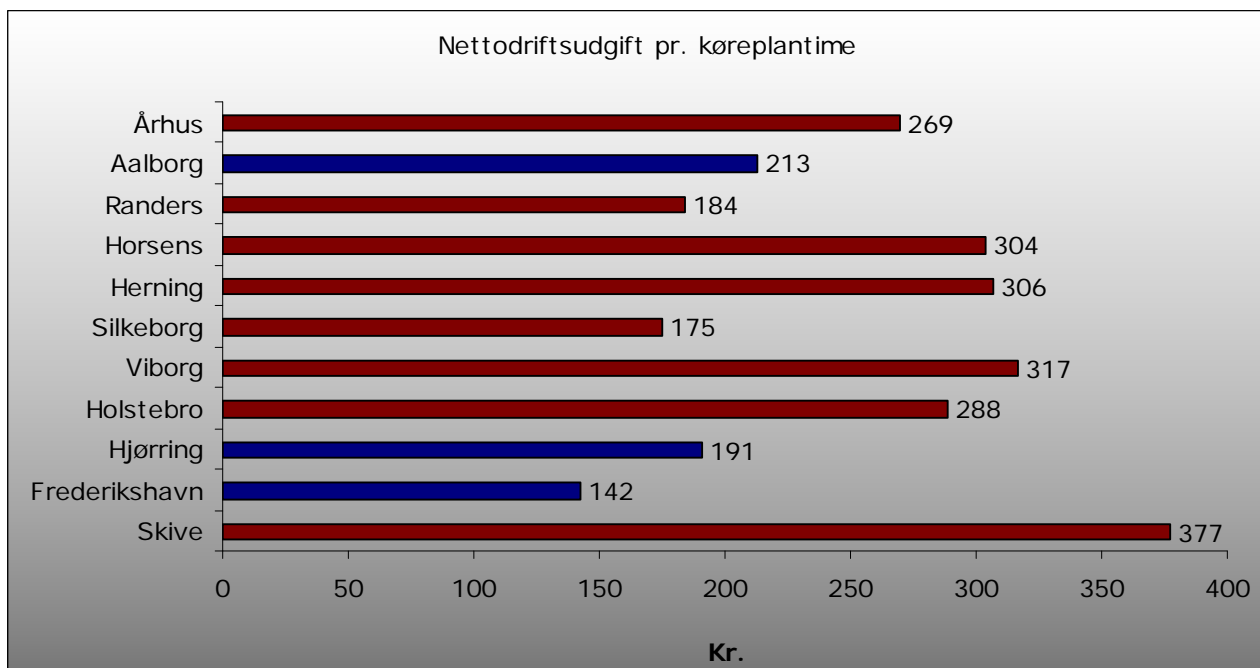
Figur 9: Pris pr. køreplantage for udvalgte bybusbyer i RM

Kilde: Tabel 11



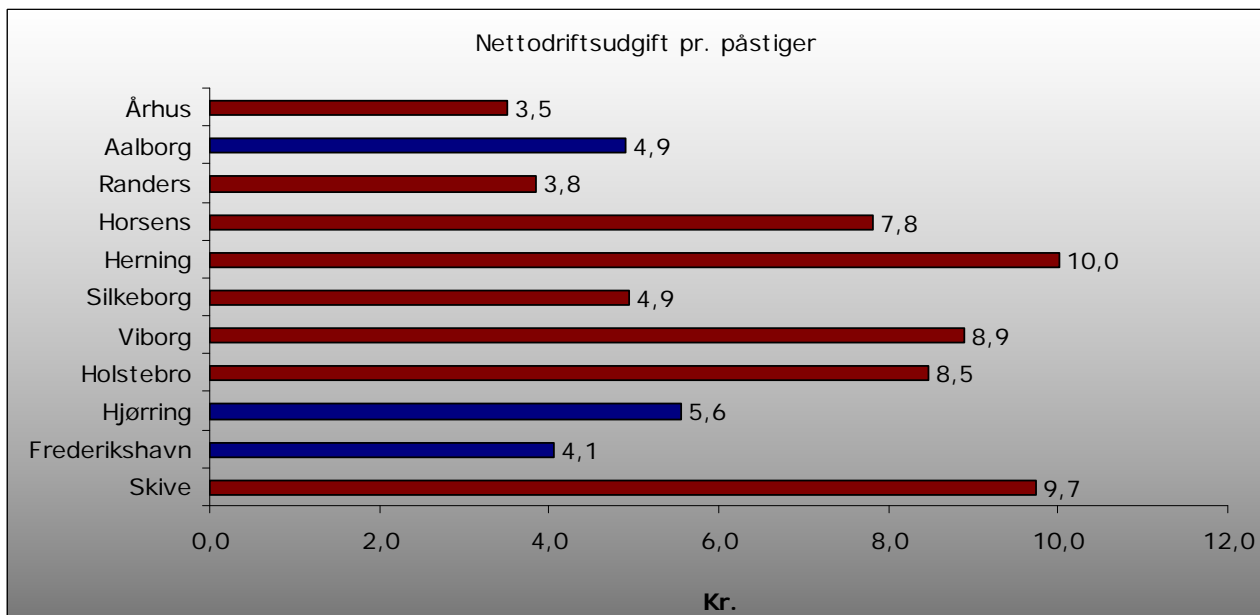
Figur 10: Nettodriftsudgift pr. indbygger for udvalgte bybusbyer

Kilde: Tabel 12 og Tabel 1



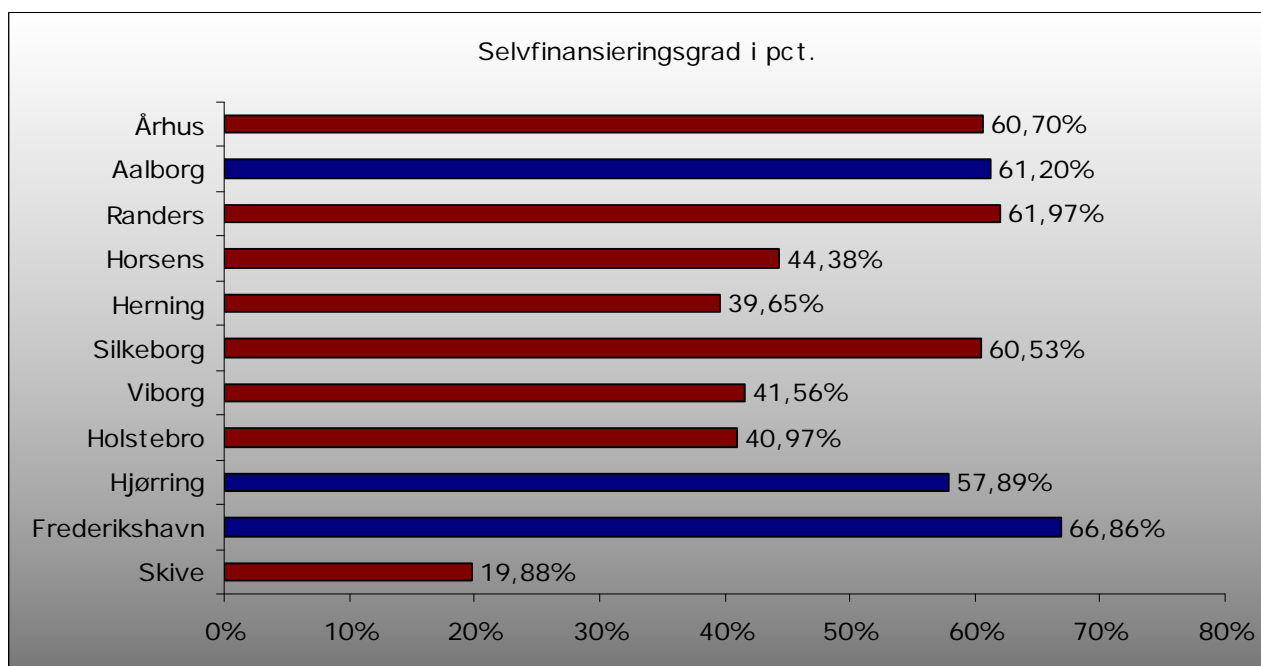
Figur 11: Nettodriftsudgift pr. køreplantage for udvalgte bybusbyer

Kilde: Tabel 12 og Tabel 6



Figur 12: Nettodriftsudgift pr. påstiger for udvalgte bybusbyer

Kilde: Tabel 12 og Tabel 7



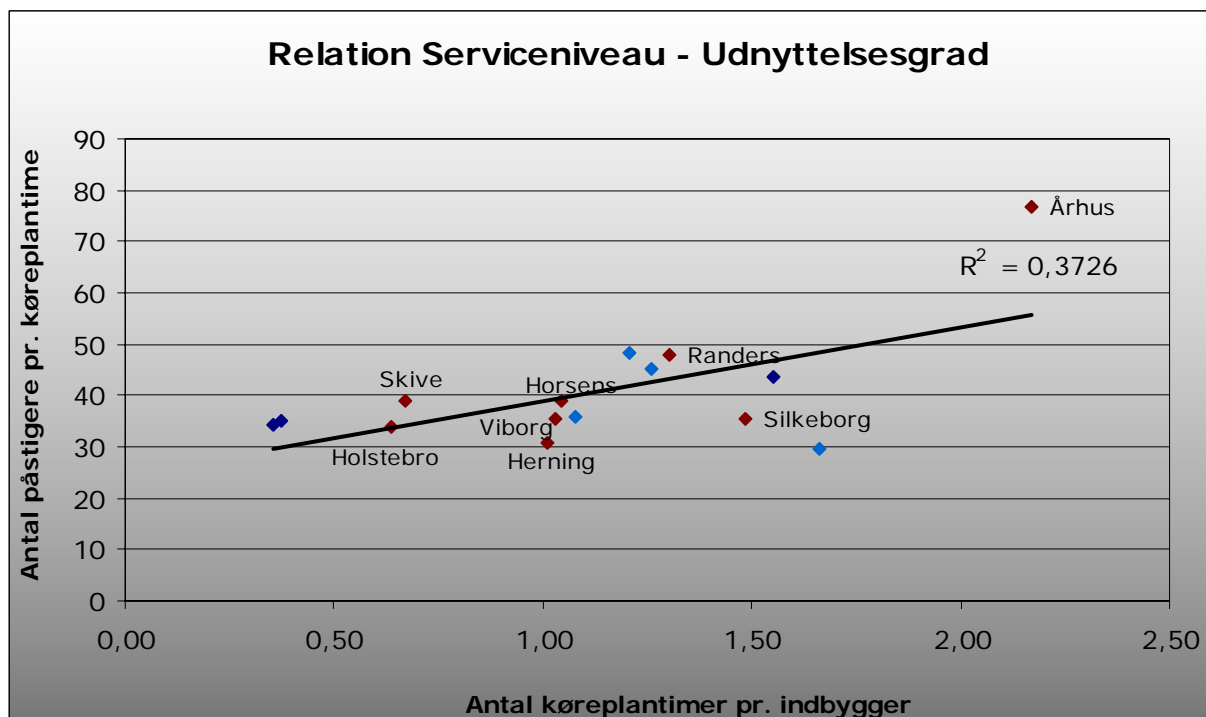
Figur 13: Selvfinansieringsgrad i procent for udvalgte bybusbyer

Kilde: Tabel 12

Relationer i udbuddet af kollektiv bybustrafik

Der er mange faktorer, som er bestemmende for udbuddet af bybustrafik. Det kan for eksempel være serviceniveau, belastningsgrad, selvfinansieringsgrad, udgiftsniveau mv., som belyst i de tidligere afsnit. I dette afsnit fokuseres der på relationerne mellem forskellige former for produktivitet, for at se, om der er en sammenhæng mellem de forskellige faktorer.

Når man kigger på udbuddet af kollektiv transport, er der så for eksempel en sammenhæng mellem serviceniveau og udnyttelsesgraden? Er der en sammenhæng mellem finansiering og udnyttelsesgrad. Det viser de følgende 2 figurer lidt om.



Figur 14: Serviceniveauet i relation til udnyttelsesgraden

Kilde: Figur 8 og Figur 4

Bemærkning til figuren:

De mørkeblå markeringer er Aalborg, Hjørring og Frederikshavn. De lyseblå markeringer er Esbjerg, Kolding, Vejle og Fredericia.

Figuren viser en tendens til, at hvis man øger antallet af køreplantimer pr. indbygger, så stiger antallet af passagerer pr. køreplantime. Det kan tolkes som, at man ved at udbyde flere køreplantimer, kan gøre bybussystemet så attraktivt, at der tiltrækkes flere kunder.

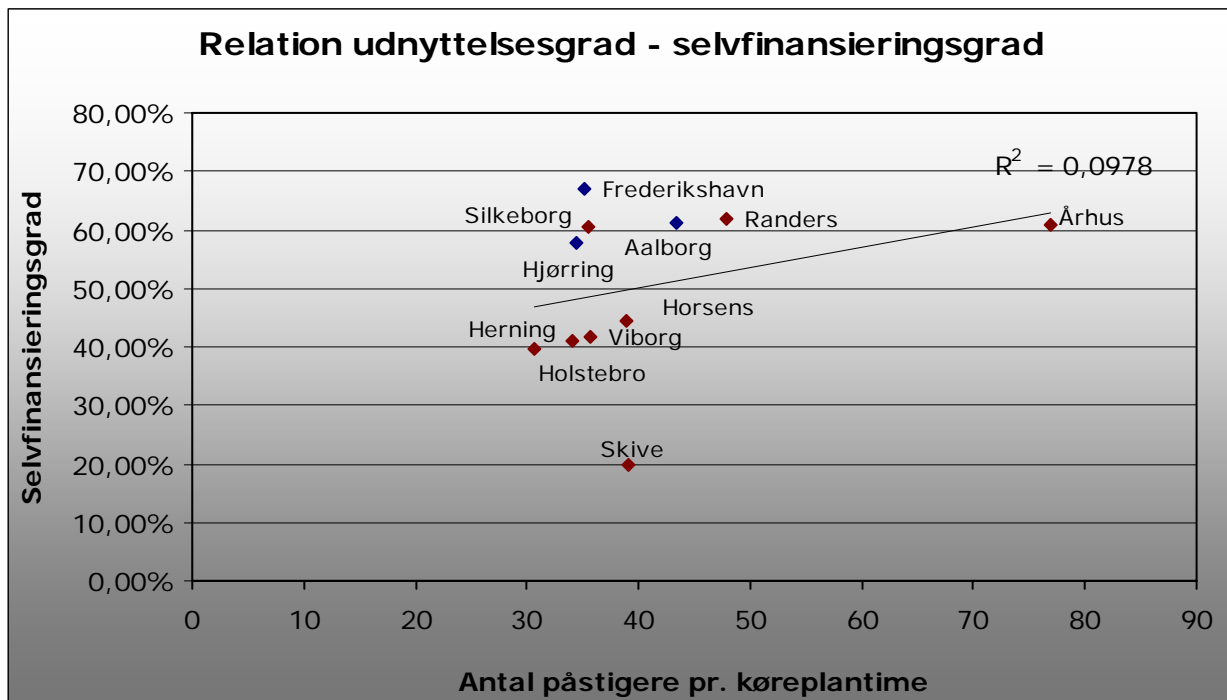
Regressionlinien R^2 fastlægges på baggrund af data fra alle bybusbyerne, og den fortæller noget om denne tendens. R^2 ligger altid mellem 0 og 1. R^2 tæt på 1 indikerer, at der er stor sammenhæng mellem dataserierne. R^2 tæt på 0 betyder, at der skal flere faktorer til at forklare sammenhængen.

I Figur 14 er $R^2 = 0,37$, og det vil sige, at udbuddet af køreplantimer pr. indbygger ikke kan give hele forklaringen på antallet af påstigere pr. køreplantime. Følger man tendenslinien, så kan man øge antallet af påstigere pr. køreplantime med 3,7 %, hvis man øger antallet af køreplantimer pr. indbygger med 10 %.

Århus er en såkaldt outliers i figuren. Det vil sige, at Århus falder udenfor sammenhæng i forhold til de andre byer. Det skyldes sandsynligvis både størrelsen på byen, udbuddet af kollektiv transport samt at Århus er største uddannelsesby i Jylland.

Ligeledes er Esbjerg en outlier med et stort udbud af køreplantimer pr. indbyggere og et lavt antal passagerer pr. køreplantime. Her er forklaringen dog ikke så ligetil. Måske er bybussystemet ineffektivt indrettet.

Fjerner man Århus og Esbjerg, vil man sandsynligvis få en højere R^2 , hvilket betyder, at man vil få en større sammenhæng mellem, hvor mange køreplantimer, der udbydes pr. indbygger, og hvor mange passagerer man har i bussen pr. køreplantime.



Figur 15: Udnyttelsesgraden i relation til selvfinansieringsgraden

Kilde: Figur 8 og Figur 13

I Figur 15 er der set på, om der er en sammenhæng mellem hvor mange påstigere, der er pr. køreplantage, og hvor stor selvfinansieringsgraden er. Figuren viser, at byerne klumper sig omkring de 30-40 påstigere pr. køreplantage, mens der er meget stor variation i selvfinansieringsgraden. Ikke overraskende er forklaringsgraden R^2 er meget lille, hvilket betyder, at der ikke er den nogen sammenhæng mellem antallet af påstigere pr. køreplantage og hvor stort tilskud, kommunerne giver til deres bussystem.

En højere R^2 ville betyde, at en øgning af antallet af påstigere pr. køreplantage ville give en bedre selvfinansiering.

Det kan måske godt undre, at der ikke er en større sammenhæng mellem antal påstigere pr. køreplantage og selvfinansieringen, men som nævnt i indledningen, så er selvfinansieringen et udtryk for forholdet mellem udgifter og indtægter for busdriften og ikke umiddelbar sammenlignelig, fordi udgiftsgrundlaget er meget forskelligt fra by til by. Hvis driftsudgiften skyldes en høj køreplantagepris, så vil det ikke nødvendigvis forbedre selvfinansieringen, hvis man øger antallet af påstigere pr. køreplantage ved at øge udbuddet af køreplantimer.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 11



Dato Journalnr Sagsbehandler e-mail Telefon
29. oktober 2009 1-34-70-2-08 Jan Ingebrigtsen jai@midttrafik.dk 87 40 82 82

Oversigt over ruter med busser, der ikke overholder krav i kommende miljøzoner

Århus

På rute	Strækning	Kontraktudløb tidligst	Antal busser
111	Århus - Foldby - Hinnerup	Juni 2011	1
117	Århus - Spørring - Hadsten - Langå	Juni 2011	1
102	Århus - Beder - Norsminde - Odder	Juni 2013	1
103	Århus - Beder - Malling - Odder - Hou	Juni 2013	1
121	Århus-Rønde-Ryomgård	Juni 2013	1
122	Århus-Rønde-Grenaa	Juni 2013	3
123	Århus-Rønde-Ebeltoft	Juni 2013	1
Flybus	Århus-Tirstrup	Juni 2013	1
202	Vejle - Horsens - Århus	Juni 2014	10
107	Århus-Skanderborg-Horsens	Juni 2013	1
115	Århus-Hinnerup-Hadsten-Randers	Juni 2011	5
118	Århus-Randers	Juni 2011	1
913	Århus-Silkeborg-Grindsted-Esbjerg	Juni 2011	3

Randers

På rute	Strækning	Kontraktudløb tidligst	Antal busser
953	Randers - Viborg - Herning	Juni 2011	2
230	Randers-Fårup-Hobro	Juni 2011	1
213	Randers-Fjellerup-Grenaa	Juni 2013	2
217	Randers-Rønde	Juni 2013	2
223	Randers-Hammel-Silkeborg	Juni 2011	1
115	Århus-Hinnerup-Hadsten-Randers	Juni 2011	5
118	Århus-Randers	Juni 2011	1

Horsens

På rute	Strækning	Kontraktudløb tidligst	Antal busser
104	Horsens-Juelsminde	Juni 2014	38
105	Horsens-Juelsminde	Juni 2014	
106	Horsens – Møgelkær - Horsens	Juni 2014	
108	Horsens - Vejle	Juni 2014	
114	Horsens - Tørring	Juni 2014	
116	Horsens - Herning	Juni 2014	
117	Horsens - Billund	Juni 2014	
850	Horsens-Tyrsted-Bjerre-Gramrode	Juni 2014	
852	Horsens-Egebjerg-Gedved-Skanderborg	Juni 2014	
856	Horsens - Sejet - Snaptun - Juelsminde	Juni 2014	
853	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	Juni 2014	10
202	Vejle - Horsens - Århus	Juni 2014	
110	Horsens - Silkeborg	Juni 2014	
830	Vejle-Hedensted-Løsning-Horsens	Juni 2014	19
112	Horsens-Voerladedgård	Juni 2014	
518	Horsens – Træden - Brædstrup	Juni 2014	
671	Lund-Lundum-Egebjerg-Horsens	Juni 2014	
870	Horsens-Brædstrup	Juni 2014	
871	Horsens-Stensballe	Juni 2014	
306	Odder-Horsens	Juni 2013	1
107	Århus-Skanderborg-Horsens	Juni 2013	1

Silkeborg

På rute	Strækning	Kontraktudløb tidligst	Antal busser
853	Horsens-Brædstrup-Silkeborg	Juni 2014	Se Horsens
223	Randers-Hammel-Silkeborg	Juni 2011	1
960	Silkeborg - Viborg - Aalborg	Juni 2013	1
312	Ejstrupholm-Silkeborg	Juni 2014	9
215	Vejle – Nr. Snede – Silkeborg	Juni 2014	
913	Århus – Silkeborg – Grindsted – Esbjerg	Juni 2013	3
107	Århus-Skanderborg-Horsens	Juni 2013	1
Bybus	Silkeborg by	Juni 2014	1

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 13

J. nr. 66-018001-1 NCS/akk

ADVOKATHUSET ODDER
ADVOKAT N.C. STRAUSS
HOLSTEINSGADE 19
8300 ODDER
Tlf. 87 80 12 66

AKTIONÆROVERENSKOMST

Mellem

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Lemvig Kommune
Rådhusgade 2
7620 Lemvig

Holstebro Kommune
Kirkestræde 11
7500 Holstebro

der alle er aktionærer i Midtjyske Jernbane A/S er d.d. indgået følgende overenskomst.

§ 1.

Ved overenskomstens indgåelse har vi følgende andele af selskabets aktiekapital på i alt kr. 44.934.100,00.

Midttrafik	87,66 %
Lemvig Kommune	11,60 %
Holstebro Kommune	<u>0,11 %</u>
I alt	99,37 %

§ 2.

Vi er enige om, at vil ved valg af selskabets bestyrelse vil stemme på de kandidater, som opstilles af Midttrafik med to, af Region Midtjylland med to, af Lemvig Kommune og Holstebro Kommune i fællesskab med to.

§ 3.

Vi er tillige enige om, at de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer i selskabets datterselskab, Midtjyske Jernbaners Drift A/S skal være de samme, som vælges til moderselskabets bestyrelse.

Endelig er vi enige om at posterne som henholdsvis formand og næstformand for de to bestyrelser varetages af de to medlemmer, som er udpeget af Midttrafik.

§ 4.

Ønsker Lemvig Kommune eller Holstebro Kommune at afhænde deres aktier i selskabet, er de forpligtet til at tilbyde at sælge dem til Midttrafik uden at dette selskab dermed har nogen forpligtelse til at købe aktierne.

Nærværende overenskomst er uopsigelig så længe parterne fortsat bevarer deres nuværende andele at aktiekapitalen i Midtjyske Jernbaner A/S og så længe Lemvig Kommune og Holstebro Kommune yder investeringstilskud til Lemvigbanen i mindst samme omfang som hidtil.

Sker der ændringer deri ophører aftalen uden særskilt varsel.

§ 5.

Uoverensstemmelser vedrørende forståelsen af overenskomsten afgøres endeligt ved voldgift i henhold til den til enhver tid gældende lov om voldgift.

Parterne udpeger hver et sagkyndigt medlem. og disse udpeger i fællesskab en opmand, som skal være jurist og fungere som formand for voldgiftsretten.

Kan de to voldgiftsmænd ikke blive enige om en formand, udpeges denne af præsidenten for Retten i Århus.

Voldgiftsretten fastsætter selv reglerne for dens virke, og dens virke og dens kendelse er endelig og bindende for begge parter, således at den kan danne grundlag for eksekution i henhold til Retsplejelovens § 478.

Voldgiftsretten kan i sin kendelse fastsætte sagsomkostningerne, og hvem der skal afholde disse.

Sagens behandling for voldgiftsretten og dennes kendelse skal ikke være tilgængelig for offentligheden.

7-9 den 2008


f/ Midttrafik

.....
f/ Lemvig Kommune

.....
f/ Holstebro Kommune


ARNE LÆGAARD
Borgmester


LARS MØLLER
Kommunaldirektør

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 15

Bektra
c/o Nordjyllands Trafikselskab
Postbox 1359
9100 Ålborg

Att.: Niels Tvilling Larsen

JOHAN SCHLÜTER

København, den 5. oktober 2009

WWW.JSLAW.DK

Deres ref.:
Vores ref.: 05238-0010 biil/Imp

København:
Højbro Plads 10
1200 København K
Telefon +45 32 71 20 00
Fax +45 32 71 21 00

Advokat Henning Biil
Direkte telefon 32 71 21 88
biil@jslaw.dk

Århus:
Skovvejen 2B
Post Boks 37
8000 Århus C
Telefon +45 32 71 20 00
Fax +45 32 71 21 00

Behovstyret kollektiv trafik

Herved skal jeg besvare de juridiske spørgsmål, som I har stillet i notat, som jeg har modtaget her med e-mail af 18. september d.å.

Det første spørgsmål er, om man af en samlet mængde kørsel kan udvælge en andel, som alene forbeholdes taxivognmænd.

Det er min opfattelse, at en sådan fremgangsmåde ikke vil være forenelig med udbudsdirektivernes ligebehandlingsprincip. Hertil bemærker jeg nærmere følgende:

I henhold til den fortolkning af lov om taxikørsel og lov om buskørsel, som Færdselsstyrelsen anlægger, kan koordineret kørsel, som udføres som almindelig rutekørsel, udføres af taxier med op til 9 personer inkl. føreren, busser med mere end 9 personer inkl. føreren og endelig vogne med op til 9 personer inkl. føreren med en EP tilladelse i henhold til busloven begrænset til den koordinerede kørsel.

Det er Færdselsstyrelsens og Trafikministeriets holdning, at koordineret kørsel kan tilrettelægges som almindelig rutekørsel, selvom den omfatter kørselstyper, der ikke isoleret set er almindelig rutekørsel jf. definitionen heraf i trafikselskabslovens § 19,

såsom siddende patientbefordring, speciallægekørsel eller kørsel for skoler og institutioner, når kørslen er åben for alle.

Fortolkningen er udtrykt ganske klart i ministeriets og styrelsens svar fra 1995 på en række henvendelser fra Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (CAT) til styrelsen og Folketingets Trafikudvalg, og jeg vedlægger disse til orientering. I henvendelserne gav (CAT) udtryk for de samme synspunkter og betænkeligheder, som gøres gældende i dag, men de vandt ikke gehør hos myndighederne.

Transportminister Lars Barfoed har i øvrigt fastholdt fortolkningen i sit svar af 24. april 2009 til Folketingets retsudvalg, som ligeledes vedlægges.

Uanset taxivognmændenes kritik af myndighedernes fortolkning, er det for så vidt ikke relevant for besvarelsen af det første spørgsmål, at tage nærmere stilling til, om kritikken er berettiget eller ej. Så længe tilladelser udstedes i overensstemmelse med denne fortolkning, må trafikelskaberne handle på grundlag heraf.

Det må således lægges til grund, at alle de tre nævnte vogntyper har mulighed for at udføre koordineret kørsel, der tilrettelægges som almindelig rutekørsel.

Ligebehandlingsprincippet tilsiger, at lige tilfælde skal behandles ens. I den konkrete situation vil det efter min opfattelse sige, at leverandører, der har mulighed for at udføre den pågældende kørsel, ikke kan udelukkes på forhånd.

En begrænsning, hvorved kun taxivognmænd gives adgang til at byde, ville endvidere begrænse konkurrencen om kørslen, hvilket vil være i strid med udbudsreglernes grundlæggende formål om at skabe størst mulig konkurrence. Dette støtter efter min opfattelse konklusionen.

Endelig kan der henvises til, at Trafik/Transportministeren i besvarelsene fra såvel 2005 som 2009 forudsætter, at der bør være konkurrence imellem de forskellige typer af vognmænd.

Det andet spørgsmål er, om det er lovligt, at alle tre vogntyper udfører kørsel, der er lukket noget af tiden, men åben på andre tidspunkter.

Dette spørgsmål kan anskues som et udbudsretligt problem og som et problem i henhold til bus-, taxi- og trafikelskabsloven. I begge tilfælde er det relevant, hvad der forstås ved almindelig rutekørsel.

I udbudsretlig henseende er reglen den, at trafikskaberne skal foretage udbud efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet, når der foretages indkøb, som har relation til almindelig rutekørsel. Ved indkøb til brug for anden kørsel, skal udbud foretages efter Udbudsdirektivet.

Den største forskel på de to direktiver er, at Forsyningsvirksomhedsdirektivet giver fri adgang til at anvende udbud med forhandling. Herudover er der bredere adgang til at formulere udvælgelseskriterierne og friere adgang til at fastsætte frister. De udbud af koordineret kørsel, jeg har set, er imidlertid kendetegnet ved, at de foretages som offentlige udbud og med udvælgelseskriterier og frister, som er i overensstemmelse med begge direktiver. Så længe dette er tilfældet, er problemstillingen ikke af betydning udbudsretligt.

For så vidt angår fortolkningen af begrebet i henhold til bus-, taxi- og trafikskabsloven, anlægger Færdselsstyrelsen og Trafikministeriet som nævnt ovenfor den holdning, at almindelig rutekørsel kan omfatte andre kørselstyper, der ikke isoleret set er almindelig rutekørsel.

Forudsætningen er dog i overensstemmelse med definitionen af almindelig rutekørsel i trafikskabslovens § 19, at kørslen er "åben for alle", og spørgsmålet er, hvad der nærmere skal lægges heri.

Om fortolkningen af begrebet anføres følgende i forarbejderne til busloven af 1978, hvor begrebet introduceredes:

"Befordres der under kørslen kun bestemte kategorier af personer, foreligger der speciel rutekørsel, for hvilken kørsel der ikke gælder samme regler som for den almindelige rutekørsel, dvs. den kørsel, alle har adgang til at deltage i. Ved en bestemt kategori af personer forstås personer, der er kendetegnet ved at have et bestemt fælles formål med at blive befordret, f. eks. at blive befordret enten til undervisningssted (skolekørsel)..."

Blandet kørsel omtales ikke, og det sandsynlige er vel, at lovgiver ikke har haft dette koncept i tankerne. Ved de senere lovrevisioner er begrebet blot ført videre, uden at der er knyttet yderligere bemærkninger hertil. Spørgsmålet kan således ikke besvares ud fra forarbejderne. I stedet må der anlægges en bredere formålsfortolkning.

Trafikministeren anførte til støtte for sin holdning i svaret fra 2005, at det er mere økonomisk rentabelt for amter og kommuner at lade kørslen foretage som rutekørsel med flere passagerer af gangen end at foretage hver enkelt kørsel som taxikørsel efter taxameter. Det er således myndighedernes holdning, at disse kriterier kan ind-

drages ved fortolkningen af begrebet almindelig rutekørsel, herunder begrebet "åben for alle", og at disse taler for at blandet kørsel kan anses for almindelig rutekørsel. Disse betragtninger er jeg for så vidt enig i. Men de siger ikke direkte noget om, hvorvidt kørsel rent faktisk kan udføres lukket, eller om der under hver tur skal være adgang for alle

Færdselsstyrelsen og Trafikministeriet tager ikke helt konkret stilling hertil i de vedlagte udtalelser. Men de blev ved henvendelserne fra CAT trods alt godt orienteret om, hvilke typer af kørsel der indgår i koordineringsordningerne. Dermed kan de næppe være i tvivl om, at dele af den koordinerede kørsel i sagens natur nødvendigvis må være lukket noget af tiden.

Det må på den baggrund være rimeligt at fortolke myndighedernes holdning derhen, at det faktum, at en del af kørslen reelt er lukket i en del af køretiden, ikke berøver den koordinerede kørsel karakteren af åben kørsel.

Hvor stor en del af kørslen, der på denne baggrund må være lukket, kan der på det foreliggende grundlag ikke siges meget fornuftigt om, udover at det i hvert fald må antages at være problematisk, hvis den del af kørslen, som offentligheden ikke har adgang til, bliver den dominerende del af koordineringen.

Det sidste spørgsmål er, hvor omfattende tilslutningspligten er til taxacentraler. Her til bemærker jeg følgende.

Det fremgår af taxilovens § 10, at indehaverne af taxibevinger i en kommune skal oprette eller tilslutte sig et bestillingskontor, når antallet af taxibevinger i kommunen fastsættes til 10 eller derover.

I taxibekendtgørelsen nr. 220 af 31. marts 2000 er fastsat supplerende regler om bestillingskontorer i §§ 17-21. Det fremgår udtrykkeligt heraf, at der godt kan oprettes mere end ét bestillingskontor i en kommune. Der skal dog mindst være 10 køretøjer/bevinger tilknyttet hvert bestillingskontor. Kommunen kan fastsætte et højere minimumsantal.

I kommuner, hvor antallet af bevinger er minimum 20, og der kun er oprettet ét bestillingskontor, kan minimum 10 bevillingshavere kræve, at kommunen godkender oprettelse af et yderligere bestillingskontor. Som bekendtgørelsen er formuleret, gælder dette tilsyneladende også, selvom kommunen har fastsat et højere minimumsantal af bevinger pr. bestillingskontor.

Endelig anføres det, at Færdselsstyrelsen kan tillade, at bevillingshavere i to eller flere tilgrænsende kommuner opretter et fælles bestillingskontor, forudsat at kommunerne er enige om det samlede antal bevillinger og fordeling heraf på kommunerne, samt om takster.

Uanset at det ikke fremgår udtrykkeligt af bekendtgørelsen, må der være frit valg med hensyn til valg af bestillingskontor, man som vognmand tilslutter sig, såfremt der er flere muligheder. Der er ikke i bekendtgørelsen krav til bestillingskontorenes fysiske beliggenhed.

Endelig bemærkes, at lovens § 10, stk. 2 giver kommunerne hjemmel til midlertidigt eller for et ubegrænset tidsrum at fritage en bevillingshaver for tilslutningspligten. Den fritagne kan dog i henhold til bekendtgørelsens § 21 tilpligtes at deltage i en telefonvagtordning.

Formålet med bestemmelsen er at give kommunerne mulighed for at tilpasse strukturen i taxierhvervet bedst muligt i overensstemmelse med lokale forhold, f.eks. ved at undtage taxier som fortrinsvis skal betjene bestemte geografiske områder for tilslutningspligten.

Jeg håber, at dette besvarer Jeres spørgsmål fyldestgørende. I modsat fald står jeg naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen



Henning Bil



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 24 . april 2009
Dok.id
J. nr. 004-018-981

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. april 2009 stillet mig følgende spørgsmål 710 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S).

Spørgsmål nr. 710:

"Kan ministeren bekræfte, at de seneste ændringer af taxaloven kombineret med kommunernes brug af selskabet Flextrafik har betydet, at taxaerne i de mindre bysamfund er næsten helt forsvundet, og vil ministeren i den sammenhæng tilkendegive, om han mener, at der er behov for en mere grundig evaluering af hele udviklingen på taxaområdet med henblik på at sikre taxabetjeningen i udkantsområderne?"

Svar:

I spørgsmålet tilkendegives en bekymring for udviklingen på taxiområdet i udkantsområderne.

Jeg er enig i, at landtaxierne har en stor betydning i tyndt befolkede områder, og at landtaxierne i det hele taget bidrager til at gøre det attraktivt at bo udenfor byerne.

Det er derfor vigtigt, at der er fokus på at fastholde et velfungerende taxierhverv i landdistrikterne og en tilfredsstillende taxibetjening i tyndt befolkede områder.

Når det er sagt, er det samtidig vigtigt at slå fast, at taxierhvervet – både i byerne og på landet – ligesom alle andre virksomheder løbende skal tilpasse deres virksomheder i overensstemmelse med udviklingen på markedet.

De opgaver, som løses for det offentlige, skal typisk udføres af de virksomheder, som kan give de mest økonomisk fordelagtige tilbud. De regionale trafikkselskaber varetager ifølge trafikkselskabsloven blandt andet opgaven med at stå for offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for trafikkselskabets geografiske område.

Både taxi- og busvognmænd kan deltage i et udbud af offentlige kørselsordninger, der er åbne for alle, og kørslen kan udføres af busser, taxier og biler til max. 8 passagerer uden taxitilladelse, men med en særlig begrænset



tilladelse efter busloven. Taxierne og bilerne til max. 8 passagerer kører i så fald efter trafikskabsloven og ikke efter taxiloven.

Side 2/2

Kommunalreformen har påvirket en lang række forhold i samfundet. Det er derfor vigtigt at skaffe et overblik over reformens konsekvenser på taxiområdet.

Færdselsstyrelsen er i forbindelse med ændring af taxiloven i 2006 blevet bedt om at følge udviklingen på taxiområdet meget nøje efter kommunalreformens ikrafttræden, og jeg kan i den forbindelse oplyse, at det er hensigten, at Færdselsstyrelsen sammen med andre involverede myndigheder og branchen i løbet af 2009 iværksætter en undersøgelse af kommunalreformens konsekvenser for bl.a. taxibetjeningen i de tyndt befolkede områder.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :13. september 2005
J.nr. :004-212

Trafikudvalget har i brev af 2. august 2005 stillet mig følgende spørgsmål 203 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 203:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 28. juli 2005 fra Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark vedrørende taxikørsel mv., jf. alm. del- bilag 314."

Svar:

Centralforeningen af Taxiforeningen i Danmark (CAT) har i henvendelse af 28. juli 2005 anført, at Færdselsstyrelsens fortolkning af buslovens rutekørselsbegreb medfører urimelig konkurrence for taxierhvervet.

Jeg kan bekræfte, at den samordnede kørselsordning, som er beskrevet af CAT, foretages i flere amter, og at det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at en sådan samordnet kørselsordning falder ind under buslovens rutekørselsdefinition.

Begrundelsen for at indføre en sådan samordnet kørselsordning er, at det er mere økonomisk rentabelt for amter og kommuner at lade kørslen foretage som rutekørsel med flere passagerer af gangen end at foretage hver enkelt kørsel som taxikørsel efter taxameter. Der er derfor naturligvis tale om en konkurrencesituation for taxivognmændene. Dette betyder dog ikke automatisk, at den er urimelig. Kørslen skal sættes i udbud, og taxivognmænd kan byde på linie med busvognmænd. I så fald køres der efter buslovens regler og ikke efter taxilovens, hvilket blandt andet betyder, at der ikke køres efter taxameter, men efter den i tilbuddet afgivne pris. For at der tale om rutekørsel i buslovens forstand, skal der være fastlagt en rute før kørslen begyndes. Begrebet rute forstås i denne sammenhæng bredt, det vil sige, at kørslen skal finde sted indenfor et geografisk afgrænset område. Ruten behøver således ikke nøjagtigt at følge samme vejstrækninger hver dag, men kan f.eks. være indenfor Nordjyllands Amt. Denne rute skal have fastlagt steder, hvor der sker af- og påstigning. Disse kan variere fra dag til dag, men skal være fastlagt inden kørslen påbegyndes.

Der skal være tale om kørsel, der sker regelmæssigt. Regelmæssigt er i denne forbindelse defineret som kørsel over mindst 3 kørselsdage og mindst en gang ugentligt. Det vil sige, at den mindste udgave af rutekørsel, der kan godkendes, er kørsel på en rute over 3 dage eller en gang ugentlig i 3 uger. Dette er f.eks. tilfældet ved kørsel til en musikfestival fra fredag til søndag eller natbuskørsel 3 fredage ved juletid.

Kørslen skal være åben for alle. Derfor kan alle uden at være omfattet af en kommunes kørselsforpligtelser også kontakte kommunen og borgerens konkrete kørselsbehov vil så blive indpasset i ruten. Dette er naturligvis mod betaling.

CAT henviser i sit brev til den daværende trafikministers svar til udvalget i forbindelse med behandling af en ændring af busloven i folketingsåret 1998/99. I dette svar blev det oplyst, at de dele af de offentlige kørselsordninger, der er etableret i amtsligt regi, hverken efter den nugældende buslov eller efter lovforslaget kan udføres som rutekørsel.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at der ved denne besvarelse ikke var taget højde for, at der i amtslig regi ville ske en koordinering på tværs af de offentlige kørselsordninger, som tillige blev åbnet op for alle borgere.

Endelig stiller CAT spørgsmål om, hvorvidt køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, kan udføre rutekørsel på grundlag af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at en vognmand har mulighed for at få udstedt en begrænset tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven, hvis vognmanden har kontrakt med trafikselskab, amt eller kommune om almindelig rutekørsel og ønsker at udføre kørslen med et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet. Denne mulighed anvendes, når vognmanden ikke har en taxitilladelse til det pågældende køretøj. Køretøjet må ikke anvendes til andre former for kørsel.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



CENTRALFORENINGEN AF TAXIFORENINGER I DANMARK

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
28.07.2005

Nu må der ske noget!!

Det offentlige (kommuner, amter, trafikselskaber m.fl.) er langsomt men sikkert, med accept fra Færdselsstyrelsen, i gang med, at slå taxierhvervet i de tyndtbefolkede områder ihjell!

Midlet til dette er den mere og mere udvandede fortolkning af begrebet RUTEKØRSEL.

Ifølge Lov om buskørsel § 2 defineres rutekørsel således:

Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, såfremt kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

Stk. 2. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som "almindelig rutekørsel". Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

1) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 1, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og § 1, stk. 2, i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

2) Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Stk. 3. Ved udførelse af almindelig rutekørsel efter § 3, stk. 1, nr. 4, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentlig på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

Stk. 4. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

Hvis man lavede en rundspørge, ville de fleste nok mene, at rutekørsel er, når der foreligger en køreplan med faste start- og endestationer, faste afgangs- og ankomsttider samt faste stoppesteder på ruten. Ruten køres jævnlige og som regel flere gange om dagen.

I forbindelse med behandlingen af busloven i 1998/99 har Amtsrådsforeningen og HT rejst spørgsmålet om, hvorvidt samordning af forskellige offentlige kørselsordninger kan betragtes som almindelig rutekørsel, og finder det uhensigtsmæssigt, hvis lovgivningen begrænser en sådan mulighed.

Til dette svarede trafikministeren:

"Jeg kan hertil oplyse, at det efter lovforslaget alene er den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som skal betragtes som almindelig rutekørsel, mens reglerne for den øvrige del af den offentligt betalte kørsel, for eksempel patientbefordring til sygehuse og kørsel til aktivitetscentre, ikke foreslås ændret. Disse former for kørsel vil - hvis de udføres med en bus - som hidtil kræve enten tilladelse til speciel rutekørsel eller vil kunne udføres på grundlag af den generelle tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

De dele af de offentlige kørselsordninger, der er etableret i amtsligt regi, kan hverken efter den nugældende buslov eller efter lovforslaget udføres som rutekørsel, idet kørslen ikke udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse.

Der er samtidig i dag et krav om, at mindst 6 personer, føreren medregnet, skal deltage i kørselsarrangementet ved bestillingskørsel, og fremover kan der også fastsættes krav om mindste antal ved kørsel, der ikke er rutekørsel (anden buskørsel). Kravet har til formål at hindre, at navnlig mindre busser uretmæssigt konkurrerer med taxivognmænd. Efter min opfattelse bør kravet om mindste antal deltagere ikke give problemer i forbindelse med samordning af forskellige offentlige kørselsordninger, da der bør være et sådant passagergrundlag for samkørslen, at der kan samles mindst 5 deltagere i de tilfælde, hvor der indsættes busser.

Jeg finder det endvidere vigtigt, at kørsel generelt set udføres med det materiel, der ud fra miljø- og trafiksikkerhedsmæssige samt økonomiske hensyn er bedst egnet til at udføre opgaven. Hvis al offentligt betalt kørsel blev anset for rutekørsel, ville det kunne medføre, at den kørsel, der i dag mest hensigtsmæssigt kan udføres med taxier, fremover - af afgiftsmæssige årsager - ville blive kørt med busser."

Ifølge ovenstående er der således, efter C.A.T.'s opfattelse, ingen tvivl om, hvad der kan komme ind under begrebet RUTEKØRSEL.

Det er derfor ikke korrekt, når Færdselsstyrelsen tillader, at bl.a.:

- Siddende patientbefordring
- Speciallægekørsel
- Teletaxikørsel
- Kørsel til institutioner
- M.m.m.

udbydes som rutekørsel.

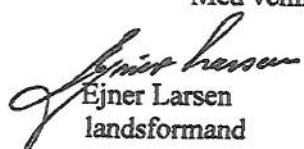
Seneste skud på stammen er tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring (bustilladelse) til motorkøretøjer indrettet til befording af 4 personer føreren medregnet! Selvom det i Lov om buskørsel §1, stk. hedder: Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.


C.A.T. er selvfølgelig enig i, at det offentlige skal have deres opgaver udført så billigt som muligt og at der skal være en sund konkurrence på alle områder. Men det skal samtidig ske på et fair grundlag.

Når busser, minibusser m.fl. er færdige med dagens offentlige opgaver, kan disse køre i garagen og har derefter ingen udgifter, til at opretholde et beredskab i resten af døgnet. Mens taxivognmanden skal være til rådighed alle døgnets 24 timer, hvis der skulle komme en enkelt almindelig taxitur. Det er selvfølgelig umuligt for en taxivognmand med kun én vogn og kun sig selv som fører, at opretholde et beredskab i 24 timer i alle eller flere af ugens dage, men det er ikke desto mindre det, han kan blive tvunget til af kommunen med taxiloven i hånden.

Hvis man vil redde bare en nogenlunde taxibetjening i de tyndt befolkede områder i landet, er det bydende nødvendigt, at der straks bliver strammet op omkring begrebet RUTEKØRSEL, således at taxibranchen vil få noget af den kørsel tilbage, som naturligt hører hjemme her!

Med venlig hilsen

 Ejner Larsen
landsformand

 Eigil Christiansen
forretningsfører

//Der vedlægges kopi af korrespondance om emnet med Færdselsstyrelsen



Færdselsstyrelsen
Road Safety and Transport Agency

6. juli 2005

Ringkøbing Amts Taxiforening og Økonomisk
Forening for Persontransport
Stabyvej 23
6990 Ulfborg

Att.: Gunnar Frost

Tilsynsafdelingen

J. nr.: 2005-2116-49

Sagsbeh.: Lis Caspersen

Dores ref.:

Vedrørende taxiloven contra busloven.

Idet der henvises til foreningens brev stilet til Trafikministeriet og modtaget i Færdselsstyrelsen den 24. januar 2005, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke er sket ændring af buslovgivningen pr. 1. januar i år.

Styrelsen er imidlertid bekendt med, at flere og flere trafikelskaber og amter, herunder Ringkøbing amt, udbyder kørsel på tværs af forskellige kørselsordninger, f.eks. handicapkørsel, siddende patientbefordring, speciallægekørsel, teletaxikørsel og kørsel til institutioner, som samordnet kørsel. Hvis den samordnede kørsel er for alle ("åbne" brugere), vil kørslen typisk kunne udføres som almindelig rutekørsel, og kørslen vil i så fald kunne udføres med såvel busser som taxier.

Styrelsen har i øvrigt noteret sig foreningens synspunkter og vil lade dem indgå i kommende overvejelser om ændringer af lovgivningen på området.

Med venlig hilsen

Lis Caspersen

Chefkonsulent

17. juni 2005

Centralforeninger af Taxiforeninger i Danmark
Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge

Tilsynsafdelingen

J. nr.: 2005-2116-52

Sagsbeh.: Lis Caspersen

Deres ref.:

Vedrørende definition af rutekørsel.

I brev af 6. april 2004 har foreningen anmodet om oplysning om, hvorledes udbud af et nærmere beskrevet kørselsarrangement harmonerer med buslovens definition af rutekørsel.

Det er oplyst, at et trafikskab i materialet til udbud af samordnet kørsel blandt andet anfører, at trafikskabet selv har en kørselsordning for handicappede og herudover har aftale med eksterne parter om at stå for iværksættelse af kørslen i forbindelse med andre kørselsordninger. Det er endvidere anført, at der kan være tale om både kørsel, der bestilles fra gang til gang, og kørsel, der foregår fast over en periode. Trafikskabet samordner i størst muligt omfang kørslen på tværs af de forskellige kørselsordninger. Trafikskabet udbyder i denne forbindelse handicapkørsel, siddende patientbefordring, speciallægekørsel, teletaxikørsel og kørsel til institutioner. Endelig er det anført, at den udførte kørsel vil være almindelig rutekørsel og derfor kan udføres med såvel busser som taxi.

Færdselsstyrelsen har ikke kendskab til ovennævnte udbud af samordnet kørsel, men går ud fra, at der er tale om forskellige typer af kørselsarrangementer, der fremover ønskes koordineret via et fælles "bestillingskontor", og hvor trafikskabet samtidig åbner kørslen for alle ("åbne" brugere).

Der er i bemærkningerne til § 2 i forslag til lov om buskørsel (1978) anført følgende:

"Kørslen skal [...] udføres på en måde, der er egnet til hos dem, der ønsker at blive befordret til et bestemt geografisk mål, at fremkalde den opfattelse, at den dækker en stabil trafikforbindelse til dette mål. Dette vil typisk være tilfældet, når kørslen udføres i henhold til en forud fastlagt og offentliggjort køreplan.

Typisk vil kørslen foregå mellem 2 bestemte geografiske punkter ad samme strækning fra tur til tur. Det berøver imidlertid ikke kørslen dens karakter af rutekørsel, at kørselsstrækningen mellem de to punkter ikke er den samme fra tur til tur, eller at kørslen ikke foregår mellem to fikserede punkter, når blot kørslen foregår inden for et bestemt geografisk om-

råde med tilfældigt udgangs- og endepunkt inden for forud fastlagte udsnit af området. Eksempelvis vil kørslen kunne udføres fra et distrikt i en kommune til et bestemt punkt - det kommunale center, jernbane- eller rutebilstationen eller en arbejdsplads - og kørselsstrækningen for den enkelte tur fastlægges efter forudgående bestilling fra distriktets beboere eller dem, der fra center, jernbane- eller rutebilstation m.v. skal befordres på tilbagevejen til distriktet. På samme måde kan det tænkes, at kørslen udføres fra et distrikt til et andet distrikt således, at kørselsstrækningen og udgangs- og endepunkt fastsættes for den enkelte tur efter forudgående bestilling fra passagererne."

Det er på grundlag af de foreliggende oplysninger er ikke muligt for Færdselsstyrelsen at udtale sig om, hvorvidt det omhandlede kørselsarrangement opfylder betingelserne for at være rutekørsel, men det er styrelsens umiddelbare opfattelse, at et sådant kørselsarrangement vil kunne tilrettelægges som rutekørsel.

Hvis kørselsarrangement opfylder betingelserne for at være rutekørsel, og hvis kørslen er åben for alle, vil der være tale om almindelig rutekørsel.

Med venlig hilsen



Lis Caspersen

Chefkonsulent



Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

KOPI

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
06.04.2005

Definition af rutekørsel

I henhold til Lov om buskørsel §2 defineres rutekørsel således:

Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, såfremt kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

Stk. 2. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som "almindelig rutekørsel". Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

- 1) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 1, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og § 1, stk. 2, i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

I materiale til udbud af samordnet kørsel anfører et trafikselskab bl.a.:

Trafikselskabet har selv en kørselsordning for handicappede og har herudover aftale med eksterne parter om at stå for iværksættelse af kørslen i forbindelse med andre kørselsordninger. Der kan være tale om både kørsel, der *bestilles fra gang til gang*, og kørsel, der foregår fast over en periode. Trafikselskabet samordner i størst muligt omfang kørslen på tværs af de forskellige kørselsordninger.

Trafikselskabet udbyder i denne forbindelse:

- Handicapkørsel
- Siddende patientbefordring
- Speciallægekørsel
- Teletaxikørsel
- Kørsel til institutioner

Trafikselskabet anfører i materialet, at "den udførte kørsel vil være almindelig rutekørsel og kan derfor udføres med såvel busser som taxi".

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark skal herved anmode om en redegørelse for, hvordan udbuddet af disse kørselskategorier harmonerer med lovens definition af rutekørsel.

Med venlig hilsen

Eigil Christiansen
forretningsfører

Færdselsstyrelsen • Tilsynsafdelingen

Adelgade 13 • postboks 9039 • DK 1304 København K • Telefon 33 92 91 00 • Telefax 33 32 35 34 • www.fstyr.dk • fstyr@fstyr.dk

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge

Den 17. juni 2005

ID-nr.: 60433

(Bedes opgivet ved alle henvendelser til styrelsen)

Vedrørende tilladelse til buskørsel.

Idet der henvises til foreningens brev af 5. april 2005, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at en vognmand har mulighed for at få udstedt en begrænset tilladelse til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven, såfremt vedkommende ønsker at udføre almindelig rutekørsel med et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet (M1).

For at få udstedt en sådan tilladelse skal det dokumenteres, at vognmanden har tilladelse til almindelig rutekørsel eller kontrakt med en tilladelsesudstedende myndighed om udførelse af almindelig rutekørsel.

Hvis vognmanden i forvejen har tilladelse i henhold til taxiloven, skal det endvidere dokumenteres, at han opfylder taxilovgivningens krav for at udstedt yderligere en tilladelse. En busvognmand, der ansøger om en sådan begrænset tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, skal opfylde buslovgivningens krav til egenkapital for at få udstedt tilladelsen.

Tilladelsen udstedes med begrænsning om, at tilladelsen alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med XX om almindelig rutekørsel. Det pågældende motorkøretøj må ikke anvendes til andre former for kørsel.

Det kan endvidere oplyses, at der til Ans Bussen ApS er udstedt 3 tilladelser til erhvervmæssig personbefordring i henhold til busloven med begrænsning om, at tilladelserne alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab om almindelig rutekørsel. Styrelsen antager, at der er tale om en fejl, når det af den medsendte omtale fremgår, at "De 2 små busser udfører speciel rutekørsel, bl.a. for Viborg Amt".

Det bemærkes, at det ikke fremgår af "Find transportvirksomhed" på Færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk, om en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring er udstedt med begrænsning.

Med venlig hilsen



Lis Caspersen

Chefkonsulent



Færdselsstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

KOPI

Kontor: Fåborgvej 31
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 40 55
Fax 62 24 40 58
E-mail: post@cat-taxi.dk
Giro 111 4980

www.cat-taxi.dk

Vester Skerninge, den
05.04.2005

Tilladelse til buskørsel

I Lov om buskørsel §1, stk. hedder det: Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervs-mæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.

Idet jeg henviser til ovenstående og til vedlagte omtale, skal jeg anmode om en redegørelse for, hvordan der kan udstedes bustilladelse til vogne, som kun er godkendt til 3 personer udover føreren.

Med venlig hilsen

Eigil Christiansen
forretningsfører

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 16
Bilag nr. 1**



Dato 8. oktober 2009 **Journalnr** 1-30-78-3-1-09 **Sagsbehandler** Henning Nielsen **e-mail** hni@midttrafik.dk **Telefon** 8740 8268

Projektansøgninger til Trafikministeriets puljer 1. oktober 2009

<i>Projektansøger/ Projektansvarlig</i>	<i>Projekt</i>	<i>Egenfinansiering</i>	<i>Ansøgt beløb</i>	<i>Ressourcemæssige konsekvenser for Midttrafik</i>
Skive Kommune	Ny kompakt trafikterminal i Skive	10.555.000 (Skive Kommune)	10.555.000	Deltagelse i projektgruppe, evt. efterfølgende justeringer i køreplaner
Herning Kommune	Forbedring af 4 signalregulerede kryds	725.000 (Herning Kommune)	725.000	Meget begrænset
Herning Kommune	Ombygning af signalanlæg Vesterholmvej/Viborgvej	2.500.000 (Herning Kommune)	2.500.000	Meget begrænset
Herning Kommune	Handlingsplan til forbedring af fremkommelighed for busser i Herning	550.000 (Herning Kommune)	550.000	Dialog med Midttrafik og busselskaber om fremkommelighedsproblemer i Herning samt opstilling af handleplan
Herning Kommune	Handicapvenligt stoppested ved DGI-parken i Herning	900.000 (Herning Kommune)	1.100.000	Deltagelse i følgegruppe. Levering af køreplandata.
Herning Kommune	Etablering af 6 superstoppesteder i Hennings forstæder over en 3 års periode.	3.204.000 (Herning Kommune)	3.476.000	Deltagelse i projektgruppe. I øvrigt begrænset.
Århus Kommune	Forprojekt vedrørende busprioritering i området Viby Torv, Viby Ringvej, Skanderborgvej og Holme Ringvej	941.250 (Århus Kommune)	941.250	Meget begrænset
Århus Kommune	Busprioritering Halmstadgade – Hasle Ringvej	1.340.625 (Århus Kommune)	1.340.625	Meget begrænset

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 16
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
18. september 2009		Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

Samarbejdsaftale om rabatruiter mellem Skanderborg Kommune og Midttrafik

Mellem Skanderborg Kommune og Midttrafik udarbejdedes følgende samarbejdsaftale om "rabatruiter".

- Midttrafik tilbyder faglig rådgivning til Skanderborg Kommune i forbindelse med udarbejdelse af forslag til ændringer i rabatruiter – f.eks. i forhold til udarbejdelse af køreplaner, økonomiberegninger m.m. I særlige tilfælde kan det evt. være nødvendigt at tilknytte ekstern konsulenthjælp.
- Skanderborg Kommune varetager fortsat bestillerfunktionen, herunder afklaring af ønsker fra skoler, borgere etc. Der forventes i Skanderborg Kommune etableret en fast samarbejdsstruktur mellem Teknik-Miljø og Børn-Unge omkring planlægning af rabatruiter. Midttrafik deltager gerne i møder i dette forum som trafikfaglig rådgiver.
- Skanderborg Kommune udarbejder normalt køreplaner for egne rabatruiter i excel-regneark. Midttrafik yder gerne faglig rådgivning i forbindelse med udarbejdelse af disse køreplaner, og foretager gerne kvalitetstjek inden udsendelse. Produktion og trykning af køreplaner foregår som det er tilfældet i dag.
- Der sikres en løbende dialog mellem Skanderborg Kommunes medarbejdere, der arbejder med opgaven og den køreplanlægger i Midttrafik der har ansvaret for Skanderborg Kommune.
- Skanderborg Kommune varetager fortsat opgaver i forbindelse med vejarbejder, stoppesteder m.m. Ved driftsforstyrrelser (f.eks. udgået kørsel, overfyldte busser m.m.) kontakter Skanderborg Kommune Midttrafik med henblik på en løsning.
- Parterne er indstillet på at sikre en god faglig og åben dialog om løsning af opgaverne, og er indstillet på at arbejde for løsning af opgaverne på lavest mulige organisatoriske niveau.
- Aftalen har ingen økonomiske konsekvenser.

Århus, 30. oktober 2009

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 6. november 2009 kl. 12.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 16
Bilag nr. 3**

Fra: Gunner Frost [mailto:gunners-taxi@privat.dk]

Sendt: 25. oktober 2009 12:35

Til: Jørgen Nørby

Emne: Midttrafik:

Til Jørgen Nørby:

Jeg er blevet kontaktet af Asia's Taxi Bækmarksbro, vedr. noget hun har opserveret vedr. Planit systemet i Midttrafik.

Jeg vil gerne oplyse som du sikkert ved at, jeg har været til møde med Direktøren i Midttrafik.

På dette møde forklarede vi igen at, planit systemet ikke er godt nok: .

1. Planit systemet bygger på Vognløb kontra det vi kendte til i det gamle Ringkøbing system (Mobi rute) som byggede på nærmeste og billigste bil via GPS positioner. Disse GPS positioner sender vi stadig til Planit systemet, men bliver ikke anvendt til vogndiregering.

2. Vores opfattelse af Vognløb er at, der godt nok bliver kordineret, men den måde kordineringen forgår på gør at, en vogn ofte kommer til og kører for mange kilometer tomkørsel fra en kunde til næste kunde. Det vil sige at f.eks en vogn går fra Lemvig til Holstebro med 1 patient og derefter fra Holstebro (tom) til Struer for at kører en til Århus og så igen tom til Bøvling for at kører en til Holstebro, eller lign.. En sådan vogn skal i vores verden udnyttes bedre, men det der går galt her er igen en systemfejl sandsynligvis p.g.a. at, brugeren som ligger i Bøvling er en der på en eller anden måde i systemet ligger fast på pågældende køretøj, men som systemet skulle have smidt af sig når vognen rykker østpå og dermed bliver udnyttet ud fra den retning køretøjet befinder sig i og i stedet skulle en ny vogn hente brugeren i Bøvling. Dette er blot en af mange system fejl.

Tur planlægning for Handicapbrugere eller Åbne brugere er også alt for stift, her anvendes tur planlægning ikke efter ledige vogne men efter vogne i Vognløb. Det vil sige at f.eks. Fru Pedersen i Østergade Lemvig vil gerne bestille en tur til Industrivej Lemvig kl.10.00, hvilket hun ikke kan selv om der holder 8 til 16 ledige vogne i Lemvig, bliver turen planlagt efter en vogn der kunne befinde sig i Holstebro Struer eller længere væk, så derfor kan hun få en vogn 9.15 for at blive kørt en tur på 5 min., hun skulle måske først være fremme 10.30. En sådan tur i det gamle system blev blot lagt ind til at skulle være fremme 10.30 og så kom vognen kl. 10.00 som nærmeste og billigste vogn via GPS.

Vi oplever ofte at en vogn kommer en tidlig lørdag morgen fra Hadsund, Mariager, Silkeborg eller lign. for at køre en bytur i Holstebro eller fra Ringkøbing til Holstebro til Dialyse. Når vi forligger dette for midttrafik får vi at vide at, det er fordi de har lagt privat rejse ind i vestjylland for at komme ud at kører, men når vi snakker med Vognmændene/chaufførene siger de at de er sendt direkte hjemmefra og skal ikke altid have noget med retur østpå og ej heller har de nogen ny kørsel i systemet før ved middagstid igen østpå. Vi som kender det gamle system er gråhårede over at systemet er så dårlig, men vi havde faktisk opgivet at komme videre, men i og med at Asia's taxi nu rejser et problem ud fra at være en af de billigere vogne, synes jeg det ville være udmærket at få dette med.

Jeg sagde til Direktøren i Midttrafik at det nok er vanskeligt at ændre på systemet da Planit systemet er ejet af Bektra i Ålborg hvor man har købt sig ind, i vores verden ville det nok være bedre at Midttrafik købte et nyt system svarende til det gamle Mobi rute, som kørte på GPS og billigste vogn.

Jeg skal lige til sidst sige at der selvfølgelig også er mange turer der kører fornuftigt, men er helt sikker på at det kan gøres væsentlig bedre.

Venlig Hilsen
Formand for Kreds 7
Gunner Frost
Stabyvej 23
6990 Ulfborg
Tlf. 4028 2373