

Bilagsoversigt

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

- 1 Regnskab 2009 for Midttrafik
 1. [årsregnskab 2009 for Midttrafik](#)
- 2 Trafikselskabets budget 2011
 1. [Trafikstyrelsens notat og tabeller om sammenligning af offentlig buskørsel regnskab 2008](#)
- 3 Emner til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik 21. maj 2010
- 4 Forslag til politisk konference
 1. [pjece fra KL til medlemmer af trafikelskabers repræsentantskab og bestyrelse](#)
- 5 Udbud eller forlængelse af regionale kontrakter efter VAFT's 3. udbud og Århus Amts 3. udbud
- 6 Partnerskabsaftale med Nobina A/S og Randers Kommune
 1. [henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel](#)
- 7 Henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel
 1. [henvendelse fra Transportministeren vedrørende takster i handicapkørsel](#)
- 8 Orientering om bedre viden om danskernes transport
 1. [artikeludkast til bladet Teknik og Miljø med titlen "Bedre viden om danskernes transportvaner"](#)
- 9 Orientering om oversigt over miljøoplysninger om busser, der kører for Midttrafik
 1. [statistik for busser, der kører for Midttrafik](#)
- 10 Orientering om billetkontrol og snyd i busserne
 1. [notat om omfang af billetkontrol og snyd i busserne](#)
- 11 Orientering om gratiskørsel i Midttrafik
 1. [den tidligere bestyrelsesformands brev til kommunerne om gratis kørsel](#)
 2. [notat om nuværende takster på lokalruter og skolebusruter](#)
 3. [notat om særlige forhold ved gratis buskørsel i Midttrafik](#)
- 12 Orientering om regionens effektiviseringer
 1. [Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet med bilag](#)
- 13 Orientering om forsøg med at uddelegere køreplankompetence til vognmand

- 14 Orientering om Trafikselskaberne i Danmark
1. [vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark](#)
 2. [pressemeldelse fra Trafikselskaberne i Danmark vedrørende valg af formand marts 2010](#)
 3. [referat fra bestyrelsesmødet i Trafikselskaberne i Danmark 17. marts 2010](#)
- 15 Orientering om resultat af EFQM audit 2010 for Midttrafik
1. [rapport med resultat og anbefalinger fra EFQM audit marts 2010](#)
- 16 Orientering om det psykiske arbejdsmiljø i administrationen i Midttrafik
1. [FOA Århus' pressemeldelse om anmeldelse af Midttrafik til Arbejdstilsynet, Midttrafiks pressemeldelse med svar på FOA's pressemeldelse, HK Kommunal Østjyllands pressemeldelse med støtte til FOA Århus' kritik samt Midttrafiks pressemeldelse med svar på HK Kommunal Østjyllands pressemeldelse](#)
- 17 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
1. [pressemeldelse om den offentlige høring af kollektiv trafikplan Århus](#)
 2. [nyhedsbrev nr. 3 vedrørende Letbanen i Østjylland](#)
 3. [brev af 29. marts 2010 til Transportministeren vedrørende letbanen](#)
 4. [brev af 9. marts 2010 fra Trafikselskaberne i Danmark til den nyudnævnte Transportminister](#)
 5. [brev af 25. marts 2010 fra Transportministeren til Trafikselskaberne i Danmark](#)
 6. [notat om bestyrelsesansvarsforsikring Midttrafik](#)
 7. [ansøgning til Den Kommunale Momsfond](#)
- 18 Eventuelt

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

**Årsregnskab 2009
for
Midttrafik**

April 2010
Årsregnskabet indeholder 31 sider

Indhold

Indledning	2
Ledelsens påtegning	3
Den uafhængige revisors påtegning	4
Præsentation af Midttrafik	5
Regnskabsbemærkninger	7
Anvendt regnskabspraksis	13
Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	13
Det omkostningsbaserede regnskab	13
Resultatopgørelse for 2009	18
Udgiftsbaseret resultatopgørelse	18
Omkostningsbaseret resultatopgørelse	19
Balance 31. december 2009	20
Pengestrømsopgørelse 2009	21
Noter til resultatopgørelse og balance	22
Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	28
Drifts- og rådighedsbeløb	28
Personaleoversigt	29
Uddrag af internt regnskab for 2008 for Busselskabet Århus	
Sporveje	30
Resultatopgørelse omkostningsbaseret, sammenligning 2009 og 2008	30
Balance pr. 31.12.2009	31

Indledning

Midttrafik præsenterer hermed årsregnskabet for 2009. Årsregnskabet indeholder dels et udgiftsbaseret regnskab og dels et omkostningsbaseret regnskab. Statusbalancen er omkostningsbaseret og omfatter dermed såvel omsætningsaktiver, anlægsaktiver og gæld inkl. pensionsforpligtelser m.v.

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

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

Ledelsens påtegning

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

Bestyrelsen for Midttrafik har den 16. april 2010 behandlet og godkendt et foreløbigt udkast til årsregnskabet for 2009. Det endelige årsregnskab er behandlet og godkendt på bestyrelsesmødet den 21. maj 2010.

Arne Lægaard
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

Den uafhængige revisors påtegning

Her indsættes revisionens påtegning, som forventes at foreligge til bestyrelsesmødet i maj 2010.

Præsentation af Midttrafik

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

- 1 Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- 2 Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- 3 Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- 4 Variabel kørsel, herunder individuel handicapkørsel
- 5 Privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Der henvises til Midttrafiks årsberetning for 2009, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af nøgletal og selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2009.

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

Visioner og mål

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

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

Midttrafiks bestyrelse vedtog på møde den 28. november 2008 en strategiplan for Midttrafiks virke i perioden 2009 til 2011. Strategiplanen danner fremadrettet udgangspunkt for fastlæggelse og opfølgning på mål og indsatsområder.

Bestyrelse og direktion

Midttrafik ledes af en politisk valgt bestyrelse på 9 medlemmer. 7 af medlemmerne udpeges af et kommunalt repræsentantskab, og 2 udpeges af Region Midtjylland. Den daglige ledelse varetages af en direktion.

Bestyrelsen:

Arne Lægaard
Holstebro Kommune, formand (V)

Frank Borch-Olsen
Silkeborg Kommune (C)

Mads Nikolajsen
Norrdjurs Kommune, 1. næstformand (F)

Rabih Azad-Ahmad
Århus Kommune (B)

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

Hans Bang-Hansen
Horsens Kommune (V)

Anders Bøge
Skive Kommune (F)

Torben Nørregaard
Region Midtjylland (V)

Finn Stengel Petersen
Herning Kommune (A)

Direktion:

Jens Erik Sørensen

Mette Julbo-Nielsen

Regnskabsbemærkninger

Årsregnskabet for Midttrafik viser et samlet finansieringsbehov på 904.544 tkr. Finansieringsbehovet er baseret på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik, og fordeles blandt kommunerne og Region Midtjylland. Det budgetterede finansieringsbehov for 2009 var på 926.926 tkr.

Afvigelsen fra det budgetterede nettoresultat på ca. 22.382 tkr i netto mindredgifter udgør 2,4 procent af budgettet.

Til orientering kan oplyses, at Midttrafiks samlede omsætning i 2009 udgør ca. 1,7 mia. kr. opgjort fra udgiftssiden. Langt hovedparten vedrører busdriften (1,3 mia. kr.). Bruttoudgifterne til variabel kørsel udgør i 2009 154.311 tkr. Bruttoudgifterne til administration og fælles formål udgør 123.814 tkr. Bruttoudgifterne til Midtjyske Jernbaner er opgjort til 45.753 tkr.

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

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

Midttrafiks likviditet

Kortfristet gæld til pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 102.994 tkr. Gælden er udtryk for tidsforskydning mellem trafikelskabets udgifter til hovedsageligt busselskaber og indbetaling af bidrag fra kommuner og Region Midtjylland i henhold til byrdefordelingsregnskabet.

Ifølge Velfærdsministeriets lånebekendtgørelse kan Midttrafik optage kortfristet gæld til pengeinstitutter til finansiering af drift med max. 50 kr. pr. indbygger i Region Midtjylland, svarende til ca. 62,4 mio. kr., hvortil kan lægges eventuelle likvide beholdninger. Hvis en eller flere af de deltagende kommuner eller Region Midtjylland har ledige lånerammer kan de reserveres til Midttrafik og dermed forøge adgangen til optagelse af kortfristet gæld i pengeinstitutter.

Midttrafiks nettofinansieringsbehov udgør på balancetidspunktet 102.994 tkr. minus likvide beholdninger 41.778 tkr. = 61.216 tkr., hvilket er indenfor den øvre grænse.

Bemærkninger til resultat og balance

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

Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet

På busdriften udviser regnskabsresultatet samlet netto mindreudgift på 23,3 mio. kroner i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 3,2 %.

Netto mindreudgiften består dels af færre udgifter til vognmandsbetalinger m.v. på 13,6 mio. kroner, dels af merindtægter i forhold til det forventede på 9,7 mio. kroner.

Udgifterne ligger samlet set 13,6 mio. kroner under de budgetterede udgifter, hvilket svarer til et mindreforbrug på i alt 1,02 %.

En væsentlig del af afvigelsen mellem regnskabet og budgettet hænger sammen med, at budgetterne blev udarbejdet på baggrund af data, der har vist sig at være usikre. Dette forhold har været et tilbagevendende problem ved budgettering af udgiftssiden af busdriften, men vil være blevet væsentligt afhjulpet fra og med budgetterne for 2010.

Indtægterne i forbindelse med busdriften overstiger det budgetterede niveau med 9,7 mio. kroner, svarende til en merindtægt på godt 1,6 %. Der er tale om en indtægtsnedgang fra de direkte passagerindtægter, som mere end opvejes af merindtægter ved salg af skolekort, uddannelseskort m.v.

De samlede indtægter på 621,4 mio. kr. stammer primært fra direkte passagerindtægter som udgør 459,7 mio. kr. Salg af skole- og uddannelseskort udgør den næststørste indtægtskilde på 100,4 mio. kroner. Fra Trafikstyrelsen modtager Midttrafik herudover en takstkompensation i f.m. børnerabatter, som i 2009 udgjorde 32,7 mio. kr. Taktsamarbejdet omkring bus og tog giver Midttrafik en nettoindtægt på 21,5 mio. kr. De resterende indtægter på 7,1 mio. kr. vedrører blandt andet befordring af værnepligtige samt fragt indtægter m.v.

Variabel kørsel

Der skelnes her mellem handicapkørsel, som er kørsel af svært bevægelseshæmmede personer udført på baggrund af lovgivningen, og 'kan-kørsel' som omfatter siddende patienttransport for regionen og anden kørsel for kommunerne. 'Kan-kørsel' afregnes direkte med bestilleren efter regning, og indgår ikke eksplicit i det samlede regnskab for 2009. Dette vil dog ske fra og med 2010.

Det samlede resultat for handicapkørslen udgør et samlet mindreforbrug på 1,4 mio. kroner. Den samlede mindreudgift er fordelt på alle bestillere, dog er der tale om en netto merudgift for Århus Kommunes vedkommende på 1,5 mio. kroner. Merudgiften for Århus Kommunes vedkommende skyldes primært en undervurdering af effekten af omlægning af fradragsmulighederne i forbindelse med dieselafgiften.

'Kan-kørslen er et forretningsområde, der hviler i sig selv, og er således fuldt ud indtægtsdækket set fra Midttrafiks side. Det betyder også, at der overføres en del af indtægterne fra 'kan-kørslen' til administrationsområdet til dækning af løn- og personaleudgifter, it med videre, efter aftale med relevante bestillere.

Omsætningen ved 'kan-kørsel' ligger i 2009 på 102,1 mio. kroner. Budgettet og det efterfølgende regnskab vil fremover blive indarbejdet i Midttrafiks samlede økonomioversigt.

Privatbaner – Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner udarbejder som aktieselskab et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi. I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Specielt med hensyn til udgifter til spormodernisering af strækningen mellem Tranbjerg og Odder skal det nævnes, at bidragene til spormoderniseringen kommer fra Region Midtjylland og videreføres direkte til Midtjyske Jernbaner, med Midttrafik som bindeled. Der er ingen nettopåvirkning af Midttrafiks økonomi i denne sammenhæng, og betalingerne er af samme årsag ikke medregnet i regnskabet eller i budgettet.

Det samlede regnskab for privatbaner viser et merforbrug på 2,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Merudgiften dækker både et driftsresultat, som udviser et netto merforbrug på 4,1 mio. kroner, og et anlægstilskud, hvor der er et mindreforbrug på 1,6 mio. kr.

Budgetoverskridelsen på driftssiden på i alt 4,1 mio. kr. stammer primært fra merudgifter på 2,7 mio. kroner, der omfatter upåvirkelige ekstraordinære udgifter til bl.a. lønsumsafgift, øgede pensionsforpligtelser og uddannelse af lokoførere. Merudgiften dækkes jf. aftale med Region Midtjylland via et ekstraordinært driftstilskud fra regionen.

På indtægtssiden er der i forhold til budgettet en tilbagegang (mindreindtægt) på 1,4 mio. kr. der skyldes en tilbagegang i antallet af passagerer.

Anlægsmidlerne gives til øremærkede projekter samt som en mindre pulje til ubestemte investeringer. I det oprindelige budget indgik en forventning om et bidrag fra Lemvig og Holstebro kommuner på i alt 1,6 mio. kroner. Dette bidrag blev ikke realiseret, mens de faktiske udgifter blev tilpasset, således at udgifterne blev 1,6 mio. kr. mindre end budgetteret.

Trafikskabet

Under Trafikskabet er der samlet en række udgiftstyper omfattende egentlige driftsudgifter (vedligeholdelse af billetteringsudstyr, tilskud til rutebilstationer m.v.), fællesudgifter af driftsmæssig karakter (personaleudgifter, information og markedsføring, IT m.v.), billetkontrollen i Århus, indtægter fra kontrolafgifter samt de samlede renteudgifter.

Samlet set er der tale om en merudgift for Trafikskabet på 6,5 mio. kroner i 2009. Denne merudgift vedrører overordnet dels netto mindreindtægter vedrørende kontrolafgifter på 6,9 mio. kroner samt ikke budgetterede renteudgifter på 1,2 mio. kroner. På administration og øvrige fællesudgifter er der tale om et mindreforbrug på 1,6 mio. kroner. Mindreforbrug på øvrige fællesudgifter hænger sammen med at lønudgifterne til Letbanen og Rejsekortet fra og med 2009 udkonteres særskilt på disse områder. Mindreforbruget søges overført til 2010.

Mindreindtægten på kontrolafgifter vedrører Århus Kommune, og påvirker således udelukkende mellemværendet med Århus Kommune. Baggrunden for indtægtsnedgangen er en ændring i proceduren for inddrivelse af kontrolafgifterne, indført i 2008 efter aftale med Århus Kommune.

Procedureændringen betyder, at Midttrafik foretager alle de indledende tiltag i forbindelse med rykning for indbetalinger m.v. I det omfang dette ikke har ført til en indbetaling til

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

Det skal bemærkes, at nettoresultatet for hhv. Letbanen og Rejsekortet overføres til 2010. Resultatet for året vedrørende Letbanen er 2.442 t.kr og 1.083 t. kr. vedrørende Rejsekortet.

Byrdefordelingen

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

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

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

Ruterelaterede udgifter omfatter bl.a. udgifter til billetteringsudstyr og passagertælling . Øvrige nettoudgifter ved ruter og administration fordeles efter køreplantimer, dog med en rabat for de ruter, hvor Midttrafik ikke forestår køreplanlægningen.

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

Resultat til byrdefordeling:

Resultatet til byrdefordeling opgøres på grundlag af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Nyanskaffelser i regnskabsåret indregnes således med kostprisen uanset at aktivet eventuelt optages til afskrivning i balancen.

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

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen viser en forøgelse i kortfristede tilgodehavender med 151.069 tkr. på balancetidspunktet, hovedsageligt vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland. Pengebindingen modsvares af øgning af den kortfristede gæld med 127.592 tkr. Disse bevægelser er den primære årsag til at kortfristet gæld til pengeinstitutter er øget med 19.877 tkr.

Materielle anlægsaktiver

Nyanskaffelser indregnes i resultat til byrdefordeling med kostprisen i anskaffelsesåret. Leasede aktiver indregnes med årets betalte leasingydelse.

Immaterielle anlægsaktiver

Midttrafiks immaterielle anlægsaktiver vedrører dels ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarks Vej i Højbjerg samt forskelligt software jfr. hovedtallene i årsregnskabet note 7. Immaterielle anlægsaktiver er overtaget i forbindelse med uddelingerne i forbindelse med selskabets etablering 1. januar 2007.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 9.591 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabet note 9.

I regnskabsåret 2009 forøges det ansvarlige lån til rejsekort A/S med 1.031 tkr., og indgår ikke i byrdefordelingen.

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

Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender inkl. supplementsposter udgør 378.210 tkr. inkl. tilgodehavender hos kommuner og Region Midtjylland vedrørende byrdefordeling m.v.

Kortfristede tilgodehavende består blandt andet af bestillerbidrag, kontrolafgifter, klippekort tilgodehavende og tilgodehavender vedrørende handicapkørsel.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger udgør 41.778 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto modtaget fra Århus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

Langfristet gæld

Langfristet gæld 795 tkr., vedrører leasingaftaler på biler.

Kortfristet gæld til pengeinstitutter

Der henvises til omtalen af likviditeten i indledningen til afsnittet.

Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør 277.440 tkr. inkl. supplementsposter vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger m.v.

Kortfristet gæld består af gæld til entreprenører og busselskaber.

Feriepengeforpligtelse

I henhold til lovgivningen, skal der fra regnskab 2009 opgøres en samlet opgørelse over feriepengeforpligtelsen. I 2008 udgjorde forpligtelsen 8.098 t.kr. i 2009 udgjorde forpligtelsen 9.030 t.kr.

Anvendt regnskabspraksis

Midttrafik har ikke ændret regnskabspraksis i forhold til regnskabsaflæggelsen for 2008.

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

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet. Årsregnskabet for 2009 er i det følgende primært sammenlignet med regnskabsresultatet for 2008.

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

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

Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

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

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

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

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

Det omkostningsbaserede regnskab

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

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når aktivet forventes anvendt i mere end et regnskabsår, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

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

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

Materielle anlægsaktiver

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

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

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

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

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

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

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

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgsomkostninger og den regnskabsmæssige værdi på salgstidspunktet. Fortjeneste eller tab indregnes i resultatopgørelsen i det år, hvori bindende aftale indgås.

Immaterielle anlægsaktiver

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

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

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

Finansielle anlægsaktiver

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

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

Varebeholdninger

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

Tilgodehavender

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

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår.

Hensættelser

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

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

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

Finansielle gældsforpligtelser

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

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

Leje og leasingaftaler

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

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

Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser anføres i årsregnskabet's fortegnelse over eventualforpligtelser.

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

Afgivne garantier

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

Eventualrettigheder

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

Busselskabet Århus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikselskabet i Region Midtjylland og Århus Kommune skal Busselskabet Århus Sporveje (busselskabet) ud-

gøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være organisatorisk, budget- og regnskabsmæssig adskilt fra Midttrafik. Direktøren for busselskabet referer dog til Midttrafiks direktør.

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

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel leveret af busselskabet. Århus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdefordelingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for 2009.

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

Med henvisning til den indgåede aftale er busselskabets drift og balance ikke indarbejdet i Midttrafiks årsregnskab.

Resultatopgørelse for 2009

Udgiftsbaseret resultatopgørelse

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	<u>Regnskab</u> <u>2009</u>	<u>Budget</u> <u>2009</u>	<u>Regnskab</u> <u>2008</u>
Resultat af hovedaktiviteter				
Busdrift	1	702.916	726.187	595.077
Variabel kørsel	2	44.939	46.335	42.041
Midtjyske Jernbaner	3	32.875	30.348	31.719
Trafikselskabet	4	123.183	116.692	109.616
Letbanen	5	0	5.200	0
Rejsekort	6	338	2.163	0
X-Bus	7	293	0	0
Renter		0	0	1.973
Udgifter til byrdefordeling		904.544	926.926	780.426

Resultat fordelt på bestillere

(1.000 kr.)

	<u>Note</u>	<u>Regnskab</u> <u>2009</u>	<u>Budget</u> <u>2009</u>	<u>Regnskab</u> <u>2008</u>
	8			
Favrskov Kommune		14.079	14.838	12.573
Hedensted Kommune		12.235	12.374	10.812
Herning Kommune		38.746	37.708	35.490
Holstebro Kommune		26.202	27.612	23.321
Horsens Kommune		32.652	38.065	31.437
Ikast-Brande Kommune		15.394	14.035	12.914
Lemvig Kommune		9.578	9.973	11.162
Nordjurs Kommune		14.125	13.619	12.613
Odder Kommune		6.640	6.948	6.160
Randers Kommune		54.160	46.633	44.080
Ringkøbing-Skjern Kommune		23.013	22.435	22.188
Samsø Kommune		4.149	4.043	3.823
Silkeborg Kommune		40.612	43.160	36.756
Skanderborg Kommune		17.224	16.148	15.168
Skive Kommune		19.697	20.267	18.464
Struer Kommune		8.053	7.080	7.188
Syddjurs Kommune		16.717	16.703	15.553
Viborg Kommune		28.158	31.349	25.990
Århus Kommune		257.545	251.864	213.593
Region Midtjylland		265.566	286.374	221.288
Ikke byrdefordelt		0	5.700	-146
Byrdefordelt i alt		904.544	926.926	780.427

Resultatopgørelse for 2009 – fortsat

Omkostningsbaseret resultatopgørelse

(1000 kr.)

	<u>Note</u>	31/12 2009	31/12 2008
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		0	0
Anlægsudgifter optaget til afskrivning	9/10	1.111	888
Leasing afdrag		260	265
Udbetalt pension		0	70
Afskrivninger på anlægsaktiver	9/10	-4.421	-2.228
Periodisering af hensættelser til tjenestemandspensioner og feriepenge		-2.213	-2.095
Driftsresultat, omkostningsbaseret		-5.263	-3.100

Balance 31. december 2009

(1.000 kr.)

	Note	31/12 2009	31/12 2008
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	9	1.334	2.250
Immaterielle anlægsaktiver	10	1.206	3.600
Finansielle anlægsaktiver	11	9.591	8.559
Kortfristede tilgodehavender		378.210	227.141
Periodeafgrænsningspost	12	108.879	108.879
Likvide aktiver		41.778	42.211
Aktiver i alt		<u>540.998</u>	<u>392.640</u>
PASSIVER			
Egenkapital	13	7.858	12.119
Ikke byrdefordelt resultat overført til 2008		0	-3.196
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		34.001	32.719
Hensatte forpligtelser, feriepenge		9.030	8.098
Langfristet gæld vedr. leasing		795	1.056
Langfristet gæld til Region Midtjylland	12	108.879	108.879
Kortfristet gæld til pengeinstitutter		102.994	83.117
Kortfristet gæld i øvrigt		277.440	149.848
Passiver i alt		<u>540.998</u>	<u>392.640</u>

Pengestrømsopgørelse 2009

(1.000 kr.)

	2009
Driftsresultat, omkostningsbaseret	-5.263
Likviditetsregulering til driftsresultat :	
Pensionsudbetaling	0
Afskrivninger	4.221
Regulering af pensionsforpligtelser og ferieforpligtelser	2.213
Afdrag leasing	-261
Diverse egenkapitalposteringer *	4.199
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	<hr/> 5.309
Likviditetsreguleringer fra investeringer :	
Køb af anlægsaktiver	-1.111
Salg af anlægsaktiver	0
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	<hr/> -1.111
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	<hr/> 4.198
Øvrige likviditetsforskydninger	
Stigning af kortfristet tilgodehavende i øvrigt	-151.069
Stigning af kortfristede gældsforpligtelser	127.592
Stigning af kortfristet lån i pengeinstitutter	19.877
Optagelse af langfristet lån ved leasing	-1.031
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	<hr/> -4.631
Årets samlede likviditetsvirkning	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	42.211
Ændring i likviditet jf. ovenfor (likviditetstræk)	-433
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	<hr/> 41.778

* Diverse egenkapitalposteringer består af reguleringer 2007-2008 og overførsel af mindreforbrug

Noter til resultatopgørelse og balance

(1.000 kr.)

1 Busdrift (inkl. Bus/tog samarbejde)

	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
Drift af busruter	1.334.339		1.219.162
Kørsel i naboregioner (netto) *	-10.031		-8.643
Diverse	0		0
Udgifter i alt	1.324.308	1.337.906	1.210.519
Salg af kort og billetter m.v.	-564.916		-563.642
Takstkompensation fra staten	-32.654		-31.550
Bus- og togsamarbejdet	-21.517		-18.111
Befordring af værnepligtige	-2.305		-2.138
Indtægter i alt	-621.392	-611.719	-615.441
Netto udgift til byrdefordeling	702.916	726.187	595.077

*Nettoindtægt ifm. Midttrafiks kørsel i naboregioner og NT og Sydtrafiks kørsel i Region Midtjylland. Da der er en indtægt har Midttrafik kørt mere i naboregionerne end NT og Sydtrafik har kørt i Region Midtjylland. Indtægten vedrører udelukkende regionen.

Afvigelsen på busdriften i forhold til regnskab 2008 skyldes primært diesels afgiften, som kom på i slutningen af 2008.

2 Handicapkørsel

	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
Handicapkørsel, udgifter	52.224	53.933	48.136
Egenbetaling	-7.285	-7.598	-6.095
Netto udgifter til byrdefordeling	44.939	46.335	42.041

3 Mellemværende med Midtjyske Jernbaner

	Regnskab <u>2009</u>	Budget <u>2009</u>	Regnskab <u>2008</u>
Driftsudgifter	39.853	37.164	35.751
Investeringer	5.900	7.513	9.868
Billetindtægter, fragt m.v.	-12.878	-14.328	-13.900
Netto udgift til byrdefordeling	32.875	30.348	31.719

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

4 Trafikselskabet (administration og fællesudgifter)

	Regnskab 2009	Budget 2009	Regnskab 2008
Driftsudgifter			
Terminaler, rutebilstationer samt billetteringsudstyr	16.809	17.035	16.430
Administration			
Løn	50.135	54.220	48.667
Administrationudgifter	5.731	5.000	6.458
IT-udgifter	22.057	21.949	18.417
Information og markedsføring	12.289	12.106	11.407
Lokaler	7.560	5.955	5.821
Personale	2.551	2.529	2.326
Tjenestebiler	955	795	677
Bus & Tog Sekretariatet	1.791	1.500	862
X-bus sekretariat	1.543	1.400	1.400
Diverse/trafikanalyser/indtægtsfordeling/kampagner	2.799	3.288	392
Renteudgifter *	1.197	0	0
Kontrolafgifter	-2.234	-9.085	-3.240
Netto udgift til byrdefordeling	123.183	116.692	109.616

* i R2008 var renteudgifter ikke en del af Trafikselskabet

5 Letbanen

Resultat 2009	2.971
Resultat 2007-2008	-529
Netto udgift overført til 2010	2.442
Netto udgift til byrdefordeling	0

Regnskabet for Letbanen fordeler sig over 3 år 2007-2009, resultatet af disse tre år overføres til regnskab 2010.

6 Rejsekortet

Resultat 2009	1.421
Netto udgift overført til 2010	1.083
Netto udgift til byrdefordeling	338

Regnskabet for rejsekortet fordeler sig over 5 år 2007-2012, resultatet overføres til regnskab 2010
Beløbet som byrdefordeler er regnskabet for alle bestiller som afregnes årligt.

7 X-BUS

Resultat 2009	293
Netto udgift til byrdefordeling	293

Resultat 2009 fremkommer ved at der er indkøbt klippekort, der på opgørelsestidspunktet endnu ikke er solgt.

8 Byrdefordeling i hovedtal

	Regnskab								
	Bus	Handi- cap	Administration			Rejse- kort 2)	Tog	X- Bus	I alt
			Adm. bus	Adm. handicap	Adm. i alt				
Favrskov	12.198	868	611	400	1.011	2	0	0	14.079
Hedensted	8.038	3.294	254	648	902	1	0	0	12.235
Herning	33.700	1.486	2.847	702	3.549	11	0	0	38.746
Holstebro	22.836	1.045	1.739	576	2.315	7	0	0	26.202
Horsens	26.633	1.782	3.253	973	4.226	11	0	0	32.652
Ikast-Brande	13.872	643	600	277	877	2	0	0	15.394
Lemvig	8.476	448	428	225	653	1	0	0	9.578
Norrdjurs	12.761	595	503	262	766	2	0	0	14.125
Odder	5.579	598	209	253	462	1	0	0	6.640
Randers	45.916	1.764	5.561	898	6.460	20	0	0	54.160
Ringkøbing-Skjern	20.149	1.147	1.218	496	1.714	4	0	0	23.013
Samsø	3.639	101	343	65	408	1	0	0	4.149
Silkeborg	33.786	1.748	4.082	981	5.063	15	0	0	40.612
Skanderborg	14.738	1.025	933	525	1.458	4	0	0	17.224
Skive	16.444	813	1.995	438	2.433	7	0	0	19.697
Struer	7.016	357	473	205	678	2	0	0	8.053
Syddjurs	14.742	668	1.001	303	1.304	4	0	0	16.717
Viborg	23.500	1.371	2.546	732	3.278	9	0	0	28.158
Århus	193.037	25.188	34.457	4.767	39.224	95	0	0	257.545
Regionen	185.857	0	46.401	0	46.401	139	32.875	293	265.566
I alt	702.916	44.939	109.454	13.729	123.183	338	32.875	293	904.544

Ovenstående er det samlede resultat for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

9 Materielle anlægsaktiver

	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. IT-udstyr	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2009	2.246	1.168	3.414
Tilgang	0	181	181
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2009	2.246	1.349	3.595
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2009	-699	-465	-1.164
Årets afskrivninger	-740	-357	-1.097
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	-1.439	-822	-2.261
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	807	527	1.334

10 Immaterielle anlægsaktiver

	Ombygninger	Software	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2009	472	7.241	7.712
Tilgang	930	0	930
Afgang	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2009	1.402	7.241	8.642
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2009	-90	-4.023	-4.113
Årets afskrivninger	-106	-3.218	-3.324
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2009	-196	-7.241	-7.437
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	1.206	0	1.206

11 Finansielle anlægsaktiver

	Andel i År- hus Rutebil- station	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til rejse- kort A/S	Aktier i rejseplan A/S	Ansvarlig lån til Rej- seplan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2009	561	1.865	3.449	1.584	1.100	8.559
Tilgang	0	0	1.031	0	0	1.031
Afgang	0	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2009	561	1.865	4.480	1.584	1.100	9.590
Nedskrivninger 1. januar 2009	0	0	0	0	0	0
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Nedskrivninger 31. december 2009	0	0	0	0	0	0
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2009	561	1.865	4.480	1.584	1.100	9.590

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 9.590 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. Stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2009 er værdiansat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midtjyske jernbaner

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

Selskabets årsrapport for 2009 vises nedenfor, når det endelige regnskab foreligger.

12 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

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

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

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

13 Egenkapital

	2009	2008
Egenkapital jf. regnskab for 2008	12.119	25.391
Primoregulering (ferieforpligtelse 2007)	0	- 7.247
Egenkapital pr. 1. januar 2009 efter primoregulering	12.119	18.144
Reguleringer af balanceposter m.v. netto	1.002	-2.925
Resultat 2009 ifølge omkostningsbaseret resultatopgørelse	-5.263	-4.375
Egenkapital pr. 31. december 2009	7.858	12.119

Supplerende noter uden henvisning.

Ikke byrdefordelt resultat, overført til næste år.

	2009	2008
Overført 1. januar	0	-3.150
Primoregulering (ferieforpligtelse 2007)	-46	-46
Status pr. 31. december 2008	-3.196	-3.196
Bestillerfordelt pr. 31. december 2009	3.196	0
Status pr. 31. december 2009	0	-3.196

Eventualrettigheder

	Beløb
Midtjyske Jernbaner	Ukendt
Eventualværdi af nom. 39.812 tkr. aktier i selskabet, bogført til 1 tkr.	

Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

Drifts- og rådighedsbeløb

	Oprindeligt budget for 2009	Budget- korrektioner	Korrigeret budget for 2009	Regnskab 2009
Busdrift, mindreudgift 23.271 tkr.				
Resultat til byrdefordeling *	793.387	-67.199	726.187	702.916
Handicapkørsel mindreudgift 1.400 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	46.335	0	46.335	44.939
Privatbaner mindreudgift 2.527 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	30.348	0	30.348	32.875
Administration (eksl. Letbanen) merudgift 6.492 tkr.				
Resultat til byrdefordeling	116.692	0	116.692	123.183
Letbanen	5.200		5.200	0
Rejsekortet	2.163		2.163	0
Rejsekort	0	0	0	338
X-Bus	0	0	0	293
Sammentælling	992.514	-65.589	926.926	904.544

*Budget korrektioner vedrører ændringen af p/l fremskrivning fra oprindeligt 9,5 % til 4,2 % for bus udgifter.

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

Personaleoversigt

Personaleforbrug	2009	2008
	Årsværk	Årsværk
Direktion	2,00	2,00
Ledelsessekretariatet	0,32	3,34
HR	3,09	3,00
IT	1,00	1,17
Rejsekort	1,00	1,00
Kundeservice, Intern Service, Rutebilstationer	17,79	17,73
Markedsføring, Kommunikation, Kvalitet, Udvikling	7,39	4,57
Trafikkontrol, Billetkontrol, Drift	45,17	41,50
Køreplanlægning, Udbud og Kontrakter	16,47	13,27
Variabel Kørsel*	33,55	28,02
X bus sekretariat, Trafikplan	2,44	3,71
Områdekantor Videbæk	8,04	9,11
Økonomi, Afregning, Takster	9,07	7,75
Letbanesekretariat	1,51	1,00
I alt	148,84	137,17

* Heraf 14,5 stillinger som indtægtsdækket virksomhed

Fra 2008 til 2009 er sket en stigning på 11,67 fuldtidsstillinger. Stigningen skyldes primært følgende forhold: Opnormering af billetkontrollen og udvidelse af Variabel Kørsel.

Uddrag af internt regnskab for 2008 for Busselskabet Århus Sporveje

Resultatopgørelse omkostningsbaseret, sammenligning 2009 og 2008

Alle beløb er i 1.000 kr.

	2009	2008	
Indtægter			
Indtægter, busdrift	471.851	438.240	7,7%
Indtægter, øvrige	10.996	10.113	8,7%
Indtægter i alt	482.847	448.354	7,7%
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	242.686	229.316	5,8%
Vognomkostninger	72.741	65.641	10,8%
Variable produktionsomkostninger i alt	315.427	294.956	6,9%
Dækningsbidrag	167.420	153.397	9,1%
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	63.139	59.642	5,9%
Øvrige faste omkostninger	49.771	44.117	12,8%
Faste omkostninger i alt	112.910	103.758	8,8%
Resultat før renter og afskrivninger	54.510	49.639	9,8%
Renteindtægter	0	13	
Renteudgifter	2.568	2.498	2,8%
Afskrivninger	34.794	33.470	4,0%
Ekstraordinær indtægt	0	1.486	
Lønsum af årets resultat	528	0	
Årets resultat	16.620	15.170	9,6%

Balance pr. 31.12.2009

Alle beløb er i 1.000 kr.

	Primo året	Årets bevægelser	Ultimo året
Aktiver			
Anlægsaktiver, note 8	234.084	31.883	265.966
Omsætningsaktiver			
Varelager i alt	13.827	-1.976	11.851
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	7.608	-6.908	699
Tilgodehavender, vekselpenge	405	8	413
Tilgodehavender, Lønhuset, Århus Kommune	214	-181	34
Tilgodehavender, moms og afgifter	5.299	-827	4.471
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	11.786	-9.776	2.010
Tilgodehavender i alt	25.312	-17.684	7.628
Formuekonto	92.679	-92.679	0
Likvid beholdning	139.050	-12.715	126.335
Omsætningsaktiver i alt	270.869	-125.055	145.813
Aktiver i alt	504.953	-93.173	411.780
Passiver			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo, note 9	-5.821	11.446	5.625
Periodens resultat	0	16.620	16.620
Egenkapital ultimo i alt	-5.821	28.066	22.245
Aktiver fra Århus Kommune			
Formuekonto incl. renter, note 10	92.679	-92.679	0
Anlæg overtaget fra Å.K., note 11	93.037	-32.081	60.956
Aktiver fra Århus Kommune i alt	185.716	-124.760	60.956
Egenkapital og lign.	179.895	-96.694	83.201
Langfristet gæld	119.065	53.397	172.462
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	8.584	9.761	18.345
Mellemregning med ÅK	134.373	-60.569	73.805
Timebanker, feriepenge mv., note 12	63.035	932	63.966
Kortfristet gæld	205.993	-49.876	156.116
Passiver i alt	504.953	-93.173	411.780

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Offentlig buskørsel, regnskab 2008

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2008 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikelskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekomme afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikelskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer fordi trafikelskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007 og 2008.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2008

Nøgletal	2007	2008
Samlede udgifter (mio. kr., 2008-priser)	5.566,3	5.904,7
Samlede passagerindtægter (mio. kr., 2008-priser)	2.893,3	2.785,2
Samlet tilskud (mio. kr., 2008-priser)	2.662,6	3.135,7
Køreplantimer (mio.)	9,5	9,5
Påstigere (mio.)	362,5	361,6

Kilde: Tal indberettet af trafikelskaber

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikelskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikelskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikelskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

For at få et overblik over trafikskaberne aktuelle økonomiske situation for året – om der er underskud eller overskud – indberettes endvidere tilskudsbeløb for efterregulering. Dvs. det beløb ejerne (regioner og kommuner) skal betale mere, hvis de i året skulle dække trafikskaberens underskud (ved f.eks. stigning i udgifter eller fald i passagerindtægter) eller det beløb, der er i overskud, og som tilbagebetales til ejerne de efterfølgende år.

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2008 opgjort til 5,9 mia. kr. (jf. tabel 1). Dette svarer til en stigning på over 530 mio. kr. fra året før (små 340 mio. kr. i faste 2008-priser).¹ En del af dette skyldes, at den kollektive bustrafiks afgiftsfritagelse for energifgifter bortfaldt. Kommuner og regioner kompenseres for dette af staten.

De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 2,8 mia. kr. i 2008 (jf. tabel 1). Dette er et faldt på små 8 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2007 (fald på 108 mio. kr. i faste 2008-priser). De samlede tilskud fra kommuner og regioner er steget for at dække de stigende udgifter og vigende passagerindtægter.

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2008 på 3,1 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til en stigning i løbende priser på omkring 565 mio. kr. (473 mio. kr. i faste 2008-priser) i forhold til 2007.

Regionale og kommunale tilskud efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvorfor trafikskaberne oplever overskud/underskud i forbindelse med offentlig buskørsel for de enkelte år (jf. tabel 2). Der var i 2008 et samlet overskud på 27,5 mio. kr. på landsplan i forbindelse med trafikskaberne drift af offentlig buskørsel – et overskud som skal tilbagebetales til regioner og kommuner i løbet af 2009 og 2010. Det samlede overskud dækker dog over store udsving trafikskaberne imellem – med overskud på 54 mio. kr. i Movia og et underskud på 17,2 mio. kr. i Fynbus.

Fordeling af udgifter

I foråret 2008 udarbejdede trafikskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Dette muliggør sammenligning af udgiftsfordelingen trafikskaberne imellem. (Jf. tabel 3 og tabel 4).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 92 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikskaberne imellem på 89 % i Nordjyllands Trafikskab og næsten 94 % i Midttrafik.

¹ Med henblik på at lette sammenligningen mellem 2007 og 2008 er beløb for regnskab 2007 omregnet til faste 2008-priser. Den benyttede opregningsfaktor er nettoprisindekset (NPI). Kilde: Finansministeriets AØV (Økonomisk Administrative Vejledning).

Lands gennemsnittet for salgsudgifter er 4,1 % af samlede udgifter – med variation mellem 2,8 % (BAT) og 7,1 % (Nordjyllands Trafikselskab).

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 4,2 %, varierende fra 3,3 % (Midttrafik) og 5,8 % (BAT).

Indtægtsfinansiering

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort, cykel, gods, pakker/post, mv., og kontrolafgift);
- Kommunal finansiering som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort);
- Regional finansiering som udgøres af regionale tilskud til trafikelskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (uddannelseskort, SU-kort, blinde/svagtseende, efterløns- og børnerabatter, og værnepligtskort).

Udgifterne til trafikelskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via følgende fordeling: passager-/brugerbetaling (41 %); kommunal finansiering (40 %); regionale tilskud (15 %); og statslig finansiering (4 %). (Jf. tabel 10).

Dette dækker dog over udsving trafikelskaberne imellem – hvor passager/brugerbetalingen svinger mellem 35-44 %, kommunal finansiering mellem 39-46 %, og statslig finansiering mellem 3-13 %. Da Bornholm er en regionskommune er der ingen regional finansiering i BAT, mens andelen i de øvrige trafikelskaber varierer mellem 14-17 %.

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2008 varierer passagerfinansieringsgraden fra 44-61 %, med et lands gennemsnit på 47 %. (Jf. tabel 7).

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (uddannelseskort, SU-kort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtskort); og
- Indtægter fra kommuner som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids-/pensionist-rabatter, og køb af skolekort).

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2008 således, at 88 % finansieredes via passagerbetaling, 9 % via indtægter fra staten og de sidste 3 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikselskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 93 %, mens passagererne blot dækker små 70 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikselskaberne imellem. For 2008 svingede andelen mellem 6-22 %.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2008 mellem 2-10 % trafikselskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2008 27,5 % af det samlede tilskud til trafikselskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 72,5 % (jf. tabel 8 og tabel 9). Dette svarer til fordelingen året før. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger dog trafikselskaberne imellem.

Regioner og kommuner yder tilskud til trafikselskabernes busdrift så vel som til fællesudgifter. Fællesudgifterne i Movia dækkes 100 % af regionerne, og kommunerne yder kun tilskud til busdrift. For de øvrige trafikselskaber yder regioner og kommuner tilskud til både busdrift og fællesudgifter.

Påstigere, rejser, køreplantimer

Antallet af påstigere på landsplan var i 2008 på 361,6 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er et fald på 0,9 mio. påstigere sammenlignet med 2007.

Trafikselskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikselskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikselskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Den gennemsnitlige påstigningsfaktor udenfor hovedstadsområdet er – af Trafikstyrelsen - beregnet til 1,1 for år 2008, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,1 påstigning. (Jf. tabel 13).

Antallet af køreplantimer i 2008 er på 9,5 mio. timer, dette svarer til niveauet i 2007 (jf. tabel 12 og tabel 14).

Tilskuddet pr. køreplantime er i gennemsnit steget med små 50 kr. fra 2007 til 2008. (Jf. tabel 12).

Køreplantimer pr. indbygger er uændret mellem 2007 og 2008, og påstigninger pr. indbygger er faldet minimalt fra 66,6 (2007) til 66,0 (2008). Samtidig er tilskuddet pr. indbygger steget med 101 kr. (84 kr. i 2008-priser) mellem 2007 og 2008. (Jf. tabel 13).

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 1
**Udgifter, indtægter og tilskud til offentlig buskørsel pr. trafikselkab (mio. kr.),
regnskab 2008**

	Movia	BAT	Fynbus (2)	Sydtrafik	Midttrafik (3)	Nordjyllands Trafikselkab	Alle
<i>Udgifter</i>							
Driftsudgifter (inkl. løn)	2.668,9	39,7	463,6	491,6	1.230,6	518,5	5.412,8
Salgsudgifter (inkl. løn)	126,2	1,2	15,7	18,1	38,7	41,3	241,3
Administration (inkl. løn)	136,0	2,5	25,0	21,4	43,5	22,3	250,6
Samlede udgifter	2.931,1	43,4	504,2	531,1	1.312,8	582,1	5.904,7
<i>Passagerindtægter</i>							
Billetter/kort	1.297,9	18,4	185,5	181,4	530,9	216,1	2.430,3
Offentlige instanser	103,9	8,2	36,6	59,9	86,9	45,2	340,7
Andre inkl. kontrolafg.	4,7	0,0	0,0	1,6	6,6	1,3	14,2
Samlede passagerindt.	1.406,6	26,7	222,1	242,9	624,4	262,5	2.785,2
<i>Tilskud</i>							
Tilskud fra regioner	422,1	0,0	82,6	72,1	187,8	96,9	861,5
Tilskud fra kommuner	1.116,2	16,5	200,3	218,3	500,6	222,2	2.274,2
Samlede tilskud	1.538,3	16,5	282,9	290,4	688,4	319,1	3.135,7
Samlede indtægter (1)	2.944,8	43,2	505,1	533,3	1.312,8	581,7	5.920,9

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

(2) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post.

(3) Midttrafik: Ifølge aftale med Trafikstyrelsen, er driftsudgifter ikke korrigeret for kontraktbetalinger i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter.

Tabel 2
Efterregulering af tilskud pr. trafikselkab (mio. kr.), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselkab	Alle
<i>Efterregulering af tilskud</i>							
Regionalt over-/underskud	(9,8)	0,0	(7,4)	(2,7)	(24,4)	(6,8)	(51,0)
Komm. over-/underskud	63,8	3,2	(9,9)	(1,8)	20,2	3,0	78,5
Samlet efterregulering	54,0	3,2	(17,2)	(4,5)	(4,2)	(3,7)	27,5

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 3
Udgiftsfordeling pr. trafikselsskab (mio. kr.), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik (1)	Nordjyllands Trafikselsskab	Alle
<i>Driftsudgifter (inkl. løn)</i>							
Kontraktbetaling	2.562,5	39,0	459,6	481,1	1.211,0	504,3	5.257,4
EDB-omkostninger	40,8	0,0	0,0	0,0	0,0	8,6	49,5
Chaufførlokaler	5,5	0,0	0,0	0,4	0,2	1,5	7,6
Billetteringsudstyr	5,2	0,2	2,1	4,6	3,9	1,4	17,4
Radioudstyr	20,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	20,5
Trafiktjeneste/billettekontrol	28,1	0,3	1,0	4,0	15,4	2,5	51,3
Stoppesteder	6,3	0,1	0,9	1,5	0,1	0,3	9,2
Driftsudgifter i alt	2.668,9	39,7	463,6	491,6	1.230,6	518,5	5.412,8
<i>Salgsudgifter (inkl. løn)</i>							
Provision	43,7	0,0	0,5	0,8	4,2	1,9	51,1
Markedsføring og info.	47,1	0,6	5,9	5,2	12,3	9,1	80,2
Rejsehjemmel	4,3	0,1	0,4	1,3	3,0	1,2	10,2
Kundecenter	14,9	0,2	0,0	3,2	0,7	1,4	20,5
Salg og distribution	11,5	0,0	5,1	1,1	2,6	1,5	21,9
Drift af busterm./station	0,0	0,3	3,8	6,4	15,4	13,5	39,4
Rejsekort	4,7	0,0	0,0	0,1	0,5	12,7	18,0
Salgsudgifter i alt	126,2	1,2	15,7	18,1	38,7	41,3	241,3
<i>Admin.udg. (inkl. løn)</i>							
Bygninger og inventar	17,2	0,2	2,5	1,5	4,5	1,8	27,8
Konsulenter, revision	19,3	0,1	0,7	1,1	3,1	1,7	26,1
Møder, rejser	4,5	0,2	0,7	0,5	0,5	1,0	7,4
EDB	25,7	0,2	2,8	4,0	12,4	3,5	48,6
Kontor, telefon, mv.	5,1	0,1	1,7	0,8	1,0	2,0	10,7
Personale og uddannelse	5,3	0,1	0,4	0,3	1,5	0,5	8,1
Løn	63,4	1,6	15,3	13,2	18,8	11,8	124,1
Renter	(4,6)	0,0	0,8	0,0	1,9	0,0	(1,9)
Ej specificeret	0,0	0,0	0,0	0,0	(0,2)	0,0	(0,2)
Administrationsudg. i alt	136,0	2,5	25,0	21,4	43,5	22,3	250,6
Samlede udgifter	2.931,1	43,4	504,2	531,1	1.312,8	582,1	5.904,7

(1) Midttrafik: Ifølge aftale med Trafikstyrelsen, er driftsudgifter ikke korrigeret for kontraktbetalinger i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter.

Tabel 4
Udgiftsfordeling pr. trafikselsskab (pct.), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselsskab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	91,1%	91,5%	91,9%	92,6%	93,7%	89,1%	91,7%
Salgsudgifter (inkl. løn)	4,3%	2,8%	3,1%	3,4%	3,0%	7,1%	4,1%
Admin. udgifter (inkl. løn)	4,6%	5,8%	5,0%	4,0%	3,3%	3,8%	4,2%
Samlede udgifter	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 5
Passagerindtægter pr. trafikskelskab (mio. kr.), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus (1)	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikskelskab	Alle
<i>Passagerbetaling</i>							
Billetter/kort	1.297,9	18,4	185,5	181,4	530,9	216,1	2.430,3
Andre (cykel, post mv.)	0,5	0,0	0,0	1,4	1,9	1,1	4,9
Kontrolafgifter	4,3	0,0	0,0	0,1	4,7	0,2	9,3
Passagerbetaling i alt	1.302,6	18,5	185,5	183,0	537,5	217,3	2.444,5
<i>Indtægter fra staten</i>							
Uddannelseskort	40,7	3,8	14,1	21,1	27,8	18,6	126,1
SU-kort	13,8	0,2	1,4	1,2	3,4	1,2	21,1
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,4
Efterlønsrabatter	3,4	0,0	0,3	0,2	1,0	0,3	5,2
Børnerabatordningen	22,1	1,5	10,7	12,9	31,5	12,5	91,3
Værnepligtiskort	2,8	0,1	0,0	1,3	2,1	1,4	7,8
Indt. fra staten i alt	82,9	5,7	26,6	36,6	65,8	34,2	251,9
<i>Indtægter fra kommune</i>							
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Køb af skolekort	21,1	2,5	10,0	23,3	21,0	11,0	88,8
Indtæg. fra komm. i alt	21,1	2,5	10,0	23,3	21,0	11,0	88,8
Samlede passagerindt.	1.406,6	26,7	222,1	242,9	624,4	262,5	2.785,2

(1) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post

Tabel 6
Passagerindtægter pr. trafikskelskab (pct.), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikskelskab	Alle
Passagerbetaling	92,6%	69,3%	83,5%	75,3%	86,1%	82,8%	87,8%
Indtægter fra staten	5,9%	21,5%	12,0%	15,1%	10,5%	13,0%	9,0%
Indtægter fra kommune	1,5%	9,2%	4,5%	9,6%	3,4%	4,2%	3,2%
Samlede passagerindt.	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel 7
Passagerfinansieringsgrad pr. trafikskelskab (pct.) (1), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikskelskab	Alle
Passagerfinansieringsgrad	48,0%	61,4%	44,1%	45,7%	47,6%	45,1%	47,2%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 8
Tilskud pr. trafikselkab (mio. kr.), regnskab 2008

	Movia (1)	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselkab	Alle
<i>Regionale tilskud</i>							
Busdrift	129,8	0,0	60,8	54,8	146,1	81,9	473,4
Fællesudgifter	292,3	0,0	21,8	17,3	41,6	15,0	388,0
Regionale tilskud i alt	422,1	0,0	82,6	72,1	187,8	96,9	861,5
<i>Kommunale tilskud</i>							
Busdrift	1.116,2	12,3	177,7	185,4	449,4	197,4	2.138,4
Fællesudgifter	0,0	4,2	22,7	32,9	51,3	24,8	135,8
Kommunale tilskud i alt	1.116,2	16,5	200,3	218,3	500,6	222,2	2.274,2
Samlet tilskud	1.538,3	16,5	282,9	290,4	688,4	319,1	3.135,7

Tabel 9
Tilskud pr. trafikselkab (pct.), regnskab 2008

	Movia (1)	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselkab	Alle
<i>Regionale tilskud</i>							
Busdrift	30,7%	-	73,6%	76,0%	77,8%	84,5%	55,0%
Fællesudgifter	69,3%	-	26,4%	24,0%	22,2%	15,5%	45,0%
Regionale tilskud i alt	100,0%	-	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<i>Kommunale tilskud</i>							
Busdrift	100,0%	74,3%	88,7%	84,9%	89,8%	88,9%	94,0%
Fællesudgifter	0,0%	25,7%	11,3%	15,1%	10,2%	11,1%	6,0%
Kommunale tilskud i alt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<i>Tilskud</i>							
Regionale tilskud	27,4%	0,0%	29,2%	24,8%	27,3%	30,4%	27,5%
Kommunale tilskud	72,6%	100,0%	70,8%	75,2%	72,7%	69,6%	72,5%
Samlet tilskud	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 10
Finansieringsfordeling pr. trafiksselskab (pct.) (1), regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksselskab	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	44,4%	42,5%	36,8%	34,5%	40,9%	37,3%	41,4%
Kommunal finansiering (3)	38,8%	43,7%	41,7%	45,5%	39,7%	40,1%	40,0%
Regional finansiering	14,4%	0,0%	16,4%	13,6%	14,3%	16,7%	14,6%
Statens finansiering	2,8%	13,2%	5,3%	6,9%	5,0%	5,9%	4,3%
I alt	100,5%	99,5%	100,2%	100,4%	100,0%	99,9%	100,3%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Tabel 11
Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafiksselskab	I alt
Trafikkontrollører	6,7	0,5	7,0	7,5	31,0	6,0	58,7
Administration	272,4	3,5	53,0	36,6	73,0	27,0	465,5
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	15,0	15,6
Samlet antal årsværk	279,1	5,0	60,0	44,7	104,0	48,0	540,8

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 12

Busser, køreplantimer pr. bus, og indtægter og tilskud pr. køreplantime, regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselskab	Alle
Antal driftsbusser	1.316	37	338	413	923	393	3.420
Køreplantimer	4.549.215	79.948	771.205	924.277	2.172.838	961.530	9.459.013
Køreplantimer pr. bus	3.458	2.161	2.282	2.238	2.354	2.447	2.766
<i>Pr. køreplantime (kr./time):</i>							
Passagerindtægter (1)	309	333	288	263	287	273	294
Tilskud	338	207	367	314	317	332	331

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13

Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselskab	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.422	43	482	712	1.237	579	5.476
Antal påstigere (i mio.)	209,5	2,0	18,8	24,0	79,8	27,6	361,6
Antal rejser (i mio.) (2)	180,6	1,8	17,0	21,8	72,5	25,1	318,9
<i>Pr. indbygger</i>							
Køreplantimer	1,9	1,9	1,6	1,3	1,8	1,7	1,7
Påstigninger	86,5	45,5	38,9	33,7	64,5	47,7	66,0
Rejser	74,6	41,3	35,3	30,6	58,6	43,3	58,2
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>							
Regionalt tilskud	174	0	171	101	152	167	157
Kommunalt tilskud	461	385	415	306	405	384	415
Samlet tilskud pr. indb.	635	385	586	408	556	551	573

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2008.

(2) Movia udfører rejsehjemmelsundersøgelser, hvor antal rejser estimeres. For de øvrige trafikselskaber er antallet af rejser skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er beregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2008 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,1.

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel Regnskab 2008

Tabel 14
Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2008

	Movia	BAT	Fynbus (1)	Sydtrafik (2)	Midttrafik (3)	Nordjyllands Trafikselskab (4)	Alle
<i>Påstigere</i>							
Regionalruter	19.390.611	0	6.342.366	6.400.390	18.640.000	6.699.979	57.473.346
Lokalruter	10.033.586	1.504.748	2.603.417	4.838.110	3.901.000	5.417.889	28.298.750
Bybusruter	178.194.023	131.008	9.806.599	12.734.240	57.258.000	15.476.548	273.600.418
Åbne skolebusruter	1.359.860	313.100	0	0	-	-	1.672.960
Telebusruter og lign.	541.393	3.000	0	0	-	-	544.393
Påstigere i alt	209.519.473	1.951.856	18.752.382	23.972.740	79.799.000	27.594.416	361.589.867
<i>Køreplantimer</i>							
Regionalruter	532.671	0	378.361	318.306	857.328	312.980	2.399.646
Lokalruter	413.823	63.361	115.828	262.563	378.350	290.572	1.524.497
Bybusruter	3.445.662	4.493	277.016	343.408	921.126	357.978	5.349.683
Åbne skolebusruter	63.606	11.094	-	-	12.046	-	86.746
Telebusruter og lign.	93.453	1.000	-	-	3.988	-	98.441
Køreplantimer i alt	4.549.215	79.948	771.205	924.277	2.172.838	961.530	9.459.013

- (1) Fynbus: Påstigere og køreplantimer for åbne skolebusruter og telebusruter er inkluderet i lokalruter. De anvendte køreplantimer tager udgangspunkt i revideret budget 2008.
- (2) Sydtrafik: Telebusser er ikke opgjort. Åbne skolebusruter er inkluderet under lokalruter.
- (3) Midttrafik: Påstigere på åbne skolebus- og telebusruter er ikke registreret. De enkelte kommuner skal udføre tælling. Der er ikke korrigeret for passagerer i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter.
- (4) For Nordjyllands Trafikselskab er påstigere og køreplantimer for åbne skolebusruter inkluderet i lokalruter, og påstigere og køreplantimer for telebusruter er inkluderet i både lokalruter og regionalruter.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4



Din rolle som ejer af et trafikskole

Inspiration til medlemmer af bestyrelse
og repræsentantskab i trafikskolerne



Indholdsfortegnelse

Indhold	02
01 Indledning	03
02 Udfordringer	04
03 Visioner for den kollektive trafik	05
04 Gode råd til bestyrelsesarbejdet	06
05 Opgaver og ansvar	07
Bestyrelsen	07
Repræsentantskabet	08
06 Trafikselskabernes opgaver og struktur	09
07 Trafikselskabets økonomi	10
Takststigninger	10
Problemet med økonomisk efterregulering	10
Problemet med byrdefordelingen i hovedstadsområdet	11
08 Samarbejdet mellem aktører og myndigheder på trafikområdet	12
Samarbejde mellem kommuner og trafikselskab	12
Samarbejde mellem kommuner og region	13
Yderligere information	14

01 Indledning

Erfaringen viser, at det kan være en stor udfordring at sidde i repræsentantskab og bestyrelse i et trafikskabskab. Udfordringerne består bl.a. i at få balanceret de mange hensyn, når forskellige kommuners behov for service og koordination i trafikplanlægningen skal tilgodeses. En anden udfordring handler om at varetage de kommunale interesser i det tætte samarbejde med regionen og trafikskabskabet, der ligger i rammerne af trafikskabskabs bestyrelse og repræsentantskab.

Hensigten med denne pjece er at give dig et godt kendskab til de opgaver, der er placeret i henholdsvis bestyrelse og repræsentantskab. Pjecen skal gøre din rolle som kommunernes repræsentant i

trafikskabskabet mere tydelig samt give dig inspiration til opgaven.

I det følgende kan du læse mere om:

Forventninger til rollen som medlem af trafikskabskabs repræsentantskab og bestyrelse.

Kommunens rolle som trafikplanlægger.

Kommunernes samarbejde med hinanden, trafikskabskabet og regionen.

Trafikskabskabs opbygning, opgaver og finansiering.

God fornøjelse!



02 Udfordringer

Som indtrådt i et trafikselskabs repræsentantskab eller bestyrelse har du sagt ja til en spændende og udfordrende opgave. Arbejdet i repræsentantskab og bestyrelse er stadig en forholdsvis ny opgave, der stiller betydelige krav til dig som politiker. Samtidig har du også en unik mulighed for at påvirke udviklingen på området.

Trafikselskaberne blev dannet ved strukturreformen til at varetage opgaverne med lokal og regional offentlig busstrafik. Trafikselskaberne har blandt andet det koordinerende ansvar for almindelig busdrift, fastsættelse af takster og billetterings-systemer, køreplaner, koordinering og planlægning. Trafikselskaberne har også ansvaret for privatbanerne og individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Bredt og koordineret udbud af kollektiv trafik er et middel til at opnå en række formål tværs af øvrige kommunale opgaver. Det gælder formål indenfor sundhedsfremme, erhvervsudvikling, uddannelse, klima og trafikpolitik. De politiske målsætninger og planlægning af den kollektive trafik har derfor tydelig sammenhæng til kommunernes øvrige opgaver og interesser.

Den kollektive trafik har de sidste år været præget af faldende passagerantal og stigende pres på budgetterne. Det er en central udfordring for arbejdet sammen med og i trafikselskabet. Derudover er det en udfordring at tilvejebringe en koordineret og sammenhængende trafikplanlægning, der tilgodeser alle ønsker og behov. Samtidig har bestyrelsen også ansvaret for, at trafikselskabet drives økonomisk ansvarligt og effektivt.

Som medlem af trafikselskabets bestyrelse repræsenterer du en central medejer af trafikselskabet, nemlig kommunerne i den pågældende region. Du skal ikke kun varetage din egen kommunes interesser i bestyrelsen, men alle kommuner, som bestiller busstrafik i dit trafikselskab. Du skal derfor kende kommunernes behov og udfordringer i forhold til kollektiv trafik, og bidrage til at sikre, at trafikselskabets tilbud matcher disse behov.

Som kommunal repræsentant skal du altså afbalancere mange hensyn for at løfte opgaven og opnå indflydelse!

03 Visioner for den kollektive trafik

KL har – sammen med Foreningen af Trafikselskaberne i Danmark og Danske Regioner – udarbejdet et oplæg om visioner for den regionale og lokale kollektive trafik.

”Det er vores overordnede vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik. Vi ønsker at mindske trængsel samt transportens negative påvirkning af miljø og klima. Udbudet af kollektiv trafik skal være hurtigt, attraktivt og energieffektiv.”

Oplægget om visioner for den kollektive trafik er udarbejdet for at sætte fokus på bussernes og lokalbanernes rolle i den samlede kollektive trafik. KL har udarbejdet oplægget i fællesskab, da samarbejde om mål og midler i den kollektive trafik er afgørende.

Du kan finde hele visionsoplægget via linket bagerst i denne pjece.

Regeringen har senest i strategien ”En Jernbane i vækst” lagt op til, at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Vækst i passagerantal er således en stor udfordring for såvel kommuner som trafikselskaber i de kommende år.

04

Gode råd til bestyrelsesarbejdet

Der er mange muligheder for at blive klædt godt på, når du skal varetage kommunernes interesser i bestyrelsen for et trafiksselskab. KL anbefaler, at du er særlig opmærksom på at;

- Samarbejde og koordinere med de øvrige kommuner
- Indhente viden fra og koordinere med de tværkommunale embedsmandsgrupper
- Indhente information fra din egen kommunale forvaltning om eksempelvis lokale udfordringer og problemstillinger og tværgående interesser i kommunerne
- Indhente information fra trafiksselskabets administration

KL har i januar 2010 udgivet folderen "Otte gode råd – til kommunale medlemmer af regionale fora". Her peges på en række konkrete tiltag du kan gøre brug af din forberedelse. Den opfordrer bl.a. til at holde en god kontakt til KKR (De Kommunale Kontakt Råd), at få klarlagt

samarbejdsformen med de øvrige kommunale repræsentanter samt at tage initiativ til møder med de øvrige kommuner.

Otte gode råd til kommunale medlemmer i regionale fora

1. Afklar den politiske opgave
 2. Få skabt forudsigelighed på området
 3. Få et godt indblik i de øvrige kommuners udfordringer og behov på området
 4. Aftal samarbejdsformen med de øvrige kommunale repræsentanter
 5. Få administrativ bistand
 6. Skab et godt samarbejds klima
 7. Hold kontakten til KKR ved lige
 8. Tag initiativ til møde med de øvrige kommuner
-

Vær i øvrigt opmærksom på, at der på administrativt niveau er etableret kommunale netværk for trafikmedarbejdere indenfor alle trafiksselskabernes geografiske områder. Netværkene benytter bl.a. KL's dialogportal til erfaringsudveksling, afklaring af faglige spørgsmål og koordinering på tværs mellem kommuner.

05 Opgaver og ansvar

Trafikselskaberne er reguleret ved Lov om trafikselskaber. Bekendtgørelse nr. 1008 af 9/10/2006 til loven indeholder et sæt standardvedtægter for trafikselskaberne, der fastlægger de formelle kompetencer i trafikselskabet.

Bestyrelsen

Trafikselskabet ledes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer. Bestyrelsen vælges blandt medlemmerne af Trafikselskabets repræsentantskab efter nærmere regler i Styrelsesloven. Det er bestyrelsen, der jf. Lov om trafikselskaber, har det overordnede ansvar for trafikselskabet, herunder at selskabet drives økonomisk forsvarligt. Bestyrelsen vedtager retningslinjerne for selskabets finansiering samt vedtager budgetter og budgetoverslag. Det er i sidste ende trafikselskabets ejere, dvs. kommuner og regioner, der hæfter for eventuelle underskud i selskabet.

Det er vigtigt, at du som bestyrelsesmedlem bidrager til at sikre gennemsigtighed i trafikselskabets planlægningsproces og økonomi (budget og regnskab) set i forhold til kommunens processer. F.eks. ved at sikre at kommunernes udgifter til kollektiv trafik i det kommende budgetår er klar forud for den kommunale budgetlægningsproces.

Kommuner og regioner har ofte været nødsaget til at nedlægge ruter som led i besparelser på deres respektive budgetter. Kommer disse besparelser sent i trafikselskabets planlægningsfase vil det medføre manglende indtægter for Trafikselskabet, samtidig med at trafikselskaberne er bundet på længere kontrakter med vognmænd.

På både kommunalt og regionalt niveau er det derfor nødvendigt at holde fokus på den langsigtede planlægning, så der ikke sker udsving i den kollektive trafik som følge af pludseligt opståede behov for besparelser. Kommunen kan sikre fokus ved at udforme kommunale mobilitetsplaner og/eller årshjul, der understøtter en systematisk og kontinuerlig trafikplanlægning. Derudover har du ansvaret for, at skabe sammenhæng mellem planlægningsprocessen i trafikselskabet og den politiske behandling i kommunen.

Som kommunalt medlem er det din opgave at sikre et godt samarbejde med regionen, således at I sammen opnår forudsigelighed og systematik i forhold til de regionale ruter og den overordnede sammenhæng.

Det er derudover bestyrelsens opgave at træffe beslutning om takster og billetteringssystemer, rejseregler, udbudsstrategier og de overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring.

Bestyrelsen har ligeledes til opgave, at træffe beslutning om den plan for serviceniveauet for den offentlige trafik, som Trafikselskabet udarbejder mindst hvert fjerde år.

Repræsentantskabet

Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelse. Det er repræsentantskabet der vælger bestyrelsen efter nærmere regler i Styrelsesloven.

Det er repræsentantskabets rolle at godkende fordelingen af parternes betaling til selskabets finansiering, samt at godkende

bestyrelsens forslag til ændringer af trafikselskabets vedtægter.

Derudover skal repræsentantskabet træffe beslutninger i sager, som bestyrelsen forelægger.

Repræsentantskabet mødes kun 1-2 gange årligt. Det er derfor en udfordring for repræsentantskabets medlemmer at følge med i trafikselskabets arbejde. Repræsentantskabs medlemmer har derfor særligt behov for at sikre sig, at trafikselskabet sørger for den fornødne informationsaktivitet for medlemmerne. Ligesom i bestyrelsesarbejdet er det en god idé at sikre samarbejde med de øvrige kommuner om arbejdet i repræsentantskabet. Det kan evt. foregå ved formøder til repræsentantskabsmøderne eller via arbejdet i KKR.

06 Trafikselskabernes opgaver og struktur

Det er Lov om trafikselskaber der fastlægger trafikselskabernes, kommunernes og regionernes kompetencer, forpligtelser og rettigheder på området. Der er 6 trafikselskaber i Danmark. Hvert trafikselskab dækker som udgangspunkt et geografisk område, der svarer til en region.

Det er trafikselskabets opgave at sikre en hensigtsmæssig og effektiv trafikplanlægning. Kommunernes og regionernes rolle er i denne sammenhæng, at fastlægge det ønskede kørselsomfang i den enkelte kommune og på regionale ruter, og bestille dette hos trafikselskabet. På baggrund af bestillingerne tilpasses kørselsomfanget i dialog mellem Trafikselskabet, kommunerne og regionen.

Trafikselskabet har ansvaret for, at busnettet kommer til at hænge sammen på tværs af kommunerne i hele regionen. Det gælder både i forhold til øvrige lokale og regionale ruter og i forhold til det overordnede og lokale vej- og banenet. Trafikselskabet udarbejder hvert 4. år som minimum en kollektiv trafikplan med status og udviklingsplaner for trafikken i hele trafikselskabets område.

Trafikselskabet kan kun løse disse opgave ved aktivt at gå i dialog med kommunerne, og ved at etablere det nødvendige samarbejde på alle niveauer. Som kommunal repræsentant er det bl.a. din opgave at sikre, at trafikselskabet på tilfredsstillende vis påtager sig denne rolle og tilvejebringer den nødvendige service og koordinering.

Trafikselskabet er nøglen til kommunernes ansvar for at skabe et solidt udbud af kollektiv trafik til

borgerne. Samtidig er det også trafikselskabet – og dermed dig som bestyrelsesmedlem – der skal søge at løse interessekonflikter mellem bestillerne, så den ene parts beslutninger ikke får store, uhensigtsmæssige konsekvenser for den samlede kollektive trafik, der hører under trafikselskabet.

Kommuner og regioner fastlægger som bestiller det ønskede kørselsomfang. Det er trafikselskabets opgave at stå for udførelsen af den bestilte kørsel. Trafikselskabet udbyder den bestilte kørsel og indgår efterfølgende tidsbegrænsede kontrakter med private busvognmænd. Trafikselskaberne har opbygget kompetencer i forhold til tilrettelæggelse af udbud af kørsel og i forhold til udvikling af buskontrakter, eksempelvis forsøg med særlige incitamentskontrakter. Busvognmændene udfører kørslen til de aftalte timepriser i kontrakten. Kontraktpriserne reguleres to gange årligt på basis af udviklingen i konkrete prisindeks. Der er tale om prisindeks, der er forskellig fra de indeks, som regulerer kommunernes økonomi.

07 Trafikselskabets økonomi

Trafikselskabet har ikke egne penge. Det, der ikke finansieres af passagerindtægter, finansieres af bestillerne af kollektiv trafik, dvs. kommuner og regioner. Bestillerne betaler dels trafikselskabets faktiske kontraktudgifter til den bestilte kørsel, fratrukket den andel af billetindtægterne, der kommer fra samme kørsel. Vest for Storebælt betaler hver bestiller derudover en andel af trafikselskabets administrationsomkostninger, mens det øst for Storebælt er regionen, der alene betaler administrationsomkostningerne.

Der lægges hvert år et budget for trafikselskabets omkostninger til kontraktbetaling af vognmænd, administrationsomkostninger og for billetindtægterne. Kan dette budget ikke overholdes, udløser det en mer- eller mindrebetaling hos bestillerne i forbindelse med regnskabsafslutning. Det er netop denne mekanisme, der gør det vanskeligt for kommunerne at styre den kommunale betaling til selskaberne.

Takststigninger

Det er bestyrelsen i trafikselskabet, der har takstkompetencen og det overordnede ansvar for sammenhæng og forudsigelighed i trafikselskabets styring og drift. Bestyrelsen fastsætter som udgangspunkt billetprisen på baggrund af indstilling fra trafikselskabets administration.

Transportministeriet fastsætter hvert år et takststigningsloft, der regulerer hvor meget billetpriserne må stige. Takststigningsloftet fastsættes på baggrund af nettoprisindekset, nettoprisindeks for brændstof, lønudviklingen for den private sektor og renteutviklingen.

Bestyrelsen er ikke tvunget til at udnytte et takststigningsloft, men har

mulighed for at overføre et ikke-udnyttet takstloft til de næste to år, hvis det er hensigtsmæssigt af hensyn til prisudvikling eller andre årsager. Eksempelvis kan det skræmme passagerer væk fra den kollektive trafik, hvis billetprisen voldsomt et år, mens mindre stigninger over flere år ikke har samme effekt.

Problemet med økonomisk efterregulering

I de senere år har udviklingen i såvel kontraktomkostninger som billetindtægter over hele landet været usædvanlig, idet omkostningerne er steget forholdsvis mere end den normale pris- og lønfremskrivning, mens indtægterne har været faldende på trods af takststigninger. Trafikselskaberne har derfor haft svært ved at overholde deres budgetter, og kommuner og regioner har fået store efterreguleringer.

Det kan være svært at forudse de økonomiske omkostninger af flere årsager. Da trafikken påvirkes af mange forskellige parametre såsom benzinpris, renteutgifter og svingende passagertal, hersker der en vis uforudsigelighed på området, som kan gøre det svært at styre økonomien.

Manglende timing ml. vedtagelse af budgetterne i hhv. kommunen og trafikselskabet er også en væsentlig barriere for gennemsigtighed på området. Trafikselskabets bestyrelse vedtager budget i september måned, mens kommunalbestyrelsen vedtager sit budget i oktober måned. Da det er kommunen som bestiller, der bestemmer kørselsomfanget i trafikselskabet, bevirker denne skævvridning i beslutningsmønstret ofte ekstraregninger til kommunen, når trafikselskabets forudsætninger viser sig ikke at holde.

Vanskeligheder i at forudsige og styre trafikselskabets økonomi, og de heraf afledte konsekvenser for de kommunale budgetter, betyder, at du som kommunal repræsentant bør have stor fokus på udviklingen i trafikselskabets økonomi. Det er meget vanskeligt for kommunerne at overholde egne budgetter, hvis de mødes med gentagne uforudsete krav om ekstrabetalinger til trafikselskabet.

Problemet med byrdefordelingen i hovedstadsområdet

I hovedstadsområdet eksisterer en særlig udfordring for trafikselskabets bestyrelse og repræsentantskab idet en ændring af en kommunal buslinje, der krydser kommunegrænser, kræver, at alle kommunale repræsentanter når til enighed om ændringen og de økonomiske konsekvenser. En ændring af en buslinje kan i en kommune betyde en mindre udgift, mens den i en anden kommune kan betyde en stor udgift, uden at denne forskel nødvendigvis hænger sammen med den enkelte kommunes trafikale udbytte af ændringen i buslinjen. Det kan hænge sammen med den måde, som linjen geografisk føres på, antal af stoppesteder og dermed nytteværdi af ruten, og den måde udgifterne ml. kommunerne fordeles på for den enkelte rute (hvilken andel af passagererne er stået på i den pågældende kommune).

I Transportministeriet er man opmærksomme på denne udfordring og det overvejes i øjeblikket, hvordan der kan skabes en mere hensigtsmæssig byrdefordeling i hovedstadsområdet.



08

Samarbejdet mellem aktører og myndigheder på trafikområdet

Samarbejde mellem kommuner og trafikselskab

Da kommunens rolle som bestiller af kollektiv trafik ikke er klart defineret i loven, er det op til kommunen selv at definere, hvordan man ønsker at løse denne opgave. Opgaven løses ofte i samspil med trafikselskabet og regionen. Kommunerne bør derfor forholde sig aktivt og kritisk til opgaven, når de går ind og påvirker trafikselskabets planlægning og samarbejdet, eksempelvis ved at formulere en overordnet og samlet trafikpolitik. Herigennem kan kommunerne selv normere rammer og betingelser for den lokale kollektive bustrafik.

Det er betydelige forskelle på hvordan kommunerne har valgt at tilrettelægge arbejdet med trafikplanlægning og samarbejdet med trafikselskaberne. Det er trafikselskabets opgave at udarbejde køreplaner og tilrettelægge kørslen og de fleste kommuner har da også valgt at lade trafikselskabet stå for disse opgaver.

Trafikselskaberne har gode kompetencer indenfor planlægning af kollektiv trafik, og har mulighed for at planlægge og gennemføre større udviklingsprojekter, som kommunerne hver især ellers ikke

ville have ressourcer eller kendskab til at gennemføre. Det kræver naturligvis, at kommunen er i stand til at stille de nødvendige krav til trafikselskabet og at trafikselskabet går aktivt ind i opgaven.

Større kommuner som eksempelvis Århus, Odense og Ålborg har oprettet egne funktioner ift. kollektiv trafik. Her planlægger kommunen i samarbejde med trafikselskabet selv køreplaner og specialkørsler til skole, ældre og handicappede. I disse kommuner står trafikselskabet dog fortsat for udbud af kørsel, indgåelse af kontrakter med vognmændene, takst- og billetsystem, samt overordnet information og marketing.

På Vestegnen og i det nordøstlige Sjælland har man valgt at indgå i et fælleskommunalt og mere forpligtende samarbejde om trafikplanlægningen i området. Disse samarbejdsfora bruges bl.a. til at koordinere og løse udfordringer i forhold til de enkelte ruter, særligt de ruter, der krydser kommunegrænser, men også i forhold til at sikre den overordnede sammenhæng på tværs.

Erfaringen hidtil viser, at det kan være en god ide at overveje, hvor-

dan man som kommune – enkeltvist eller i et samarbejde – bedst organiserer sin trafikplanlægning, herunder afklarer, hvordan samspillet med trafikselskabets ressourcer skal være. På de områder, hvor kommunerne i stort omfang gør brug af trafikselskabernes service og kompetencer, er det som kommunal repræsentant din opgave at bidrage til, at selskaberne i videst muligt omfang understøtter de kommunale behov.

Der er også eksempler på, at trafikselskabet sikrer et tæt samarbejde ml. selskabet, kommunerne og regionen. I nordsamarbejdet servicerer Movia kommunerne ved at etablere kommunenetværk. Samarbejdet skal sikre sammenhæng ml. den lokale trafikbetjening og den overordnede kollektive trafik (IC-tog, regionale tog og S-tog), en driftsøkonomisk effektiv bestilling, og at bestillinger koordineres med øvrige berørte kommuner og regioner. Hermed opnår parterne, at konsekvenser for passagererne og dermed for økonomien er kendt af kommuner og regioner.

Samarbejde mellem kommuner og region

Kollektiv trafik kræver også samarbejde ml. region og kommuner. Det

er fastlagt i loven, at kommunerne bestiller og finansierer bybusser, lokale busruter og individuel handicapkørsel, mens regionerne bestiller og finansierer de regionale busruter og lokalbanerne.

Der findes ikke en præcis og afgrænset definition af, hvornår en rute er regional i loven, hvorfor der kræves et tæt og tillidsfuldt samarbejde ml. regionen og kommunerne, når buslinjerne skal føres, så fordele og ulemper geografisk og økonomisk bliver fordelt rimeligt mellem parterne, og udbuddet af den kollektive trafik også imødekommer borgernes ønsker. Der skal med andre ord sikres en sammenhæng ml. de regionale ruter og det lokale net, men gerne på en sådan måde, at alle parter bliver tilfredse. Det stiller krav til begge parter i samarbejdet.

Derfor kræver koordineringen mellem regionale og kommunale ruter et tæt samarbejde mellem de regionale og kommunale repræsentanter i bestyrelsen.

Yderligere information

Puljemidler

www.trafikstyrelsen.dk

Trafikplanlægning og koordinering af kollektiv trafik

www.trafikstyrelsen.dk/DA/Trafikplanlaegning.aspx

KL, trafiksekskabernes og DR vision for Kollektiv trafik

www.kl.dk/visioner_for_kollektiv_trafik

Foreningen af Trafiksekskaberne i Danmark

www.trafiksekskaberne.dk

Center for Grøn Transport

www.fstyr.dk/grontransport.aspx



Copyright KL
1. udgave, 1. oplag 2010

Pjecen kan downloades
på www.kl.dk

Pjecen er udarbejdet af
KL's Kontor for Teknik og Miljø

KL
Weidekampsgade 10
2300 Københavns S
Telefon 3370 3370

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Partnerskabsaftale

Mellem

Randers Kommune

Midttrafik

NOBINA

Om bybuskørsel i Randers 2010 - 2014.

Mål:

- Det er målet at øge antallet af kunder med 15 %.
- Det er målet at nedbringe brændstofforbruget pr køreplantime med 15 %
- Det er målet at øge planlægningseffektiviteten (som udtryk for køreplanens mulighed for effektiv anvendelse af medarbejderressourcerne) fra 70 % til 75 %.

Midler:

Flere kunder:

- Servicemindedede chauffører
- En køreplan, der passer til kundernes behov
- Forbedret fremkommelighed
- Bedre information og markedsføring
- Bedre forhold ved stoppesteder og på busterminalen

Mindre brændstofforbrug

- Brændstoføkonomiske og miljøvenlige busser
- Dygtige chauffører
- Forbedret fremkommelighed
- Hensigtsmæssige stoppesteder

Større planlægningseffektivitet

- En køreplan, der muliggør effektiv bus- og personaleforbrug.
- Forbedret fremkommelighed

Opgaver:

- Parterne vil sikre gode køreplaner som er tilpasset kundernes behov, og som kan overholdes, samtidig med at det sikres at køreplanerne er udarbejdet på en sådan måde, at såvel busser som

medarbejdere kan anvendes effektivt. Dette sker bl.a. ved at overdrage en større del af køreplanskompetencen til NOBINA, så det er NOBINA der har forpligtigelsen til at komme med udspil der kan gøre køreplanen bedre for kunderne og sikre en effektiv ressourceudnyttelse.

- Parterne vil sikre god information og markedsføring. Kunderne i Randers vil blive inddraget i forbindelse med kundeundersøgelser og parterne er indstillet på at forsøge at finde flere midler til information og markedsføring af den kollektive trafik i Randers.
- Parterne vil arbejde for bedre forhold ved stoppesteder og på busterminalen. Særligt forholdene på Randers Busterminal er problematiske, og parterne er indstillet på at arbejde for en bedre indretning af og bedre information på busterminalen.
- Parterne vil arbejde for at forbedre fremkommelighed for busserne i Randers, så busserne kommer hurtigere frem og rettidigheden forbedres. Parterne vil i den forbindelse arbejde på at komme med forslag, hvor der kan ansøges om støtte fra Trafikstyrelsens pulje til forbedret fremkommelighed.
- Parterne har i forbindelse med kontraktindgåelse sikret indsættelse brændstoføkonomiske og miljøvenlige busser, men vil arbejde for at begrænse energiforbruget ved andre tiltag – herunder uddannelse af chaufførerne. Muligheder for iværksættelse af nye miljøvenlige tiltag vil blive vurderet – og det vil blive undersøgt om der er mulighed for at søge midler til specielle tiltag i Færdselsstyrelsens Center for Grøn Transport.
- Parterne vil arbejde for at sikre veluddannede og servicemindede chauffører. Dette sker bl.a. ved hjælp af målrettet uddannelse og opfølgning i forhold til den enkelte chauffør, ligesom der vil blive gennemført medarbejdertilfredshedsundersøgelser blandt medarbejderne ved NOBINA i Randers.

Målinger:

Flere kunder

- Midttrafik gennemfører kvartalsvise passagertællinger i bybusserne for at dokumentere udviklingen.

Mindre brændstofforbrug

- NOBINA udarbejder kvartalsvise opgørelser for at dokumentere udviklingen.

Større planlægningseffektivitet

- NOBINA udarbejder hvert år efter køreplansskift en opgørelse over planlægningseffektiviteten.

Der gennemføres følgende målinger til understøttelse af målene:

- Midttrafik gennemfører hvert 2. år en kundetilfredshedsmåling – første gang i efteråret 2010.
- NOBINA gennemfører hvert år en medarbejdertilfredsundersøgelsen blandt de ansatte i NOBINA.

Dialog:

Fremdriften i aftalen drøftes løbende mellem parterne. Det sker på kvartalsvise møder med deltagelse af Randers Kommune, Midttrafik og NOBINA. På disse møder drøftes partnerskabsaftalens fremdrift, og tiltag i forhold til aftalens opfyldelse aftales og evalueres.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 7

MINISTEREN

Dato 12 MRS. 2010
Dok.id
J. nr. 2010-188
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Til Movia, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik, NT og BAT

På baggrund af en henvendelse fra Danske Handicaporganisationer og mit generelle sektoransvar har mine embedsmænd set nærmere på taksterne for individuelle handicapkørsel.

Individuel handicapkørsel afregnes grundlæggende efter en kilometertakst, hvilket ikke er tilfældet for taksten på almindelig rutekørsel, hvor prisen beregnes ud fra et zonesystem.

Denne grundlæggende forskel gør det vanskeligt at lave en entydig omregning af takster for individuel handicapkørsel til takster for almindelig rutekørsel med henblik på en stringent sammenligning af de to takstsæt.

Transportministeriet har baseret sin sammenligning af taksterne for individuel handicapkørsel med almindelig rutekørsel på en konkret vurdering af priserne for henholdsvis handicapkørsel og almindelig rutekørsel på udvalgte ruterstrækninger inden for de enkelte takstområder.

Til sammenligning med prisniveauet i den øvrige kollektive trafik har vi anvendt prisen for en almindelig kontantbillet. Dette forekommer mest retvisende, da denne billettype typisk anvendes af passagerer, der ikke rejser ofte, hvilket er karakteristisk for personer med handicap, hvor brugerne i gennemsnit foretager 19 rejser om året.

Jeg kan konstatere, at handicapkørsel med få undtagelser generelt er dyrere end almindelig rutekørsel. Der er en tendens til, at der er en forholdsmæssigt større prisforskel mellem almindelig rutekørsel og individuel handicapkørsel for lange rejser. Der ses dog også at være væsentlige forskelle på prisforskellen på distancer af omtrentlig samme længde såvel forskellige steder i landet som undertiden i det enkelte trafikselskab. Dette forhold kan henføres til zonestrukturen, som for nogle rejser grundet forskellige regler for udregningen og varierende zonestørrelser kan give ret varierende priser for tilsyneladende ens rejser. Her kan også lokale forhold og prioriteter spille ind.

På baggrund af den foretagne sammenligning af priserne for henholdsvis individuel handicapkørsel og almindelige rutekørsel må jeg henstille til, at trafikselskaberne fastlægger taksterne for individuel handicapkørsel således, at bestemmelsen i § 11, stk., stk. 4, i lov om trafikselskaber, iagttages, især for så vidt angår de lange rejser.



For god ordens skyld bemærkes, at der ikke er klageadgang til ministeriet over trafiksekskabernes administration af individuel handicapkørsel. Ministeriet kan således alene udtale sig om fortolkningen af lovbestemmelserne, idet der gælder et almindeligt sektoransvar. Såfremt en bruger ønsker at klage fx over prisniveauet, er det statsforvaltningerne, der skal rettes henvendelse til, idet trafiksekskaberne er underlagt det almindelige kommunale tilsyn.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

Bedre viden om danskernes transport

Siden den nationale transportvaneundersøgelse (TU) i 2006 blev genoptaget med en ny og forbedret spørgeteknik, er knap 2 % af alle danskere blevet spurgt indgående og konkret om deres transport. Datakvaliteten, datamængden og ikke mindst den geografisk stedfæstelse af rejserne gør, at det nu er muligt at lave analyser af transportadfærden på bestemte dele af vejnettet, i bestemte områdetyper eller i afgrænsede geografiske områder. I artiklen introduceres TU, og de nye analysemuligheder eksemplificeres med en kortlægning af transportefterspørgslen i Region Midtjylland.

Carsten Jensen, DTU Transport, caj@transport.dtu.dk
Lykke Magelund, Tetraplan A/S, lm@tetraplan.dk

Baggrund og anvendelse

Transportvaner kan man ikke måle sig til - i hvert fald ikke hvis man skal have det hele med - man er nødt til at spørge. Hvis man skal bruge det til statistiske formål, så må man spørge mange mennesker. Det har man siden 1992 jævnligt gjort i Transportvaneundersøgelsen (TU), der er den eneste datakilde, som tegner et samlet og repræsentativt billede af danskernes transport. Efter en kortere pause blev undersøgelsen genoptaget i 2006 med en ny og forbedret kvalitet i dataindsamlingen, herunder i særlig grad den geografiske kodning af rejserne.

TU har hidtil overvejende været drevet frem af de statslige myndigheders efterspørgsel efter data til at forbedre værktøjerne til forståelse af udviklingen og prognostisering af fremtiden, samt behovet for et videngrundlag til belysning af aktuelle trafikpolitiske emner. Udvikling af trafikmodeller har i særlig grad været motiverende for at indsamle data om danskernes transportvaner. I øjeblikket gennemføres ekstra mange interview for at styrke datagrundlaget i den Landstrafikmodel, som er under udvikling.

Data kan imidlertid også benyttes til analyser med et konkret regionalt eller et lokalt sigte. Denne type TU baserede analyser har hidtil fokuseret på at tegne simple profiler af transportmarkedet og af trafikkanterne i et givet område. De forbedrede data åbner imidlertid op for mere præcise og detaljerede lokale undersøgelser. Regioner og kommuner viser da også stigende interesse for at nyttiggøre data. Det sker som oftest i forbindelse med konkrete planarbejder, men flere kommuner har også købt sig ind i ejerkredsen med ret til udvidet brug af data.

Om undersøgelsen

Hvert år kontaktes et repræsentativt udsnit af danskere mellem 10-84 år via brev og med en forespørgsel, om de vil deltage i undersøgelsen. Interviewet koncentrerer om adfærd på én bestemt dag - som oftest dagen før interviewet. Der interviewes om alle dage hele året rundt. Standardstikprøven, der for tiden pga. udvikling af Landstrafikmodellen er fordoblet, er på ca. 20.000. Heraf lykkes det at gennemføre interview med ca. 13.000. Man kan besvare enten via internettet, hvad 20 % vælger at gøre, eller man kan blive kontaktet telefonisk.

Der stilles spørgsmål om personen: Køn, alder, husstandstype, beskæftigelse, indtægt, bilejerskab

Kort om Transportvaneundersøgelsen

Administration og udvikling

DTU Transport

Interviewgennemførelse

Synovate

Ejerkredsen

DTU, Transportministeriet, Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet, DSB, Rådet for Sikker Trafik, Københavns Kommune, Aalborg Kommune, Viborg Kommune og Albertslund Kommune

Ejerne betaler løbende til dataindsamlingen og har fri adgang til at bruge data. Andre kan købe sig til dataadgang på specifikke opgaver

Datagrundlag 2006-2010

82.000 personer mellem 10-84 år interviewes
240.000 konkrete rejser registreres

Interview

60 % af de kontaktede svarer, heraf er der 20 % som svarer via internet og 80 % via telefon
Et interview tager i gennemsnit 12 minutter
- varierende fra et par til 30 minutter

Stedfæstelse

98 % af alle start og slutadresser for rejserne kan geokodes

mm. Og der stilles spørgsmål om transport på en bestemt dag: Formål, tidspunkt, transportmiddel mm. Rejsernes udgangspunkt og endemål kortlægges på adresser, hvoraf det er muligt at identificere de geografiske koordinater til 98 %.

I perioden 2006-2010 gennemføres ca. 82.000 interview, svarende til at knap 2 % af befolkningen i alderen 10-84 år deltager. Eftersom stikprøven er repræsentativ, kan man lægge data sammen for flere år.

Transportefterspørgsel i Region Midtjylland

Som et eksempel på de analysemuligheder, som de nye forbedrede TU data åbner op for, beskrives i det følgende, hvordan data er brugt til kortlægning af transportefterspørgslen i Region Midtjylland.

Strukturreformen betød overalt i landet nye udfordringer i planlægningen af den kollektive bustransport. Udfordringen var særlig stor i Midtjylland, hvor fire amter med meget forskellige forudsætninger og praksiser mht. den offentlige bustransport blev fusioneret. Med trafikskabet Midttrafik for bordenden skulle 20 kommuner og Region Midtjylland nu samarbejde om at skabe den bedst mulige betjening. Til støtte for den konkrete busplanlægning, og de prioriteringer der skal foretages, ønskede Midttrafik en bedre viden om transportefterspørgslen i Region Midtjylland. Desuden var der et ønske om at få et billede af snitfladen mellem regional og lokal efterspørgsel.

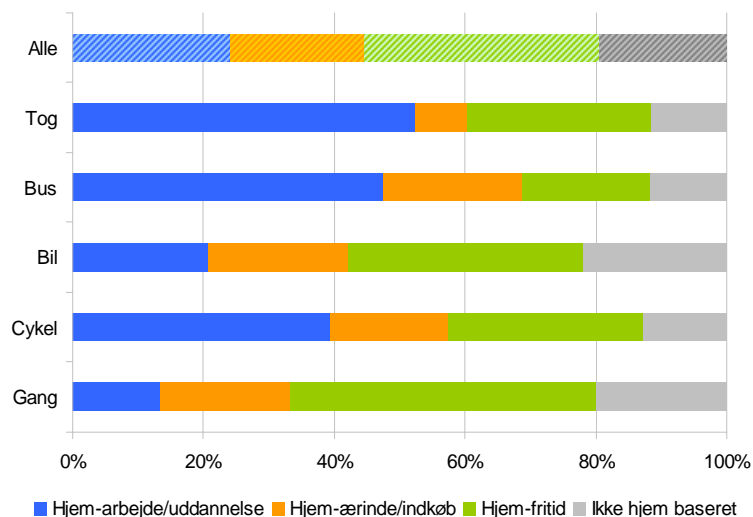
Pendlingsstatistikken udgør ofte det centrale datagrundlag for analyser af transportefterspørgslen relationer. Rejser mellem hjem og arbejde/uddannelse udgør imidlertid kun en begrænset del af det samlede antal rejser - i region Midtjylland en fjerdedel jvf. figur 1. Med de nye forbedrede TU data har det været muligt at lave en kortlægning af *den samlede efterspørgsel*, dvs. inkl. alle rejseformål i regionen. Og der viser sig store forskelle i efterspørgselsmønstret for forskellige rejseformål. Baserer man sig alene på pendlingsstatistikken beskrivelse af rejser til arbejde og uddannelse, overser man altså væsentlige rejsestrømme, som ikke blot er kopier af efterspørgselsmønstret relateret til pendling.

Fra TU havde man på analysetidspunktet en repræsentativ stikprøve på 26.000 stedfæstede ture med relation til Region Midtjylland. Det er et tilstrækkeligt grundlag til at analysere på forskellige rejseformål. Derimod er det ikke tilstrækkeligt til at lave særskilte analyser af efterspørgslen efter kollektiv transport, der udenfor de større byer kun udgør nogle få procent af det samlede antal ture.

I figur 2 er vist tre niveauer for optegning af efterspørgslen efter *fritidsrejser* i region Midtjylland, med udgangspunkt i data fra TU:

1. Først er alle de registrerede ture "smidt" ud som mikadopinde i landskabet, idet stregerne viser relationen mellem geokodede adresser for rejsernes start- og endepunkt.
2. Derefter er vist en optegning, hvor de registrerede rejser er samlet i rejsestrømme i et zonesystem svarende til de gamle kommuner fra før realiseringen af strukturreformen (andre zonesystemer kan vælges).
3. Endelig er der foretaget en udlægning på vejnettet af efterspørgslen ud fra en forudsætning om, at de fleste vælger den korteste rute.

Tilsvarende kort kan optegnes for alle andre rejseformål, og i figur 2 er vist et en udlægning på vejnettet af rejser til indkøb/ærinde. Der ses en tydelig forskel mellem de lange fritidsrejser, som "fylder" på det overordnede vejnet og de lokalt orienterede rejser til ærinde/indkøb.



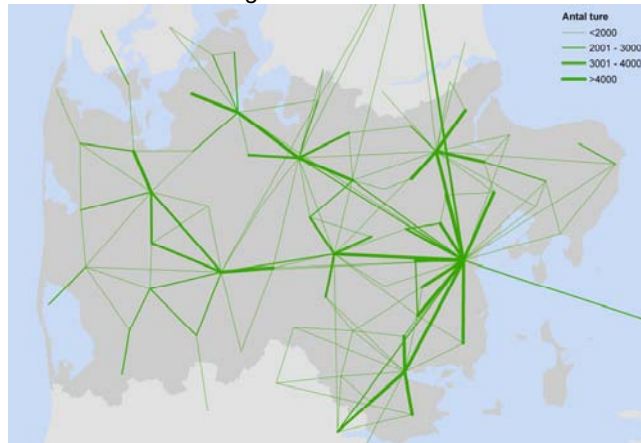
Figur 1. Rejseformål fordelt på ture i Region Midtjylland for forskellige transportmidler. TU 2006-2008

De forskellige opgørelsesmetoder og kortoptegninger bidrager med oplysninger, som er nyttige i det konkrete arbejde med tilrettelæggelsen af hvor, hvor ofte og hvornår busserne skal køre. Ved reflektivt at bruge denne geografisk orienterede viden er det muligt at identificere og kvantificere de rejsestrømme der berøres af forskellige tiltag i busbetjeningen.

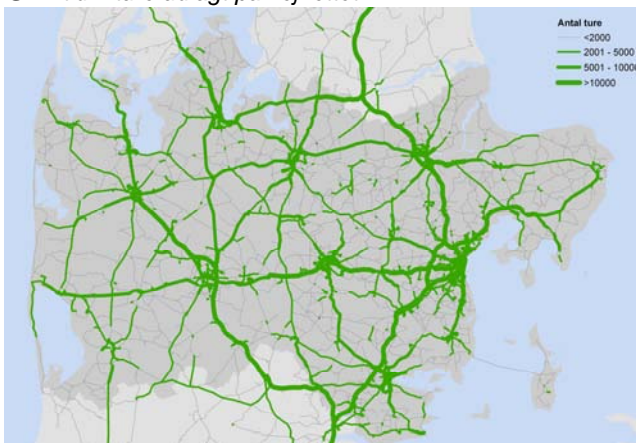
A Fritid - registrerede ture



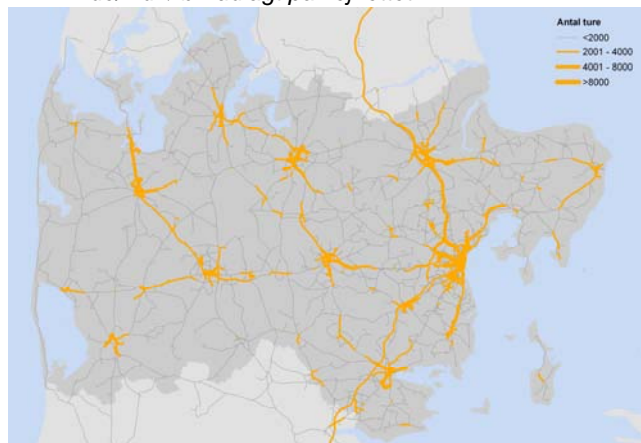
B Fritid - ture mellem gamle kommuner



C Fritid - ture udlagt på vejnettet



D Ærinde/indkøb - udlagt på vejnettet



Figur 2. Eksempler på optegninger baseret på geokodede TU data. Med undtagelse af kort A er opregnet til antal ture på en gennemsnitsdag

Eksemplet fra Midtjylland viser, hvor detaljeret man kan gå til værks med de nye geokodede TU data. Tilsvarende analyser kan laves i andre regioner og i de store byer. I de store byer, hvor man har en mere differentieret anvendelse af transportmidler, vil man også kunne opdele på transportmidler. I Københavns Kommune er fx. foretaget en vejnetsudlægning af cykel- og fodgængertransporten.

Andre analysemuligheder

Stedfæstelsen af ture gør det muligt at kortlægge transportmønstret mellem *forskellig typer af områder*. Det er viden, som fx. kan være til gavn i kommunernes konkrete dispositioner, når der skal tages beslutninger om nyudbygning og byomdannelse.

I 2006 blev for Detailhandelsudvalget gennemført en TU-baseret analyse af sammenhængen mellem lokalisering af detailhandlen og kundernes transport – herunder deres valg af transportmiddel. På trods af at undersøgelsen blev gennemført med "gamle" TU data, hvor kun en begrænset del af adresser for ture kunne geokodes, viste der sig meget tydelige og valide resultater. I de store byers brokvarterer finder man den mindst miljøbelastende transportadfærd i forbindelse med indkøb, idet gang og cykel er de hyppigst benyttede transportmidler, og rejseafstande ikke er særlig lange. Den mest miljøbelastende transportadfærd

relaterer sig til storcentre udenfor bykerne. Her kommer kunderne langvejs fra, og de kommer praktisk taget alle med bil. Indimellem disse yderpunkter findes meget forskellige efterspørgselsprofiler for transporten til forskellige typer af indkøbsfaciliteter. Det blev kvantificeret i undersøgelsen.

By- og Landskabsafdelingen i Miljøministeriet har igangsat en udredning, som forventes at være færdig sidst på året, hvor der bl.a. ses på sammenhæng mellem lokalisering af virksomheder og transportefterspørgsel. Her vil de nye data fra TU, på samme måde som i udredningen om detailhandel, blive brugt til at tegne profilen af efterspørgselen efter persontransport. Forventningen er at kunne opnå pålidelige resultater på et forholdsvis detaljeret niveau mht. virksomheds- og områdetyper.

TU data kan *beriges med andre geokodede informationer* om de lokaliteter, som der rejses til og fra. I det Centrale Virksomhedsregister har man information om de fleste virksomheder i Danmark: Hvor de ligger og hvilken branche de tilhører. For Københavns Kommune er det på den måde kortlagt, hvordan transportadfærden er for ansatte i forskellige typer af virksomheder. Sigtet var at kvalificere arbejdet med at få flere til at cykle på arbejde. Der viste sig store forskelle. Knap halvdelen af de ansatte på arbejdspladser indenfor offentlig administration, undervisning og sundhed cykler på arbejde. Lidt over en fjerdedel af de ansatte indenfor handel, hotel og restauration cykler på arbejde. Sådanne resultater skal naturligvis fortolkes i lyset af forskellige vilkår og forudsætninger for de ansatte på forskellige typer af arbejdspladser.

For mange kommuner er det ikke muligt at gå helt så avanceret og geografisk detaljeret til værks med TU data, som det er beskrevet i artiklen, alene fordi data ikke rækker. Der ligger imidlertid andre muligheder, som gør data interessante også for de enkelte kommuner. Fx. kan data bruges til at tegne profiler af både borgernes og de besøgendes transportadfærd, med udgangspunkt i data i den aktuelle kommune. Man kan fx. besvare spørgsmål som: Hvor stor er markedsandelen for forskellige transportmidler? Til hvilke rejseformål anvendes de forskellige transportmidler og hvor langt rejses der? Det er gjort for en hel række af kommuner, og der viser sig store forskelle i transportadfærden rundt om i landet og i forskellige typer af kommuner. Hver kommune har sin unikke profil relateret til befolkningens sammensætning, infrastrukturen, lokaliseringen, udbuddet af kollektiv transport mm.

I de mindste kommuner, hvor data hverken rækker til at beskrive transportmønstret eller til at tegne en profil af rejserne og trafikanterne, kan man stadig opnå brugbar viden, ved at foretage en sammenlægning af data fra flere sammenlignelige kommuner.

Her kan du finde flere oplysninger

Om TU undersøgelsen

- www.transport.dtu.dk
- *Danskernes transport – hvor meget, hvordan, hvor og hvornår?* Carsten Jensen, DTU Transport. 2009. www.trafikdage.dk

Eksempler på analyser baseret på geokodede TU data

- *Midtrafiknettet – efterspørgsel og serviceniveau.* Midttrafik. 2009. www.midttrafik.dk
- *Detailhandlekunders transport.* Detailhandelsudvalget. 2006. www.detailhandeludvalget.dk

Eksempler på analyser og planer, hvor TU data bidrager:

- *Før biltrafikken står stille - Hvad kan den kollektive trafik bidrage med?* Region Hovedstaden. 2009. www.regionh.dk
- *Trafikplan for Nordjylland Trafikselskab.* 2009. www.nordjyllandstrafikselskab.dk
- *Kollektiv trafikplan - Mål og strategi for busserne i Randers Kommune.* Midttrafik og Randers Kommune. 2009. www.randers.dk
- *Bustrafikken i Køge 2009-2012.* Køge Kommune. 2008. www.koege.dk

De nævnte eksempler findes også på www.tetraplan.dk



Foto: Randers Kommune



Foto: Randers Kommune

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9

Busser der kører for Midttrafik

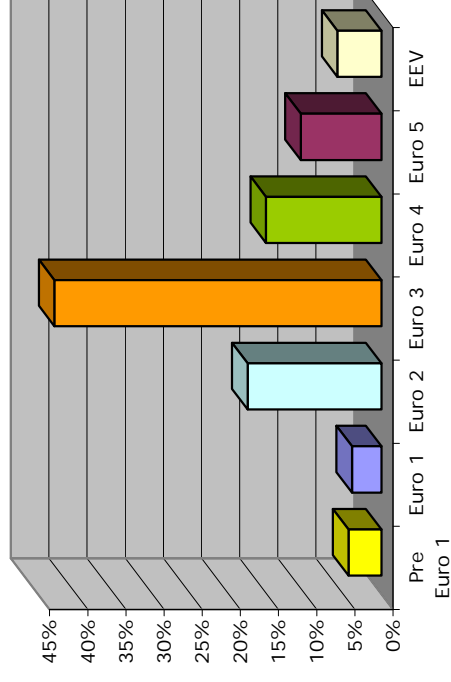
Gennemsnitlig alder

5,8

Gennemsnitlig Euro norm

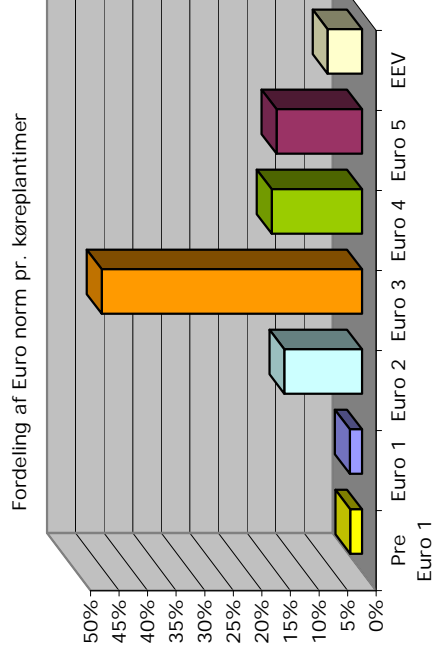
3,1

Fordeling af Euro norm i Midttrafik busser



Fordeling af euro norm	Antal	Procent del	Antal køreplankøretøjer	Procent del
Pre Euro 1	36	4%	41.687	2%
Euro 1	32	4%	43.079	2%
Euro 2	146	18%	278.040	14%
Euro 3	357	43%	932.922	46%
Euro 4	126	15%	322.964	16%
Euro 5	88	11%	306.257	15%
EEV	48	6%	123.193	6%

Busser i alt	936	100%	Antal busser (< Euro 4) med filter
Busser med oplysninger	833	89%	Antal
Køreplankøretøjer i alt	2.156.932	100%	Type filter
Køreplankøretøjer med busoplysninger	2.048.141	95%	CRT
			Ukendt
			I alt
			128
			Procent del
			22%



Euro norm (Ikrafttrædelse)	NOx ¹	HC ²	CO ³	PM ⁴
Euro 1 (10/1993)	8,00	1,10	4,50	0,36
Euro 2 (10/1996)	7,00	1,10	4,00	0,15
Euro 3 (10/2001)	5,00	0,66	2,10	0,10
Euro 4 (10/2006)	3,50	0,46	1,50	0,02
Euro 5 (10/2009)	2,00	0,46	1,50	0,02
EEV (Særligt miljøvenlige køretøjer)	2,00	0,25	1,50	0,02

Fordeling af Euro norm pr. køreplankøretøjer

1 NOx (Nitrogenoxider): NOx kan nedsætte lungeernes funktion og menneskers modstandskraft mod infektioner i lungerne. De kan forvære tilstanden hos mennesker der lider af astma og kronisk bronkitis, og er især skadelig for børn og ældre. Desuden danner NOx smog og nedbryder ozonlaget. NOx er drivhusgasser.
2 HC (Kulbrinter): Metan er en af de kulbrinter med størst drivhuseffekt - ca. 23 gange større end CO ₂ . Desuden nedbryder kulbrinterne ozonlaget og danner smog, som forværrer tilstanden hos mennesker der lider af åndedrætssygdomme.
3 CO (Kulilte): Kulilte er en yderst giftig gas og kan dræbe ved indånding. Desuden kan den omdannes til CO ₂ og dermed bidrage indirekte til øget drivhuseffekt.
4 PM (Partikler): Partikler giver både akutte effekter, som luftvejslidelser og atsmatlidelser, og kroniske effekter som bronkitis. De forårsager lungekræft, kortere levetid, og fører til øget dødelighed. Partikler er formodentlig de mest sundhedsskadelige luftbårne stoffer.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 10

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
25. marts 2010	1-25-08-1-09	Torben Borum	tbo@midttrafik.dk	87 40 82 40

Omfang af billetkontrol og snyd

Billetkontrol i Århus kommune

Der er ansat ca. 25 billetkontrollører, som udelukkende har til opgave at kontrollere billetter og vejlede kunderne i busserne.

I 1. kvartal 2010 (1. januar til 22. marts) er der kontrolleret 7.707 busser og 140.987 passagerer, hvilket har resulteret i 5.034 kontrolafgifter. Snydeprocenten er opgjort til 3,57 % i de første knap 3 måneder af 2010.

I 2009 er der kontrolleret 30.350 busser og 491.363 passagerer, hvilket har resulteret i 21.276 kontrolafgifter. Snydeprocenten er opgjort til 4,33 % i 2009.

Der arbejdes løbende med en optimering af kontrolindsatsen i Århus, der er opstillet måltal om, at hvert makkerpar skal gennemføre 25 kontrollerede busser pr. dag, og der er krav om hvor stor en procentdel, der skal ligge i henholdsvis zone 1-2, zone 3 og zone 4. Antallet af kontroller er steget med 9,8 % fra 2008 til 2009. Der er for nylig etableret pauselokaler på Århus Rutebilstation, så billetkontrollørerne ikke nødvendigvis skal til Midttrafiks lokaler i Holme for at holde pause hver gang. Der er lavet en ny lokalaftale, som giver en mere effektiv arbejdstid – 35 minutter pr. medarbejder pr. dag.

I bybusserne i Århus er der mange flere, der forsøger at snyde pga. af selvbilletteringen, og der er flere fysiske og verbale overfald, altså generelt et langt hårdere miljø i busserne. Det er medvirkende til, at sygefraværet normalt er højere i denne personalegruppe, end hos de kontrollører der arbejder uden for Århus. Der arbejdes i hele tiden på at nedbringe antallet af voldsepisoder og 0-tolerancetilfælde, ved at billetkontrollørerne i nogle tilfælde trækker sig, hvis der er optræk til en voldsepisode.

Billetkontrol uden for Århus kommune

Midttrafik har ansat 6 trafikkontrollører, der har som den ene af to hovedarbejdsopgaver, at gennemføre billetkontrol i de regionale busser og de kommunale busser undtagen Århus Kommune. Den anden hovedopgave for trafikkontrollørerne er, at sørge for at billetudstyret så vidt muligt altid fungerer. Dertil kommer andre opgaver som eksempelvis tømning af data fra billetmaskiner, levering af klippekort og besvarelse af chauffør- og kundehenvendelser.

Under opstarten af Midttrafik har der ikke været så meget fokus på at få gennemført mange billetkontroller uden for Århus. Der har været andre vigtige opgaver med blandt andet at få harmoniseret billetteringsudstyr. I løbet af 2009 er der efterhånden kommet mere fokus på, at der skal gennemføres flere kontroller, og kontrollerne er blevet mere målrettede mod de områder, hvor der konstateres det største behov. Der er opstillet en målsætning om at der skal gennemføres mindst 2.400 billetkontroller i 2010.

Langt de fleste kontroller gennemføres dér, hvor der er mange kunder. Det sker ud fra en vurdering af, at det er chaufførerne, der skal sælge og kontrollere billetter og kort, og hvis der ikke er så mange passagerer, kan chaufføren kontrollere alle passagerer grundigt. Derimod er der brug for, at trafikkontrollørerne supplerer med kontrol, de steder hvor der er store passagerstrømme, der passerer forbi chaufførerne. Så det er hovedsageligt i bybusserne i de større byer samt på regionale ruter til de større byer, der er gennemført billetkontroller. Billetkontrol gennemføres af og til som egentlige raids, hvor en hel by bliver kontrolleret intensivt en hel dag.

I Randers og Silkeborg kommune er der desuden ansat kommunale medarbejdere som foretager kontrol i bybusserne som en del af deres arbejde. I begge byer er den kommunale billetkontrol af et meget beskedent omfang, svarende til under en halvtids medarbejder.

2010 uden for Århus kommune

I 1. kvartal 2010 (1. januar til 22. marts) er der gennemført 981 billetkontroller, der har resulteret i 140 kontrolafgifter, hvilket svarer til, at der er givet en kontrolafgift i 14,3 % af de busser, der blev kontrolleret. Der har været i alt 16.495 passagerer i de busser, der er blevet kontrolleret.

Oversigt over fordeling af kontroller og afgifter uden for Århus kommune i 1. kvartal 2010

Kommune	Antal kontroller	Antal afgifter	Afgifter i procent	Antal passagerer	Snyde procent
Horsens	122	10	8,2 %	1.649	0,6 %
Silkeborg	144	28	19,4 %	2.514	1,1 %
Viborg	109	14	12,8 %	1.808	0,8 %
Skive	32	4	12,5 %	459	0,9 %
Herning	28	3	10,7 %	520	0,6 %
Holstebro	3	0	0 %	25	0 %
I alt kommunale busser	438	59	13,5 %	6.975	0,9 %
I alt regionale busser	543	81	14,9 %	9.520	0,9 %
I alt	981	140	14,3 %	16.495	0,9 %

Note: der er planlagt intensiv kontrol i Randers i starten af april 2010.

2009 uden for Århus kommune

Der er gennemført i alt 1.644 billetkontroller uden for Århus, det har resulteret i 178 kontrolafgifter, hvilket svarer til, at der blev givet en kontrolafgift i 10,8 % af de busser, der blev kontrolleret.

Regionale: Heraf er de 887 billetkontroller gennemført i de regionale busser hvilket har resulteret i 118 kontrolafgifter, det svarer til en kontrolafgift i 13,3 % af de regionale busser, der blev kontrolleret.

Kommunale: På de kommunale busser blev der gennemført 757 billetkontroller, hvilket har resulteret i 60 kontrolafgifter, det svarer til en kontrolafgift i 7,9 % af de kommunale busser, der blev kontrolleret.

Desuden er der gennemført 106 billet- og kvalitetskontroller i X-busserne.

For 2009 har administrationen ikke en fordeling af kontrollerne i de enkelte kommuner eller en opgørelse af antal kontrolafgifter i forhold til antal kontrollerede passagerer.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 1**

Kommunerne i Region Midtjylland
Region Midtjylland

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato
4. november 2008

Journalnummer
1-25-4-08

Kontaktperson
Danni Giørtz-Jørgensen

Mail
dgj@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 82 04

Gratis kørsel i den kollektive bustrafik

Taksterne for den kollektive bustrafik i Midtjylland bestemmes ifølge lov om Trafikselskaber af Midttrafiks bestyrelse. Den enkelte kommune eller bestilleren kan ikke på egen hånd beslutte at indføre fx gratis kørsel eller reducerede takster på egen hånd. Dette skal indstilles til Midttrafiks bestyrelse.

En sådan indstilling blev behandlet på Bestyrelsens møde 24. oktober 2008 vedrørende Randers Kommunes ønske om at lade pensionister rejse gratis. Dette gav anledning til en drøftelse af indførelsen af gratis kørsel eller særlige takster i den kollektive trafik i nogle kommuner.

Bestyrelsen for Midttrafik er optaget af at harmonisere alle forhold omkring den kollektive trafik i hele Midtjylland – herunder også takster. Det er der flere grunde til:

- kunderne kan nemmere forstå ensartede forhold, når der ikke er undtagelser, og kunderne kan nemmere rejse på tværs af myndighedsgrænser i hele Midtjylland.
- chaufførerne kan bedre arbejde flere forskellige steder i Midtjylland, hvilket giver vognmændene mere fleksibilitet i planlægningen og dermed mulighed for at udføre kørslen mere effektivt.
- administrationen af den kollektive trafik kan effektiviseres, når der er færrest mulige ordninger at administrere – hver ordning skal følges op på sin egen måde fx i form af tællinger, udarbejdelse af information til kunder og chauffører osv.

De fleste undersøgelser af kundernes præferencer viser, at kunderne lægger mest vægt på kvalitet, driftsstabilitet og god service fra kunderne, hvorimod prisen på kørslen ikke er den væsentligste faktor, når kunderne skal afgøre, om de vil bruge den kollektive trafik. Det er usikkert, hvad indførelse af gratis kørsel betyder for den kollektive trafiks omdømme og kundernes vurdering af kvaliteten, samt for de langsigtede muligheder for at udvikle servicen i den kollektive trafik. Midttrafiks bestyrelse er derfor ikke sikker på, at indførelsen af gratis kørsel er den rigtige løsning, når Midttrafik skal fastholde og tiltrække kunder.

Bestyrelsen har derfor besluttet at godkende de ordninger, Randers og Odder kommuner har ønsket at indføre. Desuden fortsætter de allerede indførte ordninger i Lemvig og Ikast-Brande kommuner. Derudover er der fra tidligere myndigheder overført nogle skolebusruter og lokalruter, der også har gratis kørsel eller kørsel med særlige takster og simple billetteringssystemer. Endelig har Århus og Randers kommuner indført deltidskort til pensionister.

Samtidig har Bestyrelsen besluttet, at disse ordninger kører som forsøgsordninger i de kommende år. Erfaringerne fra forsøgsordningerne vil blive samlet, så Bestyrelsen på et senere tidspunkt kan fastlægge en generel holdning til gratis kørsel og særlige takster i Midttrafik. Indtil dette er sket, kan Bestyrelsen som udgangspunkt ikke godkende yderligere ønsker om at indføre gratis kørsel eller særlige takster, og Bestyrelsen vil arbejde for at få harmoniseret flere af de nuværende ordninger, så den kollektive trafik i højere grad følger de samme takster.

Midttrafik vil som udgangspunkt aftale med de kommuner, der har særlige takster og gratis kørsel, at de selv betaler den ekstra udgift, der er forbundet med særlig information, særlige tællinger osv., så Midttrafiks øvrige bestillere ikke belastes af den forøgede administration for disse særlige ordninger.

Venlig hilsen
Midttrafik


Poul Vesterbæk
Bestyrelsesformand

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
25. marts 2010	1-25-4-08	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	8740 8238

Notat om nuværende takster på lokalruter og skolebusruter

Indledning

Midttrafik er dannet på baggrund af tidligere amter, kommuner og trafikselskaber i Midtjylland. Midttrafik har overtaget de tidligere myndigheders takster og billetteringsudstyr.

Mange af de nye kommuner i Midttrafik, er sammenlagt af flere tidligere kommuner. I de nye (og større) kommuner indgår den buskørsel, der eksisterede i de tidligere kommuner. Heraf fremkommer forskellige ordninger inden for samme kommune.

Samtidig er nogle ruter overgået fra at være "amtsligt" finansierede, til at blive kommunalt finansierede ruter i forbindelse med strukturreformen. Det er typisk mindre regionale ruter, som efter kommunesammenlægningerne kører inden for samme kommune.

I perioden 2007 – 2010 er der gennemført harmoniseringer af takster og takstsystem. Taksterne er nu ens i prisområder Midttrafik Øst, Syd og Midt. I Midttrafik Vest er den fulde harmonisering ikke gennemført, fordi takstzonerne i Vest er væsentligt større end i den øvrige del af Midttrafik. Det er et omfattende projekt at ændre i zonestørrelserne og har konsekvenser for kunder og billetteringsudstyr.

Kommunesammenlægningens betydning

Særligt i det tidligere Århus Amt og Ringkøbing Amt, hvor der ikke forud for strukturreformen eksisterede et trafikelskab, har kommunesammenlægningerne haft betydning for hvilke takster, der anvendes.

Syddjurs Kommune er et godt eksempel på konsekvenserne af kommunesammenlægninger. Kommunen består af de tidligere Rønde, Rosenholm, Midtdjurs og Ebeltoft kommuner. Endvidere har Syddjurs overtaget en tidligere Århus Amt's regional rute.

Eksempel Syddjurs – før Midttrafik

Før Midttrafik	Rute type	Billetterings Udstyr	Takster	Passagerer
Rønde Kommune	Skolebus	JA (mekanisk udstyr, Almex)	JA	Skolebørn og alm. passagerer
Midtdjurs Kommune	Skolebus	Nej	Nej	Skolebørn
Rosenholm Kommune	Skolebus	Nej	Nej	Skolebørn
Ebeltoft Kommune	Lokalruter samt Skolebus	Lokalruter = Ja (mekanisk udstyr, Almex) Skolebus = Nej	JA Nej	Alm. passagerer og skolebørn
Århus Amt	Regional Rute	Ja (Elektronisk billetmaskine)	JA	Alm. passagerer og skolebørn

Eksempel Syddjurs – efter Midttrafik

Anvendelse af takster, henholdsvis gratis kørsel (0-takst) i Syddjurs Kommune.

Rute nr:	Strækning	Takster
361	Rønde-Knebel-Helgenæs	JA
1	Ebeltoft-Fuglsø-Knebel-Skødshoved	JA
2	Ebeltoft-Øer-Handrup-Knebel	JA
3	Rosmus-Ørum-Fuglslev-Tirstrup	NEJ
Rute 1	Kolind-Nimtofte-Kolind	NEJ
Rute 2	Tjerrild-Ryomgård	NEJ
Rute 3	Kolind-Perderstrup-Kolind	NEJ
Rute 4	Ryomgård-Nimtofte-Ryomgård	NEJ
Rute 5	Ryomgård-Skarresø-Ryomgård	NEJ
Rute 6	Pindstrup-Nimtofte-Kolind	NEJ
Rute 7	Ryomgård-Kolind	NEJ
Rute 1+2	Rønde-Thorsager-Tåstrup-Feldballe (begge ruter)	NEJ
Rute 3	Thorsager-Fårup-Skovvang-Thorsager-Hedeskov	NEJ
Rute 4	Hornslet Skole	NEJ
Rute 5	Mørke Skole	NEJ
Rute 6	Ådalskolen	NEJ
Rute 7	Ådalskolen	NEJ

Samlet oversigt

I tabellen på næste side er vist en samlet oversigt over anvendelse af Midttrafiks takster og 0-takster i de enkelte kommuner i Midttrafik pr. januar 2010.

Til oversigten skal bemærkes følgende:

Region Midtjylland

Tabellen omfatter ikke Region Midtjylland. Samtlige regionale ruter benytter Midttrafiks takster.

Kommuner med Midttrafiks takster

En del kommuner anvender Midttrafiks takster på al buskørsel i kommunen. Det gælder hovedsagelig de kommuner, der tidligere var en del af de fælleskommunale trafikselskaber i VAT og VAFT.

Kommuner med både 0-takst og Midttrafiks takster

En del kommuner anvender både gratis kørsel og Midttrafiks takster på lokalruterne. Det er hensigtsmæssigt, at opretholde Midttrafiks takster på nogle af ruterne, fordi salg af billetter og kort på disse ruter er med til at finansiere ruten, og fastholde en passagerindtægt.

Det er også forståeligt, at der anvendes 0-takst på ruter der udelukkende transporterer skoleelever. Disse ruter er typiske skolebusruter, der kun transporterer skoleelever og ruterne er af en sådan karakter, at kun de færreste kan anvende disse til andet transportformål.

Herning Kommune har som den eneste kommune både Midttrafiks takster og egne særlig takster (garderobebilletter). Midttrafik har bedt Herning Kommune om enten at indføre gratis kørsel eller indføre Midttrafiks takster på lokalruterne. Administrationen afventer svar fra Herning Kommune.

Anvendelse af takster på busruter i kommunerne.

Status pr. januar 2010

Kommune	Bybus-ruter Flere end 5 busser	Bybus-Ruter 1-5 busser	Lokal Ruter	Skolebus ruter (rabatruter)	Bemærkning	Indtægter 2009 Billetter og Kort (mio. kr.)
Favrskov			Midttrafiks takster (2 ruter)	Gratis		0,6 mio.
Hedensted			Midttrafiks	Midttrafiks		0,55 mio.
Herning	Midttrafiks Takster		Garderobe	Garderobe		8,9 mio.
Holstebro	Midttrafiks Takster		Midttrafiks takster	Midttrafiks Takster		3,9 mio.
Horsens	Midttrafiks takster		Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster		12,1 mio.
Ikast-Brande		Gratis	Gratis	Gratis		0 mio.
Lemvig			Gratis	Gratis		0 mio.
Norrdjurs		Midttrafiks Takster	Gratis	Gratis		1,1 mio.
Odder		Gratis	Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster		0,1 mio.
Randers	Midttrafiks Takster		Midttrafiks Takster	Gratis	Forsøg m/gratis kort til pens.	21,4 mio.
Ringkøbing- Skjern			Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster	Særlig model for kommunale sko- lekort ¹	0,7 mio.
Samsø			Midttrafiks Takster			0,8 mio.
Silkeborg	Midttrafiks Takster		Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster		14,3 mio.
Skanderborg		Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster	Gratis		1,5 mio.
Skive		Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster		4,2 mio.
Struer		Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster		0,4 mio.
Syddjurs			Midttrafiks Takster	Gratis		0,8 mio.
Viborg	Midttrafiks Takster		Midttrafiks Takster	Midttrafiks Takster		7,4 mio.
Århus	Midttrafiks Takster				Deltids Periodekort ²	207,4 mio.

Forklaring til tabel:

- *Midttrafiks takster = Alm. takster*
- *Gratis = Gratis kørsel (0-takst)*
- *Garderobe = særlige takster (afvigende fra Midttrafiks takster)*

¹ Kommunen udsteder selv skolekort til alle folkeskoleelever, kortet er gyldigt til alle busser og tog i hele kommunen. Ringkøbing-Skjern Kommune kompenserer regionen for mistede indtægter i regionale ruter.

² I Århus kan kunder købe deltidskort. Midttrafik overtog et særligt salgssystem fra det tidligere Århus Sporveje. Bestyrelsen har besluttet, at produktet skal udbredes til de øvrige bybus-byer i Midttrafik.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 11
Bilag nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
25. marts 2010	1-25-4-08	Niels-Jørgen Danielsen	NJD@midttrafik.dk	87408238

Notat om særlige forhold ved gratis buskørsel i Midttrafik

Midttrafik modtager ofte administrative forespørgsler fra kommunerne om at indføre gratis buskørsel eller andre gratisordninger for udvalgte kundegrupper.

Eksisterende ordninger

Der eksisterer i dag flere særordninger i Midttrafik.

Gratis pensionistkort i Randers

Bestyrelsen for Midttrafik har 24. oktober 2008 godkendt, at der fra januar 2009 indførtes et gratis pensionistkort i Randers Kommune i en 2-årig forsøgsperiode. Ordningen gælder i hele Randers Kommune, dvs. både til rejser i bybusser, lokalruter og regionale ruter. Alle alders- og førtidspensionister er omfattet af ordningen.

Ved passagertællingen i efteråret 2009 viste tællingerne en fremgang i passagertallet i bybusserne i Randers. I de øvrige byer med bybuskørsel viste Midttrafiks passagertælling en tilbagegang. Midttrafik har estimeret den økonomiske effekt af ordningen, til en udgift for kommunen på ca. 5,0 mio. kr. i form af mistede indtægter i bybusser og på de regionale ruter.

Der er udstedt ca. 12.000 gratis pensionistkort og der kommer løbende flere til ordningen. Midttrafiks administration har været involveret i udstedelsen af alle kortene, hvilket har krævet store ressourcer. Der har været udgifter til information og kommunikation og det er aftalt, at Randers Kommune skal være medfinansierende på disse.

Randers Kommune ønskede, at gratis pensionistkort også kan benyttes på de regionale ruter. Randers Kommune vil kompensere regionen for mistede indtægter. Der er gennemført en særlig tælling af gratis pensionistkort på de regionale ruter. Administrationen har brugt ressourcer på at gennemføre og efterbehandle tællingen. Administration har aftalt med Region Midtjylland og Randers Kommune, hvorledes kompensationen beregnes.

Særlig ordning for skolekort i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikselskabet i Region Midtjylland besluttede, en særlig model for skolekort i Ringkøbing-Skjern Kommune. Kommunen ønsker, at alle skoleelever udstyres med et gratis skolekort, som skal være gyldigt til alle busser og tog i hele Ringkøbing-Skjern Kommune. Kommunen udsteder selv alle kortene. Ringkøbing-Skjern vil kompensere regionen for mistede indtægter, når kommunens kort bruges på de regionale ruter inden for kommunens grænser. Der er aftalt en model for kommunens betaling til Region Midtjylland. Betalingen fra Ringkøbing-Skjern Kommune til Arriva Tog for skoleelevernes rejser i togene er endnu ikke endelig afklaret. Uenighed vedrørende omfang af rejser har betydet, at der er anvendt et konsulentfirma til at foretage speciel tælling og opgørelse.

Særlig billige periodekort - børn

Forud for dannelsen af Midttrafik var der forskellige priser hos de tidligere myndigheder. Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikselskabet i Region Midtjylland besluttede, at Århus og Randers kommuner kunne videreføre særlige billige periodekort til børn i bybusserne. Der sælges derfor særlige billige periodekort til børn i disse byer. Kortene gælder kun inden for bybussernes områder. Administrationen vil forud for takstændringer til 2011 forelægge en selvstændig sag til Bestyrelsen, om disse kort skal fortsætte.

Deltidsperiodekort i Århus

I Århus kan kunderne købe et deltidskort. Deltidskortet sælges med 25 % rabat i forhold til almindelige periodekort. Deltidskortet kan ikke bruges i myldretiderne på hverdage. Kun kunder i Århus har hidtil kunnet købe dette kort, fordi Midttrafik overtog et særligt salgssystem fra det tidligere Århus Sporveje. Bestyrelsen for Midttrafik har besluttet, at produktet skal udbredes til de øvrige bybus-byer.

Forespørgsler fra kommuner

Administrationen har modtaget forespørgsler fra en del andre kommuner om indførelse af gratis kørsel. Henvendelserne til Midttrafik skyldes et ønske om enten at lave tilsvarende ordninger som i Randers, eller henvendelsen er begrundet i en politisk aftale i forbindelse med konstitueringsforhandlinger eller budgetaftaler.

Administrationen har erfaret, at der muligvis kommer henvendelser vedr. følgende:

- Viborg Kommune: Ønske om at indføre billigere priser i bybusser.
- Horsens Kommune: Forespørgsel på samme ordning som Randers.
- Skive Kommune: Ønske om gratis buskørsel i kommunen.
- Skanderborg Kommune: Forespørgsel om gratis bybusser.
- Ringkøbing-Skjern Kommune: Forespørgsel om gratis buskørsel for alle.
- Randers Kommune: Ønske om gratis buskørsel for alle elever i 0.-4. klasse.

Takstkompetencen er i Bestyrelsen for Midttrafik

Beslutninger om takster i kollektiv buskørsel *skal* træffes af Bestyrelsen for Midttrafik. Ifølge lov om Trafikselskaber, er det Midttrafik, der har takstkompetencen. Kommunerne kan alene fremsætte ønsker om gratis kørsel. Det er alene Bestyrelsen for Midttrafik, der kan beslutte det.

Ifølge lov om Trafikselskaber deler Midttrafik takstkompetencen med togoperatørerne. DSB og Arriva Tog A/S skal således høres, inden der træffes beslutninger om takster. Det skyldes hensynet til Bus & Tog takstsamarbejdet. Ordningerne med gratis kørsel har hidtil ikke givet anledninger til uenigheder med DSB eller Arriva Tog. Midttrafik har administrativt orienteret togoperatørerne og aftalt vilkår for de eksisterende ordninger. Det forekommer sjældent, at der er et "konkurrencehensyn" mellem en busrute med gratis kørsel og en tilsvarende parallel togstrækning.

Forskellige hensyn

Indførelse af gratis kørsel har betydning for Midttrafiks opgaver med hensyn til drift, økonomi, kommunikation, information mm.

Kommunikationen til kunderne

Midttrafiks opgaver med kommunikation og information til kunderne om takster og takstsystem i buskørsel, vanskeliggøres ved indførelse af mange individuelle kommunale særordninger. Fra 2007-2010 har Midttrafik derfor tilstræbt at reducere i de forskelle i billetter og takster, der eksisterede før dannelsen af Midttrafik.

Hensyn til busselskaber, chauffører, salgs- og informationspersonale

Selskaberne og deres ansatte skal kunne vejlede og informere kunderne. Det samme gælder informations- og salgspersonale på rutebilstationer og busterminaler. Mange individuelle særordninger er vanskelige at overskue og vil få betydning for kvaliteten af den information, der gives.

Bonusordning

Midttrafik har ved de seneste udbud af bybuskørsel i Randers og i Herning indført en bonusmodel for busselskaberne. Bonusordningen skal medvirke til at hæve kvaliteten blandt selskabernes medarbejdere og dermed få flere kunder at bruge bybusserne. Der er i kontrakterne med busselskaberne fastlagt en model for udregning af bonus til busselskaberne. Hvis busselskaberne leverer en ekstra kvalitet og er medvirkende til at flere kunder bruger busserne, modtager busselskaberne en bonus. Modellen er baseret på stikprøvevise tællinger i strategiske områder af byerne.

Takstmæssige tiltag i form af store prisstigninger eller indførelse af eventuelle gratis ordninger for udvalgte kundegrupper, vil have stor betydning for antallet af kunder i buskørsel. Det vil også få betydning for udvikling i passagertal, og dermed være en faktor der skal korrigeres for, når der skal beregnes bonus til busselskaberne.

Midttrafiks passagertællinger er almindelige påstigetællinger, så alle kunder tælles, uanset hvilken billet/korttype kunden rejser med. Eksempelvis kan Midttrafiks passagertælling i bybusserne i Randers fra 2009, ikke sige noget om hvor mange pensionistrejser der har været, uden at der laves ekstra undersøgelser.

Kompensation og konkurrence

Gratis pensionistkort i Randers og skolekortene udstedt af Ringkøbing-Skjern Kommune kan benyttes i de regionale busruter. Randers Ringkøbing-Skjern kommuner udligner regionens indtægtstab, når kortene bruges i de regionale busser. Midttrafik har fastlagt en kompensationsbetaling til regionen, på baggrund af tællinger (stikprøve) og opregnede estimater af frekvens og rejse længde. I begge ordninger er der tale om udstedelser af "frikort" og kundernes rejseadfærd bliver markant anderledes.

Det er forbundet med væsentlige skøn og usikkerhedsmomenter, at fastlægge kundernes rejseadfærd og omfang ved brug af "frikort", samt fastsætte et grundlag for beregning af hvilken indtægt, ville regionen have haft uden disse ordninger. Administrationen skal lave aftalegrundlag og udkast til beregninger, som efterfølgende skal accepteres af region og kommune.

Indførelse af gratis buskørsel på nogle ruter, kan betyde færre indtægter på andre ruter. Eksempelvis kan gratis kørsel på en lokalrute, give færre rejser på en parallel regional rute, og dermed påvirke regionens økonomi. I de kommuner der anvender gratis kørsel på lokalruter, har administrationen dog ikke opfattelsen af, at det har reduceret indtægterne på andre ruter.

DSB og Arriva Tog A/S

Midttrafik har aftalt takstsamarbejde med DSB og Arriva. Midttrafiks billetter og kort kan bruges til rejse i tog, når togrejsen foregår inden for et af prisområderne i Midttrafik. Midttrafik modtager indtægterne fra salget af billetter og kort, og betaler transportarbejdet i togene til DSB og Arriva, for det antal rejser, der foretages.

Gratis pensionistkort i Randers kan ikke bruges til togrejser. Kortene er ikke gyldige til togrejser mellem eksempelvis Langå og Randers.

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker, at kommunens gratis skolekort også kan bruges i Arriva Tog. Ringkøbing-Skjern skal betale mistede indtægter til Arriva Tog. Fastsættelsen af denne betaling foregår uden om Midttrafik. Arriva og Ringkøbing-Skjern er uenige om betalingens størrelse.

Midttrafik kan ikke pålægge DSB eller Arriva, at et kort til gratis buskørsel også skal gælde til togrejser, uden at der fastlægges en kompensation til togoperatørerne. Det kræver en del ressourcer at fastlægge antallet af togrejser på gratis kort. Fordi takstkompetencen er delt mellem Midttrafik og togoperatørerne, skal DSB henholdsvis Arriva Tog principielt godkende ordninger med gratis kørsel. Administrationen har hidtil orienteret DSB og Arriva om eksisterende ordninger, og aftalemæssigt er det klaret mellem parterne på forsvarlig måde.

Kompensation fra Trafikstyrelsen

Fra Trafikstyrelsen modtager Midttrafik kompensation for mistede indtægter, fordi der er aftalt fælles regler for medtagelse af børn i kollektiv trafik, og fordi, der er samme aldersgrænser for børn i kollektiv trafik. Kompensation for "mistede indtægter" gives på grund af:

- Hver betalende voksen eller pensionist kan gratis medtage 2 børn under 12 år, og hvert betalende barn kan gratis medtage 1 barn under 12 år.
- Børn til og med 15 år, rejser til børnetakst.

Midttrafik fordeler kompensationen for mistede indtægter mellem bestillerne.

Når der indføres gratis buskørsel på lokalruter eller bybusruter, eller hvis der indføres gratis buskørsel for udvalgte kundegrupper, ændres det egentlige grundlag, for den statslige udbetaling af kompensationen til Midttrafik. Hidtil har de forskellige ordninger for gratis buskørsel i Midttrafik ikke givet anledning til, at kompensationen for mistede indtægter er ændret.

Det skal tages i betragtning, at Trafikstyrelsen på et tidspunkt kan påtale, at indførelse af flere ordninger med gratis buskørsel, bør have konsekvenser for den kompensation Midttrafik modtager.

Vilkår for indførelse af gratis buskørsel

Der er flere grundlæggende forhold, der skal være opfyldt for at Midttrafik kan medvirke til indførelse af gratis buskørsel i kommunerne.

Ønsker om gratis kørsel i en kommune skal godkendes i Bestyrelsen for Midttrafik.

- Det følger af, at lovgivningsmæssigt ligger takstkompetencen i Midttrafik, og kun Bestyrelsen kan vedtage takster eller 0-takst.

Ønsker om gratis buskørsel i en kommune gælder kun for kommunens egne finansierede ruter.

- Hvis gratis buskørsel også skal gælde ruter, kommunen ikke selv finansierer, kræver det accept af regionen. Der skal på forhånd aftales en kompensation til regionen, som ikke kræver indsats af særlige tællinger eller undersøgelser, og dermed ekstra administrative ressourcer i Midttrafik.

Ønske om gratis buskørsel gælder ikke togoperatørerne, DSB og Arriva.

- Fordi Midttrafik deler takstkompetencen med DSB og Arriva, skal Midttrafik aftale med togoperatørerne hver gang der indføres gratis buskørsel i en kommune. Ønsker en kommune gratis transport i buskørsel, gælder dette ikke til togrejser internt i kommunen.

Midttrafik og kommunen skal aftale et passende ikrafttrædelses tidspunkt.

Særligt vedrørende reducerede takster.

- Kun hvis det er muligt at lave en administrativ simpel og let forståelig ordning kan Midttrafik godkende, at der forsøgsvis anvendes andre takster end de ordinære takster Bestyrelsen har besluttet. Det er nødvendigt at vurdere forholdene konkret, fordi det har betydning for billetteringsudstyret og det påvirker chauffører, salgspersonale mm. Reducerede takster giver færre indtægter, og det får betydning for indtægtsdelingen mellem bestillerne i Midttrafik. Reducerede takster kan kun godkendes hvis administrationen på forhånd har aftalt indtægtsdelingen.

Forskellige hensyn ved indførelse af gratis buskørsel for særlige kundegrupper

Nogle kommuner har fremsat ønske om at indføre gratis kørsel for udvalgte kundegrupper. Det kan eksempelvis være til elever i ungdomsuddannelser. Det kan også være et gratis buskort til særlige aldersgrupper.

Elever i ungdomsuddannelser

Fra Ringkøbing-Skjern og Ikast-Brande kommuner har der i 2009 været forespurgt om et gratis buskort til elever i ungdomsuddannelser. Midttrafik er positiv over for en sådan ordning, på følgende vilkår:

- Midttrafik udsteder uddannelseskort på normal vis via systemet for Det Fælles Uddannelseskort.
- Kun elever, der opfylder kriterierne i lov om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelserne, vil blive tilbudt gratis transport.
- Kommunen betaler elevernes udgifter til "egenbetaling" til Midttrafik, i stedet for at eleven indbetaler til Midttrafik.
- Ordningen gælder alle elever i kommunen, uanset om eleverne går på en uddannelsesinstitution i eller uden for kommunen.

For at administrere den beskrevne ordning kræver det udviklingsomkostninger på ca. 0,2 mio. kr., som Midttrafik ikke vil iværksætte, uden at der er en konkret efterspørgsel i kommunerne. Samtidig ønsker Midttrafik, at de deltagende kommuner er medfinansierende på udviklingsomkostningerne.

Gratis buskort til særlig gruppe.

Gratis buskort til udvalgte kundegrupper kræver særlig indsats i Midttrafik. Det er forsøget i Randers, hvor der er udstedt 12.000 særlige kort, et godt eksempel på.

Indførelse af gratis buskørsel for en udvalgt kundegruppe kræver, at kunden tydeligt identificeres og kan dokumentere sin ret til gratis transport i forhold til øvrige kunder i kollektiv buskørsel. Det er også vigtigt busselskaber, chauffører og øvrigt personale kan identificere kundegruppen. Derfor anbefales det, at der udstedes et kort til den aktuelle kundegruppe og det er omfattende og administrativt ressourcekrævende.

Det er opgaver, der ligger ud over eksisterende opgavefunktioner i Midttrafik. Det er også forbundet med ekstraudgifter, der ikke kan afholdes inden for trafikelskabets rammer. Det er nødvendigt med kommunal medfinansiering, hvis sådanne løsninger skal laves i Midttrafik.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet



April 2010

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet

Indhold

Indledning og indstilling til beslutning	3
Historik	4
Økonomisk udvikling siden besparelseskravet blev fastlagt.....	6
Økonomiske konsekvenser af det samlede forslag	7
Principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet	13
Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet.....	14
Bilag	17

Trafikstyregruppens medlemmer

Lasse Jakobsen, Kommunaldirektør Viborg Kommune (Formandskab.)
Lars Hansson, Direktør Region Midtjylland (Formandskab)
Flemming Juul Nielsen, Direktør Ringkøbing-Skjern Kommune (indtil udg. 2009)
Mogens Pedersen, Direktør Ringkøbing-Skjern Kommune (fra 2010)
Niels Schmidt, Afdelingschef Århus Kommune
Jens Erik Sørensen, Direktør Midttrafik
Henning Nielsen, Afdelingsleder Midttrafik
Henrik Brask Pedersen, Afdelingsleder Region Midtjylland
Peter Hermansen, Udviklingskonsulent, Region Midtjylland (Sekr.)
Jonna Holm Pedersen, konsulent KKR (Sekr.)

Trafikstyregruppens forslag til kollektivt rutenet

Indledning og indstilling til beslutning

Regionsrådet og Kontaktudvalget har i fællesskab nedsat en administrativ styregruppe i tilknytning til Regionsrådets beslutning om at udsætte den planlagte "effektivisering og modernisering af det regionale rutenet" fra 2009 til 2010. Den administrative styregruppe (herefter benævnt trafikstyregruppen) har fået til opgave at udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet. Kommissorium for trafikstyregruppen er vedlagt som bilag D.

Et sådant forslag blev fremlagt på et møde mellem KKR's formandskab og formanden for Regionsrådet den 2. april 2009. På mødet var der enighed om ikke at gennemføre besparelser pr. 1. januar 2010.

Endvidere var der enighed om følgende:

- At man vil afvente KL's og Danske Regioners økonomiforhandlinger med regeringen, hvor begge parter har meldt den kollektive trafik ind som et emne for forhandlingerne.
- At der frem til juni 2009 fortsættes med at afdække økonomiske forhold, - for eksempel konsekvenser af Midttrafiks regnskab for 2008 samt udviklingen i passagertallet. Der er desuden et generelt ønske om større gennemsigtighed i de økonomiske forhold vedr. den kollektive trafik
- At der skal ses på det regionale rutenets sammenhæng med de store byers bybusnet, de øvrige regioners kollektive trafik og det landsdækkende jernbanenet

Ud fra dette har trafikstyregruppen arbejdet videre med forslaget, og resultaterne af dette arbejde foreligger nu.

Dette forslag indeholder følgende anbefalinger:

- At trafikstyregruppens rapport med forslag til ændringer i det regionale rutenet, fremsendes til alle kommuner og Region Midtjylland med henblik på politisk behandling.
- At der fremtidigt arbejdes med en klarere rollefordeling mellem Midttrafik og bestillerne med udgangspunkt i de anbefalinger, der fremgår af afsnittet om Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikskabet, således:
 - o At bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillerens ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller.
 - o At der ændres i bestillerens betaling til Midttrafik, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, med 30 % af den samlede betaling i første og andet kvartal, og 20 % af betalingen i 3. og 4. kvartal.
 - o At der arbejdes for, at økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal.

Desuden har Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland, en række kommunerepræsentanter og en konsulentvirksomhed udarbejdet en samlet beskrivelse af efterspørgsel efter kollektiv trafik i Midtjylland, og sammenholdt dette med det forslag, der nu fremlægges.

Det skal bemærkes, at denne rapportes konkrete forslag til ændringer i det regionale rutenet er udarbejdet efter en møderække på administrativt niveau mellem Midttrafik, Region Midtjylland og kommunerne. På møderne er drøftet en række alternativer, som danner baggrund for forslagene i denne rapport. Det skal dog pointeres, at ingen af parterne – hverken kommuner eller Region Midtjylland – på møderne har givet tilsagn om, at de foreslåede løsninger vil kunne gennemføres.

Historik

Region Midtjylland overtog ved dannelsen af Midttrafik pr. 1. januar 2007 et regionalt rutenet, baseret på flg. beslutning i Midttrafiks forberedende bestyrelse 26. september 2006:

- Pr. 1/1-2007 finansierer Region Midtjylland som udgangspunkt nuværende regionale busruter, der fortsat vil løse regionale opgaver over en ny kommunegrænse. Disse ruter udgør ved regionens dannelse i 2007 sammen med Odderbanen og Lemvigbanen det regionale rutenet,
- nuværende ruter, der ikke krydser en kommunegrænse, finansieres af kommunerne,
- hidtidige regionale ruter, der ikke krydser en ny kommunegrænse eller løser regionale opgaver, overgår til kommunal finansiering,
- kommunale skoleruter, der vil krydse en ny kommunegrænse efter 2007 p.g.a. deling af kommuner, forbliver ligeledes kommunalt finansierede ruter.

Beslutningen blev truffet på baggrund af en rapport "Det regionale rutenet i Region Midtjylland pr. 1. januar 2007", udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra daværende trafikskaber, amter og kommuner.

Det fremgik af sagsfremstillingen, at fordelingen af ruter svarer til fordelingen i bloktilskudsberegningen af de hidtidige amtslige udgifter til kollektiv trafik. Fordelingen blev også anvendt ved udarbejdelsen af driftsbudget 2007. Dermed var der sammenhæng mellem definitionen på det regionale rutenet, fordelingen af de hidtidige amtslige udgifter mellem kommuner og region samt det driftsbudget, der blev vedtaget for Midttrafiks buskørsel for 2007. Der viste sig imidlertid hurtigt et økonomisk pres på den regionale kollektive trafik, som følge af, at udgifterne var højere og indtægterne lavere end forudsat i budgettet for 2007.

Tilsvarende var der problemer med finansieringen af den kommunale kollektive trafik.

Samtidig blev det fastslået i sagsfremstillingen, at det regionale rutenet, som det fremgår af oversigten i rapporten, ikke er statisk og vil kunne revideres i de kommende år.

Ønsker om besparelser/effektiviseringer

Behovet for at revidere det regionale rutenet blev aktualiseret af et økonomisk pres allerede i løbet af 2007. Situationen forværredes af, at Region Midtjylland blev underkompenseret ved afskaffelse af fritagelse for energifgifter og moms af samme i den kollektive trafik.

Derfor besluttede Region Midtjylland at igangsætte en proces med det formål at effektivisere og modernisere det regionale rutenet.

Som udgangspunkt for processen og i overensstemmelse med intentionerne i "Lov om Trafikskaber" opstillede Region Midtjylland et sæt principper for et "moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet".

1. Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner) med et net af X busser på de lange ruter suppleret med dublerende X busser på pendlertunge dele af ruterne. X busserne betjener regionale rejsemål på ruten, og stopper kun få steder.

I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, fx om at tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser, kan

2. X busserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, samt kan fungere som tilbringerruter til X busser og tog.

Serviceniveauet, dvs. hvor mange busafgange der skal være på ruterne, fremgår ikke af principperne. Der er opstillet et sæt kriterier, der beskriver hvilke forhold, der skal indgå i overvejelserne ved fastsættelse af et fremtidigt serviceniveau.

- Pendling.
- Regionale rejsemål.
- Økonomi.
- Passagertal.
- Regional udvikling.
- Sund fornuft.
- Korrespondancer og mødetider.

Med udgangspunkt i principperne og kriterierne er de enkelte regionale ruter gennemgået i foråret 2008 i samarbejde med Midttrafik med henblik på at udpege hvilke ruter, der efter Region Midtjyllands opfattelse er regionale, og hvilke der ikke er regionale, samt hvilke ruter der efter gennemførelse af udviklings- og koordineringsprojekter ville kunne indgå i et "moderne og effektiviseret rutenet".

Der blev i april 2008 gennemført møder med 18 af de 19 kommuner i regionen på administrativt niveau, hvor Region Midtjyllands principper blev præsenteret, og hvor oplæg til ruteeffektiviseringer og -nedlæggelser blev diskuteret rute for rute.

På et politisk møde 20. maj 2008 orienterede Region Midtjylland kommunerne i fællesskab – fortrinsvis repræsenteret ved borgmestre og udvalgsformænd - om planerne for at effektivisere den kollektive trafik.

Regionsrådet vedtog 18. juni 2008 en plan for effektivisering og modernisering af det regionale rutenet. Det blev besluttet:

- at administrationens forslag til ændringer i det regionale rutenet i størrelsesordenen 43 mio. kr. godkendes som det nuværende grundlag for at imødegå et øget udgiftspres på ca. 45 mio. kr. årligt,
- at forslaget gradvist implementeres fra 2009 ved at gennemføre besparelser og effektiviseringer i rutenettet på ca. 15 mio. kr. i 2009 (med en helårsvirkning på ca. 27 mio. kr.),
- at de resterende besparelser på ca. 16 mio. kr. årligt gennemføres fra 2010 og 2011,
- at administrationen i samarbejde med Midttrafik og i dialog med kommunerne arbejder videre med indførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet,
- at det meddeles Midttrafik og kommunerne, hvilke ændringer i det regionale rutenet regionen planlægger at gennemføre i 2009, samt at der arbejdes videre med forslag til gennemførelse af et mere effektivt og moderne regionalt rutenet,
- at kommunernes eventuelle kommentarer skal være Region Midtjylland i hænde senest 22. august 2008, og
- at besparelsen ved gennemførelse af ændringer i det regionale rutenet i 2009 samt et forslag til finansiering af differencen mellem besparelsen og det forventede øgede årlige udgiftspres på ca. 45 mio. kr. indarbejdes i forslag til budget for 2009 for Region Midtjylland.

Planen blev efterfølgende udsendt til kommunerne og naboregionerne med opfordring til at afgive kommentarer ultimo august 2008.

Planen indebærer, at 81 ud af 120 ruter berøres. 20 ruter indgår i koordinerings- og udviklingsprojekter, der oprettes 3 nye busruter, mens 58 ruter foreslås at ophøre helt eller delvist som regionale ruter.

Efter kommentarer fra KKR og kommunerne besluttede Regionsrådet i september 2008, at planens gennemførelse udskydes fra 2009 til 2010. Ved samme lejlighed tilsluttede Regionsrådet sig en beslutning i Kontaktudvalget af 29. august 2008 om, at der nedsættes en administrativ styregruppe (trafikstyregruppe) med repræsentanter for Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik, der inden 1. april 2009 skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet, ligesom det blev besluttet at nedlægge enkelte ture med svag benyttelse allerede ved køreplansskiftet 2009.

I forbindelse med Region Midtjyllands budgetvedtagelse for 2010 er det efterfølgende besluttet, at man i videst muligt omfang udskyder ændringerne til sommeren 2011.

På det første møde i trafikstyregruppen anmodede man Midttrafik om at igangsætte en ny møderunde med alle kommuner. Møderne tog dels udgangspunkt i det af Region Midtjylland udarbejdede forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet, men indeholdt også mulighed for at drøfte eventuelle kommunale ønsker til effektivisering af det kommunalt finansierede rutenet.

Formålet med møderækken var på baggrund af faktablade om de enkelte ruter at indkredse løsninger, der ud fra en faglig vurdering ville kunne tilgodese de trafikale behov i forhold til Region Midtjyllands planlagte effektiviseringer i rutenettet.

Denne møderunde blev afholdt i december 2008 – januar 2009 med deltagelse af Region Midtjylland, Midttrafik og relevant kommune. Møderne foregik på administrativt plan. Det er resultaterne fra denne møderunde, der danner baggrund for de forslag, der fremsættes i denne rapport.

Økonomisk udvikling siden besparelseskravet blev fastlagt

Som beskrevet ovenfor erfarer Region Midtjylland et større økonomisk pres på den kollektive trafik i forhold til forventet. Dels underskud for 2007 og 2008 på forventet 50 mio. kr., og dels forventede merudgifter og mindreindtægter for 2009-2012 på 170,4 mio. kr. Heri indgår merudgifter som følge af underkompensation ved indførelse af dieselafgifter i størrelsesorden 16 mio. kr., samt at den endelige afregning for bus-tog samarbejdet viser mindreindtægter for Regionen i størrelsesorden 4-5 mio. kr. i forhold til det forventede.

Tabel 1

Underskud 2007-2008 på regionale ruter	50,0 mio. kr.
Merudgifter og mindreindtægter 2009-2012	170,4 mio. kr.
I alt	220,4 mio. kr.

Baggrunden for underskuddet på regionale ruter i forhold til regionens budget for kollektiv trafik skyldes væsentligst et for lavt bloktilskud i forhold til de faktiske udgifter og lavere indtægter på grund af passagertilbagegang over flere år.

For at skabe balance i Region Midtjyllands budget til regional kollektiv trafik besluttede Regionsrådet, at der over en 4-årig periode (2009-2012) skulle findes i alt 220 mio. kr. Heraf skulle 120 mio. kr. findes ved reduktioner på rutenettet og de resterende 100 mio. kr., svarende til 25 mio. kr. pr. år, på andre områder indenfor Regional Udvikling. Regionsrådet vedtog en plan, der efter en gradvis implementering over 4 år skulle effektivisere det regionale rutenet med i størrelsesordenen 43 mio. kr. årligt fra 2012.

Tabel 2

(Mio. kr.)	2009	2010	2011	2012	I alt
Kollektiv trafik	15	27	35	43	120
Regional udvikling, øvrige områder	25	25	25	25	100

Hen over sommeren blev der udmeldt forventninger om store stigninger i P/L-satsreguleringen for betalingen til vognmændene, primært som følge af stigende dieselpriiser.

Forventningen var på daværende tidspunkt, at P/L-satsen for betalingen til vognmændene ville stige med 9,5 % årligt. Over den fireårige periode (2009 – 2012) ville det betyde en yderligere udgift på 122,8 mio. kr., svarende til gennemsnitligt 30 mio. kr. pr. år. Således voksede det økonomiske pres på Regionen for så vidt angår kollektiv trafik til 342,2 mio. kr., som det fremgår af tabel 3.

Tabel 3

Underskud 2007-2008 på regionale ruter	50,0 mio. kr.
Merudgifter og mindreindtægter 2009-2012	170,4 mio. kr.
Underfinansiering af P/L-regulering på den kollektive trafik, 2009-2012	122,8 mio. kr.
I alt	343,2 mio. kr.

Satsstigningen på 9,5 % indgik i det vedtagne budget 2009 for Region Midtjylland.

Ved den endelige budgetvedtagelse fastholdt Regionsrådet beslutningen fra juni 2008, om at der i perioden 2009-2012 kun skulle spares 120 mio. kr. svarende til gennemsnitligt 30 mio. kr. pr. år på den regionale kollektive trafik.

Således blev de resterende 223,2 mio. kr., svarende til i gennemsnit 55,8 mio. kr. pr. år, fundet ved besparelser indenfor områderne Erhvervsudvikling, Jordforurening, Kultur, Uddannelse, Regional Udviklingsplan, analyser mv., jf. tabel 4.

Tabel 4

Mio. kr.	Besparelse 2009 – 2012	Gennemsnit pr. år.
Kollektiv trafik	120	30
Regional udvikling, øvrige områder	223,2	55,8
I alt	343,2	85,8

I forhold til budgettet for 2009 har kommunerne i Midttrafik også haft økonomiske udfordringer indenfor den kollektive trafik. Betalingen til busselskaberne har udgjort den store udfordring på udgiftssiden, ligesom vigende indtægter fra kunder har været en udfordring på indtægtssiden.

Vedrørende kompensation for omlægning af diesel-afgifter har det betydet, at også nogle bybus-kommuner er blevet underkompenseret på grund af de kriterier, der anvendes ved fordeling af DUT-midler, mens andre kommuner er blevet overkompenseret.

Der er stillet spørgsmål til, om Finanskrisen ikke har medført en ændring i passagerudviklingen i forhold til forventningen i juni 2008. En evt. stigning i passagertallet ville ligeledes medføre et yderligere fald i tilskudsbehov fra Region Midtjylland. Ligesom i andre trafiksselskaber har der ikke fundet en stigning sted. Tværtimod er indtægterne fortsat vigende i en størrelsesorden 1-2 % årligt. I 2009 forventes uændrede indtægter på skole- og uddannelseskort, mens der forventes faldende indtægter for så vidt angår salg af kontantbilletter og kort som følge af, at der er færre pendlere.

Ligeledes har der været rejst spørgsmål til det indgåede trafikforlig, og de økonomiske vilkår dette medfører for den kollektive bustrafik. I trafikforliget er der afsat statslige midler til den kollektive bustrafik, men det er midler til udviklingsinitiativer og ikke til at videreføre nuværende drift. Derfor kan disse midler ikke finde anvendelse til at begrænse det nuværende behov for besparelser på den kollektive trafik i Region Midtjylland. Økonomiforhandlingerne med staten gav heller ikke hverken KL eller Danske Regioner flere midler til drift af kollektiv trafik.

Køreplanskifte 2009

Som omtalt besluttede Regionsrådet i september 2008 at udsætte den generelle større omlægning af det regionale rutenet fra 2009 til 2010. Dog blev det besluttet, at man ved køreplansskiftet i 2009 ville gennemføre besparelser på enkelte ture med dårlig benyttelse.

Midttrafik har på baggrund af passagertællinger identificeret sådanne ture, og fremlagt forslagene for relevante kommuner i høringsrunden i februar 2009. På baggrund heraf har Region Midtjylland taget beslutning om nedlæggelse af ture ved køreplansskiftet i 2009 svarende til en økonomisk besparelse på 3,8 mio. kr. i helårseffekt.

Økonomiske konsekvenser af det samlede forslag

Trafikstyregruppen har udarbejdet et samlet forslag til effektivisering af den regionale bustrafik. Det samlede forslag fremgår af bilag A. I bilag B er udarbejdet et kort, der afspejler det ændrede rutenet ved forslagene evt. gennemførelse. De enkelte forslag er beskrevet uddybende i de faktablade, der har dannet grundlag for drøftelserne. Det er i de efterfølgende beregninger forudsat, at forslaget gennemføres fra sommeren 2011.

Forslagene er baseret på Region Midtjyllands oprindelige bestilling og indeholder en lang række forskellige løsningsmuligheder. Med udgangspunkt i Region Midtjyllands oprindelige forslag har Midttrafik udarbejdet

faktablade for hver enkelt rute, som indeholder vurderinger af de økonomiske og kundemæssige konsekvenser, samt mulige alternative løsninger der tilgodeser de trafikale behov. Disse faktablade dannede grundlag for drøftelserne med kommunerne, herunder også drøftelser af den enkelte kommunes evt. ønsker.

Forslaget medfører en regional besparelse i helårseffekt på 35 – 37 mio. kr. Dertil skal lægges effekten på 3,8 mio. kr. for tiltag som gennemføres fra 2009, og dermed en samlet mindreudgift i forhold til det nuværende niveau i størrelsesorden 39 - 41 mio. kr. Besparelser i kørsel er fordelt på kommunerne, som det fremgår af tabel 5.

Tabel 5

	Regionale besparelser fordelt på kommuner - helårseffekt (Prisniveau 2009)
Ringkøbing-Skjern	5.430.000 kr.
Herning	1.900.000 kr.
Holstebro	630.000 kr.
Lemvig	20.000 kr.
Viborg	5.780.000 kr.
Skive	1.470.000 kr.
Randers	4.400.000 kr.
Ikast-Brande	1.110.000 kr.
Hedensted	2.320.000 kr.
Skanderborg	3.360.000 kr.
Horsens	1.220.000 kr.
Favrskov	720.000 kr.
Syddjurs	1.820.000 kr.
Norrdjurs	2.220.000 kr.
Odder	350.000 kr.
Silkeborg	1.290.000 kr.
Samsø	0 kr.
Struer	300.000 kr.
Århus	1.240.000 kr.
I alt	35.570.000 kr.

På i alt 9 ruter har Region Midtjylland administrativt tilkendegivet, at man er indstillet på at medfinansiere kørslen i en 3-årig overgangsperiode, typisk så Regionen finansierer 1 indkørsel om morgenen og 2 hjemkørsler om eftermiddagen til ungdomsuddannelser. Dette er sket på steder, hvor det formodes, at nuværende studerende ellers ville miste deres forbindelse til den uddannelsesinstitution, de allerede har valgt. Udgifterne hertil er på godt 2,8 mio. kr. årligt.

Den regionale mindreudgift og den kommunale merudgift medfører ligeledes forrykninger i den del af betalingen til Midttrafiks fællesudgifter til bl.a. personale, information, markedsføring m.m., der er baseret på fordeling i henhold til køreplantimet. Mindreudgiften til Midttrafiks fællesudgifter er for Region Midtjylland ved forslaget evt. gennemførelse af en størrelsesorden 2,5 – 3 mio. kr. Kommunerne vil få en tilsvarende merudgift. Fordelingen heraf er vurderet i Tabel 6.

Når den 3-årige overgangsperiode udløber, vil der således være tale om en samlet regional besparelse på 45 - 47 mio. kr. årligt.

Tabel 6

	Ændringer i fællesudgifter – anslået – 2011 – helårseffekt
Ringkøbing-Skjern	70.000 kr.
Herning	160.000 kr.
Holstebro	110.000 kr.
Lemvig	30.000 kr.
Viborg	120.000 kr.
Skive	90.000 kr.
Randers	260.000 kr.
Ikast-Brande	40.000 kr.
Hedensted	20.000 kr.
Skanderborg	60.000 kr.
Horsens	150.000 kr.
Favrskov	40.000 kr.
Syddjurs	60.000 kr.
Norrdjurs	40.000 kr.
Odder	20.000 kr.
Silkeborg	200.000 kr.
Samsø	20.000 kr.
Struer	20.000 kr.
Århus	1.200.000 kr.
Region Midtjylland	-2.700.000 kr.
I alt	0 kr.

Skematisk ser opgørelsen over regionens besparelser herefter således ud (incl. mindre bidrag til fællesudgifter):

Tabel 7

2009	1,9 mio. kr.
2010	3,8 mio. kr.
2011 (halvårseffekt)	23 – 24,5 mio. kr.
2012-2013	42 – 44 mio. kr.
2014 (halvårseffekt af overgangsperiode)	43 – 45 mio. kr.
2015 (helårseffekt af overgangsperiode)	45 – 47 mio. kr.

Ved gennemførelse af ændringer i juni opnår man kun halvårseffekt ved de tiltag, der gennemføres dette år. Den samlede besparelse i 2011 vil derfor udgøre halvdelen af 36 - 38 mio. kr., plus halvårseffekt af besparelse til Midttrafiks fællesudgifter samt helårseffekt af de tiltag, der gennemføres i 2009 – i alt en besparelse på ca. 23 – 24,5 mio. kr.

Tilsvarende vil der ved udløb af overgangsordningen i 2014 kun være halvårseffekt det første år, mens ændringen har helårseffekt fra 2015.

Hvis man herefter sammenfatter besparelseskrauet (Tabel 2) med det udarbejdede forslag, ser det således ud for perioden 2009 - 2012:

Tabel 8

(Mio. kr.)	2009	2010	2011	2012	I alt 2009 - 2012	2013	2014	2015
Besparelseskrauet	15	27	35	43	120	43	43	43
Forslag – ved køreplansskift sommer 2011	1,9	3,8	23-24,5	42-44	70,7 -74,2	42-44	43-45	45-47

Det samlede sparemål opnås ikke ved implementering af ændringerne ved normalt køreplansskift sommeren 2011. Årsagen er en mindrebesparelse i 2009 og 2010 som følge af udsættelse af gennemførelsen af forslagene fra 2009 til 2011. Den manglende besparelse forventes dog indhentet fra 2015 og fremefter, hvor den samlede årlige besparelse anslås til 45-47 mio. kr. – imod et besparelseskraav på 43 mio. kr. årligt.

I budget 2009 var forventningerne til P/L-satsen for 2009 af "Trafikselskaberne i Danmark" vurderet til 9,5 %. I budget 2010 er forventningerne ændret til en nedadgående forventning til P/L-regulering på 1,9 %. Betydningen af dette for Region Midtjylland og kommunerne fremgår af tabel 9. Det skal bemærkes, at de kommunale besparelser i oversigten opstår på kørsel, der i dag finansieres kommunalt.

Tabel 9

	Besparelse i budget 2009 ved nedsættelse af PL fra 9,5 % til - 1,9 %
Ringkøbing-Skjern	-1.360.000 kr.
Herning	-3.220.000 kr.
Holstebro	-2.120.000 kr.
Lemvig	-560.000 kr.
Viborg	-2.460.000 kr.
Skive	-1.670.000 kr.
Randers	-5.310.000 kr.
Ikast-Brande	-990.000 kr.
Hedensted	-680.000 kr.
Skanderborg	-1.180.000 kr.
Horsens	-3.030.000 kr.
Favrskov	-930.000 kr.
Syddjurs	-1.170.000 kr.
Norddjurs	-1.030.000 kr.
Odder	-400.000 kr.
Silkeborg	-3.820.000 kr.
Samsø	-310.000 kr.
Struer	-550.000 kr.
Århus	-30.760.000 kr.
Region Midtjylland	-31.110.000 kr.
I alt	-92.650.000 kr.

Faldet i betalingssatserne til vognmændene fra 2009 til 2010 hænger sammen med det fald i oliepriserne, der skete fra 2008 til 2009. Satserne reguleres efter udviklingen i fem forskellige delindeks fra Danmarks Statistik for løn, forbrugerpriser, oliepriser, engrospriser for maskiner samt renteniveau. Men satsreguleringen, der foretages to gange årligt, sker efter de gældende kontrakter med op til 15 måneders forsinkelse. Det forventes, at der i nye kontrakter kan indføres en reguleringsmodel med meget kortere eller slet ingen tidsforskydning.

Det skal også bemærkes, at det forventede underskud for 2007-2008 på regionale ruter i forhold til det budgetterede, ved Midttrafiks regnskabsafslutning for 2008 viste sig ikke at udgøre 50 mio. kr., men i stedet 20 mio. kr.

Det er vanskeligt præcist at estimere forslagernes merudgifter for kommunerne. Midttrafik har forsøgt at lave en vurdering af de kommunale merudgifter ved de foreslåede ændringer. Den samlede kommunale merudgift anslås til knap 22-23 mio. kr, incl. merudgifter til fællesudgifter til Midttrafik. Det endelige beløb afhænger dog af de konkrete kommunale bestillinger. Det skal understreges, at hverken kommuner eller Region har taget stilling til forslagene.

Fordelt kommunevist ser oversigten over merudgifter ud, som det fremgår af tabel 10.

Tabel 10

	Effekt 2011 (Helårsvirkning)	Effekt 2014 (ved overgangsordnings udløb)	Bemærkninger
Ringkøbing-Skjern	3.690.000 kr.		
Herning	500.000 kr.	770.000 kr.	
Holstebro	370.000 kr.	110.000 kr.	
Lemvig	30.000 kr.		
Viborg	3.720.000 kr.	620.000 kr.	
Skive	390.000 kr.		
Randers	4.200.000 kr.	135.000 kr.	
Ikast-Brande	390.000 kr.		
Hedensted	2.210.000 kr.	540.000 kr.	
Skanderborg	2.730.000 kr.	200.000 kr.	
Horsens	1.050.000 kr.	100.000 kr.	
Favrskov	180.000 kr.	45.000 kr.	
Syddjurs	820.000 kr.	155.000 kr.	
Norrdjurs	540.000 kr.		
Odder	120.000 kr.		
Silkeborg	550.000 kr.	100.000 kr.	
Samsø	20.000 kr.		Kun fællesudgifter
Struer	20.000 kr.		Kun fællesudgifter
Århus	1.200.000 kr.		Kun fællesudgifter
I alt	22.700.000 kr.	2.800.000 kr.	

Opgørelsen bør tages med betydeligt forbehold, da de kommunale bestillinger ikke er afklaret på nuværende tidspunkt, og at der kan være forhold hos kommunerne, der i øvrigt påvirker den ønskede kollektive bustrafik.

Samtidig kan der forventes merudgifter til driften af Midttur, afhængig af kommunernes ønsker til løsninger. Omfanget heraf vil afhænge af de konkrete drøftelser med kommunerne, og er ikke forsøgt estimeret.

Følgende ruter er omfattet af overgangsordningen:

- Rute 11: Herning – Arnborg – Brande (Herning og Ikast-Brande kommuner)
- Rute 19: Herning – Hammerum – Brande (Herning og Ikast-Brande kommuner)
- Rute 21: Holstebro – Vildbjerg (Herning og Holstebro kommuner)
- Rute 77: Bjerringbro – Rødkjærsbro – Kjellerup (Viborg og Silkeborg kommuner)
- Rute 114: Horsens – Tørring (Hedensted og Horsens kommuner)
- Rute 221: Randers – Voldum – Hornslet (Favrskov, Syddjurs og Randers kommuner)
- Rute 311: Silkeborg – Ry – Skanderborg (Skanderborg og Silkeborg kommuner)
- Rute 506: Tørring – Jelling (Hedensted Kommune og Sydtrafik)
- Rute 508: Thyregod – Tørring (Hedensted Kommune og Sydtrafik)

3 kommuner får udelukkende større udgifter til fællesudgifter. Samsø Kommune har ingen regionale busruter, og er dermed ikke berørt af forslaget. I Struer Kommune gennemføres justeringer på en X-bus rute, som ikke medfører merudgifter for Struer Kommune. I Århus Kommune gennemføres ligeledes besparelser på en enkelt rute, der ikke medfører kommunale merudgifter. Endelig pågår der et arbejde i Århus Kommune med udarbejdelse af en områdeplan indeholdende såvel den kommunale som den regionale buskørsel. De økonomiske konsekvenser for kommune/Region af evt. omlægninger er ikke kendt på nuværende tidspunkt.

Samlet set medfører forslagene således besparelser på den kollektive trafik i region Midtjylland på ca. 19 - 21 mio. kr. årligt ved helårseffekt i 2012. Dette fremgår af Tabel 11.

Tabel 11

Regionale besparelser - helårseffekt	42 - 44 mio. kr.
Mulige kommunale merudgifter - helårseffekt	22,7 mio. kr.
I alt	19 – 21 mio. kr.

De virkemidler, der er taget i brug for at opnå den samlede besparelse på den kollektive trafik i Midtjylland er:

- Udretning af ruter. Det betyder at nogle mindre byer får dårligere betjening. Til gengæld vil andre kunder komme hurtigere frem.
- Bedre koordinering mellem regionale og lokale ruter. Det er f.eks. bedre anvendelse af skolebusser og lokalruter som tilbringerruter til regionalruter.
- Reduceret frekvens. Dette sker typisk i form af at koncentrere kørslen om morgenen og om eftermiddagen, af hensyn til uddannelsessøgende og pendlere.
- Lokale ruter overtager mere kørsel. En række steder foreslås det, at finansieringen overtages af en kommune.
- Delt finansiering mellem kommunerne. Andre steder foreslås det, at udgifterne til kørsel deles mellem flere kommuner – evt. med regionen som medfinansierende i en overgangsperiode.

Konsekvenser for kunderne

De endelige kommunale bestillinger er endnu ikke afgivet. Derfor er det vanskeligt at beskrive, hvilke konsekvenser ændringerne får for kunderne.

Nogle forhold kan nævnes.

Ved valg af løsningsforslag har der været lagt betydelig vægt på at sikre, at unge uddannelsessøgende har mulighed for at komme til ungdomsuddannelser. I nogle tilfælde bliver rejsevejen lidt mere besværlig. Det kan være, at rejsen medfører flere skift, fordi man f.eks. skal starte med en lokalrute eller skolerute. Det kan også være, at der bliver færre rejsemuligheder at vælge imellem. Flere steder arbejdes der således med minimumsløsninger, der indebærer, at den kollektive trafik koncentrerer om de tidspunkter, hvor der er flest der benytter den, nemlig om morgenen omkring mødetid og om eftermiddagen, når eleverne skal hjem.

En række elever har allerede på nuværende tidspunkt valgt uddannelsessted i forhold til, hvordan den kollektive trafik fungerer i dag. Det er baggrunden for, at Region Midtjylland i en række tilfælde administrativt har tilkendegivet, at man ønsker at medvirke til, at disse elever fortsat kan gå på den valgte uddannelsesinstitution. Derfor har Regionen i en række tilfælde tilkendegivet, at man er indstillet på at medfinansiere kørsel, som man i øvrigt ikke opfatter som en regional opgave, i en overgangsperiode indtil disse elever er færdige med deres uddannelsesforløb. Dette er i forslaget vurderet til 3 år. I forbindelse med drøftelse af løsninger har man i øvrigt anvendt kortmateriale, der viser hvor de nuværende elever, der anvender uddannelseskort, bor og studerer. Dette er sket for bedst muligt at sikre den fremtidige betjening af denne kundegruppe.

Flere forslag indebærer også udretning af ruter. Det vil betyde, at der er mindre bysamfund, der enten ikke betjenes eller må betjenes af lokalruter, skoleruter, teletaxa eller f.eks. Midttur. Sidstnævnte er Midttrafiktilbud i tyndtbefolkede områder, hvor kommunerne har mulighed for at give tilskud til løsninger af taxalignende karakter. Disse ruteudretninger medfører dog også fordele for store dele af kunderne. Typisk vil størstedelen af kunderne kunne komme hurtigere frem til deres bestemmelsessted, fordi man slipper for omvejskørsel til mindre byer. Et eksempel herpå er rejsende mellem Odder og Horsens, der kan spare 13 minutter pr. tur, fordi bussen ikke kører via Gylling og Falling. Samlet set vil det sandsynligvis gøre ruten mere attraktiv for flere kunder. Ulempen er, at nogle mister deres bus. Tilsvarende eksempler kan findes andre steder i regionen.

Rådgiverfirmaet Tetraplan har i en rapport beregnet det samlede forslags konsekvenser. Beregningerne viser, at konsekvenserne for de nuværende passagerer er:

- Negative, dvs. betyder serviceforringelser, for 8 % af de nuværende passagerer
- Positive, dvs. betyder serviceforbedring, for 10 % af de nuværende passagerer

- Både/og, dvs. serviceforringelser for nogen og serviceforbedring for andre, for 24 % af de nuværende passagerer.
- Neutrale, dvs. ikke har betydning for 58 % af de nuværende passagerer.

Man kan ikke konkludere, at fordi nogenlunde lige mange berøres negativt som positivt, så er forslaget samlet set neutralt. Blandt dem der berøres negativt, er der flere der helt mister deres busbetjening, hvilket ikke kan sammenlignes med dem, der får det bedre på en i forvejen højfrekvent rute.

En sammenfatning af Tetraplans rapport er vedlagt som bilag C. Hele rapporten kan downloades fra Midttrafiks hjemmeside.

I bilag A til denne rapport er der for de enkelte forslag forsøgt beskrevet, hvor mange kunder der påvirkes af de foreslåede ændringer. Dette er yderligere uddybet i de faktablade og referater, der er udarbejdet i forbindelse med møderne med kommunerne. Trafikstyregruppen opfordrer kommunerne til at anvende dette materiale i forbindelse med behandlingen af det samlede forslag i kommunen.

Principper og kriterier for fastlæggelse af det fremtidige regionale rutenet

Regionen har vedtaget et forslag til "modernisering og effektivisering af det regionale rutenet".

Overordnet er målet at sikre en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens store byer, samt at opprioritere de regionale opgaver, mod at kommunerne overtager mere lokale opgaver.

Det fremgår af bemærkninger til lov om trafiksselskaber, at "trafiksselskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunen. Det forventes, at trafiksselskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede".

På baggrund af det nu fremlagte forslag kan det umiddelbart konstateres, at Region Midtjyllands principper er overordnede. For så vidt angår definitionen af bycentre har Region Midtjylland udmeldt byer med mere end 5.000 indbyggere. I praksis har det vist sig, at de fleste byer med over 3.000 indbyggere vil være dækket af et net, hvor bycenterkriteriet er 5.000 indbyggere. Samtidig dækkes en række mindre byer på strækningen.

Det fremlagte forslag opfylder de principper for regional kollektiv trafik, som er opstillet. Det vurderes samtidig, at de regionale ruter fortsat løser flere opgaver, end principperne lægger op til. Det gør det vanskeligt at udtrække klare principper for, hvad der er regionale henholdsvis lokale ruter efter den gennemførte proces.

Styrket fokus på pendling over kommunegrænserne vil kunne bidrage til at synliggøre principper og kriterier for længere regionale ruter. I forhold til kriteriet "Regional udvikling" er det i særlig grad vanskeligt at udtrække klare principper for regionale/lokale ruter.

I forhold til kørsel til ungdomsuddannelser er det konstateret, at det ikke lovgivningsmæssigt er beskrevet, hvem der har ansvaret. Trafikstyregruppens vurdering er, at kommuner og Region har et fælles ansvar for at sikre transport til ungdomsuddannelser.

Der er i processen reduceret i omfanget af parallelle ruter mellem bycentre, mens der fortsat er parallel kørsel i forhold til en del togbetjente strækninger. Dette vurderes nødvendigt i de tilfælde, hvor kundegrundlaget i form af gennemrejsende passagerer er til stede, og hvor busruten betjener andre destinationer og indfaldsveje til byerne end toget.

Det må konstateres, at der ikke kan udtrækkes mere operationelle kriterier for lokale og regionale ruter, end dem der allerede er opstillet.

Set i et fremtidigt perspektiv vil mere præcise kriterier være nyttige for den fremtidige planlægning. Derfor har Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland, udvalgte kommunerepræsentanter og Tetraplan udarbejdet en rapport, der beskriver de forskellige efterspørgselsparametre efter kollektiv trafik og sammenholder dem med det fremlagte forslag til rutestruktur.

Der er tale om kriterier – det er ikke en model, der beskriver hvordan busrutenettet skal se ud. Det vil altid være en planlægningsmæssig opgave at lave et samlet hensigtsmæssigt system – og en politisk opgave at prioritere indsatsen.

Kriterierne er derimod et brugbart værktøj for Regionen, Midttrafik og kommunerne, som giver en samlet fælles forståelse af, hvad man kan forvente af det regionale busrutenet i årene fremover.

Uanset faglige kriterier til definition af regional kollektiv trafik, vil det altid være en konkret politisk beslutning, hvordan fordelingen af regionale og lokale ruter bliver.

Der er udarbejdet en midlertidig overordnet trafikplan for Midttrafik, som beskriver den nuværende kollektive trafikbetjening og en række indsatsområder for at effektivisere den kollektive trafik i Midtjylland. Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med Region Midtjylland og kommunerne og godkendt på Midttrafiks Bestyrelsesmøde den 16. januar 2009. Planen er udarbejdet med udgangspunkt i Lov om Trafikselskaber, hvoraf det fremgår, at trafikselskaberne – med udgangspunkt i den statslige trafikplan – mindst hvert 4. år udarbejder en plan for serviceniveauet i den kollektive trafik.

Planen rummer ikke principper og kriterier for fastlæggelse af regionale og lokale ruter, men indeholder derimod forslag til en række indsatsområder i henhold til Midttrafiks Strategiplan. Derfor er planens indsatsområder inddelt i 5 hovedgrupper, nemlig:

- Flere loyale kunder
- Tilfredse leverandører
- Tilfredse bestillere
- Et mere sammenhængende rutenet
- Midttrafik og miljøet

På grund af de planlagte ændringer i den regionale busbetjening indeholder planen ikke et samlet forslag til nyt rutenet. Der er således tale om en mere overordnet trafikplan, som der efterfølgende skal arbejdes videre med.

Det videre arbejde gennemføres bl.a. i form af områdeplaner, hvor den kollektive trafik i et givet geografisk område analyseres, og hvor der udarbejdes forslag til forbedringer. For øjeblikket foregår der en omfattende områdeplanlægning i Århus, Randers, Herning og Viborg Kommune, som danner grundlag for konkrete forslag til mere effektiv betjening af disse områder i løbet af 2010, herunder en bedre koordinering af bybusruter og regionale ruter, forslag til forbedret fremkommelighed, tilgængelighed m.m. Tilsvarende planlægning vil finde sted senere i de andre købstæder.

Endelig finder der planlægning sted i de øvrige kommuner, der måtte ønske det.

Forslag til fremtidig rollefordeling mellem bestillere og trafikselskabet

Det har vist sig ønskeligt at få klarlagt mere præcist, hvordan rollefordelingen mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikselskab skal være.

Loven giver de deltagende parter i trafikselskaber en høj grad af direkte indflydelse på serviceniveauet for kørslen i den enkelte kommune eller region, idet kommunerne og regionerne har en egentlig rolle som bestiller. Det fremgår blandt andet af bemærkningerne til lovens § 5 stk. 1:

”Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening.”

Det fremgår af loven og dens bemærkninger, at den enkelte bestiller ikke kan forpligtes til at betale mere end bestillerens forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser.

Trafikskaberne har til opgave at sikre sammenhængende kollektiv trafik på tværs af myndighedsgrænser, så kunderne ikke oplever problemer ved at bruge både kommunalt, regionalt og statsligt finansierede tilbud om kollektiv trafik.

Erfaringerne har vist, at bestillerne har fokus på sammenhængen mellem eget ansvar for serviceniveau og de økonomiske konsekvenser af valgt serviceniveau. Dette kan have den effekt, at det modarbejder et hensyn om at skabe sammenhængende kollektiv trafik for brugerne på tværs af myndighedsgrænser. Finansieringsmodellen kan skabe risiko for ”kassetænkning” mellem de enkelte bestillere både i forhold til driften af konkrete ruter og i forhold til potentielle fælles udviklingsprojekter.

Det er trafikstyregruppens vurdering, at der inden for lovens rammer kan laves en klarere rollefordeling mellem kommunerne og regionen som bestillere og Midttrafik som trafikskab.

Trafikstyregruppen anbefaler, at bestillerne fremover angiver deres ønsker til kørsel i overordnede principper og servicekrav samt den økonomiske ramme. Midttrafiks rolle er at omsætte disse overordnede ønsker til konkret køreplanlægning, der koordinerer og tilgodeser alle bestillerens ønsker. Dette arbejde vil ske i tæt samarbejde med den enkelte bestiller. Den nuværende store variation i detaljeringsgraden af bestillinger gør det svært for Midttrafik at sikre den fornødne bæredygtighed i de trafikale løsninger. Samtidig bør Midttrafik være mere udfarende i forhold til samarbejdet med bestillerne og i højere grad fremlægge forslag og ideer til ændringer i den kollektive trafik hos den enkelte bestiller.

Lovgivningsmæssigt er det også fastslået at:

”En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter”.

Samtidig nævnes det i bemærkningerne til loven, at trafikskaber i Jylland/Fyn selv kan aftale fordelingen af opgaven mellem regionen og kommunerne, men at det forventes, at man vælger en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbaner og et overordnet regionalt busnet, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel.

Praksis ved dannelsen af Midttrafik blev, at Regionen – med ganske få undtagelser – finansierer al kørsel over en kommunegrænse, mens kommunerne finansierede kørsel internt i kommunerne.

Hvis det nye forslag til effektivisering af det regionale rutenet gennemføres, vil finansieringen visse steder blive mere kompliceret. Dels kan der opstå ruter, der i en overgangsperiode finansieres i fællesskab mellem Region og en/flere kommuner – og dels kan der opstå ruter med fælles kommunal finansiering.

Processen har også vist, at der ved al regionalkørsel også er en betydelig lokal/kommunal interesse. Kørsel af ”regional betydning” vil således i praksis også altid være af ”lokal betydning”.

Rollefordeling

Engagerede bestillere er vigtige for den kollektive trafik i Midttrafiks område. Trafikskabet er også etableret for at gå på tværs af de enkelte bestilleres behov og ønsker og sikre en samlet god og effektiv kollektiv trafik til borgerne i området. Derfor bliver kravene til den fremtidige rollefordeling således:

- Det skal sikres, at der samlet set arbejdes på at etablere de bedste løsninger for den kollektive bustrafik i Midttrafiks område indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed. Forskellige forslag kan have forskellige konsekvenser for bestillerens økonomi. Der skal arbejdes for at sikre de samlet set mest effektive transportløsninger.

- Der skal sikres en sammenhæng mellem den enkelte bestillers behov for økonomisk fleksibilitet i forhold til det fælles behov for stabilitet. Bestillerne skal have mulighed for at agere i forhold til den økonomiske udvikling, samtidig med at dette ikke medfører løsninger, der pludseligt og uventet påvirker andre bestillers serviceniveau eller økonomi.
- Det skal sikres, at de administrative ressourcer anvendes bedst muligt både hos bestillere og hos Midttrafik – så det undgås, at ressourcerne anvendes til administrative drøftelser, der ikke har relevans for kunder eller ikke resulterer i efterfølgende beslutninger eller handlinger.

I det følgende vil der blive forsøgt skitseret, hvordan en fremtidig rollefordeling, der lever op til disse 3 mål, vil kunne fungere for de centrale interessefelter – økonomi og planlægning.

Økonomi

Den økonomiske udvikling har de seneste år været præget af store udsving på udgiftssiden. Det er en meget usædvanlig situation, der ikke er set mange år. Normalt er det indtægterne – den forretningsmæssige del – af den kollektive trafik, der er den største økonomiske usikkerhedsfaktor.

Bestillerne er afhængige af løbende økonomiopfølgninger. Det er Midttrafik, der er ansvarlig for at udarbejde økonomiopfølgningen. Økonomiopfølgningen beskriver ikke kun en "her-og-nu" situation, men er også en beskrivelse af kendte fremtidige afvigelser i forhold til det vedtagne budget – f.eks. hvis satsen for betalinger til vognmænd ændrer sig anderledes end forudsat, eller hvis indtægterne udvikler sig på anden måde end forudsat i budgettet.

Fremover vil Midttrafik lave stikprøver, så der kvartalsvist kan afrapporteres mere sikkert om indtægts- og passagerudviklingen end hidtil.

Det væsentligste økonomiske styringsredskab for kommunerne er den årlige budgetlægning. Midttrafik er ansvarlig for udarbejdelse af budget for bestillers betaling til Midttrafik. Dette vedtages i september måned. Det bliver også på dette tidspunkt, at bestillerne skal orientere Midttrafik om ønskede ændringer til budgettet for de efterfølgende år – svarende til bestillers økonomiske rammer. I den forbindelse skal man være særlig opmærksom på, at budgetperiode og køreplanperiode ikke følges ad. Ønsker til besparelser vil således kun have halvårseffekt det første år.

Herudover udgør det en udfordring, hvis Midttrafiks budget og den enkelte bestillers budget for kollektiv trafik afviger. Det giver forklaringsproblemer i forhold til omverdenen – og især staten – hvis der ikke er overensstemmelse mellem Midttrafiks og kommunernes/Regionens udmelding om de økonomiske forhold.

Derfor vil Midttrafik – efter kommunernes budgetgodkendelse – indhente oplysninger om kommunernes budget for kollektiv trafik, samt forklaring på afvigelser.

Spørgsmålet om Midttrafiks likviditet foreslås fremover håndteret i form af en ændret fordeling af bestillers betaling til Midttrafik. I dag betales tilskuddet til Midttrafik i form af 12 årlige lige store rater. Fremtidigt foreslås en tilskudsbetaling, så der opkræves betaling fra bestillerne 4 gange årligt, så der i første og andet kvartal opkræves 30 % af det årlige tilskud, mens der i 3 og 4 kvartal opkræves 20 %. En tilsvarende model anvendes i Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, og begrænser risikoen for likviditetsmæssige problemer i Midttrafik og deraf følgende behov for låneoptagelse, hvor renteudgiften i sidste ende skal finansieres af bestillerne.

Desuden foreslås det, at der i forbindelse med den løbende økonomiopfølgning bliver arbejdet for, at de økonomiske afvigelser, der bliver kendt i løbet af året, evt. kan håndteres i forhold til den enkelte bestiller ved afregningen for 4. kvartal. Dette kan gælde afvigelser i såvel opad- som nedadgående retning.

Endelig skal nævnes, at den nuværende byrdefordeling i al væsentlighed er tilrettelagt, så det enten er en kommune eller Region, der finansierer kørslen. Som tidligere omtalt har meget kørsel både et regionalt og et lokalt sigte, og det kan derfor være hensigtsmæssigt med en mulighed for en udgiftsfordeling, der f.eks. deler udgiften mellem flere parter på visse ruter. Flere af de forslag, der er udarbejdet i forhold til effektivisering af det regionale rutenet, baserer sig på sådanne løsninger.

Samlet set forudsætter det udarbejdede forslag til rollefordeling således:

- At der sikres en økonomiopfølgning, der lever op til de krav, bestillerne har.
- At bestillerne i forbindelse med Midttrafiks budgetgodkendelse i september meddeler den økonomiske ramme og serviceniveau for det kommende år.
- At der i videst muligt omfang skabes overensstemmelse mellem Midttrafiks og bestillernes budget og at evt. afvigelser kan forklares.
- At opkrævningen af bestillernes betaling til Midttrafik ændres.
- At muligheden for fælles finansiering af visse ruter anvendes.

Planlægning

Midttrafik ønsker i sit planlægningsarbejde at være så projektorienteret som muligt. Med den projektorienterede planlægningsform kommer man i bund med de enkelte områder, og det medfører, at der i planlægningen arbejdes forandringsorienteret – og tids- og ressourceforbruget på køreplanvedligeholdelse forsøges minimeret.

Midttrafiks bestyrelse behandler forslag til projektkatalog på møde i august måned. Forslag til projektkatalog udarbejdes af administrationen efter en administrativ høring hos bestillerne hen over sommeren. I forbindelse hermed har bestillerne mulighed for at indmelde ønsker til væsentlige ændringer/analyser af den kollektive trafik i kommunen eller (dele af) regionen. Midttrafik medvirker også til dannelsen af projektkataloget i form af trafikfaglige forslag til områder, der bør kigges nærmere på.

For at sikre en god planlægning af den kollektive trafik for den enkelte bestiller er det nødvendigt at have kendskab til bestillerens særlige ønsker og behov. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, hvis disse angives fra bestillerens side i form af en beskrivelse af de overordnede principper og servicekrav.

Bestillernes medvirken er også vigtigt for at levere et godt samlet produkt. Bestillerne har dels et kendskab til de lokale politiske ønsker og prioriteringer. Samtidig har især de kommunale bestillere et godt lokalkendskab og kendskab til fremtidige udviklingsplaner i kommunen. Denne viden har Midttrafik ikke i samme omfang, og det er derfor vigtigt, at kommunerne – og især kommuner med bybustrafik – spiller en central rolle i planlægningen.

Midttrafiks opgave herefter bliver at levere en effektiv, innovativ og kundevenlig kollektiv trafik til glæde for såvel kunder som bestillere.

For alle kommuner gælder, at de selv er ansvarlige for køreplanlægningen på de ruter, der benævnes "rabatruter". Det er ruter, der i al væsentlighed er skoleruter, men i øvrigt åbne for alle. Disse planlægges af kommunerne, da de i praksis altid planlægges i forhold til skolernes ringetider. Midttrafik er ansvarlig for udbud og afregning og yder faglig rådgivning i forbindelse med planlægningen af rabatruterne. Navnet "rabatruter" har de fået, fordi disse ruter i forhold til Midttrafiks administrationsbudget får rabat. Desuden findes i nogle kommuner lukkede skolebusruter, hvor kommunerne varetager alle opgaver i forhold til planlægning, udbud og afregning. Sådanne ruter må kun anvendes af skoleelever.

Samlet set forudsætter det udarbejdede forslag til rollefordeling således:

- At der er et godt og tæt samarbejde mellem bestillere og Midttrafik.
- At der forefindes et holdbart og troværdigt projektkatalog, som Midttrafik kan bruge til at styre ressourcerne, og som bestillerne kan stole på gennemførelsen af.
- At der på "bestillerniveau" udarbejdes beskrivelse af de overordnede kørselsprincipper og servicekrav.

Bilag

Bilag A: Trafikstyregruppens forslag - Sammenfatning af ruteændringer.

Bilag B: Rutekort.

Bilag C: Midttrafiknettet – efterspørgsel og serviceniveau, Sammenfatning – Marts 2010.

Bilag D: Kommissorium for Trafikstyregruppen.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
11 Herning – Arnborg – Brande	Ruten foreslås nedlagt. Mulighed for indsættelse af X busrute med 2 dobbelture Herning – Billund undersøges.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Der bliver fra juni 2009 etableret en X-busrute 908X Herning – Brande – Billund Lufthavn.	Indskrænket betjening i forhold til i dag. Ca. 15.000 årlige rejsende mister deres bus.	Nettobesparelse ved nedlæggelse 360.000 kr. Løsningen vil medføre en nettoudgift på ca. 290.000 kr. incl. kørsel formiddag. Samlet regional besparelse: 70.000 kr. Herning: 35.000 kr. Ikast-Brande: 35.000 kr.	Evt. yderligere kørsel skal finansieres af kommunerne.	Herning. Ikast – Brande.
14 Videbæk – Fjølstervang – Herning	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Rabatrute 578 opgraderes til lokalrute og skal sørge for at uddannelsessøgende fra området bliver befordret til/fra rute 15 i Haunstrup. Herning Kommune vil se på, om en rabatrute skal sørge for Tanderupkær.	Ingen betjening Tanderupkær-Herning. Kunderne fra Fjølstervang, Rimmerhus/Vorgod Østerby får busskift og evt. ventetid. Omfatter ca. 15.000 årlige rejsende.	Nettobesparelse på 545.000 kr. Herning: 245.000 kr. Ringk.-Skjern: 300.000 kr.	Udvidelse af rute 578 medfører en ekstraudgift på ca. 240.000 kr.	Herning. Ringk. – Skjern.
19 Herning – Hammerum – Brande	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende.	Indskrænket betjening i forhold til i dag. Ca. 15.000 årlige rejsende mister deres bus.	Nettobesparelse ved nedlæggelse 918.000 kr. Løsningen vil medføre en nettoudgift på ca. 370.000 kr. incl. kørsel formiddag. Samlet regional besparelse 548.000 kr. Herning: 273.000 kr. Ikast-Brande: 275.000 kr.	Evt. yderligere kørsel skal finansieres af kommunerne.	Herning. Ikast – Brande.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
21 Holstebro – Vildbjerg	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende.		Forventet besparelse for Regionen: 468.000 kr. Nettoudgift ved minimumsbetjeningen er ca. 220.000 kr. Samlet regional besparelse 248.000 kr. Herning 136.000 kr. Holstebro 112.000 kr.	Ved fælles finansiering mellem Herning og Holstebro kommune, bliver der følgende merudgifter ved delvis regional finansiering: Herning Kommune: ca. 136.000 kr. Holstebro - Kommune: Ca. 112.000 kr.	Herning. Holstebro.
24 Holstebro – Lemvig	Det overvejes om enkelte ture skal betjenes Bækmarksbro.	Rute 24 bevares uændret, og der etableres tilbringerkørsel med rabatruter. Lomborg og Lemvig betjenes med yderligere en tur. Ændringer gennemføres til køreplansskift 2009	Ingen konsekvenser for kunderne på rute 24.	Der må forventes en merindtægt som følge af overflytning af udd. fra rute 45. Ca. 50.000 kr. Lemvig: 25.000 kr. Holstebro: 25.000 kr. Gennemført i K09.	Se rute 45 (Lemvig – Bækmarksbro – Holstebro)	Gennemført 2009.
26 Holstebro – Spjald – Skjern	Ruten foreslås opretholdt i reduceret omfang.	Midttrafik har udarbejdet udkast til opretholdelse af rute 26, dog i en noget reduceret udgave. Der er hverdage opretholdt en minimumsbetjening mellem Spjald og Skjern. I weekenden er der planlagt 2 ture i hver retning til/fra Skjern.	Den reducerede betjening går ud over kunder mellem Spjald og Skjern.	Samlet regional besparelse 670.000 kr. Ringk.-Skjern: 670.000 kr.		Ringk. – Skjern. Holstebro.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
29 Holstebro – Feldborg – Haderup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Der arbejdes med udvidelser af rute 140 i stedet finansieret af Herning og Holstebro Kommune. Det kan komme på tale at foretage en mindre udvidelse af rute 12.	Forringet betjening mellem Feldborg-/Hodsager og Holstebro i form af ventetid og længere køretid. Omfatter ca. 50.000 årlige rejsende.	Nettobesparelse ved nedlæggelse 1.271.000 kr. Herning: 760.000 kr. Holstebro: 511.000 kr.	Udvidelse af rute 140 medfører en nettoudgift på ca. 400.000 kr. fordelt mellem Herning og Holstebro Kommune. Merudgift Herning Kommune: 240.000 kr. Holstebro Kommune: 160.000 kr.	Herning. Holstebro.
41 Esbjerg – Varde – Skjern	Ruten foreslås nedlagt, for så vidt angår kørsel i Region Midtjylland, og nord for Varde i Region Syddanmark	Der opretholdes på hverdage en minimumsbetjening mellem Varde og Skjern, som tilgodeser uddannelsessøgende i både Varde og Skjern. Ændringen forventes gennemført fra K2010.	Omfatter ca. 5.000 årlige rejsende. Kunder som skal til/fra Skjern skal måske foretage busskift.	Nettobesparelse ca. 680.000 kr. Ringk.-Skjern: 680.000 kr.	Udgiften for Ringkøbing-Skjern bliver ca. 300.000 kr.	Ringk. – Skjern.
41 (98) Skive – Oddense – Nykøbing	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Rute 40 (97) ændres, således den dækker det meste af rute 41. Dette gøres ved, at køretiden forøges med ca. 10 min. pr. tur. Løsningen afhænger tillige af planer om udvidelse af X Busrute 926X. Regionen afholder omkostninger til ekstrakørslen på rute 40 (97)/926 X. NT har foreslået fælleskommunal finansiering af hensyn til uddannelsessøgende til Nykøbing.	Gennemrejsende kunder nord for Oddense (1.000) vil opleve en længere rejsetid til / fra Skive. Udvidelse af 926 X tilgodeser alene kunder mellem Skive og Nykøbing. Der tilbydes også kørsel søndage.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1,2 mio. kr. Nettoomkostning til udvidelse af rute 40 (97) 300.000 kr. I alt 900.000 kr. Skive: 900.000 kr.	Ingen.	Skive.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
45 Lemvig – Bøvling – Bækmarksbro – Holstebro	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Lemvig Kommune etablerer tilbringerkørsel med rabatruter til rute 24. I Holstebro Kommune arbejdes med en løsning med betjening af Naur med rabatrute.	Busskift. Omfatter ca. 10.000 årlige rejsende.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 525.000 kr. Lemvig: 315.000 kr. Holstebro: 210.000 kr. Gennemført i K09 kr.	Udgift til mere rabatrutekørsel for Lemvig og Holstebro Kommune (fra 2009).	Gennemført 2009.
45 Skive – Sjørup	Ruten foreslås nedlagt – herunder også teletaxa.	Ruten nedlægges som regional rute. Ruten videreføres med delt finansiering af Skive og Viborg kommuner. Se også rute 51 der inddrages i en ny planlægning af kørsel i området mellem Vridsted og Skive. Lokale ruter benyttes som tilbringere i Kjeldbjerg.	Antallet af afgange tilpasses studerende. Der kan blive tale om omstigning i Kjeldbjerg. Omkring 24.000 årlige rejsende skal omstige i Kjeldbjerg.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 550.000 kr. Skive: 300.000 kr. Viborg: 250.000 kr.	Ruten kører alene i Viborg kommune. Omkostning ca. 300.000 kr.	Skive. Viborg.
51 Viborg – Stoholm – Skive	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ruten videreføres med delt finansiering af Skive og Viborg kommuner. Rute 45 inddrages i løsningen. Der arbejdes videre med 2 løsninger, heraf en med minimumsbetjening. Hvis Sparkær Station genåbnes, skal forslaget revurderes.	Romlund med ca. 2.000 årlige kunder betjenes ikke fremover.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1.580.000 kr. Skive: 270.000 kr. Viborg: 1.310.000 kr.	Uændret kørsel dog uden Romlund giver en nettoomkostning på 1.600.000 kr. fordelt med 1,3 mio. kr. til Viborg Kommune og 300.000 kr. til Skive Kommune. Evt. minimumskørsel giver nettoomkostning på 700.000 kr. Kørsel Stoholm – Skive via Kjeldbjerg på skoledage giver en nettoomkostning på 700.000 kr.	Skive. Viborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
54 Viborg – Thorning – Engesvang	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Der indsættes ekstreure på rute 926 X, der tilpasses studerende og arbejdsplads rejsende. Der oprettes stoppesteder ved Engesvang og Neder Hvam.	Ca. 40.000 årlige rejsende henvises til 926 X ved hovedvejen, tog via Silkeborg eller til lokale ruter.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1.100.000 kr. Ekstrakørsel på rute 926X er ikke prissat. Løsning i sammenhæng med andre ruter kan udløse erstatning. Ikast-Brande: 220.000 kr. Silkeborg: 440.000 kr. Viborg: 440.000 kr.	De lokale ruter syd for Viborg tilpasses de nye tider for 926 X.	Ikast – Brande. Silkeborg. Viborg.
55 Viborg – Bjerringbro - Hammel	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute mellem Viborg og Bjerringbro. Strækningen Bjerringbro – Hammel opretholdes som regional finansieret rute med minimumsbetjening. Viborg Kommune overvejer en model for betjening af området, set i sammenhæng med rute 61 og rute 891.	Hammel – Bjerringbro får færre afgange. Strækningen Viborg – Bjerringbro omlægges.	Det skønnes at 1/2 delen af netto omkostningerne kan spares. En netto besparelse til regionen på 1.235.000 kr. Løsning i sammen hæng med andre ruter kan udløse erstatning. Favrskov: 460.000 kr. Viborg: 775.000 kr.	Viborg kommune vil ændre kørselstilbuddet for hele området mellem Bjerringbro og Viborg. Nettoomkostning for Viborg kommune på ca. 1.300.000 kr.	Favrskov. Viborg.
58 Ringkøbing – Hvide Sande – Nr. Nebel og 56 Ringkøbing - Skjern	Ruten foreslås nedlagt.	Nedlægges som regionalrute. Til erstatning kan rute 952X på udvalgte tidspunkter køre til/fra Hvide Sande. Standsningsmønster vurderes ud fra konkret behov. Rute 952X suppleres med lokalrute (Bjerregaard)/Hvide Sande-Ringkøbing. Strækningen Ringkøbing-Skjern betjenes af lokalrute 560.	Ingen forbindelser til/fra Nr. Nebel. Ca. 100.000 årlige rejsende vil blive berørt, hvis der ikke etableres kørsel udover rute 952X.	Nettobesparelse ved nedlæggelse af rute 58 er 2.600.000 kr. Udgiften til udvidelse af rute 952X er ca. 550.000 kr. Ringk.-Skjern: 2.050.000 kr.	Nettoudgift til ny lokalrute Ringkøbing-Hvide Sande er 1.500.000 kr.	Ringk. – Skjern.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
61 Skjern – Borris – Sdr. Felding	Ruten foreslås nedlagt.	Nedlægges som regionalrute. Kunder Sdr. Felding-Skjern henvises til rute 81 Sdr. Felding-Kibæk samt tog Kibæk-Skjern. Kan klares med mindre justering på rute 81.	Forøgelse af køretiden med ca. 10-20 minutter og evt. ventetid. Berører ca. 5.000 årlige rejsende.	Nettobesparelse på ca. 365.000 kr. Herning: 135.000 kr. Ringk-Skjern: 230.000 kr.		Herning. Ringk. – Skjern.
61 Viborg – Løvskaal - Randers	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Viborg kommune påtænker nyt samlet tilbud til kunder i området. Ruten inlgår i nyt forslag til betjening af området mellem Bjerringbro og Viborg Randers kommune påtænker at betjene Ålum med bybus linje 11.	Årligt 54.000 rejsende. Kunder øst for Tulstrup dækkes ikke af nyt forslag til betjening. Der sikres dog korrespondancer.	Forventet nettobesparelse for Regionen: 1.200.000 kr. Løsning i sammen hæng med andre ruter kan udløse erstatning. Randers: 450.000 kr. Viborg: 750.000 kr.	Der skal etableres kørsel i området Viborg – Tapdrup – Vejrumbro – Løvskaal med ruterne 77/55/891. Merudgifter til bybusbetjening i Randers er anslået til 250.000 kr.	Randers. Viborg.
63 Viborg – Tjele – Sjørring – (Hobro)	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. X Bus rute 953 X suppleres med flere ture, og Foulum betjenes af 953 X. Øvrige kunder tilbydes korrespondancer med lokale rute 652 og 654 til regionalrute 62 og 64.	32.000 årlige rejsende i området mister direkte forbindelse til Viborg. Kunder til Foulum opnår bedre forbindelser.	Forventet nettobesparelse til Regionen på 100.000 kr. Løsning i sammenhæng med andre ruter kan udløse erstatning. Viborg: 100.000 kr.	De lokale ruter skal tilpasses de regionale ruter og evt. have flere afgang.	Viborg.
65 Viborg – Klejtrup – Hobro	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ruten lægges sammen med rute 66 til en ny lokalrute Klejstrup – Møldrup – Skals – Viborg. Evt. dubleringsbehov mellem Skals og Viborg afholdes af Regionen. NT har foreslået fælles kommunal rute Viborg, Mariagerfjord kommuner.	Forbindelsen Klejtrup – Hobro ophører. Der fås færre forbindelser til Viborg, (10 dobbeltture), men alle 260.000 årlige rejsende har fortsat tilbud om transport. Kunder i Hobro har andre muligheder.	Forventet netto besparelse til Regionen: 1.430.000 kr. (rute 65 og 66). Evt. dubleringskørsel på rute 67 er ikke prissat. Viborg: 1.430.000 kr.	Omkostning til etablering af ny rute på ca. 700.000 kr. ved forventet biholdelse af 70 % billetindtægt.	Viborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
66 Viborg – Skals - Ålestrup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ruten lægges sammen med rute 65 til ny lokalrute Klejtrup – Mølstrup – Skals – Viborg. Evt. dubleringsbehov på rute 67 mellem Skive og Viborg afholdes af Regionen.	Strækningen Mølstrup – Ålestrup betjenes med rute 59.	Se rute 65.	Se rute 65.	Viborg.
68 Gedsted – Ålestrup – Hobro	Delstrækningen i Region Midtjylland nedlægges. Det meddeles NT, at Midtrafik fremover ikke vil bidrage til ruten og den ikke behøver at køre via Hvam	Delstrækningen i Region Midtjylland nedlægges. Det meddeles NT, at Midtrafik fremover ikke vil bidrage til ruten og den ikke behøver at køre via Hvam	Der er fortsat mulighed for betjening mellem Mølstrup og Aalestrup via rute 59.	Forventet nettobesparelse til Regionen: 80.000 kr. Viborg: 80.000 kr.	Ingen.	Viborg. Forventes gennemført 2010.
69 Skjern – Tarm – Nr. Nebel	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Dog vil RM overveje at finansiere en del af ruten, da det er konstateret, at ruten løser regionale formål.	Reduceret betjening til/fra Nr. Nebel.	Nettobesparelse på ca. 750.000 kr. Ringk.-Skjern: 750.000 kr.	Udgift til lokal betjening 750.000 kr.	Ringk. – Skjern.
73 Randers – Bjerringbro – Silkeborg	Weekendkørsel foreslås reduceret.	”Tynde ture” nedlægges.	Lidt reduceret weekendbetjening på ruten	Forventet besparelse: 50.000 kr. årligt Randers: 18.000 kr. Favrskov: 14.000 kr. Silkeborg: 18.000 kr.	-	Randers. Favrskov. Silkeborg.
77 Bjerringbro – Kjellerup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Viborg kommune overvejer at udvide betjeningen så den tilgodeser pendlere. Silkeborg kommune ser positivt på at tilpasse rute 805 til pendler betjening mellem Kjellerup – Nørskovlund - Ans.	Der er fortsat betjening med minimums betjening. Ca. 60.000 årlige rejsende der ikke er uddannelses søgende berøres af ændringen.	Løsningen vil medføre en midlertidig nettoudgift på ca. 620.000 kr. finansieret af regionen. Den samlede nettobesparelse til Regionen: 920.000 kr. Silkeborg: 275.000 kr. Viborg: 645.000 kr.	Forventede merudgifter til Silkeborg Kommune på ca. 80.000 kr.	Silkeborg. Viborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
96 Grindsted – Filskov – Brande	Ruten foreslås nedlagt. Sydtrafik har meddelt, at ruten forventes nedlagt allerede fra køreplansskiftet 2009.	Ruten nedlægges som regionalrute. Ikast-Brande Kommune og Midtrafik kontakter Billund Kommune/Sydtrafik med henblik på fælleskommunal finansiering.	Ingen	Nettobesparelse: ca. 200.000 kr. Ikast-Brande: 200.000 kr.	Udgift på ca. 200.000 kr. såfremt der indgås aftale med Billund Kommune.	Ikast – Brande.
101 Skanderborg – Skejby – Hornslet	Der skal laves en opfølgning med baggrund i de første erfaringer.	Forslaget indgår som en del af arbejdet om samlet kollektiv trafikplan for Århus Kommune.				Århus. Syddjurs.
103 Århus – Odder – Hou	Foreslås forlænget til Århus N (Skejby).	Forslaget indgår som en del af arbejdet om samlet kollektiv trafikplan for Århus Kommune.				Århus. Odder.
104 Horsens – Juelsminde	Ruten foreslås nedlagt. Alternativt overvejes udretning af ruten, så Snaptun ikke betjenes.	Ruten bevares i nuværende form, da en generel udretning af rute 104 vil medføre et større indtægststab end besparelse.				Horsens. Hedensted.
108 Horsens – Vejle	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges i sin nuværende form. Umiddelbart vurderer Horsens Kommune ikke, at det er nødvendigt, at der etableres alternativt kørsel i Horsens mellem Horsens og Hatting, da denne fortsat er betjent af rute 117. Der etableres alternativt kørsel i Hedensted formentlig ind til Hedensted Station.	En række forbindelser vil forsvinde, og betjeningen af mindre byer i Hedensted Kommune forringes.	Forventet besparelse: ca. 614.000 kr. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 227.000 kr. Hedensted: 387.000 kr.	Medfører merudgift for Hedensted Kommune på anslået 300.000 kr., naturligvis afhængig af endelige løsning.	Horsens. Hedensted.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
109 Århus – Hørning – Skovby – Galten	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Skanderborg Kommune og Midtrafik går i dialog omkring rute 109 som lokalrute i Skanderborg Kommune.	Kunder der bor mellem Hørning og Galten får vanskeligere ved at komme til Århus og Skanderborg.	Forventet besparelse: 2.755.000 kr. årligt Århus: 1.240.000 kr. Skanderborg: 1.515.000 kr.	Afhænger af konkret løsning. Udgifter til betjening på nuværende niveau mellem Hørning og Galten vil udgøre ca. 1,2 mio. kr.	Århus. Skanderborg.
111 Århus – Foldby – Hinnerup	Frekvens nedsættes til timesdrift. Frigjort kapacitet anvendes på ny rute 124.					Forslag gennemført 2009.
112 Århus – Sørring – Silkeborg	Betjeningen af Toustrup st. by indskrænkes.	Region Midtjylland skal fortsat betjene Toustrup St. By med 2 dobbeltture om morgenture og 3 dobbeltture om eftermiddagen til/fra Silkeborg på hverdage.	De fleste kunder, herunder uddannelsessøgende vil være rimeligt dækket ind med disse ture.	Forventet besparelse 103.000 kr. Silkeborg: 103.000 kr.	Ingen ekstraudgift for kommunen.	Århus. Silkeborg.
114 Horsens – Tørring	Ruten foreslås nedlagt. Betjening af Tørring Gymnasium skal dog vurderes	Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende.	De kundemæssige konsekvenser afhænger af konkrete kommunale ønsker.	Forventet besparelse ca. 900.000 kr. årligt Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 297.000 kr. Hedensted: 603.000 kr.	Merudgift Horsens Kommune: ca. 300.000 kr. årligt. Hedensted Kommune: ca. 600.000 kr. årligt. Regionen (overgang): 400.000 kr. Ved uændret kørselsomfang.	Horsens. Hedensted.
115 Århus – Hinnerup – Hadsten – Randers	Betjening af Vissing ophører.	Betjening af Vissing ophører. Som et alternativ foreslår Midtrafik etableret teletaxi eller omlægning af rabatroute.	Reduceret tilbud til borgere i Vissing hvor der er meget få kunder – afhængig af konkret løsning. Til gengæld bedre betjening mellem Hadsten og Randers på grund af hurtigere ruteforløb.	Forventet besparelse: 100.000 kr. årligt Favrskov: 100.000 kr.	Merudgifter for Favrskov Kommune anslået: 50.000 – 100.000 kr. årligt.	Favrskov. Århus. Randers.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
116 Århus – Skovby – Galten	Ruten foreslås omlagt for at betjene Sabro, som konsekvens af ændring på rute 111.					Gennemført fra 2009.
117 Horsens – Billund	Evt. koordineres med rute 114 Horsens – Tørring.	Muligheder undersøges.				Horsens.
119 Århus – Hornslet – Auning – Ørsted	Ruten rettes ud, så Mørke ikke betjenes, og så Ørsted, Vivild og Gjering ikke betjenes.	Strækningen Ørsted – Allingåbro – Auning bibeholdes, men ingen kørsel via Mørke på de gennemgående ture og ingen betjening af Vivild og Gjering da uddannelses-søgende til Randers kan benytte 213. I Mørke bibeholdes en række direkte ture på rute 119 ml. Mørke-Hornslet og Århus. Rute 217 Hornslet-Mørke-Rønne foreslås bibeholdt endvidere vil Grenaa-banen også være et tilbud. Samlet set en løsning om forventes at kunne tiltrække nye kunder pga. mindre ”omvejskørsel”. Indgår som del af Trafikplan Århus.	Reduceret betjening af Vivild, Gjering og Mørke.	Forventet besparelse: 410.000 kr. årligt Syddjurs: 200.000 kr. Norddjurs: 210.000 kr.	-	Syddjurs. Norddjurs. Århus.
120 Århus – Rønne – Kolind – Grenaa	Strækningen Grenaa – Kolind nedlægges som regional strækning.	Der etableres minimumsbetjening svarende til 2 dobbeltture om morgenen og 3 om eftermiddagen. Skal ses i sammenhæng med rute 122 og Grenaa-banen, som kører uændret.	Reduceret betjening mellem Grenaa og Kolind.	Forventet besparelse: 217.000 kr. årligt Syddjurs: 55.000 kr. Norddjurs: 162.000 kr.		Syddjurs. Norddjurs. Århus.
124 Hammel – Hinnerup – Århus N	Ny rute foreslås etableret. Muliggøres af koordineringsforslag med rute 111 og 116.					Gennemført fra 2009.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
130 Ikast – Sunds – Ikast	Ruten foreslås nedlagt.	Nedlægges som regionalrute. Fælles finansiering Herning og Ikast-Brande eller forlængelse af lokalrute 17 til Ilskov og Sunds.	Nogle kunder får busskift, hvis de fortsat vælger uddannelse i Ikast. Omfatter ca. 8000 årlige rejsende.	Nettobesparelse på ca. 420.000 kr. Herning: 315.000 kr. Ikast-Brande: 105.000 kr.	Udvidelse af lokalrute 171 koster ca. 150.000 kr.	Herning. Ikast – Brande.
202 Vejle – Horsens – Århus	Flere overvejelser om mulig udvikling af ruten.	Forslaget indgår som en del af arbejdet om samlet kollektiv trafikplan for Århus Kommune. Der arbejdes med forslag til ændret ruteforløb gennem Solbjerg.	Evt. bedre anvendelse af ruten gennem Solbjerg, der giver bedre betjening til dele af byen.			Århus. Horsens. Hedensted.
205 Vejle – Juelsminde	Svagt benyttede afgang nedlægges.	Svagt benyttede ture nedlægges i 2009 i henhold til aftalte principper herfor.	Reduceret betjening på tynde tidspunkter.			Hedensted.
209 Vejle – Rask Mølle – Brædstrup	Ruten foreslås nedlagt – herunder også teletaxa mellem Rask Mølle og Brædstrup.	Strækningen mellem Rask Mølle og Brædstrup nedlægges. Det foreslås at strækningen Regionsgrænsen – Rask Mølle opretholdes med kommunal finansiering.	Ingen betjening mellem Rask Mølle og Brædstrup. Der er meget få passagerer. Betjening mellem Vejle og Rask Mølle afhænger af endelig løsning	Anslået besparelse: 700.000 kr. årligt. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 63.000 kr. Hedensted: 637.000 kr.	Merudgifter for Hedensted Kommune anslået: 680.000 kr. årligt. Merudgifter for kørslen i Region Syd anslået: 424.000 kr. årligt.	Horsens. Hedensted.
211 Randers – Ørsted – Udbyhøj	Strækningen Ørsted – Udbyhøj foreslås nedlagt.	Der opretholdes en minimumsbetjening svarende til 2 dobbeltture om morgenen og 3 om eftermiddagen. Vil formentlig delvist kunne integreres med nuværende rabatrutekørsel og skabe et ret fornuftigt tilbud.	Reduceret betjening mellem Ørsted, Udbyhøj og Randers.	Forventet besparelse: ca. 245.000 kr. Norddjurs: 245.000 kr.		Norddjurs. Randers.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
212 Randers – Ryomgaard – Ebeltoft	Strækningen Ryomgaard – Ebeltoft foreslås nedlagt.	Strækningen Ryomgaard – Ebeltoft ophører som regional finansieret. Midttrafik undersøger, om rute 123 kan få bedre korrespondancer i Rønde til Randers, Ryomgaard og Kolind. Syddjurs Kommune og Midttrafik overvejer den samlede lokalrutebetjening i kommunen.	Afhænger af endelig løsning.	Forventet besparelse: ca. 1 mio. kr. Syddjurs: 1 mio. kr.	Ved uændret kørsel med kommunal finansiering: Udgift for Syddjurs Kommune ca. 1 mio. kr. Ved etablering af minimumsløsning: Udgift for Syddjurs Kommune ca. 500.000 kr. årligt.	Syddjurs. Norrdjurs. Randers.
213 Randers – Fjellerup – Grenaa	Strækningen Fjellerup – Grenaa foreslås nedlagt som regional strækning.	Strækningen opretholdes som regionalt finansieret strækning.				Randers. Norrdjurs.
214 Randers – Auning – Grenaa	Foreslås udrettet, så Ryomgaard ikke betjenes. Evt. X-bus betjening.	Ruten kører fortsat gennem Ryomgaard. På sigt kan det overvejes, at lade enkelte ture vende i Ryomgaard. På grund af begrænset pendling vurderes der ikke grundlag for X-bus Randers – Grenaa.	Ingen konsekvenser.			Randers. Norrdjurs.
215 Vejle – Silkeborg	Strækningen via Gjessø foreslås nedlagt.	Kørsel via Gjessø ophører ved køreplansskift 2009.	Reduceret betjening af Gjessø. Gjessø har bybusbetjening i øvrigt, men forbindelse mellem Gjessø og Them forsvinder.			Gennemført 2009.
217 Randers – Rønde	Strækningen Hornslet – Rønde foreslås nedlagt.	Ruten ændres ikke				Randers. Syddjurs.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
219 Vejle – Hornslyd – Rårup	Ruten foreslås nedlagt	Ruten nedlægges som regionalrute. Mulighederne for betjening mellem Hornslyd og Stouby ved hjælp af nuværende rabatrute vurderes. Rabatrute kan i så fald evt. opgraderes til lokalrute. Fra Stouby er der videreforbindelse til Vejle.	Reduceret forbindelse fra Rårup – og primært Hornslyd til Vejle.	Forventet besparelse: ca. 260.000 kr. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 260.000	Evt. merudgifter til mere kørsel på rabat-/lokalrute afhænger af valgte løsning. Anslået merudgift for Hedensted Kommune ca. 200.000 kr. årligt	Hedensted.
221 Randers – Voldum – Hornslet	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regional finansieret rute. Midttrafik udarbejder forslag til løsning på rute 221 med begrænset kørsel, samt forslag til mulig finansiering – herunder med regional medfinansiering i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Skal ses i sammenhæng med at rute 217 Hornslet-Randers fortsætter uændret	Afhængig af endelig løsning, men formentlig generelt indskrænket drift. Løsning tilpasses uddannelsessøgende.	Forventet årlig besparelse, hvis Region Midtjylland nedlægger kørsel 1,5 mio. kr. Region Midtjylland finansierer i en overgangsperiode 3/5 af minimumsløsningen og modtager alle indtægter. Nettoudgift ved minimumsbejning 352.000. kr. Herefter bliver besparelsen på: 1.148.000 kr. Randers: 436.000 kr. Favrskov: 149.500 kr. Syddjurs: 562.500 kr.	Minimumsløsning: Indtægter: 440.000 kr. Udgifter: 1.320.000 kr. Nettoudg.: 880.000 kr. Kommunale udgifter ved minimumsbejning: Randers Kommune: 200.000 kr. Favrskov Kommune: 70.000 kr. Syddjurs Kommune: 265.000 kr.	Randers. Favrskov. Syddjurs.
223 Randers – Hammel – Silkeborg	Der overvejes at nedlægge rute/delstrækninger.	Udsat til 2012.				

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
230 Randers – Fårup – Hobro	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Der arbejdes videre med en model med delt finansiering mellem Randers og Mariagerfjord kommuner.	Afhængig af endelig løsning, men næppe de store konsekvenser.	Forventet årlig besparelse 905.000 kr. Randers: 905.000 kr.	Forventet merudgift for Randers Kommune: 905.000 kr. Afhænger dog af konkret løsningsforslag.	Randers.
235 Randers – Mariager – Hadsund	Spentrup betjenes ikke.	Ruten betjener fortsat Spentrup. Der arbejdes videre med en løsning med delt finansiering, men ellers nogenlunde samme kørselsomfang som nu. Regionen betaler kørsel nord for Spentrup og de gennemgående ture. Randers Kommune betaler kørslen Spentrup – Randers.	Afhængig af endelig løsning, men næppe de store konsekvenser.	Forventet årlig besparelse: 1.240.000 kr. Randers: 1.240.000 kr.	Forventet merudgift for Randers Kommune: 1,3 mio. kr.	Randers.
237 Randers – Gjerlev – Havndal – Hadsund	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Randers Kommune ønsker ruten bevaret. Region Midtjylland finansierer de 7 afgang der er på 918X. På sigt overvejes udvidet X-bus betjening.	Afhængig af endelig løsning.	Forventet årlig besparelse 1.350.000 kr. Randers: 1.350.000 kr.	Forventet merudgift for Randers Kommune 1.350.000 kr.	Randers.
306 Odder – Horsens	Ruten betjener ikke Gylling og Falling.	Gylling og Falling betjenes ikke med regionalrute. Det foreslås at der indstattes 2 ekstra ture til Odder på rabatroute. Mulighed for betjening med enkeltture søndag med regionalrute af hensyn til efterskole undersøges	Reduceret betjening af Gylling og Faling, hvor der er meget få kunder. Til gengæld bedre betjening mellem Odder og Horsens på grund af hurtigere ruteforløb. 5.000 passagerer mister deres bus.	Forventet besparelse: 250.000 kr. årligt. Odder: 250.000 kr.	Merudgift for Odder Kommune anslået: 100.000 kr. årligt.	Odder. Horsens.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
307 Vejle-Sdr. Omme-Skjern	Sydtrafik har meddelt, at ruten nedlægges som regional rute fra K2009. I 2009 finansieres ruten i Region Syddanmark af Billund og Vejle kommuner.	På baggrund af Sydtrafiks meddelelse om nedlæggelse af rute 307 som regional rute er rutens regionale betydning i Region Midtjylland, herunder økonomi blevet revideret. Forslaget er herefter, at ruten nedlægges som regionalrute. Der foreslås oprettet en lokalrute Hoven – Tarm – Skjern.	Ingen forbindelser Skjern-Vejle udover 2 daglige afgange med rute 907X. Ifølge tællinger er der kun få gennemrejsende på rute 307.	Nettobesparelse på ca. 750.000 kr. Ringk.-Skjern: 750.000 kr.	Nettoudgift til ny rute Skjern – Hoven – Ørbæk er ca. 400.000 kr.	Ringk. – Skjern.
311 Silkeborg – Ry – Skanderborg	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Ruten fortsætter som kommunalt finansieret rute. Region Midtjylland finansierer minimumsbetjening i en overgangsperiode af hensyn til uddannelsessøgende. Silkeborg og Skanderborg aftaler en delt finansiering af resten af turene.	Næppe væsentlige konsekvenser – afhænger dog af konkret løsning.	Forventet besparelse: 1.400.000 kr. I en overgangsperiode finansierer regionen 3,5 ture på rute 311. Udgift 300.000 kr. Herefter er besparelsen på 1.100.000 kr. Skanderborg: 825.000 kr. Silkeborg: 275.000 kr.	Region Midtjylland finansierer 3,5 ture på rute 311. Udgift til Region Midtjylland: 300.000 kr. Udgift til Skanderborg Kommune: 825.000 kr. Udgift til Silkeborg Kommune: 275.000 kr.	Skanderborg. Silkeborg.
312 Ejstrupholm – Silkeborg	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Nedlæggelsen forventes at skabe et behov for dublering mellem Bryrup og Silkeborg Gymnasium på rute 215. Dette finansieres af Region	Bejning på strækningen ophører. Der er dog alternative muligheder til uddannelsessteder.	Besparelse: ca. 500.000 kr. Herfra skal trækkes udgifter til dublering på 215 – anslået 200.000 kr. årligt. Besparelsen fordelt på kommuner: Silkeborg: 180.000 kr. Ikast-Brande: 120.000 kr.		Ikast – Brande. Silkeborg.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
331 Skanderborg – Odder	Ruten betjener ikke Vurring.	Vurring betjenes ikke med regionalrute. Skanderborg Kommune arbejder videre på, at betjene de berørte områder Svinsager, Vurring og Fruering med rabatroute. Der blev samtidig fremlagt forslag om betjening af gymnasielever fra Solbjerg med teletaxa i en overgangsperiode på 1-2 år. Midtrafik ser på muligheden for koordinering af korrespondancer mellem rute 202 og 331, så de berørte områder får et alternativ til den omlagte kørsel.	Reduceret betjening af Vurring, hvor der er meget få kunder. Til gengæld bedre betjening mellem Skanderborg og Odder på grund af hurtigere ruteforløb.	Besparelse: ca. 400.000 kr. årligt. Skanderborg: 300.000 kr. Odder: 100.000 kr.	Evt. merudgifter for Skanderborg Kommune til udvidelser af rabatroute, samt evt. midlertidig teletaxa-betjening. Anslået merudgift 150.000 kr.	Skanderborg. Odder.
352 Ryomgaard – Bønnerup – Grenaa	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten opretholdes mellem Ryomgaard og Grenaa. Strækningen Ryomgaard – Bønnerup finansieres af Region Midtjylland og strækningen Bønnerup-Grenaa overgår til kommunal betjening, hvor rejsestrømmene vurderes til at være meget lokale. Stenvad betjenes ikke længere af ruten. Norddjurs Kommune indsætter minimumsbetjening mellem Bønnerup og Grenaa og løse Stenvad-problematikken – evt. via skolebuskørsel.	Reduceret betjening mellem Bønnerup og Grenaa. Men forbedret betjening mellem Ryomgaard og Bønnerup (bedre korrespondancer til/fra bus og tog i hhv. Glesborg og Ryomgaard).	Besparelse: 1,6 mio. kr. Norddjurs: 1,6 mio. kr.	Anslået udgift til kommunalbetjening: 500.000 kr.	Norddjurs. Syddjurs.
400 Sommerrute Djursland	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges fra sommer 2009.	Enkelte - primære turister - mister betjeningen. Der er dog alternative rejseveje.	Besparelse: 140.000 kr. (i 2009)		Nedlagt i 2009.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
502 Brødstrup – Skanderborg	Ruten foreslås nedlagt herunder også teletaxa.	Ruten ophører som regionalt finansieret rute. Der arbejdes videre med en løsning med fælles finansiering mellem Horsens og Skanderborg Kommune, med evt. indskrænkning i kørslen.		Besparelse: ca. 1,3 mio. kr. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 585.000 kr. Skanderborg: 715.000 kr.	Merudgifter ved uændret betjeningsomfang: Horsens Kommune: ca. 600.000 kr. Skanderborg Kommune: ca. 700.000 kr.	Horsens. Skanderborg.
506 Tørring – Jelling	Ruten foreslås nedlagt. Det foreslås at Regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag til bl.a. Tørring Gymnasium.	Ruten nedlægges. Der opretholdes regionalt finansieret kørsel til Tørring Gymnasium morgen og eftermiddag i en overgangsperiode. Evt. yderligere kørsel finansieres af kommunerne. Region Syddanmarks holdning til 2010 er ikke kendt.	Afventer stillingtagen i Region Syddanmark. Der kan dog blive tale om indskrænkninger på ruten.	Besparelse anslået 100.000 kr. årligt. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 100.000 kr.	Merudgift for Hedensted Kommune ved uændret betjeningsomfang: 100.000 kr. Afhænger dog af konkrete kommunale bestillinger.	Hedensted.
508 Thyregod - Tørring	Ruten foreslås nedlagt. Det foreslås, at Regionen finansierer enkelte ture morgen og eftermiddag til bl.a. Tørring Gymnasium.	Ruten nedlægges. Der opretholdes regionalt finansieret kørsel til Tørring Gymnasium morgen og eftermiddag i en overgangsperiode. Resten overgår til kommunal finansiering. Region Syddanmarks holdning til 2010 er ikke kendt.	Afventer stillingtagen i Region Syddanmark. Der kan dog blive tale om indskrænkninger på ruten.	Besparelse anslået 110.000 kr. årligt. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 110.000 kr.	Merudgift for Hedensted Kommune ved uændret betjeningsomfang: 110.000 kr. Afhænger dog af de konkrete kommunale bestillinger.	Hedensted.

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
509 Ejstrupholm – Brædstrup	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Rute 523 tilpasses så passagerer fra rute 509 kan bruge den. Evt. bibeholdelse af en enkelt morgenforbindelse Ejstrupholm-Nørre Snede-Klovborg til Tørring gymnasium.		Nettoudgift for regionen er anslået 40.000 kr. årligt ved bibeholdelse af en enkelt tur om morgenen. Anslået besparelse ca. 240.000 kr. årligt Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Horsens: 48.000 kr. Hedensted: 33.600 kr. Ikast-Brande: 158.400 kr.		Horsens. Hedensted. Ikast – Brande.
513 Vejle – Tørring – (Brædstrup)	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges som regionalrute. Hedensted Kommune vurderer, om alternativerne er tilstrækkelige for gymnastieeleverne.	Reduceret betjening mellem Vejle og Tørring	Besparelse: ca. 190.000 kr. Besparelsen vedrører kun kørsel i Region Midtjylland. Besparelsen fordelt på kommuner: Hedensted: 190.000 kr.	Afhænger af evt. kommunale bestillinger.	Hedensted.
523 Tørring – Brædstrup	Ruten forventes styrket i forbindelse med nedlæggelse af 509 Ejstrupholm – Brædstrup.					

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
908 X Herming- Brande- Billund	Ny X busrute, som forbinder Herming/MCH og Brande med Billund Lufthavn.	Gennemføres til køreplansskiftet i 2009.	Ny forbindelse Herming-Billund.	Udgift på ca. 150.000 kr. "Går op med 913X".		Gennemført 2009.
913 X Århus – Silkeborg – Esbjerg	Ruten betjener Billund i stedet for Brande.	Forslaget gennemføres fra 2009.	Der skabes forbindelse mellem Århus og Silkeborg til Billund Lufthavn. Tilsvarende forsvinder forbindelser til Brande.	Besparelse: 170.000 kr. "Går op med 908X".	Merudgift for Region Syddanmark: 170.000 kr.	Gennemført 2009.
914 X Århus – Viborg	Overvejelser om ændret ruteforløb.	Afventer erfaringer med rute 124.	-	-	-	-
918 X Århus – Randers – Aalborg	Det overvejes at flytte lynture fra 118 til 918X.	Forslag om flytning af lynture udskydes. NT har foreslået generel udvidelse på ruten så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres.	-	Pendlerrettet morgentur til Viborg er ikke prissat.	-	-
926 X Thisted – Viborg – Vejle	Der overvejes et stop i Engesvang og evt. større frekvens mellem Thorning og Viborg.	Der etableres stop i Engesvang og Nede Hvam og indsættes pendlerrettet morgentur til Viborg med stop i Thorning og Hvam. NT foreslår ruten udbygget, så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres.				

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
928 X Nr. Nissum – Lemvig – Holstebro – Viborg	Ruten foreslås nedlagt.	Strækningen Lemvig-Holstebro nedlægges på rute 928X. Strækningen Holstebro-Viborg opretholdes. Det skal undersøges, om der er potentiale for at forbinde rute 928X med Lemvig evt. via Struer. På hverdage er der i Holstebro forbindelse mellem 928X og 23/24 med en overgangstid på 20 min. På søndage opretholdes betjeningen på strækningen Lemvig-Holstebro, dog via Struer. Ændringerne planlægges gennemført til sommerkøreplansskiftet i 2009.	Ingen X bus forbindelser Lemvig-Holstebro på fredage. Omfatter få kunder.	Besparelse: 25.000 kr. Holstebro: 5.000 kr. Lemvig: 20.000 kr.	-	Holstebro. Lemvig.
953 X Randers – Viborg – Herning	Der arbejdes med forslag om betjening af Forskningscenter Foulum.	Der indsættes fra juni 2009 ekstra morgentur Randers – Viborg, der betjener Forskningscenter Foulum, og eksisterende tur om eftermiddagen omlægges så Foulum betjenes.	Styrket betjening for studerende og ansatte på Forskningscenter Foulum, der er bosiddende i Århus og Randers.	Bruttoudgift: 160.000 kr. (fra 2009).		Gennemført 2009.
960 X Aalborg – Viborg – Silkeborg	Det overvejes at forlænge ruten fra Silkeborg til Horsens. Desuden overvejes stop ved Møldrup ved landevejen.	Forslaget om at forlænge ruten er udsat, da det ikke vurderes at kunne gennemføres omkostningsneutralt. NT foreslår ruten udbygget så der bliver afgang hver time i dagtimerne på arbejdsdage mellem Aalborg og Viborg (suppleret med afgang hver ½ time i myldretiden på delstrækninger), og afgang hver anden time om aftenen, i weekenden og i ferieperioder. Dette analyseres.	-	-	-	-

Bilag A Trafikstyregruppens forslag – Sammenfatning af ruteændringer

Rute	Region Midtjyllands forslag	Løsningsforslag	Kundemæssige konsekvenser	Konsekvens for Region Midtjylland (RM) /teknisk fordeling på kommuner	Konsekvens for kommuner	Berørte kommuner og evt. bemærkninger
992 X Thisted – Hurup – Struer	Ruten foreslås nedlagt.	Ruten nedlægges. Det etableres anden betjening med andre ruter mellem Hurup og Thisted.	Berører kun få passagerer.	Nettobesparelse på ca. 300.000 kr. Struer: 300.000 kr.		Struer. Forventes gennemført 2010.
Ny X-Bus Århus – Horsens – Vejle	Etablering af X-bus kørsel med forsigtig opstart.	Forslaget er udsat, da det ikke vurderes at kunne gennemføres omkostningsneutralt.				
Ny X-bus Århus - Billund	Etablering af X-bus kørsel.	Analyse af kørselsbehov og forslag til kørselsstart i 2011 er under udarbejdelse.		Vurderes omkostningsneutralt		



Ændringsforslag vedr. regionalbusser og x-bus

Bemærk farve på ruten:
 sort = berørte strækninger
 blå, grøn, violet = ikke berørte strækninger

- 1. Regional rute, minimum betjening
- 2. Regional medfinansiering (Overgangsperiode)
- 3. Nedlægges som regional rute/Xbus
- 4. Kommunal finansiering (lokalrute)
- 5. Kommunal rute med regional finansieret andel
- 6. Xbus udvidelse (952X 912)

- X-bus
- Regionalruter
- Kommune

1:360.000





Ændringsforslag vedr. regionalbusser og x-bus

Bemærk farve på ruten:
 sort = berørte strækninger
 blå, grøn, violet = ikke berørte strækninger

- 1. Regional rute, minimum betjening
- 2. Regional medfinansiering (Overgangsperiode)
- 3. Nedlægges som regional rute/Xbus
- 4. Kommunal finansiering (lokalrute)
- 5. Kommunal rute med regional finansieret andel
- 6. Xbus udvidelse (952X 912)

- X-bus
- Regionalruter
- Kommune

1:360.000



Midttrafiknettet

-efterspørgsel og serviceniveau

Sammenfatning

Marts 2010

1 Sammenfatning

Baggrund

I forbindelse med realiseringen af Strukturreformen valgte man i Midtjylland at definere forskellen mellem regionale og lokale busruter således:

- Regionale ruter krydser en af de nye kommunegrænser og betales af regionen
- Lokale ruter er kommuneinterne og betales af den kommune, den kører i

Det var en praktisk og nem arbejdsdeling i relation til at fastlægge, hvem der betaler for hvilken kørsel. Men det er ikke en konsekvent arbejdsdeling, der afspejler funktionen af de enkelte ruter, herunder om busserne løser regionale eller lokale arbejdsopgaver. KKR, Regionen og Midttrafik har udarbejdet et forslag til en fremtidig rutestruktur bestående af regionalt og lokalt finansierede ruter, som i denne udredning kaldes "det nye net". Forslaget, der endnu ikke er vedtaget, er begrundet i et ønske om besparelser, men har også til hensigt at opstramme betjeningsprincipper og reducere i linjer og afgange, der kun har et svagt passagerunderlag. Ændringsforslaget er blevet til ved en gennemgang af samtlige linjer og er baseret på erfaring og lokalkendskab. Der forventes en større omlægning af busbetjeningen i Århus Kommune. Denne indgår ikke fuldt ud i forslaget, men er i store træk omfattet.

Med denne udredning ønsker Midttrafik at kvalificere arbejdet med det ny net ved at etablere et bedre vidensgrundlag om efterspørgslen efter persontransport. Udredningen beskriver:

- *Efterspørgslen samlet set efter persontransport i Midtjylland*
- *Efterspørgslen efter regionalt orienteret persontransport i Midtjylland*
- *Konsekvenser for nuværende og potentielle brugere af det nye net*
- *Serviceniveauet i den kollektive transport regionalt og kommunalt*

I udredningen benyttes eksisterende datamateriale, og der arbejdes, så vidt det er muligt, med geografisk stedfæstede data. De data der benyttes er: bopæls- og uddannelsesadresser for unge til ungdomsuddannelser, pendlingsstatistik for personer under uddannelse eller i arbejde, goekodede turdata fra den national transportvaneundersøgelse, automatiserede opslag på Rejseplanen, GIS-kort med informationer om stoppestedslokaliseringer og linjeføringer, data fra det Centrale Virksomhedsregister samt udtræk fra Bygge- og Boligregistret.

Efterspørgslen samlet set

For unge som bruger kollektiv transport til *ungdomsuddannelser*, hvilket er størstedelen af unge som bor i en længere afstand fra uddannelsesstedet, ser man følgende rejsemønstre:

- Der er en betydelig efterspørgsel i *hele* regionen efter kollektiv transport til ungdomsuddannelser
- Traditionelle skillelinjer mellem de gamle administrative amtsgrænser ses stadig i efterspørgselsmønstret
- Efterspørgslen efter kollektiv transport til ungdomsuddannelser er i vidt omfang oplandstransport til de større byer. På trods af frit valg af studiested vælger størstedelen den nærmeste ungdomsuddannelse

Den samlede transportefterspørgsel efter *ungdoms- og videregående uddannelser* viser følgende mønster:

- Efterspørgslen er naturligt nok størst i regionens østlige del, med Århus og de mange videregående uddannelsespladser her som centrale rejsemål
- Der er tale om en betydelig ekstern efterspørgsel i relationen mellem Ålborg og Århus samt i en korridor Århus-Vejle-Sydover

Den samlede transportefterspørgsel efter *arbejdsrejser* viser følgende mønster:

- Der er en betydelig efterspørgsel *overalt* i regionen. Efterspørgslen er naturligt nok størst i regionens østlige dele, med Århus og de mange arbejdspladser her som en stor attraktion
- Der er ekstern efterspørgsel efter arbejdsrejser særligt i relationen mellem Ålborg og Århus samt i en korridor Århus-Vejle-Sydover. Relativt set er der dog ikke så stort et element af ekstern efterspørgsel efter arbejdsrejser, som der er efter uddannelsesrejser

Den samlede transportefterspørgsel efter *fritids- og indkøbsrejser* viser følgende mønster:

- Fritidsrejserne giver anledning til en relativt set større efterspørgsel på det overordnede vejnet end pendlerrejserne, hvilket har en sammenhæng med at fritidsrejser oftere er lange
- De lange fritidsture har et samlet set større volumen end de lange arbejds- og uddannelsesrejser
- Der er en betydelig efterspørgsel efter eksterne fritidsrejser mod Syddanmark via Vejle og nogen efterspørgsel mod Ålborg
- Der er relativt mange lange fritidsrejser i den vestlige del af regionen sammenlignet med den østlige del set i relation til lokaliseringstætheden i områderne
- Indkøbsrejser har en betydelig lokal koncentration med mange rejser internt i de større byer samt forholdsvis korte rejser fra oplande ind til byerne. Indkøbsrejser er udpræget lokale

Regional efterspørgsel

Det er ikke nemt entydigt at definere, hvornår transportefterspørgslen er lokal, og hvornår den er regional. I denne udredning er det gjort ud fra en opdeling efter, hvor store byer der rejses til eller imellem. Snitfladen er defineret således:

- De *overordnende/regionale ruter* skal overvejende tage sig af rejser med relation til de større byer, her defineret som byer med 3.000 eller flere indbyggere
- De *lokale ruter* skal overvejende tage sig af alle øvrige rejser enten i form af kortere lokalt orienterede rejser eller ved at føde ind til de regionale ruter

Der identificeres to forskellige former for rejsestrømme, som er centrale at betjene for de regionale ruter:

- *Mellembys*: Mellem byer større end 3.000 indbyggere
- *Oplands*: Fra oplandet til en by større end 3.000 indbyggere

Såvel oplande som byer afgrænses i udstrækningen som de gamle kommuner.

Rejsemønstret i Midtjylland er kompliceret og spredt i mange relationer og retninger. For at få et mere overordnet greb om rejserelationer er defineret 20 større byrelationer mellem 14 større byer, hvorimellem der ses nærmere på efterspørgslen.

For hver byrelation er opgjort, hvor stor transportefterspørgselen er mellem korridorens større byer (>3.000 indbyggere), samt hvor stor transportefterspørgslen er fra oplandet ind til de større byer i korridoren, som udspændes af de to byer i relationens ender. Der viser sig forskelle i relationerne:

- De volumenmæssigt store relationer knytter sig for størstedelens vedkommende til Århus
- Korridorerne Viborg-Randers og Viborg-Herning skiller sig ud som dem, der har mest oplandspræget efterspørgsel og mindst ren mellembyers efterspørgsel
- I det store billede er der ikke meget store forskelle på fordeling på efterspørgslen efter forskellige rejseformål. Det gælder både for mellembyers efterspørgslen og for oplandsefterspørgslen
- I relationerne knyttet til Århus, mod Djursland undtaget, ser man dog et større element af arbejdsrejser end, når man kommer længere vest på, hvor fritidsrejserne har en relativt set større andel af disse lange rejser

Det nye net

Forslaget til det nye net omfatter ændringer i den nuværende regionale rutestruktur, hvor de 107 linjer med tilsammen knap 20 millioner passagerer pr. år (i 2008) berøres således:

- Syv linjer med tilsammen 1% af passagererne *nedlægges* helt
- 12 linjer med tilsammen 4 % af passagererne *nedlægges* og samtidig sker en *opgradering på andre linjer*
- Otte linjer med tilsammen 5 % af passagererne *udtyndes*
- Seks linjer med tilsammen 12 % af passagererne *udrettes*
- 16 linjer med tilsammen 9 % af passagererne *skifter ejer* fra region til kommuner uden betjeningsmæssige ændringer
- Fem linjer med tilsammen 2 % af passagererne *skifter ejer* fra region til kommuner, og samtidig sker der en *udtynding*
- 49 af linjerne med tilsammen 58 % af passagerne sker der *ingen ændringer* med
- Fire linjer med tilsammen 9 % af passagererne *opgraderes*

Forslaget er endnu ikke konsekvensbehandlet i kommunerne. Forudsætningen om, at kommuner helt eller delvist overtager nuværende regionale ruter, kan vise sig ikke at være realistisk. Eller det kan vise sig, at kommuner nok overtager regionale ruter, men som konsekvens og for at få budgetterne til at holde reducerer andre steder – fx. i bybusserne. De samlede passagermæssige konsekvenser vil så være anderledes end i denne beregning, hvor det forudsætter at kommuner helt eller delvist overtager nogle af de regionale ruter, og at det sker uden konsekvenser for udbudet af anden lokal bustransport.

Med udgangspunkt i den linjevise gennemgang af forslaget til nyt regionalt rutenet er det beregnet, at konsekvenserne set fra de nuværende passager er:

- *Negative*, dvs. betyder serviceforringelse, for 8 % af de nuværende passagerer
- *Positive*, dvs. betyder serviceforbedring, for 10 % af de nuværende passagerer
- *Både/og*, dvs. serviceforringelse for nogen og serviceforbedring for andre, for 24 % af de nuværende passagerer
- *Neutrale*, dvs. ikke har betydning for 58 % af de nuværende passagerer

For den knap en tiendedel der berøres negativt, er der tale om, at "deres" linjer udtyndes, så der kommer færre afgang. Det giver en udfordring i, at de tilbageværende afgang meget præcist tilpasse de store rejsestrømme og deres tidsmæssige efterspørgsel.

Den tiendedel af passagererne, der berøres positivt, er for størstedelen folk, som oplever at få flere busafgange og dermed flere valgmuligheder for, hvornår man vil rejse.

Knap en fjerdedel af de nuværende passagerer ligger i kategorien både/og, hvor de oplever enten forringelser eller forbedringer eller for nogles vedkommende begge dele. Hvis en linje udrettes, vil nogle få længere at gå, til gengæld kommer flertallet hurtigere frem.

Man kan ikke konkludere, at fordi nogenlunde lige så mange berøres negativt som positivt, så er forslaget samlet set neutralt. Blandt dem der berøres negativt er der flere som helt mister deres busbetjening, hvilket vanskeligt kan sammenlignes med dem, der får det bedre på en i forvejen højfrekvent linje.

Service niveauer

Hvilken service man lokalt ønsker at give befolkningen kan godt variere fra kommune til kommune. I udredningen foretages en kortlægning som en slags hjælp til selvhjælp for, at kommunerne kan se, hvordan deres overordnede service er, når den måles på centrale parametre som: Afstand til stationer og stoppesteder, rejsetid og skift til centrale rejsemål samt antallet af bus- og toglinjer, der kan nås indenfor en vis afstand af boliger og arbejdspladser.

Ingen af de servicemål, der opstilles, er i sig selv ideelle. Det nytter fx ikke, at man har kort gangafstand til en bus, hvis den kun kører sjældent og i den forkerte retning. Det er imidlertid ikke muligt at opstille sammensatte mål, der på én gang opfanger alle de forhold, der tilsammen giver en god service.

For den samlede *region* finder man bl.a. følgende overordnede serviceniveauer:

- 89 % af alle boliger har et stoppested eller en station indenfor en rækkevidde af 600 meter i luftlinjeafstand
- 91 % af alle arbejdspladser har et stoppested eller en station indenfor en rækkevidde af 600 meter

For *kommunerne* finder man bl.a. følgende forskelle i serviceniveauer:

- De store bykommuner dominerer naturligt nok blandt kommuner med god tilgængelighed. I Horsens, Randers, Silkeborg, Århus, Viborg og Struer kan således mere end 85 % af arbejdspladserne nås indenfor en afstand af 400 meter
- Ringkøbing-Skjern Kommune er den eneste, hvor mindre end 70 % af arbejdspladserne ligger indenfor en afstand på 400 meter til den kollektive transport

Kommissorium for Trafikstyregruppe

Baggrund og formål

Region Midtjylland har besluttet, at de planlagte besparelser på 15 mio. kr. i 2009 på det kollektive rutenet udskydes fra 2009 til 2010, idet der dog allerede i 2009, i dialog mellem kommunerne og Region Midtjylland, kan ske en reduktion af afgang på udvalgte ruter. (De planlagte besparelser for rutenettet var i det oprindelige forslag 15 mio. kr. i 2009 (halvårsvirkning), 27 mio. kr. i 2010, 35 mio. kr. i 2011 og 43 mio. kr. i 2012).

På møde i Det Regionale Kontaktudvalg den 29. august 2008, blev det besluttet nedsætte en administrativ styregruppe (herefter benævnt trafikstyregruppe) med repræsentanter fra Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik, der inden 1. april 2009 skal udarbejde et samlet forslag, der imødekommer de rammer, bestillerne har angivet.

Opgaven for trafikstyregruppen

Trafikstyregruppen skal tilrettelægge en koordineret proces således, at der senest 1. april 2009 kan foreligge et forslag, der er koordineret mellem bestillerne med det formål at optimere det kollektive rutenet indenfor bestillerens økonomiske rammer, og er koordineret i forhold til trafikplanen for den kollektive trafik i Midtjylland.

Trafikstyregruppen skal således tilrettelægge en proces, der giver bestillerne mulighed for, med bistand fra Midttrafik, at koordinere og vurdere muligheder for at optimere det kollektive rutenet indenfor de økonomiske rammer.

Trafikstyregruppen har i relation hertil defineret tre centrale opgaver:

1. Skitsere forslag til tidsplan og proces for gennemførelse af optimeringen.
2. At skabe et samlet overblik over de enkelte bestilleres økonomiske rammer for den kollektive trafik
3. Drøfte bestiller- og udfører - roller for henholdsvis kommuner/region og Midttrafik

Organisering

Der er delt formandskab i styregruppen mellem kommuner og region. Formandskabet har det overordnede ansvar for processen og for den endelig tilbagemelding til det Regionale Kontaktudvalg. Styregruppens medlemmer har i øvrigt ansvaret for at referere tilbage til deres respektive baglande (dvs. Region Midtjylland, Kommunaldirektørnetværket og Midttrafik).

Styregruppen har mulighed for at nedsætte projektgrupper med en projektleder, der refererer til formanden/andet medlem af for styregruppen.

Styregruppen består af følgende personer:

1. Lasse Jacobsen, kommunaldirektør Viborg kommune
2. Flemming Juel-Nielsen, Direktør Ringkøbing-Skjern
3. Niels Schmidt, Vej og Trafikchef, Århus.
4. Lars Hansson, Direktør, Region Midtjylland
5. Henrik Brask, Afdelingschef, Region Midtjylland
6. Jens Erik Sørensen, Direktør Midttrafik
7. Henning Nielsen, Afdelingsleder Midttrafik
8. Jonna Holm Pedersen, KKR konsulent og Peter Hermansen, Udviklingskonsulent, Region Midtjylland, er sekretærer for arbejdsgruppen.

Aktivitetsplan for trafikstyregruppen.

Foreløbig aktivitetsplan for aktiviteter mellem møderne i Trafikstyregruppen, samt mødeplan	
Aktivitet	Opgave / Ansvar
30. oktober. 1. møde, Hinnerup	
Brev til kommunerne med orientering om den aftalte proces. Midttrafik udarbejder udkast hertil.	Midttrafik
2. december. 2. møde i Viborg	<ul style="list-style-type: none"> - Godkendelse af referat - Drøftelse af den igangværende kommunerunde. Oplæg ved Midttrafik. - Drøftelse af præsentation af styregruppens arbejde og processen efter den 1. april 2009 - Drøftelse af kommissorium og aktivitetsplan for trafikstyregruppen
Midttrafik går i gang med kommunerunden og gennemfører denne i december 2008 – januar 2009. Herefter forelægges resultatet (bestillinger, økonomi, og alternativer) for styregruppen i februar måned.	Midttrafik. (Region Midtjylland deltager i møderne)
Tirsdag den 27. januar 2009, 3. møde i Viborg	<p>Status over kommunerunde</p> <p>Overblik over eventuelle "knaster"</p> <p>Overblik over hvilke principper der er fundet i forløbet.</p> <p>Råskitse/disposition til afrapportering.</p> <p>Oplæg om bestillerrollen (Jens Erik Sørensen)</p>
Mandag den 2. marts 2009, 4. møde i Viborg	<p>Udkast til afrapportering</p> <p>Overblik over hvad der er afsluttet og hvad der skal drøftes politisk</p> <p>Forskellige scenarier som følge af køreplansskifte 1. januar 2010 / 1. juni 2010</p>
Mandag den 23. marts 2009, 5. møde i Viborg	
<i>Ekstraordinært møde den 27. marts 2009 i Kommunaldirektørnetværket.</i>	<p>Udkast til afrapportering for rku-medlemmerne</p> <p>Oplæg til politiske drøftelser</p> <p>Forskellige scenarier af køreplansskifte 1. januar 2010/1. juni 2010</p> <p>Processen efter 1.april og frem til 26. juni 2009.</p>
<i>Afrapportering april 2009 (medlemmer af RKU)</i>	<p>Fremlæggelse af rapport</p> <p>Drøftelse af principper/særlige temaer til politisk behandling</p> <p>Drøftelse af proces frem til RKU mødet den 26. juni 2009.</p>

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Vedtægter

Vedtaget på generalforsamlingen den 22-05-2008 med virkning fra 22-05-2008.

23-05-2008

Sag nr. 03/904

Dokumentnr. 18514/08

Sagsbehandler

John Christensen

Tlf. 35 29 83 24

E-mail: joc@arf.dk

VEDTÆGTER

Side 2

for

Trafikselskaberne i Danmark

Navn, hjemsted og formål

§ 1

- 1.1 Foreningens navn er Trafikselskaberne i Danmark.
- 1.2 Foreningens binavn er Foreningen For Danmarks Trafikselskaber, forkortet FFDT.

§ 2

- 2.1 Foreningens hjemsted er Københavns kommune.

§ 3

- 3.1 Foreningens formål er at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser. Det gælder dels fagligt, i form af et samarbejde og dels politisk, i form af et talerør.

Medlemmer

§ 4

- 4.1 Selskaber, der er oprettet i h. t. lov om trafikselskaber, kan blive medlemmer af foreningen.

Finansiering

§ 5

- 5.1 Selskaberne bidrager til foreningen, i henhold til et af bestyrelsen godkendt budget, i forhold til passagerindtægter.

§ 6

- 6.1 Den ordinære generalforsamling afholdes inden udgangen af hvert års maj måned. Generalforsamlinger indkaldes skriftligt af bestyrelsen med mindst 14 dages og højst 4 ugers varsel til hvert enkelt medlem.
- 6.2 Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:
1. Valg af dirigent.
 2. Ledelsens beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
 3. Fremlæggelse af årsrapport med ledelses- og revisionspåtegning til godkendelse.
 4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.
 5. Behandling af forslag fra foreningens bestyrelse.
 6. Behandling af forslag fra foreningens medlemmer.
 7. Valg af medlemmer til bestyrelsen og valg af suppleanter herfor.
 8. Valg af revisor.
 9. Eventuelt.

- 6.3 Forslag, som et medlem ønsker behandlet på en generalforsamling, skal være foreningens bestyrelse i hænde senest 10 dage før generalforsamlingens afholdelse.
- 6.4 På generalforsamlingen har Movia 2 stemmer, de øvrige trafikelskaber hver én stemme. Alle beslutninger træffes med minimum fire stemmer.
- 6.5 Ændringer af vedtægter kan kun ske på en generalforsamling og kun, hvis det fremgår af generalforsamlingens indkaldelse, at der vil blive fremsat forslag herom.
- 6.6 For ændring af vedtægterne kræves 2/3 flertal blandt de fremmødte stemmeberettigede.

Side 4

Bestyrelse

§ 7

- 7.1 Foreningen ledes af en på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt bestyrelse på 7 medlemmer, bestående af selskabernes formænd samt næstformanden for Movia. For hvert bestyrelsesmedlem vælges på generalforsamlingen – for et år ad gangen – en suppleant. Genvalg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter kan finde sted. Hvert selskab kan indstille formanden til bestyrelsen og Movia næstformanden, samt en bestyrelsessuppleant.
- Bestyrelsen konstituerer sig med formand og en eller to næstformænd.
- 7.2 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mere end halvdelen af dens medlemmer er til stede. Bestyrelsens beslutninger træffes ved almindeligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed

er formandens stemme udslagsgivende. Bestyrelsen fastsætter i øvrigt selv sin forretningsorden.

Side 5

Direktion

§ 8

- 8.1 Foreningens direktion ansættes og afskediges af bestyrelsen i "Fælleskontoret For Kollektiv Trafik", forkortet FFKT.

Tegningsret

§ 9

- 9.1 Foreningen tegnes af den samlede bestyrelse eller af et medlem af bestyrelsen i forening med direktøren.

Regnskab og revision

§ 10

- 10.1 Foreningens årsrapporter/regnskaber revideres af en (eller flere) på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt statsautoriseret revisor. Genvalg kan finde sted.

§ 11

- 11.1 Foreningens regnskabsår er kalenderåret.
- 11.2 Foreningens første regnskabsår løber fra stiftelsen til 31. december 2008.

Møder

§ 12

- 12.1 Der afholdes et årligt møde, hvor trafikselskabernes bestyrelser inviteres til at deltage.

12.2 Der afholdes et årligt møde med formandskredsen, hvor udvalgsrepræsentanter fra henholdsvis KL og Danske Regioner inviteres til at deltage.

Side 6

Offentlighed

§ 13

13.1 Medmindre bestyrelsen i en konkret sag træffer anden beslutning under hensyntagen til foreningens eller dette samarbejdspartneres eller medlemmernes forretningsmæssige forhold, skal offentligheden have indsigt i foreningens forhold svarende til, hvad der følger af lov om offentlighed i forvaltningen.

Udtrædelse

§ 14

14.1 Kan ske med et halvt års varsel til udgangen af et kalenderår.

---o0o---

Således vedtaget på foreningens generalforsamling den 22-05-2008 og med virkning fra 22-05-2008.

Steen Møller

Thomas Kastup-Larsen

Knud Larsen

Finn Aaberg

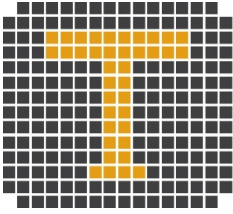
Poul Vesterbæk

Leif Olsen

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



TRAFIKSELSKABERNE

Pressemeddelelse

22. marts 2010

Thomas Kastrup-Larsen fortsætter som formand for Trafikselskaberne i Danmark

Thomas Kastrup-Larsen, formand for NT, fortsætter som formand for Trafikselskaberne i Danmark. Det blev konklusionen, da foreningen konstituerede sig den 17. marts 2010 i Aalborg. Knud Larsen, næstformand for Movia, fortsætter ligeledes som næstformand i foreningen.

En af Trafikselskaberne i Danmarks vigtigste opgaver bliver at skaffe flere passagerer i den kollektive trafik fortæller den genvalgte formand.

- Det er vores vision, at der kommer flere passagerer i den kollektive trafik. Vi ønsker at mindske trængslen på vejene og transportens negative påvirkning af miljø og klima. Dermed er vi enige i Folketingets trafikforlig fra januar 2009, hvor det blev besluttet, at størstedelen af væksten i trafikken skal ske i den kollektive trafik, siger Thomas Kastrup-Larsen og fortsætter:
- Hvis flere mennesker skal benytte sig af den kollektive trafik, er det vigtigt, at den kollektive trafik bliver konkurrencedygtig i forhold til den private bilisme. Derfor vil vi fortsat fokusere på områder som fremkommelighed, så busserne bliver prioriteret i trafikken, og vi skal styrke sammenhængen mellem busser og tog. Vi skal også blive bedre til at give en her og nu trafikinformation, så kunderne hele tiden kan blive opdateret, hvis der er ændringer i deres rejseplan, siger Thomas Kastrup-Larsen.

Thomas Kastrup-Larsen er rådmand i Aalborg Kommune, hvor han er valgt for Socialdemokraterne.

Trafikselskaberne i Danmark blev stiftet den 1. august 2008 som et fælles talerør for landets seks trafikselskaber: NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, Movia og BAT. Ud over formand Thomas Kastrup-Larsen, NT, og næstformand Knud Larsen, Movia, består bestyrelsen af Arne Lægaard, formand for Midttrafik, Poul Rosendahl, formand for Sydtrafik, Torben Andersen, formand for FynBus, Finn Aaberg, formand for Movia og Steen Colberg Jensen, formand for BAT.

For yderligere informationer kontakt venligst

Thomas Kastrup Larsen, formand for Trafikselskaberne i Danmark, på telefon 2520 1900 eller Niels Mortensen, direktør for Trafikselskaberne i Danmark, på telefon 3613 1863.

www.trafikselskaberne.dk - mail@trafikselskaberne.dk

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Thomas Kastrup-Larsen, NT
Arne Lægaard, Midttrafik
Poul Rosendahl, Sydtrafik
Torben Andersen, FynBus
Finn Aaberg, Movia
Knud Larsen, Movia
Steen Colberg Jensen, BAT – afbud
Dorthe Nøhr Pedersen, Movia
Christian Roslev, NT
Jens Erik Sørensen, Midttrafik
H.C. Bonde, Sydtrafik
Carsten Hyldborg Jensen, FynBus
Lars Bjørn Høybye, BAT
Niels Mortensen, Trafikselskaberne i Danmark
John Christensen, Trafikselskaberne i Danmark
Taus Bøytler, Trafikselskaberne i Danmark (referent)

Referat

26. marts 2010

Taus Bøytler

36 13 18 78

tau@trafikselskaberne.dk

Referat fra bestyrelsesmødet **den 17. marts 2010 kl. 16-18 hos NT**. Dagsordenen så ud som følger:

1. Velkomst og godkendelse af dagsorden
2. Referat fra mødet den 16. september 2009
3. Regnskab 2009
4. Generalforsamling
5. Konstituering af bestyrelse
6. Økonomiforhandlinger for 2011
7. Det fremtidige arbejde
8. Seminar for selskabernes bestyrelser
9. Erhvervskort
10. Gensidig orientering
11. Kommende møder
12. Evt.

1. Velkomst og godkendelse af dagsorden

Thomas Kastrup-Larsen bød velkommen. Dagsordenen blev godkendt.

2. Referat fra mødet den 16. september 2009

Referatet blev godkendt.

3. Regnskab 2009

Regnskabet blev godkendt. Der blev spurgt ind til den medieundersøgelse, Trafikskaberne i Danmark har fået Infomedia til at lave. Niels Mortensen gav en kort redegørelse.

4. Generalforsamling

Det blev drøftet, om der også i fremtiden skal afholdes papirgeneralforsamlinger, eller om det er mere hensigtsmæssigt at afholde en almindelig generalforsamling. Generalforsamlingen afholdes fremover som en almindelig generalforsamling.

Samtlige papirer til generalforsamlingen blev underskrevet uden yderligere bemærkninger.

5. Konstituering af bestyrelse

Thomas Kastrup-Larsen blev genvalgt som formand, og Knud Larsen blev genvalgt som næstformand.

6. Økonomiforhandlinger for 2011

Det vedlagte notat "Rejsekortets inddragelse i økonomiforhandlingerne for 2011" blev drøftet og godkendt.

Der var enighed om, at trafikskaberne står over for en stor udfordring i forbindelse med indførelse af Rejsekortet.

Det blev aftalt at forsøge at få arrangeret et møde i maj (en torsdag eller fredag) med KL og Danske Regioner forud for økonomiforhandlingerne.

7. Det fremtidige arbejde

Drøftelsen af dette punkt tog udgangspunkt i det udsendte strategioplæg.

Der skal være en klar skillelinje mellem, hvad der skal gøres i foreningen, og hvad der skal gøres i de enkelte selskaber.

Thomas Kastrup-Larsen understregede, at både foreningen og de enkelte trafikskaber skal forsøge at skabe noget begejstring omkring den kollektive trafik.

Det er vigtigt, at Trafikskaberne i Danmark påvirker revideringen af Lov om trafikskaber (eksempelvis i forhold til organiseringen af de regionale ruter). Der var enighed om, at foreningen skal fokusere på væksten i den kollektive trafik og sætte den fremadrettede dagsorden.

Der er også en stor udfordring i fremtidens taxaproblemer på landet, hvor der kan opstå problemer i forbindelse med betjeningen i yderområderne. På den anden side

bør der være en effektiv konkurrence i forbindelse med udbud af trafikelskabernes specialkørsel.

8. Seminar for selskabernes bestyrelser

Det blev aftalt, at der skal arrangeres et seminar for trafikelskabernes bestyrelser. Seminaret skal indeholde

- Noget der skaber begejstring.
- Noget folk kan tage med hjem.
- Hands on, for eksempel studie af Rejsekort.

Derudover skal seminaret omhandle, hvordan vi skaber vækst i den kollektive trafik. Det kan for eksempel ske ved at få lavet en SWOT-analyse for bustrafikken. Seminaret må også gerne have et provokerende indhold.

Seminaret blev foreslået afholdt i august med en enkelt overnatning, det vil sige fra 12-12. Sekretariatet udsender snarest et forslag til dato.

Det blev foreslået at invitere transportministeren samt formænd fra KL's tekniske udvalg til seminaret.

9. Erhvervskort

FynBus har foreslået, at Trafikelskaberne i Danmark udarbejder et forslag om at forbedre reglerne for erhvervskortet.

Baggrunden er, at erhvervskortet ikke er attraktivt uden for ca. 3 zoner (på Fyn), da indehaveren af et erhvervskort mister befodringsfradraget. Hvis man kunne beholde befodringsfradraget samtidig med, at man anvender et erhvervskort til den daglige pendling, vil det være et formentlig meget effektivt tilskud til den kollektive trafik. Tilskuddet vil være målrettet den gruppe, som alle trafikelskaberne gerne vil have fat i: Bilpendlerne. Der vil ikke være behov for at foretage justeringer i den generelle takststruktur.

Det blev foreslået, at emnet kan tages op på seminaret for trafikelskabernes bestyrelser.

10. Gensidig orientering

Movia

- har lavet en pjece til alle nye kommunalbestyrelsesmedlemmer
- har af SKAT fået at vide, at de skal betale lønsumsafgift, men vil ikke gøre det (det bliver dog henlagt penge til det)
- har haft gode passagertal i januar og februar. I januar var der 40.000 ekstra personer om dagen på grund af sne.

- har planlagt to åbent hus-arrangementer i april for politikere. Arrangementerne skal omhandle flextrafik og call centre/servicecentre i den kollektive trafik.
- starter forsøg med cykelmedtagning i Region Hovedstaden (og synes i forlængelse heraf, at det er dårlig timing, at det nu er muligt gratis at medbringe cykler i S-tog).
- har fået positive tilbagemeldinger i en brugertilfredshedsundersøgelse vedrørende flextrafik. Undersøgelsen viser dog også, at kommunikationen skal være bedre, når det går galt.
- har konstateret, at folk er villige til at betale for kontantbilletter, når de køber sms-billetter. Der har dog været en del snyd.
- tilbyder pr. 26. marts 2010 og tre måneder frem, at folk kan rejse for 20 kroner mellem kl. 19-06. Tilbuddet gælder også i tog og metro.
- er sammen med Vestegnssamarbejdet blevet inviteret af Transportministeriet til at komme med bidrag til systemvalg for en ny kollektiv forbindelse til ring 3.

NT

- har haft en opstart med den nye bestyrelse, der har været præget af udbud. Det er gået godt, og der er skrevet kontrakter med City Trafik og Arriva om kørslen i Aalborg.
- har gennemført et større udbud om specialkørsel elektronisk, hvilket resulterede i, at Aalborg Taxa indklagede NT til klagenævnet for udbud. Buddet fra Aalborg taxa var ikke konditionsmæssigt, da det ikke overholdt formalia.
- har haft passagerfremgang og har derudover haft en stigning på 30-40 % på kontantbilletter og klippekort.
- overvejer, hvordan man kan udnytte tomsædekapaciteten.
- vil som konsekvens af Rejsekortets indførelse ombygge kundecentret, så det fremover bliver et rådgivnings- og salgssted.
- mener, at privatbanerne burde have været med i jernbaneredegørelsen, da der ikke er klarhed over, hvad der sker, når bloktilskuddet ophører fra 2014.
- arbejder på en letbane i Aalborg.
- har været meget tilfredse med deres kollektive trafikplan.
- har flere omlægningsprojekter.
- vil tage på et road show for at charmere kommunerne.
- har indledt en landsdækkende BEKTRA-analyse af specialkørsel.
- har sammen med Sydtrafik og Midttrafik ansat en forretningsudvikler i forbindelse med udvikling af Xbus konceptet.

Midttrafik

- tager ud til de tekniske udvalg i kommunerne for at opnå en tættere politisk og administrativ kontakt. Midttrafik ønsker fremover at være mere rådgivende frem for at være udøvende.
- har flere løbende udbud med incitament for flere passagerer og bedre miljø, og erfaringen er, at udgifterne ikke stiger.
- har færre kunder, og dermed også færre indtægter. Der har dog været fremgang i januar og februar på grund af vejret.

- har haft en debat omkring gratiskørsel. Pt. er der gratiskørsel for pensionister i Randers. Overvejelser går blandt andet på, hvordan omdømmet sikres, f.eks. når busserne bliver overfyldte, samt hvordan man kan administrere ens.
- har som udfordring, at der til næste år vil være regionale besparelser på 45 mio. kroner. Det store spørgsmål er, hvad det kommer til at betyde for buspassagererne.
- har store omlægninger i bybustrafikken (i Århus, Randers, Horsens, Silkeborg og Skive), der har været ens i 30-40 år.
- har været glade for puljerne, der er med til at skabe innovation i trafikselskaberne (et eksempel er variation på pris, der ikke behøver være ens døgnet rundt).
- har et fælles samarbejdsprojekt om salg og markedsføring med Arriva Tog.

FynBus

- har udarbejdet en strategi for flere passagerer 2010-2015.
- bruger en del penge på markedsføring i 2010.
- har foretaget en omlægning af nogle kommunale ruter.
- skal til at se på servicebusserne i Odense, der ikke har mange kunder.
- analyserer taxastrukturen.
- analyserer pensionistrabatten.
- overvejer, om det skal være billigere at køre på de dårligst belagte tidspunkter.
- har erfaret, at kvikkortet ikke har givet synligt flere passagerer.
- kigger på letbane i Odense.
- har også haft en debat om gratiskørsel. Der skal tages hensyn til de kommuner, der kun har udgifter. Der kan være politiske ønsker om at tilgodese bestemte befolkningsgrupper. Det er også vigtigt at overveje, hvilke signaler trafikselskabet sender ved at tilbyde gratiskørsel.

Sydtrafik

- er startet op med flextrafik den 1. marts 2010, hvilket har været en udfordring for personale og vognmænd. Der har været mange klager og lang telefontid.
- har haft mange diskussioner med Vejle Taxa, der ikke kom med i ordningen.
- har stadig ikke fået afklaret, om der fremover vil være et eller tre takstområder i Sydtrafik. Sydtrafik ønsker, at der skal være et. Beslutningen ligger pt. hos Trafikstyrelsen.
- bruger mange ressourcer på Vestbanen. Udbuddet blev væsentligt dyrere (fra 10 til ca. 21 mio. kroner). Regionen vil gerne have, at Sydtrafik forlænger kontrakten med Arriva i 1 ½ år. På grund af Vestbanen skal Sydtrafik så evt. spare 54.000 køreplanstimer på busserne.
- har haft en fremgang på 8-10 % på bybuspassagererne i januar og februar.

BAT

- har haft en takstnedsættelse med det efterfølgende problem, at staten tjener pengene. Derfor forsøger BAT at "trække takstnedsættelsen tilbage".
- har haft en omlægning, der har medført en bedre trafik for de samme penge.
- har diskuteret gratiskørsel.
- giver nu bedre tilbud til cyklister.
- er blevet til et kommunalt driftsselskab (indtil videre til 2014).

- har den udfordring, at der er en lille befolkning på Bornholm (pt. 42.000) og at der bliver færre uddannelsessøgende.

11.Kommende møder

Det blev aftalt, at det kommende møde afholdes en torsdag eller en fredag i maj i forbindelse med mødet med KL og Danske Regioner, jf. punkt 6. Sekretariatet finder snarest en dato.

12.Evt.

Der var intet til dette punkt.

Århus, 9. april 2010

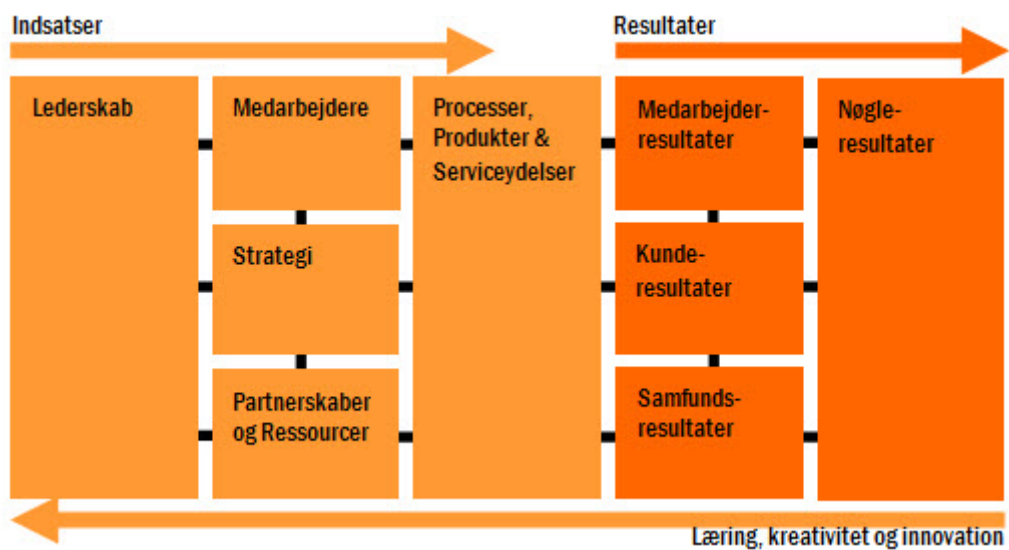
**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 15

Midttraffik

EFQM-kvalitetsaudit

Marts 2010



Indholdsfortegnelse

Audittens baggrund og resumé – Midttrafik EFQM - kvalitetsaudit.....	2
Audittens resultat - resumé	2
Uddybende Resumé.....	3
”De Vitale Få”, EFQM audit Midttrafik Marts 2010.....	6
1. Lederskab	7
2. Strategi.....	9
3. Medarbejdere.....	10
4. Partnerskaber & Ressourcer	11
5. Processer, Produkter & Serviceydelser	12
6. Kunderesultater.....	14
7. Medarbejderresultater.....	15
8. Samfundsresultater.....	16
9. Nøgleresultater	17
Bilag	18
Bilag 1 Point skema.....	19
Bilag 2: Point detaljering	21
Bilag 3: Udvikling af den kommercielle tænkning, adfærd og organisering hos Midttrafik; en stor mulighed	24
Bilag 4: Udpluk af citater fra workshops og interview af ledere	25
Bilag 5: Idekatalog	28

Baggrund og resumé - Midttrafik EFQM-kvalitetsaudit

Audittens baggrund og resumé – Midttrafik EFQM - kvalitetsaudit

Denne audit blev udført af konsulentfirmaet NFF New Future Formula i perioden 8. februar - 3. marts 2010.

Auditten er baseret på personlige interviews af 9 ledere af hver 60 minutters varighed samt 3 gruppeworkshops på hver 3 timer med deltagelse af i alt godt 30 medarbejdere og ledere. Auditten er bevidst gennemført på en respekterende måde, der har fremmet selvindsigt og fælles refleksion for deltagerne. Således blev workshopkene sammensat afdelingstværgående. Forløbet har været tilrettelagt for at skabe forståelse for EFQM-modellen, for audit resultatet og for den efterfølgende implementering af forbedringer.

Auditten er sket i forhold til EFQM-Excellencemodellen og vurderer således Midttrafik i forhold til de fremmeste organisationer i Europa.

Auditten har i særlig grad fokuseret på at vurdere MT's evne til at opnå resultater der er tilfredsstillende i forhold til intern ressource-indsats, eksterne interessenter og de på forhånd definerede mål.

Audittens resultat - resumé

MT er en lidt over gennemsnittet godt drevet organisation. Organisationen er siden etableringen 1. januar 2007, udviklet på en måde og i et tempo der er over, hvad der kunne forventes.

Det er nu vigtigt at fastholde, fortsat forbedre og i alle dimensioner fuldt ud at implementere de mange tiltag, initiativer og tanker der er introduceret de sidste 3 år. Alene derved kan MT løftes til et niveau klart over middel.

Det anbefales desuden parallelt...

- at skabe en kommercielt kompetent tænkende og handlende organisation
- at udvikle et ledelsessystem der omfatter processer, procedure, instruktioner, resultater etc.
- at indføre et set-up der hvert år genererer produktivtgevinst og kvalitetsstigninger på min 3-7%
- at fremme en selvsikker ledelse der rækker efter stjernerne, og tør sige ordet "World Class". Der er grundlag for det.

Udfærdiget af

Ellen Gerdi Andersen, Administrerende Direktør og Senior Konsulent

Niels Gørup Christiansen, Direktør og Senior Konsulent

New Future Formula



Uddybende Resumé

MT er en lidt over middel drevet godt drevet organisation.

Det er vurderingen, at MT på alle måder er betydeligt bedre end de organisationer den er et produkt af. Dette er konsekvensen af at MT siden etableringen 1. januar 2007, er udviklet på en måde og i et tempo der er over, hvad der kunne forventes. I 2007 og 2008 har der været en naturlig fokus på rent praktisk at få den nye organisation til at fungere. Alligevel er det lykkedes at gennemføre langsigtede initiativer og opnå en lang række resultater.

Der har været iværksat rigtig mange tiltag siden dannelsen 2007. Dette vidner om et stort drive i lederskabet. Der er desuden en meget stor og fin bredde i tiltagene, strækkende sig fra leder- og medarbejderudvikling, over en række tilfredshedsundersøgelser igen over strategiarbejde der er afledt i handlingsplaner og målstyring - og er understøttet af KROGE-processen. Dette vidner om et praktisk og helhedsorienteret lederskab.

De 5 overordnede mål for MT er...

- velvalgte da de adresserer de centrale eksterne interessenter og den overordnede strategi.
- velformulerede og gennemarbejdede
- kommunikerede og i alt væsentligt udbredte
- bliver til stadighed reviewet via tilfredshedsundersøgelser, MUS og gennem stadig rapportering til bestyrelse,

Der er nu etableret et passende omfang af centrale målinger relateret til interessenterne tilfredshed. Der er tale om fire målinger: kunde-, leverandør-, bestiller-, medarbejdertilfredshedsundersøgelse. Det er nu kritisk at fastholde disse målinger for at bruge dem stadigt mere aktivt til at beslutte og gennemføre konkrete forbedringer. Dette kan ske på en stadigt mere indarbejdet, intens og effektiv måde. For at lykkes skal der løbende tages nødvendige konflikter med uhensigtsmæssige normer, hvilket kan være svært for MT, med dets relativt meget sikre og dominerende position i markedet og dets indarbejdede kultur præget af jobsikkerhed og venlighed.

Det er kritisk at fastholde, forbedre og i alle dimensioner fuldt ud implementere de mange tiltagsinitiativer der er gennemført de sidste 3 år. Øvelse gør mester, og det er åbenbart at MT efter første gennemløb af Strategiproces, 5 i fokus, Strategisk styringsværktøj, Måltavle og tilfredshedsmålinger nu har skabt den klassiske spænding (tension) mellem det nye, besværlige og ikke fuldt forståelige – og det gamle lette og kendte. Det er fristende ikke at øve sig; ikke at holde fast. Men det vil være fatalt ikke at gøre det, hvis ambitionen er en organisation med mere en 400 point; dvs. en veldrevet, klart over middel organisation.

Midttrafik's målopfyldelse

Midttrafik organisationen lever i alt væsentligt op til de overordnede mål, beslutninger og planer. Når afvigelser herfra foreligger skyldes det primært et vist omfang af konfliktskyhed mellem afdelingerne og en vis mangel på et fælles, højt og udlevet ambitionsniveau i ledergruppen.

De opnåede direkte resultater er tilfredsstillende omend begrænsede i forhold til ressource indsatsen. Det skyldes en massiv, langsigtet investering i koncepter og kompetencer. Fastholdes og finetunes disse koncepter og kompetencer, vil der alene af den grund komme flotte resultater de kommende år.

De opståede resultater bør rimeligvis opleves som tilfredsstillende for de eksterne interessenter. Bestillerne skal derfor afkræves mere forpligtende tilkendegivelse af, om de er tilfredse, således at korrigerende initiativer kan iværksættes. Herunder mere præcis kommunikation.

MT's organisation evner tilfredsstillende at sætte mål, følge op på mål og håndtere målafvigelse ved målopfyldelse.

MT kan blive betydeligt bedre til at kommunikere og fejre målopfyldelse.

MT vil ved ledelsens stadige fokus snart opnå resultater svarende til indsatsen.

Anbefalede hovedindsatsområder:

I det følgende er listet 5 hovedindsatsområder.

Det første og vigtigste kan opsummeres til "øvelse gør mester". De efterfølgende 4 skal passende og naturligt bruge de koncepter og redskaber, der gennem det første initiativ er blevet, eller er ved at blive, dybt forankret i MT.

1. *Fortsat forbedret kommunikation, forenkling og uddelegering af de ovennævnte gennemførte tiltag og initiativer.* Der skal sikres en fuld implementering i alle systemer, processer og adfærd gennem vedholdenhed og fejring af succeser. Derved kan kvaliteten og udbredelsen af initiativerne øges betragteligt – uden stress. Udfordringen er i høj grad at fortsætte ad de udlagte spor, og samtidig forenkle for derved give rum for endnu flere og dybere initiativer – eksempelvis de følgende.

2. *En kommercielt kompetent tænkende og handlende organisation.* Der skal skabes en kommercielt tænkende og handlende organisation. Nøgleordet er "kundeorientering" – rettet mod interne som eksterne kunder. Mindre snak om lovgivning og det politiske system, mere glad og selvsikker rådgivning i forhold til bestillere og en fortsat på totaloptimering på tværs af zoner og traditioner til fordel for slutkunder og samfund. Midttrafik skal på veldefinerede parametre være den bedste trafik virksomhed i Danmark eller måske Nordeuropa.

3. *Et ledelsessystem der omfatter alle foreliggende processer, procedure, instruktioner og skemaer samt alle systemer.* Der er mange og gode procedurer, instruktioner og håndbøger og der er også en del ikke opdaterede. Men det fælles overblik findes ikke. Der skal etableres et fælles procesverdenskort, der både fungerer top-down, og som linker til alle procedurer, instruktioner og skemaer og alle fungerende systemer og resultater. Alle procedurer, instruktioner og skemaer skal foreligge indenfor rammerne af samme fælles form og standard. Derved vil tilgængelighed af fælles dokumenter og viden kunne øges betragtelig. Samtidig vil virksomheden blive betydeligt mere transparent. Og endeligt vil forbedringsmuligheder åbenbares i kortlægningsprocessen.

4. *Et set-up der hvert år genererer produktivetsgevinster og kvalitetsstigninger på 3-7%*

Der skal etableres en struktur eller et set-up, så MT hvert år udvikler produktivitet og kvalitet med 3-7%. Der skal skabes organisation, adfærd og tradition, viden og kompetence, modeller og redskaber for at dette kan lykkes. Der kan gennemføres 100 projekter på 100 dage i efteråret 2010. Der skal måske til stadighed, være 4-8 funktionstværgående teams med 3-6 deltagere, der hver med udgangspunkt i et konkret problemkompleks skaber og gennemfører en række projekter.

5. *En selvsikker ledelse der rækker efter stjernerne og tør sige og bruge ordet "world class"* En ledergruppe der evne til at få tingene på bordet, at skabe en ramme, hvor alle ledere på en positiv måde og med positive resultater tager konflikter indbyrdes og med medarbejdere, omkring ømme områder, og klare afvigelser fra det excellente. Er hver enkelt leder fagligt dygtig og menneskelig kompetent og modig til at "række efter stjernerne"; gå efter det excellente? Arbejder alle med forbedringer? Hvordan kommer fraværet ned nu? Er der medarbejdere der får lov at tage pauser, de ikke er berettiget til? Er der konger i egne kongedømmer, som ikke ønsker at pære i hinandens områder for derved selv at få fred? Er der dem og os – er der mentalt meget langt fra Århus til Viborg? Hvordan brænder ledelsen igennem til den enkelte medarbejder? De fleste medarbejdere har relativt lidt rød tid (brandslukning) og grøn tid (forbedringsarbejde). Driftstid og kontroltid er dominerende (grå og blå tid).

"De Vitale Få", EFQM audit Midttrafik Marts 2010

Kriterium	Styrker	Muligheder for forbedring
1. Lederskab	<ul style="list-style-type: none"> Måltavle, 5 i fokus og årshjul Fin kommunikation med interessenter Lederudviklingsprogram 	<ul style="list-style-type: none"> Større drive, og fælles højt og udlevet ambitionsniveau i ledergruppen. Årshjul dækkende alle centrale aktiviteter i MT Struktur og kultur der giver årlige produktivitets og kvalitetsstigninger på 5-7%
2. Strategi	<ul style="list-style-type: none"> Den gennemførte strategiproces de seneste 18 måneder er fornem, og afspejler højt ambitionsniveau. Strategisk styringsværktøj 	<ul style="list-style-type: none"> Kommercielt tænkende og handlende organisation Performancemålinger knyttet til MT's primære forretningsprocesser. Koststruktur på centrale ydelser. Integrer i den foreliggende strategiproces en innovationsfremmende proces.
3. Medarbejdere	<ul style="list-style-type: none"> Høj jobsikkerhed og stabilitet Hver medarbejder har eller vil få mål, afledt af måltavlen, der igen er afledt af strategien. Systematisk udbredelse og opfølgning gennem MUS KROGE-konceptet, og dets udbredelse 	<ul style="list-style-type: none"> Veksle den høje jobsikkerhed til forandringsvillighed og drive på tværs af MT. Mere "frustrations-brok" over "ledelsens urimeligt høje krav". Review og forbedring af personalehåndbog. Både mht. struktur og indhold Strategisk kompetenceudvikling Fejrer flere succeser
4. Partnerskaber & Ressourcer	<ul style="list-style-type: none"> Bygninger Samarbejdet med leverandører og bestillere 	<ul style="list-style-type: none"> IT-plattform med henblik på fælles videndeling og -udvikling Activity based costing og andre driftsøkonomiske modeller
5. Processer, Produkter & Serviceydelser	<ul style="list-style-type: none"> Mange registreringer Klar fælles bevidsthed i medarbejderstaben af at spildet er 10-25%. Manual for Udbud Benchmarkingrapport Verdensredder Efteruddannelse af Buschauffører 	<ul style="list-style-type: none"> Fælles Proceslandkort og -hierarki, med links til politikker, procedurer, instruktioner og skemaer MT's hovedprocesser skal passende understøttes af IT og skaber derved fælles platform for både styring og fortsat forbedring af MT's centrale processer Stadig strøm af forbedringer, baseret på de mange registreringer
6. Kunderesultater	<ul style="list-style-type: none"> Kundetilfredshedsundersøgelse (planlagt) Bestillertilfredshedsundersøgelse Rejsegarantiordning Fejlstatistikker i PASS og Planet Mystery shopping konceptet 	<ul style="list-style-type: none"> Hold fast i det etablerede koncept for undersøgelsen samt en prædefineret frekvens. Straks efter at en tilfredshedsundersøgelse er gennemført: Iværksæt forbedringer. Brug de omfattende registreringer der i forhold til kundetilfredshed
7. Medarbejder - Resultater	<ul style="list-style-type: none"> Medarbejdertilfredshedsmåling foreligger 	<ul style="list-style-type: none"> Medarbejdertilfredshed på dokumenteret højt niveau i forhold til sammenlignelige organisationer Fravær på lavt niveau
8. Samfunds- Resultater	<ul style="list-style-type: none"> "Tænk før du råber" kampagne Verdens-redder kampagnen 	<ul style="list-style-type: none"> Målinger af borgertilfredsheden - den er på vej. Synliggørelse af MT's betydning for miljøet sammenlignet med andre transportformer
9. Nøgleresultater	<ul style="list-style-type: none"> Det strategiske styringsværktøj sikrer og kommunikerer MT's evne til at nå de ønskede strategiske resultater. Dokumenterede produktivitetstigninger på 10% p.a gennem fusionsprocessen Danmarks billigste drevne trafiksel-skab Budget overholdelse 	<ul style="list-style-type: none"> 1 A-4 side-skema udgives hvert kvartal med de max 20 centrale måltavletal 1 A-4 side-skema udgives mht. gennemførte projekter og større forbedringer. Tilskåret økonomisk rapportering til de ansvarlige for MT's centrale processer Årlig produktivitetstigning på 3-7%

1. Lederskab

- 1a. Ledere udvikler mission, vision, værdier og moral, og de fungerer som forbilleder
- 1b. Ledere definerer, overvåger, vurderer og driver forbedringer af organisationens ledelsessystem og resultater
- 1c. Ledere indgår i samspil med eksterne interessenter
- 1d. Ledere forstærker en Excellencekultur blandt organisationens medarbejdere
- 1e. Ledere sikrer, at organisationen er fleksibel og styrer forandringer effektivt

Styrker

- Administrerende direktør indgår aktivt og effektivt i samspil med interessenterne, og skaber dermed et sikkert, betydeligt og positivt råderum for MT's drift og udvikling (1c).
- Klar, velbegrunder og velgennemført arbejdsdeling mellem Adm. og vicedirektør (1b).
- Måltavle strategisk styringsværktøj og MUS udgør det primære ledelsessystem (1b)
- MT bidrager til stadig udvikling og effektivisering hos dets eksterne interessenter. Således er bybustrafikken forbedret i Herning og Randers. (1c)
- Stærkt set-up for straks-opsamling og håndtering af MT relaterede informationer i medierne (1b, 1c)
- Adm. direktør involverer sig i kritiske og konkrete problemstillinger (1d)
- Vicedirektøren går foran som entusiastisk projektleder; fx Linje 118 (1a, 1c, 1d)
- Fortsættelsen af linje 118 projektet i form af "Uddannelses- og incitamentsforløbet"
- Der foreligger skabelon for specifikation af projekter (1b, 1e)
- Ledelsen har sikret at der er kultur og prioritet for tværgående forbedringer (1d og 1e).
- Nytårsmatiné for leverandører (1c)
- Økonomiafdelingens tiltag; 11-æg-i-kurven; 11 konkrete tiltag i forlængelsen af bestillerundersøgelsen.
- Dokumenteret produktivitetsstigning ved fusionen.
- Lederudvikling i 2008 og 2009, gennem seriøst og omfattende program.
- Nyhedsbreve til regioner, kommuner og bestillere (1c)
- 360 graders evaluering af ledere (1a).
- Der er generelt et meget højt og behageligt niveau i den skriftlige kommunikation (1d).
- Task force drevet af afdelingsleder, fokuserende på total optimering omkring billettering, zonestruktur, rejsebestemmelser, prisberegningsstruktur (1a).

Muligheder for forbedring

- Årshjulet kan udvides til at omfatte alle MT's centrale aktiviteter, og kan kommunikeres betydeligt mere synligt (1b)
- Stadigt review af Ledelsessystemet dele – måltavle og årshjul.
- Supplerer ledelsessystemet med årlig EFQM-kvalitetsmodel-audit.
- Supplerer ledelsessystemet med model for og konkrete projekter omkring produktivitetsstigninger så der hvert år er 3-7% i alle afdelinger og processer.
- Direktionen kommunikerer fortid/ nutid/ fremtid for at få alle med (1e). Ikke kun "fremtid". Herunder med fast frekvens kommunikerer meget synligt en oversigt over hvilke projekter den enkelte leder har haft ansvaret for – og med hvilke resultater.
- Mere fokus på resultatskabelse hos alle ledere, gennem performancemålinger relateret til måltavlen.
- Den foreliggende skabelon for specifikation for forbedringer reviews og løftes til højt niveau.
- Projektræning på 3-4 timer for ledergruppen. Fælles sprog og fælles erfaringsbase
- Den mundtlige kommunikation er for pæn. Skærp tonen – med et smil. Excellence er krævende og fordrer "vi vil" og "vi skal" og må sige "nej" til slendrian.
- Den skriftlige kommunikation kan suppleres med eller overlejes af en-A4-side-kultur på fast template. Template kan eksempelvis indeholde: Baggrund, Problemstilling, Anbefalet løsning, Plan for realisering. Eller måske blot følge KROGE
- Etabler funktionstværgående task force organisation. Målet er at gennem udveksling af data, viden og læring at skabe forbedring og resultater på tværs af organisationen – og derved skabe totaloptimering. 2-3 programmer med hvert 2-5 projekter, på hver max 100 dage. Fx intenst miljø hver 2. torsdag kl. 12.30-15.30 med deltagelse af ca. 20-30 personer. Kritisk at task force organisationen underbygger eksisterende initiativer og strukturer – fx 5 i fokus, SSV og måltavle. Inkluder eksterne indlæg og træning
- Etabler parallelt afdelings-specifikke projektporteføljer

Anbefalinger

- Årshjulet udvides til at omfatte alle MT's centrale aktiviteter, kommunikeres mere synligt og inkluderer EFQM-audit
- Der skal etableres en struktur eller et set-up, så MT hvert år udvikler produktivitet og kvalitet med 3-7%.
- En venlig men barsk ledelse, der siger ja til "verdensklasse" – og ikke accepterer små kongeriger og manglende drive.

Fremgangsmåde 43%	Udbredelse 46%	Evaluering & Justering 35%	Total % 41%	Vægtet gennemsnit x 1,0 = 41
-----------------------------	--------------------------	--	-----------------------	--

2. Strategi

- 2a. Strategi er baseret på en forståelse af både interessenternes og eksterne omgivers behov og forventninger.
- 2b. Strategi er baseret på en forståelse af intern performance og muligheder
- 2c. Strategi og støttepolitikker udvikles, evalueres og opdateres
- 2d. Strategi og støttepolitikker kommunikeres, implementeres og overvåges

Styrker

- Strategiprocesen de seneste 18 måneder...
 - adresserer MT's centrale udfordringer (2a og 2b)
 - kommunikeret gennem fællesmøder (2d).
 - kommunikeret med folderen "strategiplan 2009-2011" (2d)
 - udbredt og stadigt vedligeholdt med Strategisk Styrings Værktøj (SSV) og måltavlen (2c)
 - implementeret og overvåget gennem stadige statusmøder (2d)
 - forankret gennem træning i KROGE - både meningsfuldt, sjovt og udviklende (2c, 2d)
- Brugen af strategier og strategiarbejdet til at minimere konkurrerende interne og eksterne agendaer (2c, 2d)
- Folderen til folkevalgte "Midttrafik kører med mennesker, skaber muligheder og bidrager til et sundere miljø"
- Skabeloner for beskrivelse af projekter, strategiske initiativer og procedurer (2c)

Muligheder for forbedring

- Gennemfør en dybere og mere systematisk informationsindsamling (2a, 2b)
- Analyser, segmentér og bruge de mange gode tilfreds-hedsmålinger aktivt (2b).
- Analyser, segmentér og bruge de mange gode driftsstatistikker og feed-back målinger aktivt (2b).
- Intern performance måling af de centrale forretningsenheder omfatter primært cost-budget-overholdelse. Der er ikke omsætningsmålinger, stykomkostningsmålinger etc. knyttet til den primære drift, de primære forretningsprocesser og de centrale afdelinger (2b,9b)
- Måltavle for Udbudsafdelingen mangler. Uforståeligt at de ikke er med.
- Mål i måltavlen revurderes efter fast model og fast frekvens af bestyrelsen.
- Måltavle udbredelsen i "Variabel kørsel" forekom mangelfuld og ikke i overensstemmelse med den vedtagne udrulningsmodel (2c)
- Mere kommercielt tænkende og handlende organisation, MT tager positivt og naturligt lederskab i forhold til kommuner og regioner
- Ovenpå og omhyggeligt koordineret med den foreliggende strategiformuleringsmodel, indflettes kreativtets og innovationsudviklende proces. Bagerst i dette dokument er i oversigtsform en række muligheder for hvad der kunne arbejdes med. Det er oplagt, at en række ledere og centrale medarbejdere kunne aktiveres til refleksion og selvstændige forslag.
- Udbred folderen "Midttrafik kører med mennesker, skaber muligheder og bidrager til et sundere miljø" til andre interessenter.

Anbefalinger:

- Integrer i den foreliggende strategiproces en kreativtets- og innovationsudviklende proces.
- Performancemålinger knyttet til MT's primære forretningsprocesser.
- Mere kommercielt tænkende og handlende organisation

Fremgangsmåde 34%	Udbredelse 38%	Evaluering & Justering 31%	Total % 39%	Vægtet gennemsnit x 1,0 = 39
-----------------------------	--------------------------	--	-----------------------	--

3. Medarbejdere

3a. Medarbejderplaner støtter organisationens strategi

3b. Medarbejdernes viden og evner udvikles i praksis

3c. Medarbejdere følger den udstukne retning, involveres og får ansvar

3d. Medarbejderne kommunikerer effektivt i hele organisationen

3e. Medarbejdere belønnes og anerkendes, og der drages omsorg for dem

Styrker

- Hver medarbejder har eller vil få mål, afledt af måltavlen, der igen er afledt af strategien (3a). Systematisk udbredelse og opfølgning gennem MUS (3b og 3c)
- Der foreligger en omfattende personalehåndbog, der både opfylder eksterne og interne interessenters behov. (hele 3).
- Meget god træning af køreplanlæggere ved 1-dags arrangement i Silkeborg for at lære principper i den teoretisk set gode køreplan samt gennemføre konkret opgaveløsning (3b)
- Den systematiske aflæring af den anerkendte køreplanlægger Aage Poulsens håndværksmæssige indsigt (3b) i fht. system mæssige muligheder i forbindelse køreplanlægning
- Ved stillingsledighed, revurderes behovet. Ikke automatisk genansættelse. (3a)
- En relativt meget høj jobsikkerhed og stabilitet (3a)
- Bortset fra "Billet og trafikkontrol" forekommer der at være en meget kultiveret og behagelig omgangstone samt et meget lavt stressniveau. (3e)

Muligheder for forbedring

- Hver afdeling og hver medarbejder har udviklingsplan, der viser nuværende og fremtidige kompetenceniveau – og deraf afledte udviklingsplaner, både fagligt og menneskeligt. Strategisk kompetence udvikling(3a)
- MT's meget kvalificerede organisation bruges som redskab til intern læring. Eksempel: Hver medarbejder skal 1-2 dage hvert år arbejde ude i felten tæt på kunden (3b)
- Udvikle kultur og systemer for forbedringer bottom-up. Review af forslagskassesystem (3c). Verdensklasse er 40 forslag pr. medarbejder pr. år.
- Stadigt review og forbedring af personalehåndbog (hele 3). Både mht. struktur og indhold
- Direktionen bør gennemføre et eksperiment: Afdelings- og fællesmøder med 2-4 hovedbudskaber, ingen slides og ingen særlig agenda. Giver plads til dialog (3d).
- Udfærdig hvert kvartal simpelt katalog over gennemførte projekter og opnåede resultater. Tilhørende fejring af "store succeser de 3 sidste måneder" 3e)
- Medarbejdernes tidsregistreringer skal enten søges stoppet eller bruges aktivt til at måle omkostninger for at styre og forbedre driften. (3c)
- Træning af HR, kvalitet, økonomi og øvrige stabsfunktioner i de 3 roller: Kontrol, service og faglig støtte. Alle 3 roller skal kunne spilles afhængig af situation. (3a, 3b)
- Til gavn for MT og medarbejderne selv, bør medarbejdere betydeligt oftere bringes ud af egen komfortzone. Fx ved at blive pålagt projekter, som beskrevet i kriterium 5 processer. Den relativt store jobsikkerhed bør kunne veksles med en betydeligt mere eksperimenterende og fremtidsorienteret adfærd (3b, 3c). Der bør være en stærkere kultur, innovation og kreativitet.
- Der savnes på tværs personer og profiler, der siger og efterlever ønsket om at vi har store muligheder for at påvirke vores egen virkelighed og flytte MT en eller flere ligaer op. En snert af aggressivitet og galskab savnes (3b). Flere ledere siger, at de pga. drift har for travlt til udviklingsarbejde og "grøn tid".
- Der bør som konsekvens forventes, måske ligefrem tilstræbes, mere "frustrations-brok" over "ledelsens urimeligt høje krav". Ingen organisation der arbejder sig opad i niveau undgår dette (3a, 3d)
- Platformen for kommunikationen i organisationen kan styrkes betydeligt ved en effektiv fælles proceslandkort, fælles IT-plattform og fælles standarder for procedurer, instruktioner og skemaer (3d – og i øvrigt 5)

Anbefalinger

- Personalehåndbogens form og indhold revideres
- Etablere set-up der sikrer anerkendelse og fejring af succeser.
- Skabe et fælles højt ambitionsniveau i alle grene af organisationen. Tage tilhørende konsekvens. Accepter "frustrations-brok"
- HR funktionen tager mere aktiv del i strategi- og organisationsudviklingen.

Fremgangsmåde 31%	Udbredelse 30%	Evaluering & Justering 17%	Total % 29	Vægtet gennemsnit x 1,0 = 29
-----------------------------	--------------------------	--	----------------------	--

4. Partnerskaber & Ressourcer

4a. Partnerskaber og leverandører styres for at opnå bæredygtige fordele

4b. De finansielle ressourcer styres for at sikre vedvarende succes

4c. Bygninger, udstyr, materialer og naturlige ressourcer styres på en bæredygtig måde

4d. Teknologi styres for at opfylde strategien i praksis

4e. Information og viden styres for at fremme effektiv beslutningstagning og opbygge organisatoriske muligheder

Styrker

- Der arbejdes seriøst og systematisk med leverandører (busselskaberne) til MT (4a). Det sker blandt andet gennem...
 - indarbejdede metoder og procedurer
 - stadige formelle og uformelle møder
- Den administrerende direktør varetager gennem netværk meget effektivt en pleje og udvikling af partnerskabet med de kommunale bestillere og udbydere (4a)
- Økonomistyringen er i fremgang, ansvarlig leder er forandringsparat, og der er en række forbedringer undervejs. Det er sikret at kassekreditten ikke igen kan blive overtrukket (4b)
- Der er en læringsproces i gang i fht. andre trafikskaber omkring identiske kontoplaner og overordnet økonomistyring (4b)
- Bygninger synes af passende, høj standard. Behagelige rum og lokaler (4c).
- Gode kantinerum (4c)
- Overvågning af kvalitet og omfang af ikke kerneopgaver er outsourcet. Fx rengøring og forsikringsmægler (4a)

Muligheder for forbedring

- Økonomiopfølgning 3. kvartal 2009 indikerer mangler i og svagheder i økonomistyringen (Der er taget konsekvens) (4b)
- Stadige problemer med billetmaskiner
- Gennemføre simple programmer og audits for orden og tydelighed på kontorer. Meget forskellig standard. Ikke optimalt.
- Sikrer og auditerer at der i alle afdelinger sker korrekt bogføring (4b)
- Mindre fokus på omkostningsstyring i forhold til budget. Mere fokus på Activity Based Costs og ydelse af faglig driftsøkonomisk-analytisk støtte til de centrale forretningsprocesser så der skabes præcise cost-estimer af organisationens ydelser. (4b)
- Gransk på tværs de meget store mængder af data og registreringer. Sikrer systematisk at de bliver brugt til forbedringer på tværs, og hvis det ikke sker og kan ske, da stop registreringerne og skrot databaserne. (4e)
- IT-plattformen styrkes (4d, 4e). Der foreligger en IT-strategi og organisation, og ligeledes IT-politikker, -metoder og standarder. Der opleves imidlertid betydelig frustration
- Placere udvalgte funktioner og afdelinger tæt på de centrale kunder og processer. F.eks. placering af kontor for Billetkontrollen i centrum.
- Identificer og ros de bedste leverandører. Der blev konstateret uvilje imod dette.

Anbefalinger

- Forbedre IT-plattformen med henblik på fælles viden-delning og udvikling
- Sikre at økonomistyringen bliver stadigt bedre
- Udvalgte funktioner har lokationer tættere på kunden

Fremgangsmåde	Udbredelse	Evaluering & Justering	Total %	Vægtet gennemsnit
30%	29%	29%	30%	x 1,0 = 30

5. Processer, Produkter & Serviceydelser

5a. Processer udformes og styres for at optimere deres værdi for interessenterne

5b. Produkter og serviceydelser udvikles for at skabe optimal værdi for kunderne

5c. Produkter og serviceydelser fremmes og markedsføres effektivt

5d. Produkter og serviceydelser produceres, leveres og styres

5e. Kunderelationer styres og forbedres

Styrker

- Der er faktablade for hver køreplan (5d)
- Betydelige mængder af registreringer (5e)
- Udbudskontor har projektmanual og stærkt indarbejdet team, der skaber gode og sikre resultater (5d).
- Forsøg med udbudsformen "udbud efter forhandling" (5b)
- Benchmarkingrapport har sat MT's kompetencer omkring køreplanlægning i godt spil i forhold til bybusserne i Herning og i Silkeborg (5d).
- Det nyligt etablerede samarbejde mellem kundeservice, trafikkontrol og kontraktplanlægning
- Der er fra 01 jan 10 etableret forbedret proces omkring rejsegarantiordningen. Der indstilles nu til bod til busselskabet når muligt i hht. kontrakt.
- Stadig forbedret kommunikation via hjemmeside. Stadig læring via øvrige trafikselskaber, via kundetilbagemeldinger og via brug af fokusgrupper. Stadigt forbedret sprog. Fx "takster" benævnes nu "priser" og "passagerere" benævnes nu "kunder".
- Verdensredder-projektet var en godt planlagt og gennemført image kampagne.
- Beslutning om at etablere kundepanel.
- Der er klar fælles bevidsthed i medarbejderstaben af at spildet er 10-25%. Et i øvrigt helt normalt niveau.
- Inddragelse af brugere i Aarhus i forbindelse med udfærdigelse af trafikplanforslag januar 2010 (5b)
- Uddannelse af buschauffører
- Stillezone koncept
- Kundetilfredshedsmåling har givet anledning til forbedringer af information. Fx folder omkring julekørsel.

Muligheder for forbedring

- MT's hovedprocesser er identificeret på et fælles proceslandkort (5a).
- MT's hovedprocesser er nedbrudt i processer, delprocesser etc., med links til politikker, procedurer, instruktioner og skemaer (5a). Brug KROGE
- Udvikle aktiv forbedrings- og produktivitetskultur. Der skal være glæde ved år efter år at gøre arbejdet 2-7% bedre og billigere – og derved hele tiden frigøre ressourcer til enten udvikling af MT eller til andre steder i samfundet (5a). Processerne skal systematisk og fortsat optimeres på tværs af organisationen (5a).
- Omfattende registrering af kundeforhold i kundeservice (se 6b), omsættes systematisk til en stadig strøm af forbedringer (5e). Etablere "Læringsinformationssystemer". Data og registreringer der ikke bliver brugt, er intet værd.
- For MT's hovedprocesser: Arbejd med at standardisere og stadigt forbedre disse. Eksempelvis projektmodel og manual for køreplanlægning.
- Herunder: Køreplanlæggere reviewer systematisk hinandens planer (5b)
- Fokus på de komplekse og kritiske procesovergange. Fx: synergi mellem markedsføring og køreplanlægning (5b).
- Projektporteføljemodel for køreplanlægningen (5a)
- Bruge faktabladene til at skabe fuld uafhængighed af køreplanlæggerne, der kun må have en rute i et begrænset antal år. Fx. max 3 år (5c)
- Køreplanlæggerne bruger kunde- og leverandørtilfredshedsundersøgelser aktivt (5e).
- Placere de centrale kundevendte processer tæt på kunden. Fx på eller lige ved rutebilstationen (5e).
- Forklædet/skallen omkring Kunde-henvendelsessystemet (SBSYS) skal udbredes til Billetkontrol og variabel kørsel, så der kan skabes forbedringer (5e)
- De store datamængder i Planet og PASS bruges aktivt til at skabe forbedringer (5a, 5b).
- Activity Based Costs-arbejde, så der sker en fastlæggelse af omkostningen på hver af organisationens ydelser. Hvad er eksempelvis prisen på en revideret eller en ny køreplan? (5a, 5b, 5e)
- Driftsøkonomisk og kommerciel analyse af de centrale processer og ydelser bør være dagligdag (5d).
- Meget mere kreativ og innovativ markedsføring bør være mulig (5c).

Anbefalinger

- MT's hovedprocesser skal identificeres og kommunikeres via et proceslandkort
- MT's hovedprocesser skal nedbrydes i processer, delprocesser etc., med links til politikker, procedure, instruktioner og skemaer
- MT's hovedprocesser skal passende understøttes af IT og skaber derved fælles platform for både styring og fortsat forbedring af MT's centrale processer
- MT skal skabe set-up, der uden særlige problemer skaber produktivtetsgevinster på 3-7% hvert år. Der vurderes at være betydelige rationaliseringspotentialer inden for variabel kørsel, billetkontrol og køreplanlægning.

Fremgangsmåde 25%	Udbredelse 25%	Evaluering & Justering 24%	Total % 25%	Vægtet gennemsnit x 1,0 = 25
-----------------------------	--------------------------	--	-----------------------	--

6. Kunderesultater

6a Kundernes opfattelse

6b Indikatorer for kunderesultater

Styrker

- Der er gennemført bestillertilfredshedsundersøgelse efteråret 2009 (6a)
- Der er gennemført kundertilfredshedsundersøgelser efteråret 2006 (6a)
- Omfattende registrering af kundeforhold i kundedeservice (6b, se i øvrigt 5e)
- Den foreliggende rejsegarantiordning sikrer synlighed og kan derved fremme læring.
- Omfattende fejlstatistikker knyttet til PASS og Planet
- Mystery shopping konceptet, som redskab til at måle og udvikle kundertilfredsheden
- Der er klar positiv prioritering af kunder i busserne frem for bestillerne mht. opmærksomhed
- "Bestillerne er tvangskunder"

Muligheder for forbedring

- Bestillertilfredshedsundersøgelsen er segmenteret, så indsatsområder er åbenlyse (6a).
- Gennemførelse af den planlagte borgertilfredshedsundersøgelse foråret 2010
- For hver tilfredshedsmåling skal 3-10 resultater (6a) og 3-10 indikatorer (6b) på resultater identificeres som kritiske. Hver af disse skal:
 - have klare og velbegrundede mål,
 - vise positiv tendens
 - være genstand for relevant benchmarking
 - være synlig for alle på et centralt sted i MT
- Brug mere aktivt og mere analytisk de omfattende registreringer i forhold til kundertilfredshed, til at identificere problemer, beslutte forbedringer – og følge op på de opnåede resultater.
- Skab forventning omkring og struktur for at der umiddelbart efter at en tilfredshedsundersøgelse er gennemført, bliver iværksat en passende strøm af forbedringer.
- Mystery Shopping i stor skala.

Anbefalinger

- Hold fast i det etablerede koncept for tilfredshedsundersøgelse samt en prædefineret frekvens. Kritisk for fremtidig succes.
- Skab forventning omkring og struktur for, at der umiddelbart efter en tilfredshedsundersøgelse er gennemført, bliver iværksat en passende strøm af forbedringer.
- For hver tilfredshedsmåling skal 3-10 resultater og 3-10 indikatorer på resultater identificeres som kritiske.
- Brug mere aktivt og mere analytisk de omfattende registreringer der foreligger i forhold til kundertilfredshed

Relevans & brugbarhed 50	Resultater 15	Total % 35%	Vægtet gennemsnit x 1,5 = 50
--	-------------------------	-----------------------	--

7. Medarbejderresultater 7a Opfattelse 7b Indikatorer for medarbejderresultater			
Styrker <ul style="list-style-type: none"> ○ Der måles på medarbejdertilfredsheden ○ Der måles på medarbejderfraværet. ○ APV-spørgeskema og -måling 		Muligheder for forbedring <ul style="list-style-type: none"> ○ 3-10 resultater (7a) og 3-10 indikatorer på resultater (7b) skal identificeres som kritiske. Hver af disse skal: <ul style="list-style-type: none"> - have klare og velbegrundede mål, - vise positiv tendens - være genstand for relevant benchmarking ○ Medarbejderfraværet er højt (7b) ○ Måling på medarbejderfravær er eneste indikator for medarbejdertilfredshed. Skab flere, relevante målinger. F. eks skab et system der måler engagement eller måler antallet af forbedringer pr. medarbejder pr år (40 pr. år er world class) ○ Mere aggressive, strategibaserede medarbejdertilfredshedsmålinger eller indikatorer. Fx: Hvor ofte kontakter du interne eller eksterne kunder, for at høre om hvad du selv kunne gøre bedre? 	
Anbefalinger <ul style="list-style-type: none"> • Skabe intensitet og krise omkring medarbejderfraværet, ved at synliggøre fraværet og sikre at alle centrale ledere kan deres fraværsprocent på fingrene. Et godt og konkret omdrejningspunkt for at skabe den nødvendige kulturudvikling, der skal til for at komme opad i forandringstempo. • Skabe et system der måler antal forbedringer pr. medarbejder pr år 			
Relevans & brugbarhed 50%	Resultater 15%	Total % 25%	Vægtet gennemsnit x 1,0 = 25

8. Samfundsresultater

8a Opfattelse

8b Indikatorer for samfundsresultater

Styrker

- Præmieret "tænk før du råber" kampagne
- Verdensredder kampagnen
- Bestillerne er i sidste ende demokratisk valgte, og således repræsentanter for samfundet. Der gennemføres bestiller-tilfredshedsundersøgelser.
- MT leverer et åbenlyst samfundsnyttigt produkt, der...
 - støtter mobiliteten for mange ressourcetsvage grupper
 - reducerer miljøbelastningen sammenlignet med biltransport.
- Midttrafiks erhvervskort

Muligheder for forbedring

- 3-10 resultater og 3-10 indikatorer på resultater skal identificeres som kritiske. Hver af disse skal:
 - have klare og velbegrundede mål,
 - vise positiv tendens
 - være genstand for relevant benchmarking
- Målinger af og synliggørelse af MT's betydning for miljøet sammenlignet med andre transportformer. Fx. Estimeret CO2-udledningsbesparelse ved at MT kunder tager bussen sammenlignet med biltransport
- Programmer for målinger af og reduktion af MT's energibelastning. Fx på Søren Nymarksvej.

Anbefalinger

- Målinger af borgertilfredsheden – den er på vej.
- Målinger af og synliggørelse af MT's betydning for miljøet sammenlignet med andre transportformer

Relevans & brugbarhed
30%

Resultater
30%

Total %
30%

Vægtet gennemsnit
x 1,0 = 30

9. Nøgleresultater

9a Strategiske nøgleresultater

9b Indikatorer for nøgleresultater

Styrker

- Der er en omfattende måltavle, der på kvartalsbasis bliver opdateret, og på jævnlige status møder bliver fulgt op på.
- Det strategiske styringsværktøj sikrer og kommunikerer MT's evne til at nå de ønskede strategiske resultater.
- Dokumenterede produktivitetsstigning 10 % i forbindelse med fusionsproces.
- Danmarks billigste drevne trafikselvskab målt på administrationsomkostninger i forhold til omsætningen
- Der er budgetoverholdelse

Muligheder for forbedring

- Med udgangspunkt i de 5 overordnede mål: Kurver der...
 - har klare og velbegrundede mål,
 - viser positiv tendens
 - er genstand for relevant benchmarking
- 1 A-4 side-skema udgives hvert kvartal med de max 20 centrale måltavleinformationer også kaldet Key Performance Indicators.
- Tilsvarende mht. gennemførte projekter og større forbedringer.
- Dokumentation for " Danmarks billigste drevne trafikselvskab"
- Intern performance måling af de centrale forretningsenheder omfatter primært cost-budget-overholdelse. Der er ikke omsætningsmålinger, stykomkostningsmålinger etc. knyttet til den primære drift, de primære forretningsprocesser og de centrale afdelinger (2c, 5b, 9b). Hvad koster de centrale produkter:
 - Køreplan (ny)
 - Køreplan (review)
 - Udbud
 - etc.Som konsekvens bør eksempelvis Randers Kommune konfronteres med og evt. faktureres for administration – og etableringsomkostninger knyttet til "gratis transport for pensionister"
- Der foreligger et kvalitetsomkostningsregnskab, hvor mindst 10% af kostbasen er opgjort som spild, og hvor der er en portefølje for at reducere denne med fx 20%; dvs. med 2% det kommende år. Der foreligger heller ikke en proces hvorefter dette sker år efter år.
- Ofte og betydeligt mere tilskåret økonomisk rapportering til de ansvarlige for MT's centrale processer

Anbefalinger

- 1 A-4 side-skema udgives hvert kvartal med de max 20 centrale måltavleinformationer og KPI'ere.
- 1 A-4 side-skema udgives mht. gennemførte projekter og større forbedringer.
- Ofte og betydeligt mere tilskåret økonomisk rapportering til de ansvarlige for MT's centrale processer

Relevans & brugbarhed
35%

Resultater
30%

Total %
30%

Vægtet gennemsnit
 $30\% \times 1,5 = 45$



Bilag

1. Point skema
2. Point detaljering
3. Udvikling af den kommercielle tænkning, adfærd og organisering hos MT, en stor mulighed
4. Udpluk af citater fra workshops
5. Idekatalog

EFQM-kvalitets-modellen, kriterier og delkriterier

1. Lederskab (100 point)

- 1a. Ledere udvikler mission, vision, værdier og moral, og de fungerer som forbilleder
- 1b. Ledere definerer, overvåger, vurderer og driver forbedringer af organisationens ledelsessystem og resultater
- 1c. Ledere indgår i samspil med eksterne interessenter
- 1d. Ledere forstærker en Excellencekultur blandt organisationens medarbejdere
- 1e. Ledere sikrer, at organisationen er fleksibel og styrer forandringer effektivt

2. Strategi (100 point)

- 2a. Strategi er baseret på en forståelse af både interessenternes og eksterne omgivelseres behov og forventninger.
- 2b. Strategi er baseret på en forståelse af intern performance og muligheder
- 2c. Strategi og støttepolitikker udvikles, evalueres og opdateres
- 2d. Strategi og støttepolitikker kommunikeres, implementeres og overvåges

3. Medarbejdere (100 point)

- 3a. Medarbejderplaner støtter organisationens strategi
- 3b. Medarbejdernes viden og evner udvikles i praksis
- 3c. Medarbejdere følger den udstukne retning, involveres og får ansvar
- 3d. Medarbejderne kommunikerer effektivt i hele organisationen
- 3e. Medarbejdere belønnes og anerkendes, og der drages omsorg for dem

4. Partnerskaber & Ressourcer (100 point)

- 4a. Partnerskaber og leverandører styres for at opnå bæredygtige fordele
- 4b. De finansielle ressourcer styres for at sikre vedvarende succes
- 4c. Bygninger, udstyr, materialer og naturlige ressourcer styres på en bæredygtig måde
- 4d. Teknologi styres for at opfylde strategien i praksis
- 4e. Information og viden styres for at fremme effektiv beslutningstagning og opbygge organisatoriske muligheder

5. Processer, Produkter & Serviceydelser (100 point)

- 5a. Processer udformes og styres for at optimere deres værdi for interessenterne
- 5b. Produkter og serviceydelser udvikles for at skabe optimal værdi for kunderne
- 5c. Produkter og serviceydelser fremmes og markedsføres effektivt
- 5d. Produkter og serviceydelser produceres, leveres og styres
- 5e. Kunderelationer styres og forbedres

6. Kunderesultater (150 point)

- 6a Kundernes opfattelse
- 6b Indikatorer for kunderesultater

7. Medarbejderresultater (100 point)

- 7a Opfattelse
- 7b Indikatorer for medarbejderresultater

8. Samfundsresultater (100 point)

- 8a Opfattelse
- 8b Indikatorer for samfundsresultater

9. Nøgle resultater (150 point)

- 9a Strategiske nøgleresultater
- 9b Indikatorer for nøgleresultater

Bilag 2: Point detaljering



2a. Point detaljering per kriterie

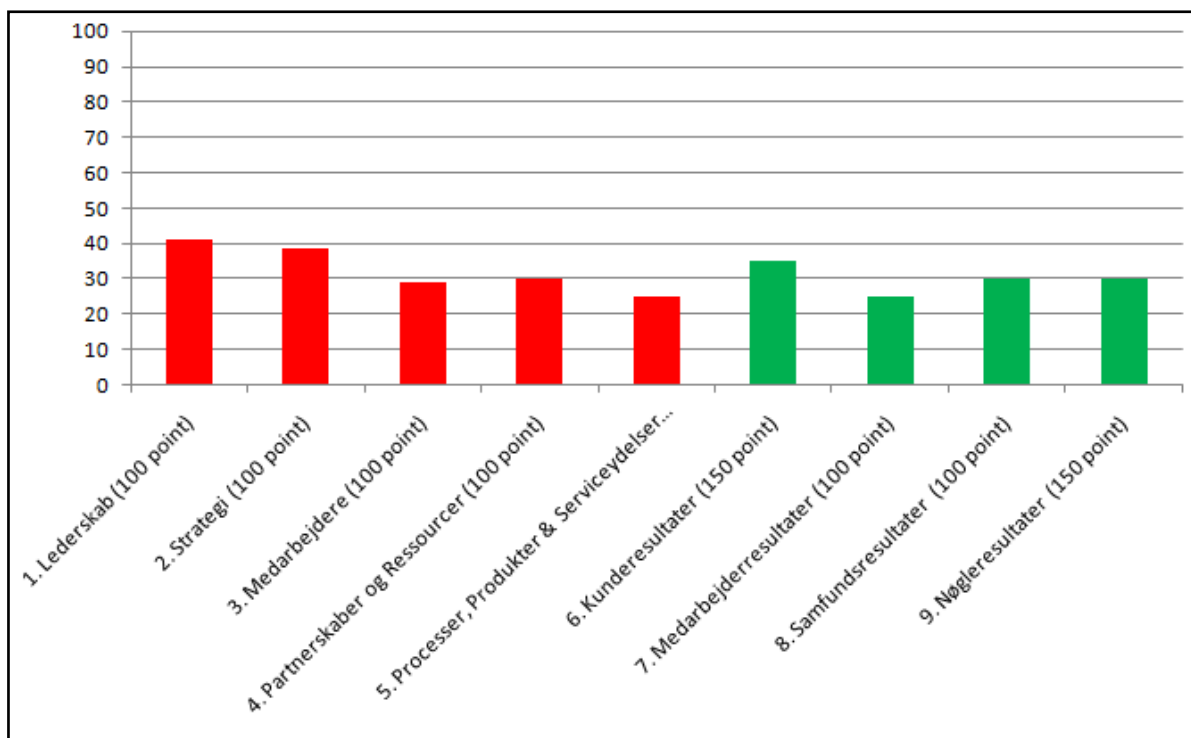


Fig.1. Score på kriterier

300 point udtrykker en gennemsnitlig organisation.

400 point en veldrevet organisation. MT har fået 316 point og er således lige over middel.

Det ses at 1. Lederskab og 2. Strategi er på niveau med veldrevne, klart over middel organisationer.

Det ses at 5. Processer, Produkter og Serviceydelser samt 7. Medarbejdere er markant under middel.. Det er min oplevelse at sidstnævnte primært kan tilskrives manglende indikative målinger (7b) samt manglende trends og benchmark.



2b. Point detaljering for delkriterier

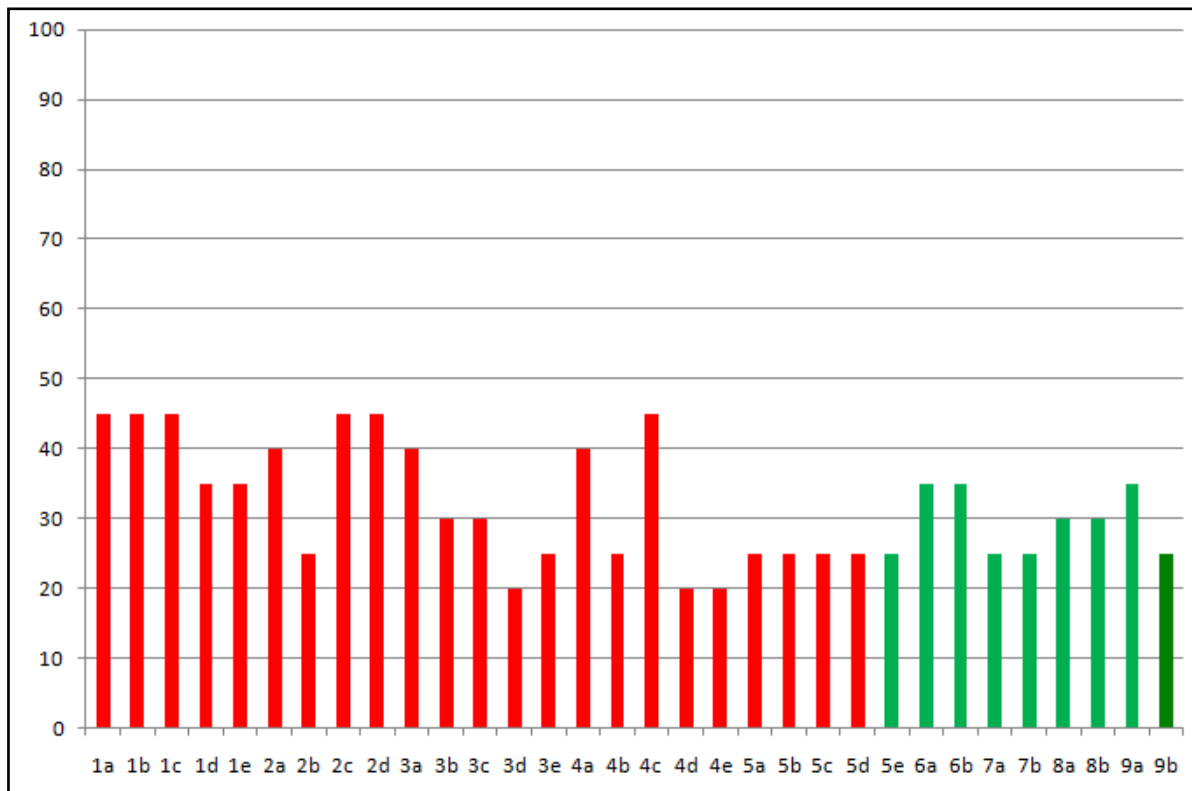


Fig.2 Score på delkriterie niveau

Det ses at følgende delkriterier med 40-45% tilhører veldrevne organisationer:

- 1a. Ledere udvikler mission, vision, værdier og moral, og de fungerer som forbilleder
- 1b. Ledere definerer, overvåger, vurderer og driver forbedringer af organisationens ledelsessystem og resultater
- 1c. Ledere indgår i samspil med eksterne interessenter

- 2a. Strategi er baseret på en forståelse af både interessenternes og eksterne omgivers behov og forventninger.
- 2c. Strategi og støttepolitikker udvikles, evalueres og opdateres
- 2d. Strategi og støttepolitikker kommunikeres, implementeres og overvåges

- 3a. Medarbejderplaner støtter organisationens strategi

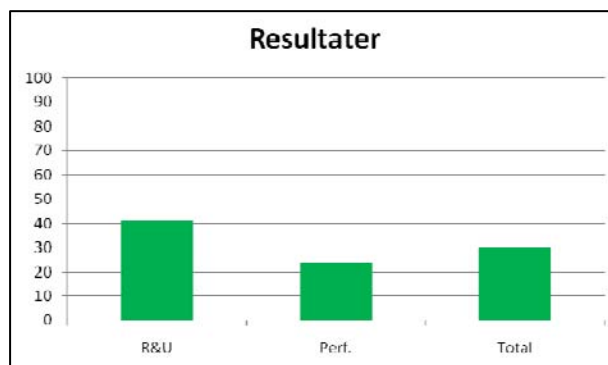
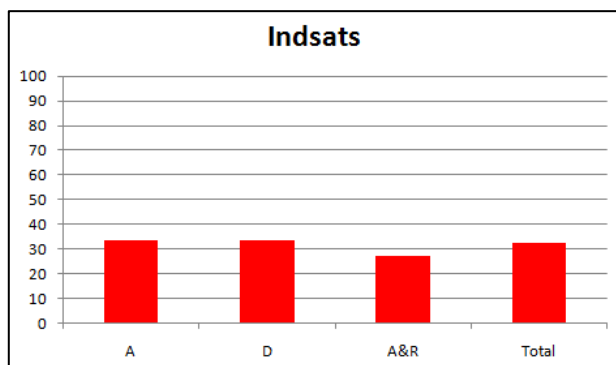
- 4a. Partnerskaber og leverandører styres for at opnå bæredygtige fordele
- 4c. Bygninger, udstyr, materialer og naturlige ressourcer styres på en bæredygtig måde

Særligt kriterium 5 synes relativt svag:

- 5a. Processer udformes og styres for at optimere deres værdi for interessenterne
- 5b. Produkter og serviceydelser udvikles for at skabe optimal værdi for kunderne
- 5c. Produkter og serviceydelser fremmes og markedsføres effektivt
- 5d. Produkter og serviceydelser produceres, leveres og styres
- 5e. Kunderrelationer styres og forbedres



2c. Point detaljering i henhold til RADAR



Indsats:

Det ses at indsats er på niveau og passende afbalanceret i forhold til resultater.

Det ses at niveauet for A, Approach (fremgangsmåde), D, Deployment (udbredelse af fremgangsmåde) og for A & R, Assessment og Review (evaluering og justering) er omtrent identisk. Det er taget i betragtning af de mange omfattende initiativer, der er iværksat meget tilfredsstillende. Oftest er Approach højere end Deployment når en organisation som MT har løftet sig et niveau.

Resultater:

R & U, Relevance and Usability (relevans og brugbarhed) er på et højt niveau, udtrykkende den fine bredde i tilfredshedsmålinger og måltavle.

Perf., Performance (resultater), er ret lavt; der mangler trends og eksterne sammenligninger. Fastholdes målingerne vil pointene komme af sig selv.



Bilag 3: Udvikling af den kommercielle tænkning, adfærd og organisering hos Midttrafik; en stor mulighed

Vi har hørt på workshopsene: "Hvis det ikke var for bestillerne, vognmændene, politikkerne og alle de andre som ikke har forstand på kollektiv trafik, så skulle det nok gå!". Eller: "Hvis bare MT kunne bestemme, så var vi sparet for meget!" Svaret på det er, så gør noget ved det. Tag tæten. Sørg for at de rigtige beslutninger bliver taget! I alle de sammenhænge hvor vigtige beslutninger tages sidder MT rundt om bordet sammen med folk, som ikke ved ret meget om at drive busser og tog. Folk, som er eksperter på hver deres område, og som måske har hovedet fuld af helt andre ting: budgetunderskud, drift af sygehuse osv. Af dem omkring bordet er MT eksperten inden for bus og togdrift. Hvis MT tager tæten og anviser de bedste løsninger, så der tages de rigtige beslutninger omkring bordet, kan de andre spillere koncentrere sig om, det de er fuldt af, og det bliver let for MT at drive og fortsat forbedre sin rentabilitet og dermed evnen til at kunne tilbyde stadig bedre løsninger til sine kunder og dermed tjene det danske samfund på bedste måde. Kort sagt: det er i hele Danmarks interesse at MT sætter sig igennem i relevante fora. Men hvordan?! Ved at skabe en kommercielt tænkende og handlende organisation.

MT skal ansætte dygtige sælgere, der har stor troværdighed og kan bygge stærke personlige relationer op til aktørerne rundt om bordet. Sælgere med udpræget empati, der kan læse andre mennesker og agere i overensstemmelse hermed. Sælgere, der har sans for timing og som forstår at sætte eksperter fra egen organisation sammen med tilsvarende i kundens organisation, så organisationerne efterhånden knyttes helt tæt og ubrydeligt. Sælgere, der hele tiden efterprøver, hvor territoriebevist de andre aktører er, og som tilbyder sin assistance og derved umærkeligt flytter opgaver fra de andre aktørers borde hjem til MT til information, påvirkning og i sidste fase beslutning.

MT skal udsøge sig sælgere som er Key Account Managers, som er vant til at håndtere store kunder, stor kompleksitet og store personprofiler. Key Account Managers som kan det lange seje træk for det her klares ikke "over night". MT kan ikke bruge canvas/dørsælgere. Når en Key Account Manager ser på en key account, så ser hun først og fremmest en gruppe personer – ikke produkter og varestrømme. Hun ser personer med hver deres virksomhedsmål og personlige mål, synlige agendaer og usynlige agendaer, og det er Key Account Managerens fornemmeste opgave at få alle disse personer til at bevæge sig i den rigtige retning for MT.

MT skal udsøge sig erfarne Key Account Managers som har styrken til at overleve i en drift tung organisation som MT. Sælgeres værktøjer er ikke synlige i dagligdagen hjemme på kontoret og bliver derfor ikke tillagt nogen værdi. "Hvad skal vi med sælgere, produktet sælger jo sig selv" høres tit. At blive den første Key Account Manager i MT bliver "op ad bakke" psykisk.

Man kunne derfor overveje at ansætte én Key Account Manager og én dygtig Marketing Manager. Marketing er det stativ som strategien køres på ud til kunderne. Det er frustrerende for en sælger ikke at have et godt salgsmateriale. De to personer ville kunne støtte hinanden både fagligt og menneskeligt til gavn for MT.

Førende business schools i verden er enige om, at de virksomheder som vil komme bedst videre efter krisen, er dem som kan udnytte en first mover fordel. MT sidder omkring bordet som den mest kompetente på busdrift. Dette er kun et spørgsmål om at tage ét skridt frem, så har man en first mover fordel. Det kræver en kraftig kundeorientering, men verden er fuld af knalddygtige Key Account Managers, som kan løfte opgaven.



Bilag 4: Udpluk af citater fra workshops og interview af ledere

Kender I alle KROGE:

JA og vi bruge den!

"vi har lige lavet en årsplan. Vi har tænkt den meget mere ind denne gang".

"Jeg brugte den så sent som i forgårs"

"Jeg har den her"

"Jeg har den som trofast følgesvend. Den minder mig om at jeg skal huske de her øvelser. Jeg bruger den til min egen kalenderplanlægning.

Vi brugte den også i forbindelse med kundetilfredhedsmåling."

Hvor mange 5 i fokus kan I huske nu og her?

Tilfredse og loyale kunder: ja

Tilfredse leverandører: ja

Den kollektive trafikmiljø fordele: ja

Sammenhængende rutenet: 3 færrest husker denne

Er I glade for at gå på arbejde?

"jeg er rigtig glad for at gå på arbejde".

"ellers sad jeg ikke her"

"ja - gode medarbejdere, god ledelse"

"ja - gode opgaver"

Tør I tale om sygefravær og tage konflikterne ude i afdelingerne?

"Der er meget stor åbenhed omkring sygefravær. Vi vender det, hvis nogen er syge eller har det skidt. Vi har det oppe på vores møder. Også i LMU har vi det oppe".

"Det er et svært spørgsmål. Jeg er i en lille afdeling. Vi taler om det, hvis nogen har det skidt.

Vores afdeling har gennemgået en udviklingsproces"

"den ene gruppe i min afd. har længe kørt en morgenbriefing. Hvem har travlt? Hvem skal aflastes. Det har givet lavere sygefravær".

"Overordnet glad – der er visioner og udvikling. En af de store udfordringer er at vi bruger for meget tid på daglig arbejde. Jeg drukner i daglig arbejde og mangler tid til udvikling. Det er lidt et åg".

Er der en frihed og en åbenhed? Snakker man om det, hvis det lugter af pjæk?

"ofte er man nødt til at jage hinanden hjem. Fordi vi har faste vagter, hvor man skal tage over fra hinanden.

"vi er en lille gruppe. Vi er meget afhængige af hinanden, så vi må også jage hinanden hjem".

Hvor stort er spildet i MT?

xxx: 20%, xxx: 15%, xxx: 15%, xxx: 10%, xxx: 15%, xxx: 20% - osv



Spild:

"mange af de ting som MT har som opgaver skal være lidt spild. Folk der laver udbudsmateriale kan godt lave spild, men det er en del af vores funktion. Men det skal vi forsøge at gøre bedre. Vi har en demokratisk præmis som laver spild."

"IT – vores dataredskaber. Jeg har lavet et regneark for mig selv og rutenettet. Det er en udfordring, at vi skal rende og finde data hos hinanden. Vi bør kunne finde tingene i en fælles database. Der er ikke fokus på det fra ledelsen. Kaffe pauser kan også være meget konstruktive"

"Vi kontrollerer inde i byen og det tager tid at komme frem og tilbage. Vi skal frem og tilbage 3-4 gange i løbet af dagen. Hvorfor kan man ikke lave et sted inde i byen, hvor vi kan afregne og holde pauser. Vi har fået et lokale inde i byen, men der mangler parkeringspladser".

"Hvad er spildtiden afdelingerne imellem? Den er stor. Vi kører meget på afdelinger. Der er ikke videndeling mellem afdelinger"

"Der bruges oceaner af dialog på tomgangsdiallog. Vi har brugt 100vis af mandetimer på at lave planer til Viborg til folk, som ikke kunne tage beslutninger".

"Vi har tidsspilde i form af afregning med vognmænd. Det cykler rundt, hvem skal betale. Det er et spørgsmål om informationsudveksling. Kontrakter og samarbejdsaftaler skal checkes for at sikre at ingen trædes over tæerne".

"Ofte printes hele håndbøger ud selvom man kun skal bruge en enkelt side".

"Der laves en masse materiale til møder med bestillere, som kun er "nice to have". Der skal laves standardudtræk til de enkelte typer af bestillere".

"Det er uklart hvem i organisationen laver hvad. Man kan rende rundt med tingene før man finder rette vedkommende."

"Vores kæmpestore spild er vores politikere, vores bestillere som bestiller i øst og vest. Der skal laves besparelse her og der men så skal vi lige vente lidt. Der går politik og valgkamp i det og aflyser helet lortet. I vores afdeling er spildet helt oppe på 50%."

"Telefon og IT. Vi aner ikke, hvor tingene ligger, hvor henvender man sig, når det går ned"

"Vi køber nye billetmaskiner, hvor der ikke kan købes billetter"

"En web butik har fødselsdag i ikke at fungere"

"Harmonisere vores takster, hvilket er umuligt for maskinerne er forskellige. Vi skal vedligeholde forskellige takstfoldere. Teletaxa kører i forskellige systemer".

"Mere samarbejde og videndeling.

"Eksternt kan vi lave mange tiltag: luk Lemvig banen. Det er helt vanvittigt at have en bane i et så tyndt befolket område".



"Sammenhængende rutenet"

"Vi skal måske have mere is i maven og turde foreslå at noget skal skæres og andet skal udbygges. Bedre til at lave partnerskaber med busselskaber og bestillere"

"Vi skal åbne os ud mod samfundet. Vi skal blive endnu bedre til at rådgive."

"MT skal hæve sig op over at være et administrationselskab. Vi skal turde blande os mere i debatten. Vi skal have nogle tydelige frontpersoner, der står frem. Vi skal bruge mere lobby. Den konstruktion vi har nu er lavet i hu og hast. I Sverige har trafikselskaberne flere beføjelser. Vi opererer i en snæver ramme mellem kommuner og regioner. Vi skal bestemme noget mere selv. MT skal tage ansvar, få afregning fra kunderne på godt og ondt"

"Er vi flere små firmaer eller er vi et stort firma?"

" Spændende at arbejde med måltavle, fordi det fastholder fokus, og det skaber forbedringer og bidrager til at fastholde prioritering.



Bilag 5: Idekatalog

Ved workshops og ved interviews af ledere stillede vi gentagne gange det samme spørgsmål: "Hvis du bestemte over Midttrafik og kunne gøre lige det som du syntes, der var det rigtige for MT, for dets kunder og for samfundet for, at reducere omkostninger med 50% eller øge omsætningen med 100% eller på anden måde ændre situationen radikalt, hvad ville du så gøre? Målet var at få ledere og medarbejderes store gennembrudende ideer frem. Ideer for at løfte omsætning radikalt, løfte effektivitet radikalt eller reducere cost basen radikalt.

1. Aflys bestiller-begrebet. Er et unødigt, komplicerende og stærkt fordyrende led.

MT skal være direkte kommunikerende i forhold til kunder – og ikke via teknisk udvalg. Den politisk valgte bestyrelse varetager fint og tilstrækkeligt de politiske behov.

2. Langt bedre rådgivning til bestillere.

MT bør tage langt mere aktivt lederskab i forhold til bestillere. MT er mest vidende, er mest helhedsorienterede og denne viden og bevidsthed bør forpligte til et positivt lederskab hvor MT fortæller om omkostning, bøvl og besværlighed ved nuværende beslutninger og omvendt.

3. Overvej bortskæring af alle ikke kernoopgaver. Betydeligt mere outsourcing

Hvorfor ikke overveje en outsourcing af en række områder i den nuværende organisation. Alene en velorganiseret "make-or-buy"-proces vil kunne stimulere megen rationalisering og nytænkning.

3. Flyt alle centrale kunderrelaterede opgaver ned på rutebilstationen.

Kunderrelaterede opgaver kunne hensigtsmæssigt placeres nærmere kunderne.

4. Billetkontrol.

Interview af John Kristensen samt deltagelse af billetkontrollører i workshop viser meget store forbedringsmuligheder. Det vil overraske hvis ikke effektivitet og kvalitet ikke ret simpelt kan løftes med mindst 50% gennem omlægning af arbejdsgange, og adfærd. Dette er selvsagt først relevant når nuværende forløb med erhvervspsykolog er afsluttet.

5. Gratis kørsel i givne tidszoner, hvor der alligevel er fri kapacitet i bussen

Hver lørdag kører tusindvis af biler fra forstæderne ind til byen med voksne mellem 30 og 50. Busserne er måske halvtomme – men P-pladserne helt fyldt op. Bryd vanen, og skab positiv opmærksomhed. Giv hver 30-50 årig gratis 3-klip-kort, de kun må bruges på lørdage og søndage.

6. Lære fra de større Nordeuropæiske byer bedste trafikskelskaber

En stadig liste af 8-12 ting der i dag er en succes Gøteborg, København eller Hamburg – og som nødvendigvis må forventes af MT inden for de næste 3-5 år.

7. Maxi-taxi-model, hvor du via net eller SMS tilmelder dig, samles op hjemme og køres helt på arbejde.

Tag den fulde takstkompetence tilbage til Midttrafik. En ensartet prisstruktur uden om DSB og alle de andre spillere



9. Man skal tilgodese at busserne kan komme frem langt mere end i dag. Ikke sten i vejen, ingen bump, 3. spor i byerne.

NGC / NFF's egne forslag.

10. Klippekort med opsparingsmulighed.

Et klippekort koster måske 100 DKK., og vil måske give anledning til at du med det kører 100 km. Hvis alternativet er en bil vil dine kørselsomkostninger totalt måske være 300DKK. Derfor: lav nyt klippekort der hedder "1+2". Du betaler 300 DKK, og de 200 går ind på en oprettet konto i en bank. Du får de X gange 200 DKK den 1. dec. på en crosset check, og har så til julegaver, skiferie, bil – eller hvad du måtte ønske. MT sender valget af bank i offentligt udbud, og lader denne varetage alt omkring de administrative processer

11. Brug tavler ved hvert busstoppested langt mere aktivt.

MT har informations- og køreplanstavler på hundredvis af centralt placerede lokationer i hele regionen. Hvorfor ikke udnytte det langt mere kreativt. Enten ved at reklamere / informere for sig selv eller ved at reklamere for andre. Hvornår er design og form af køreplan sidst blevet revideret. Det må kunne gøres meget bedre.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 16

29. marts 2010

Ledelse chikanerer billetkontrollører:

Midttrafik meldt til Arbejdstilsynet

FOA Århus har meldt Midttrafik til Arbejdstilsynet, fordi fagforeningen vurderer, at trafikskabets psykiske arbejdsmiljø er direkte skadeligt for de ansatte.

- ledelsen praktiserer "management by fear", leder ved at sprede frygt. Det er helt uacceptabelt, at den slags kan foregå i 2010 og så sker det endda i offentligt ejet selskab, siger formanden for FOA Århus, Kirsten Normann Andersen.

FOA Århus har flere eksempler på, at selskabet ledelse behandler sine ansatte groft.

I et tilfælde klagede en kvindelig billetkontrollør til den øverste ledelse, fordi en overordnet havde overfuset hende. Overfusningen var så voldsom, at kvinden blev sygemeldt af sin læge. Den øverste ledelses reaktion på billetkontrollørens klage var at fyre hende.

I et andet tilfælde blev en mandlig billetkontrollør fyret, efter han havde haft en ophidset diskussion med sin egen sikkerhedsrepræsentant. Selv om der altså var tale om en intern diskussion, gik ledelsen ind og vurderede, at billetkontrolløren havde været for grov i munden. Han var parat til at undskylde sit ordvalg, men blev alligevel fyret.

Den sidste episode er særligt bemærkelsesværdig, fordi Midttrafiks øverste ledelse selv bruger et stærkt nedladende sprog. FOA Århus råder over dokumenter, der beviser dette.

Midttrafiks ledelse er tilsyneladende godt klar over, at det psykiske arbejdsmiljø halter. Trafikskabet har således kørt en intern kampagne for at forbedre forholdene, men intet tyder på at kampagnen har gjort indtryk på ledelsen selv:

- vi har forsøgt at komme i dialog med Midttrafiks ledelse, men de vil ikke lytte, så nu må vi bede Arbejdstilsynet gribe ind. Et dårligt psykisk arbejdsmiljø er et alvorligt problem, der kan give de ansatte varige skader, understreger Kirsten Normann Andersen.

Yderligere kommentarer:

Afdelingsformand Kirsten Normann Andersen tlf.: 2631 3190

Sagens dokumenter og kontakt til berørte medlemmer:

Kommunikationskonsulent Anders Schou tlf.: 2119 2941

29. marts 2010
Pressemeddelelse



Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Kommentar til FOA's anmeldelse af Midttrafik til Arbejdstilsynet

Midttrafik er i dag blevet opmærksom på, at FOA Århus har meldt trafikskabet til Arbejdstilsynet.

Midttrafik kan ikke kende historien, som FOA fremlægger den.

- Det er korrekt, at der er identificeret en række problemer med arbejdsmiljøet i en enkelt afdeling – afdelingen for billetkontrol. Men Midttrafik er optaget af at forbedre billetkontrollørernes arbejdsmiljø - det har vi både en plan og løbende initiativer for, siger vicedirektør Mette Julbo.

Midttrafik samarbejder gerne med Arbejdstilsynet, hvis der foreligger yderligere problemer.

Personsager kan Midttrafik ikke udtale sig om - og har ikke yderligere kommentarer, før vi har modtaget en henvendelse fra Arbejdstilsynet.

PRESSEMEDDELELSE

HK Kommunal Østjylland støtter kritik af Midttrafik

HK Kommunal Østjylland er enige i den kritik, som FOA Århus har rejst af det dårlige psykiske arbejdsmiljø i Midttrafik.

- Ledelsen har en hård tone overfor medarbejderne, og det skaber en frygtens kultur i trafikselskabet, siger formanden for HK Kommunal Østjylland, Hans-Henrik Hansen.

Det er et tydeligt advarselssignal, at der i Midttrafik har været en personaleomsætning for HKerne på ca. 40%. Primært er vores medlemmer enten stoppet grundet det anstrengte psykiske arbejdsmiljø eller blevet afskediget siden Midttrafik blev etableret den 1. januar 2007.

Det er mit klare indtryk, at flere af vore medlemmer arbejder i en kultur, hvor stress og frygt er en stor del af den enkeltes arbejdsdag.

I HK Kommunal kan vi derfor sagtens genkende det billede FOA Århus tegner af det psykiske arbejdsmiljø i Midttrafik, så vi bakker helt op om deres anmeldelse til arbejdstilsynet, siger Hans-Henrik Hansen.

Midttrafik trænger til et serviceeftersyn i forhold til intern kommunikation og omgangsformer.

Ledelse gennem frygt hører fortiden til, slutter Hans-Henrik Hansen.

Yderligere oplysninger og kommentarer:

Formanden for HK Kommunal Østjylland, Hans Henrik Hansen 2845 5415

[Udsendt 30.03.2010]

31. marts 2010
Pressemeddelelse

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Kommentar til HK Kommunal Østjyllands støtte af FOAs kritik

Midttrafik har erfaret gennem pressen, at HK Kommunal Østjylland nu støtter den kritik, som FOA Århus har rejst omkring håndteringen af dårligt psykisk arbejdsmiljø i Midttrafik.

Midttrafik har i november 2009 gennemført en trivselsundersøgelse blandt alle medarbejdere i organisationen. Undersøgelsen viste en gennemsnitlig score på 5,14 på en skala fra 1 – 7, hvor 1 er lav trivsel og 7 er høj trivsel. Det er en udmærket score, og intet i undersøgelsen eller de netop afholdte MUS samtaler tyder på generel dårlig trivsel i organisationen.

Der er i hver afdeling vedtaget handlingsplaner som opfølgning på resultatet af trivselsundersøgelsen, der skal gøre hverdagen endnu bedre.

Personaleomsætningen generelt for Midttrafik var i 2009 ca. 15% og ikke 40%, som HK påstår. Blandt ansatte med en HK-overenskomst var personaleomsætningen tilsvarende ca. 15%. I forhold til de afskedigelser, der har været, har HK ikke kommet med indvendinger mod afskedigelserne hverken i høringsfasen eller efterfølgende.

Midttrafik har fortsat ikke set anmeldelsen til Arbejdstilsynet, og HK Kommunal Østjylland har ikke kontaktet Midttrafik vedr. et påstået dårligt psykisk arbejdsmiljø generelt eller konkret.

Midttrafik kan således ikke genkende det billede, HK Kommunal Østjylland tegner. Midttrafik vil fortsætte bestræbelserne for at skabe et bedre arbejdsmiljø. Er der forhold, der kan gøres bedre, er Midttrafik altid parat til dialog ud fra fakta og ad de samarbejdskanaler, der findes.

Yderligere oplysninger om trivselsundersøgelsen fås ved henvendelse til afdelingsleder for HR Lise Terkildsen på telefon 29 20 79 22.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 1**

Giv os din mening om planen for kollektiv trafik i Århus

Forslaget til Kollektiv Trafikplan Århus er i offentlig høring fra 26. marts til søndag 25. april 2010. Det drejer sig om landets største omlægning af kollektiv bustrafik på én gang. Mange kunder vil få hyppigere afgange, kortere rejsetid og et samlet bedre tilbud.

Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik har sammen med COWI udarbejdet et forslag til en ny kollektiv trafikplan for Århus-området, som ventes at træde i kraft fra sommeren 2011. Politikerne har nu bedt Midttrafik om at sende trafikplanen i offentlig høring.

Ændringen af trafikstrukturen består bl.a. af et nyt overordnet net af A-buslinjer, som kører direkte og hyppigt, primært langs indfaldsvejene i Århus - og et supplerende busnet til de mindre rejsestrømme. I alt 18 nye buslinjer.

Elektronisk høring på midttrafik.dk

Materialet er tilgængeligt på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk fra i dag, hvor høringen starter.

Borgere uden adgang til internettet kan se en trykt udgave af det samlede trafikplanforslag hos Borgerservice, på biblioteker i Århus Kommune, VisitAarhus og Bus-Info/Århus Rutebilstation.

Her kan man også få materiale, som i overskuelig form beskriver de ændringer, der sker i de enkelte lokalområder - i og uden for kommunen – samt kort over alle de nye buslinjers ruteføring.

Giv et høringssvar

Frem til og med søndag 25. april kan man kommentere det samlede trafikplanforslag på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk

Bemærkninger kan også sendes pr. e-mail: hoering@midttrafik.dk eller pr. brevpost til: Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg. Mærk henvendelsen "Kollektiv Trafikplan Århus".

Det er vigtigt, at man skriver hvilke buslinjer, man vil kommentere, og beskriver trafikplanens fordele/ulempes samt anfører sin alder.

Midttrafik skal have høringssvarene senest 26. april 2010 kl. 10.00.

Hotline til spørgsmål om trafikplanen

Er der spørgsmål til materialet om det nye rutenet, kan man kontakte Midttrafik på **telefon 87 40 82 35** fra mandag 29. marts til fredag 23. april 2010. Telefonen er åben på hverdage kl. 9-12.

Med denne service ønsker Midttrafik at bidrage til, at borgerne forstår det foreslåede rutenets linjeføringer og hyppighed af afgange, før de afgiver svar.

Bemærk! Man kan ikke afgive høringssvar pr. telefon.

Uddybende information:

Om høringen og den videre proces

Den offentlige høring vil give kommunen, regionen og Midttrafik viden om, hvordan borgerne opfatter den nye trafikplan. Vi ønsker især input i forhold til de nye linjers ruteføring og den hyppighed, busserne vil køre med.

Når høringen er slut, laves et resumé af borgernes bemærkninger samt en politisk indstilling med en administrativ anbefaling til politikerne om udformningen af det fremtidige rutenet i Århusområdet.

Politikerne træffer formentlig en endelig beslutning inden sommerferien 2010.

Den nye trafikplan – i korte træk

Trafikplanen foreslår at "viske tavlen ren" i forhold til den eksisterende bustrafik. Der skal i stedet opbygges et helt nyt busnet.

Den nuværende bybusbetjening i Århus er præget af korte gangafstande, men mange steder også af snørklede ruteforløb, lav hastighed, lav hyppighed, lange rejsetider, lange ventetider og manglende koordination.

For de store rejsestrømme er busserne ikke særligt attraktive, fordi de ikke tilbyder konkurrencedygtig, hurtig og direkte transport.

Det nye busnet består af et net af få, enkle og direkte højklassede A-buslinjer, som med høj hyppighed, lav rejsetid og mulighed for effektive skift især kører langs de store indfaldsveje og ringvejene.

A-buslinjerne suppleres af nogle almindelige bybuslinjer, som skal dække de øvrige områder.

Bedre forhold for de store rejsestrømme

Det nye busnet opprioriterer at forbedre forholdene for de store rejsestrømme, mens betjeningen af de små rejsestrømme afstemmes mere efter behovet. Rigtig mange kunder vil opleve hyppigere afgang, kortere rejsetid og et samlet bedre tilbud.

Til gengæld vil nogle opleve længere gangafstand til nærmeste stoppested, og i nogle områder reduceres eller bortfalder det eksisterende transporttilbud.

På de mest trafikerede strækninger mellem Århus og nabobyerne nedlægges og omlægges den eksisterende regionale buskørsel.

Nogle af de højklassede buslinjer (A-busser) vil i stedet fortsætte over kommunegrænsen og køre mellem Århus og hhv. Skanderborg, Hinnerup, Odder og Hornslet.

Yderligere oplysninger

- Frits Hedegaard, Køreplanlægning, Udbud & Kontrakter
Tlf. 87 40 82 50, e-mail: fnh@midttrafik.dk

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 2**



NYHEDSBREV

LETBANEN I ØSTJYLLAND // NR. 3 - MARTS 2010

INDHOLD

BORGERNE HAR TAGET LETBANEN TIL SIG **SIDE 2**

Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt borgerne i Århusområdet ønsker letbanen til Østjylland, for det gør de. Det kom til udtryk på de to borgermøder, som blev afholdt i forbindelse med offentlighedsfasen for letbanens etape 1.



EN ØSTJYSK FORBINDELSESLINJE **SIDE 4**

Letbanesekretariatet har besøgt Syddjurs Kommunes borgmester, Kirstine Bille, for at høre om letbaneprojektets betydning for en kommune, hvor der i første omgang ikke er planer om at etablere en ny letbaneetape.



FRA A-BUS TIL LETBANE **SIDE 8**

Forslaget til en ny kollektiv trafikplan for Århus er sendt til offentlig høring i dag. Den nye trafikplan indebærer en omlægning af det nuværende bybusnet til et såkaldt højklasset A-busnet, som senere skal erstattes af letbaner.

LANGS MED BANEN **SIDE 9**

Her i 'Langs med banen' kan du læse om store & små nyheder med relation til det østjyske letbaneprojekt.



VIDSTE DU... **SIDE 10**

I 'Vidste du' har vi denne gang fokus på letbanens sikkerhed.

BORGERNE HAR TAGET LETBANEN TIL SIG

Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt borgerne i Århus-området ønsker letbanen til Østjylland, for det gør de. Det kom til udtryk på de to borgermøder i marts 2010 i forbindelse med offentlighedsfasen for letbanens etape 1. Her var spørgsmålene nærmere rettet mod letbanens udformning, linjeføring og drift, ligesom byudvikling og tilgængelighed til letbanen blev drøftet.

Hvordan kommer standsningsstederne til at se ud, hvordan kan man få mere kollektiv trafik til Elev, og hvor hurtigt kan togene køre? Det var blot nogle af de spørgsmål, som blev stillet på de to borgermøder på Lisbjerg Skole og Århus Rådhus i forbindelse med den 2. offentlighedsfase for letbanens etape 1. Ikke et eneste spørgsmål rettede sig mod, hvorvidt det er en god ide at etablere letbanen. Derimod var der stor interesse for letbanens linjeføring, standsningssteder, udformning og drift, ligesom byudviklingsplanerne ved Lisbjerg og Elev blev diskuteret.

Stor interesse i Lisbjerg

Borgermødet i Lisbjerg fandt sted d. 4. marts 2010 på den nye Lisbjerg Skole, som er en del af byudviklingsplanerne syd for den eksisterende del af Lisbjerg. Her var knap 100 borgere mødt op for at få informationer og deltage i debatten om letbaneprojektet.

Udover en orientering om letbanepanforslaget, som skal gøre det muligt at etablere letbanens etape 1, havde mødet fokus på letbanens placering i Egådalen, herunder forholdet mellem letbaneprojektet og byudviklingsplanerne for Skejby, Lisbjerg og Elev. Efter en kort præsentation af Kommuneplan 2009 for Århus Kommune blev letbaneprojektet præsenteret. Her blev borgerne taget med på en rejse fra Banegraven til Lystrup via Skejby Sygehus og Lisbjerg med fokus på

baggrunden for valg af linjeføring og tekniske løsninger. Efterfølgende blev selve forslaget til kommuneplantillægget for letbanens etape 1 præsenteret, hvilket særligt omfattede de visuelle og miljømæssige konsekvenser ved at etablere letbanen.



Stor interesse for letbanen på borgermødet på Lisbjerg Skole

Efter en indlagt pause, hvor der var mulighed for at snakke med medarbejdere fra Århus Kommune og Letbanesekretariatet om projektet og se nærmere på visualiseringer og illustrationer af letbanen, fortsatte mødet med en debat om letbaneprojektet, hvor borgerne kunne få svar på deres spørgsmål om projektet.

Spørgsmålene berørte bl.a. linjeføringen ved Lisbjerg Ø og Elev, som ikke endeligt er fastlagt. Her blev der givet udtryk for, at linjeføringen gerne må flyttes længere mod nord, så den kommer tættere på det eksisterende byområde, og at letbanen gerne måtte suppleres med mere busstrafik i Elev. Der var ligeledes spørgsmål om krydsningen af Egådalen, Søftenvej og Djurslandsmotorvejen og fordelene og ulemperne ved de to foreslåede løsninger – en fuld broløsning på 550 m og en delvis dæmningsløsning på 110 m mellem to broer. Uanset hvilken løsning, som vælges, vil letbanen blive meget synlig i landskabet, som i forvejen er stærkt påvirket af den nye Djurslandsmotorvej og den nye Søftenvej. Det afgørende for valget er derfor, hvad der visuelt tager sig bedst ud, ligesom økonomien selvfølgelig vil spille en væsentlig rolle.

Udover selve linjeføringen blev der stillet spørgsmål af mere teknisk karakter, fx om det er muligt at undgå køreledninger. Hertil lød svaret, at der er meget få erfaringer med andre løsninger, og at de er begrænset til nogle få år, og at det er uvist, om løsningerne over en samlet levetid er teknisk og økonomisk holdbare løsninger. Der er derfor valgt en løsning med traditionel og gennemprøvet teknologi.

Teknisk debat i rådhusalen

I Århus havde ca. 50 borgere fundet vej til borgermødet i rådhusalen d. 9. marts 2010. Programmet var det stort set det samme som på mødet i Lisbjerg, dog med mere fokus på generelle forhold ved letbaneprojektet og dets indpasning i det eksisterende byområde.

I debatdelen var der mange spørgsmål om projektets tekniske løsninger, såsom valg af perronhøjder, letbanetogenes hastighed, hvor letbanestrækningen er henholdsvis enkeltsporet og dobbeltsporet, og hvor på strækningen letbanen er henholdsvis eldrevet og dieseldrevet. Der var ligeledes spørgsmål til driftsoplægget, bl.a. om omstigningsforhold og køretider. I forhold til borgermødet i Lisbjerg handlede debatten mindre om letbanens linjeføring end projektets teknikaliteter. Fælles for møderne var dog, at der ikke var negative bemærkninger om at etablere letbanen. Borgerne var mere interesserede i at vide mere om, hvordan den skal etableres.

Den videre planproces

Selvom borgermøderne i 2. offentlighedsfase er gennemført, er der stadig mulighed for at komme med bemærkninger til planforslaget om etablering af letbanens etape 1. Offentlighedsfasen løber til d. 7. april 2010, hvorefter de indkomne bemærkninger behandles og sendes til Århus Byråd sammen med forslaget til kommuneplantillæg og den tilhørende VVM-redegørelse. Det forventes, at byrådet vedtager planforslaget i juni 2010, hvorefter arbejdet med projektering, lokalplaner og godkendelser kan påbegyndes. Nedenfor ses en oversigt over planprocessen for letbanens etape 1:

- **1. offentlighedsfase:** 20. februar 2008 til 2. april 2008

- **Udarbejdelse af VVM-redegørelse og planforslag:** April 2008 til december 2009

- **2. offentlighedsfase:** 3. februar 2010 til 7. april 2010

- **Behandling af bemærkninger og politisk vedtagelse:** April 2010 til juni 2010

- **Udarbejdelse af projekteringsgrundlag, lokalplaner og detailprojekt samt myndighedsbehandling og godkendelser:** 2010 til 2012

- **Anlæg:** 2011 til 2015

- **Driftsstart:** Sommeren 2015

EN ØSTJYSK FORBINDELSESLINJE

Letbaneprojektet bygger i høj grad på en vision om at danne et net af udbygningsetaper i Østjylland. Men det bygger i lige så høj grad på at implementere de to nuværende strækninger, Grenaabanen og Odderbanen, i denne vision. Letbanesekretariatet har været på besøg hos Syddjurs Kommunes borgmester, Kirstine Bille (F), for at høre om letbaneprojektets betydning for en kommune, hvor der i første omgang ikke er planer om at etablere en ny letbaneetape. Det blev bl.a. til en snak om koblingen til det østjyske bybånd, om bilens betydning i en oplandskommune som Syddjurs Kommune og om etableringen af etape 0.

Kommunalvalget 2009 betød en udskiftning på størstedelen af posterne i letbanesamarbejdets følgegruppe. Syddjurs Kommune var en af de kommuner, som udskiftede sit medlem af følgegruppen, men kommunen har dog stadig valgt at lade sin borgmester sidde på posten. Nu hedder borgmesteren Kirstine Bille (F).

Letbanesekretariatet tog til Ebeltoft for at få hendes syn på letbaneprojektet, herunder hvordan en oplandskommune som Syddjurs Kommune med ca. 41.300 borgere kan få gavn af en letbane, som særligt er koncentreret om Århus-området. For Kirstine Bille er der dog ingen tvivl om, at letbaneprojektet er en god idé.

- Projektet kan løfte folk væk fra bilerne og over i den kollektive trafik, og med letbanen bliver det bekvemt, let og tilgængeligt at komme rundt. Hvis man skal have folk ud af bilerne, skal den kollektive trafik køre ofte, til tiden, og når man har brug for det, og det kan en letbane, forklarer Kirstine Bille.

Borgmesteren ser kun fordele ved projektet:

- Når det bliver realiseret, vil det være med til at løfte både miljømæssigt og

komfortmæssigt. Med letbaneprojektet som en central del af infrastrukturen i Østjylland vil det østjyske område blive bundet bedre sammen. Derfor er det et rigtig vigtigt projekt, uddyber Kirstine Bille.



Kirstine Bille, Syddjurs Kommune

Pendleropland til Århus

Hun er ligeledes meget bevidst om, hvorfor det er en god ide for Syddjurs Kommune at deltage i letbaneprojektet:

- Vi ser os selv som et pendleropland til Århus. Vi kan godt se, at de store arbejdspladser, såsom Skejby Sygehus og forskellige it-virksomheder, ligger i Århus N, og at det er der, hvor mange af de folk, som bosætter sig her i kommunen, arbejder. Alle, der har prøvet at køre ind til Århus en hverdagsmorgen, ved, hvor mange der kører i bil, fordi man ikke kan komme til Århus N med en bane. Vi tror, at letbaneprojektet vil gøre det attraktivt for dem, som allerede bor i kommunen, og som ønsker at flytte hertil, siger Kirstine Bille.

En hurtig trafikkanal til de store arbejdspladser

Syddjurs Kommune er den ene af de to kommuner på Djursland. Kommunen består af hovedbyerne Ebeltoft, Rønde, Hornslet, Ryomgård og Kolind, hvoraf de

tre sidstnævnte samt Mørke bliver betjent af Grenaabanen. Planen er, at Grenaabanen skal indgå i letbanens etape 1, som både består i at sammenbinde de to nuværende baner, Grenaabanen og Odderbanen, og i at etablere en ny strækning fra Århus H via Århus N til Lystrup, hvor den kobles sammen med Grenaabanen. Dette giver mulighed for, at borgerne på Djursland kan komme direkte til de mange arbejdspladser i Århus N med kollektiv trafik.

Netop muligheden for en direkte forbindelse til Århus N ser Kirstine Bille som en væsentlig begrundelse for, at Grenaabanen skal være en del af letbaneprojektet, ligesom hun finder det oplagt at integrere den eksisterende bane i projektet.

- Det er et spørgsmål om anlægsomkostninger. Når skinnerne ligger der i forvejen, kan man komme noget længere for pengene. Hvis vi skulle have startet helt forfra, er det ikke sikkert, at man ville have lagt skinner på Djursland, men nu er de der, og derfor kan de blive en del af projektet. Det er også meget vigtigt, at man fra Grenaa, Trustrup, Kolind og Ryomgård får en hurtig kanal til de store arbejdspladser omkring Århus og til hovedjernbanenettet, pointerer borgmesteren.

Hun finder det samtidig vigtigt, at der ikke laves hindringer på havnestrækningen eller gennem Risskov, som vil forlænge rejsetiden for de rejsende på Djursland og dermed gøre det mindre attraktivt at benytte banen.

Etape 1 eller etape 0

Forudsat at de trafikale forhold ikke forringes i forhold til det nuværende niveau, vil letbaneprojektet ifølge Kirstine Bille gøre det mere attraktivt at bruge Grenaabanen, end tilfældet er i dag.

- Der er ingen tvivl om, at jernbanen, som den er i dag, gør, at togene kører for langsomt og for sjældent. Det skal være mere attraktivt, hvis det virkelig skal rykke noget i forhold til bilismen, siger hun.

Kirstine Bille mener dog, at Grenaabanens sammenbinding med

Odderbanen burde have været sket for længst som en slags etape 0 i projektet:

- Det er vigtigt for både Syddjurs, Norddjurs og Odder Kommuner, at letbanens etape 0, hvor toget kan køre direkte fra Grenaa til Odder, bliver etableret. Det vil skabe rigtig mange muligheder for folk herfra, som arbejder i den sydlige del af Århus, og omvendt. Det burde være gennemført for længst, udtaler borgmesteren.

Hun erkender dog, at letbaneprojektet kan have været medvirkende til at få indfriet ønskerne om en etape 0:

- Et eller andet sted kan jeg godt fornemme, at letbaneprojektet er blevet gjort til genstand for, at det hele vil komme i stand, når vi blot får letbanen, og at det så vil blive mere attraktivt at køre med Grenaabanen. Der har det været meget vigtigt for os at holde fast i, at det stadig er en fordel, at det bliver en letbane, og at det er et godt projekt at være med i, så vi ikke bare bliver hængt af og slås for vores egen bane. Jeg tror, det er rigtig vigtigt at holde det politiske fokus på, at det er en del af et større projekt, som på længere sigt også er en fordel for os, siger Kirstine Bille.

En mulighed for mere bosætning

Uanset om der er tale om etape 0 eller etape 1, er en hurtig forbindelse til Århus ifølge Kirstine Bille en nødvendighed for en kommune, hvor omkring 2/3 af udpendlerne har job i Århus Kommune, og hvor man ønsker flere tilflyttere:

- Det handler om bosætning. Vi vil gerne have, at borgerne synes, det er dejligt at bo i Syddjurs Kommune, og derfor skal vi gøre alt, hvad vi kan for at gøre det så attraktivt som muligt, uden at det er falsk varebetegnelse. Vi tror, at det bliver attraktivt at bosætte sig i Syddjurs Kommune, når det bliver let og bekvemt at komme til arbejdspladserne i Århus. Med letbanen kan vi markedsføre os på at være en del af det østjyske vækstcenter, siger hun.

Letbanen som et udviklingspotentiale

Netop bosætning ser Kirstine Bille som en væsentlig sideeffekt af letbaneprojektet, som hænger sammen med kommunens vision fra Kommuneplan 2009 om, at

"... Byrådet vil udnytte det ekstra udviklingspotentiale, der vil opstå som følge af etableringen af en letbane i Århus-området...":

- Med en letbane tror vi, at der er et udviklingspotentiale i at kunne få folk til at føle sig som en del af en storby uden absolut at skulle bo i den, men samtidig at kunne benytte sig af fx naturen i Syddjurs Kommune, siger Kirstine Bille.

For at gøre det attraktivt for borgere at flytte til Syddjurs Kommune, er der derfor særligt fokus på udvikling af stationsbyerne i kommunen.

- Vi har udlagt områder, så der er restrummelighed i samtlige byområder og dermed mulighed for et temmelig stort boligbyggeprogram. Det er meget afhængigt af infrastruktur, så vi har kigget på, at byerne Kolind, Ryomgård og Hornslet har adgang til banen, og derfor har vi udlagt lidt større boligområder her. Der er i første omgang tale om byfortætning, udtaler Kirstine Bille og fortsætter:

- Vi er i øjeblikket i gang med et større byomdannelsesprojekt i Kolind, og når det er gennemført, vil byen være et meget mere attraktivt sted at bo, og så er det vigtigt, at der også er en synlig transport og en let adgang til og fra byen.

Et sammenhængende transportnet

Men Syddjurs Kommune har ikke kun fokus på at udlægge større boligområder i stationsbyerne. Der er også tale om tiltag, som skal gøre det nemt at anvende den kommende letbane.

- Vi snakker meget om at få lavet pendlerparkeringspladser og få hele stisystemet knyttet sammen, så man kan kombinere cykel med kollektiv trafik. Det er et af de store projekter – at binde kommunen sammen, så man kan klare sig uden bil. Med hensyn til bilerne handler det om at få lavet parkeringspladser, så man tidligere på strækningen kan stille bilen og skifte til kollektiv trafik, end tilfældet er i dag, siger Kirstine Bille.

Hårde vilkår for den kollektive trafik

Hun er dog klar over, at der er svært at optimere den kollektive bustrafik:

- Det er vores store smertensbarn. Vi har en forpligtelse til at få hele lokalsamfundet til at hænge sammen, men der kan godt være nogle linjer, som vi ikke har råd til at køre videre med, som økonomien er lige nu, så dér har vi et problem. Det er selvfølgelig i den sammenhæng, at vi er nødt til at tænke på nærhed for cyklister til de store linjer i den kollektive trafik, siger borgmesteren.

Hun erkender ligeledes, at i en kommune, som er så geografisk stor som Syddjurs Kommune, bliver det svært at få flyttet flere trafikanter fra bil til kollektiv trafik:

- Vi kommer ikke af med bilerne, men måske kan vi minimere behovet for at have flere biler i husstandene. Det er den første del af ambitionen. Der er rigtig mange, som har to biler i husstandene her, men det er ikke realiserbart at gøre kommunen bilfri med de geografiske afstande, vi har, ligesom det ikke er realiserbart for kommunen at dække hver eneste landsby med hyppige busafgange. Det kan ikke lade sig gøre. Vi kan sørge for skolebusser, som vi måske kan lade andre af kommunens borgere benytte, men vi kan ikke lave en kollektiv trafikdækning som i København og Århus. Det kan ikke lade sig gøre, men vi vil udnytte banen og de buslinjer, der er, og sørge for, at borgerne kan komme hen til banen. Det er kommunens opgave, siger Kirstine Bille.

Til gavn for stationsbyerne

Hun er samtidig klar over, at det primært er den nordlige del af Syddjurs Kommune med stationsbyerne, som vil få noget ud af letbaneprojektet. Det søges løst ved hjælp af tilbringerlinjer.

- Vi har allerede nu nogle tilbringerbusser til fx Ryomgård og Kolind. Vi tænker hele tiden på, hvordan vi bedst muligt kan koble de eksisterende buslinjer sammen med pendlerpladser, og set i dét lys tror jeg også, vi kan formå at få bundet hele kommunen sammen. Vi mangler i høj grad nogle nord-sydgående linjer i dag, både til biler og busser, og det arbejder vi på at få lavet, så de kan blive koblet til

banen som en slags sildeben, udtaler borgmesteren.

At projektet mest vedrører den nordlige del af kommunen, betyder også, at borgernes opbakning til projektet er forskellig:

- Der er jo nogen, der bor tættere på banen end andre, og de er derfor også tættere på projektet. Jeg kunne godt forestille mig, at der er nogen, der synes, det er et lidt luftigt projekt, men jo tættere man kommer på den eksisterende bane, jo mere værdi synes man jo også, at den har. Hornslet-området er klart inde i en vækstperiode, også omkring letbaneprojektet, og ser det som en chance for udvikling af området. Jo hurtigere og bedre letbanen bliver, jo bedre bliver perspektiverne også for de byer, som ligger længere uden for banen, så det er jo hele Midtdjursland, som kan blive løftet af det. Det ved borgerne og handelsstanden omkring byerne også godt, siger Kirstine Bille.

Både kortsigtede og langsigtede perspektiver

Hun håber dog på, at der på lang sigt vil være mulighed for at etablere andre letbaneetaper, som ligger i den sydlige del af kommunen:

- Hvis man på lang sigt kan få den forbundet med Ebeltoft, hele nationalparken og lufthavnen, vil der være store perspektiver i det, men det er ikke realistisk lige nu. Nu snakker vi om en hurtig, let forbindelse, som vi har nogle tilbringerbusser til, og så er det det, som skal knytte os til det østjyske bybånd, udtaler Kirstine Bille.

Helt konkret ønsker borgmesteren to ting af letbaneprojektets etape 1:

- Her og nu skal det opfyldes, at vi får opgraderet det sidste stykke af banen fra Ryomgård til Grenaa, så toget kan køre lidt hurtigere. Og så vil jeg gerne, at det løfter bilerne væk fra vejene. Det er de to hovedpunkter - at det bliver en hurtig, komfortabel forbindelse fra Djursland til vækstlokomotivet i Århus, og at det bliver så komfortabelt, at det bliver et reelt alternativ til bilen, siger hun.

Hun ser dog også udviklingsperspektiver, for at Syddjurs Kommune kan blive knyttet mere til det østjyske bybånd med letbanen:

- Så tror jeg, vi bliver bundet sammen med andre dele af Østjylland end Århus, fx Randers og måske vestsiden af Århus. Det handler jo om, hvor meget vi skal være bundet sammen i regionen, og dér er letbanen en meget vigtig brik, så vi kan netværke, samarbejde og markedsføre os sammen i stedet for at konkurrere. Det ser jeg nogle store perspektiver i, og det kan kun gå for langsomt, slutter Kirstine Bille.

FRA A-BUS TIL LETBANE

Forslaget til en ny kollektiv trafikplan for Århus har været til politisk behandling og sendes i offentlig høring d. 26. marts. Den nye trafikplan indebærer en omlægning af det nuværende bybusnet til et såkaldt højklasset A-busnet, som senere skal erstattes af letbaner.

I februar 2010 blev forslaget til en ny kollektiv trafikplan for Århus færdiggjort. Trafikplanen, som er udarbejdet af COWI i samarbejde med Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik, har været til politisk behandling i Århus Kommune og Region Midtjylland med henblik på godkendelse. D. 26. marts sendes trafikplanen i offentlig høring, hvor Århusområdets borgere har mulighed for at komme med bemærkninger, inden trafikplanen formentlig bliver vedtaget i sommeren 2010.

Forslaget til trafikplanen indebærer en større omlægning af det nuværende bybusnet i Århus og på enkelte regionalruter til og fra Århus, så dele af bybusnettet får status af et højklasset A-busnet, der kan betjene de store rejsestrømme i Århus. A-busnettet suppleres af et almindeligt bybusnet, der vil dække områderne uden for det højklassede net. Trafikplanen peger endvidere frem mod en etapevis etablering af letbanestrækninger, der vil erstatte de højklassede A-busser i de pågældende trafikkorridorer, efterhånden som de bliver etableret.

I første omgang gælder det den nordlige del af den kommende buslinje 1A, som kører til Skejby og Lystrup via Randersvej. Senere er det planen, at den sydlige del af linje 1A ændres til en letbanestrækning, når den fremtidige letbaneetape til Hasselager og videre til Skanderborg via Skanderborgvej er en realitet. Også linje 1A's linjeføring til Hinnerup vil på sigt blive ændret til en letbanestrækning. Planen er at udbygge letbanens etape 1 fra Lisbjerg V til Hinnerup og senere videre til Hadsten.



Midttrafik-bybus

Den kommende linje 3A til Nordhavnen er ligeledes en forløber for den fremtidige letbaneetape. Det samme gælder linje 4A, som skal betjene Brabrand N, med den forskel, at linje 4A kører ad Silkeborgvej, mens letbanen foreslås ført ad Viborgvej og Ringvejen videre til Brabrand N.

Udover linje 1A er det endnu ikke besluttet, hvornår de øvrige A-buslinjer skal ændres til letbaneetaper. I øjeblikket arbejdes der i letbanesamarbejdet på at fastlægge, hvilken af den samlede visions letbanestrækninger, der skal være letbanens etape 2.

Karakteristika ved en A-buslinje

Høj frekvens: I Århus vil A-buslinjerne som minimum køre: 6 gange i timen i dagtimerne og 4 gange i timen om aftenen og i weekenden.

Direkte kørsel: A-buslinjerne kører direkte ad de større veje.

Enkelthed: Hver linje kører til én bestemt destination i et sammenhængende byområde.

Høj rejsehastighed: Rejsehastigheden kan øges med færre stoppesteder og ved at køre på hovedstrøg, hvor der bedre kan skabes fremkommelighed.

Sammenbinding gennem centrum: Ved at lade A-buslinjerne køre mellem to områder på sin side af Århus C med kørsel via bymidten undgår mange at skulle skifte.

Gode skifteforhold: Der, hvor skift er nødvendige, sikres gode skifteforhold, fx ved høje frekvenser på ringlinjerne.

LANGS MED BANEN

Nye ansigter i følgegruppen

I forlængelse af kommunal- og regionsvalget i november 2009 er der sket en udskiftning af medlemmerne i den politiske følgegruppe bag letbanesamarbejdet. Kun ganske få af de tidligere medlemmer er med i følgegruppen. Det skyldes bl.a., at det i de fleste kommuner i letbanesamarbejdet er borgmesteren, der repræsenterer kommunen i følgegruppen. De mange udskiftninger af borgmesterposterne i Østjylland har derfor medført en ny sammensætning af den politiske følgegruppe, hvor medlemmerne nu er:

- *Midttrafik*: næstformand Mads Nikolajsen (formand i følgegruppen) (tidligere valgt for Norddjurs Kommune)
- *Århus Kommune*: rådmand for Teknik og Miljø Laura Hay (næstformand i følgegruppen)
- *Favrskov Kommune*: borgmester Nils Borring
- *Norddjurs Kommune*: borgmester Jan Petersen
- *Odder Kommune*: borgmester Elvin J. Hansen
- *Randers Kommune*: medlem af Teknik- og Miljøudvalget Jørgen Bruno Andersen (genvalgt)
- *Silkeborg Kommune*: formand for Vej- og Trafikudvalg Frank Borch-Olsen
- *Skanderborg Kommune*: borgmester Jørgen Gaarde
- *Syddjurs Kommune*: borgmester Kirstine Bille
- *Region Midtjylland*: medlem af Regionsrådet Bjarne Schmidt (genvalgt)

5 bud på Navitas Park

Den 1. marts 2010 afleverede 5 prækvalificerede hold deres forslag til den arkitektoniske udformning af det kommende bygningskompleks Navitas Park på De Bynære Havnearealer. Navitas Park, som bliver Århus' nye energi-, videns- og innovationscentrum, skal bl.a. huse Ingeniørhøjskolen i Århus og Århus Maskinmesterskole og får faciliteter til uddannelse, forskning, udvikling og iværksætteri. Den kollektive trafik til Navitas Park og de øvrige byggerier på De Bynære Havnearealer vil blive betjent af letbanen, i første omgang etape 1 og



Togsæt fra Bybanen i Bergen

senere også en etape, som føres ud mod Nordhavn ad Bernhardt Jensens Boulevard. I de kommende måneder skal et bedømmelsesudvalg vurdere de 5 indkomne bud med henblik på at offentliggøre et vinderprojekt i slutningen af maj 2010. Planen er, at Navitas Park skal stå færdigt i 2014.

Nyt bycentrum i Lystrup

Lystrup skal have en ny central bymidte, som kan danne et attraktivt grundlag for en ny letbanestation. Det mener Lystrups fællesråd, erhvervsforening og idrætsforening, som i fællesskab har nedsat en styregruppe, der med tidligere rådmand Hans Schiøtt (V) i spidsen arbejder for at virkeliggøre ambitionen om en ny bymidte med både erhvervs-, kultur-, idræts- og boligbyggeri. Styregruppen arbejder på at finde en investor, som vil lægge et trecifret millionbeløb i projektet.

Bergen tester Bybanen

Bergenserne i Norge kan snart få deres første tur med den nye letbane, som netop er ved at blive etableret i Bergen. Letbanen, som har fået navnet Bybanen, bliver i øjeblikket testet på de nyanlagte skinner, inden den i juni 2010 er klar til at åbne for offentligheden.

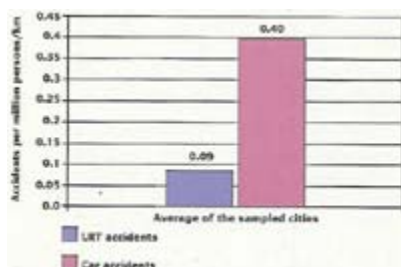
Bybaneprojektet i Bergen har stået på siden 2002 og består af to etaper. Det er den første etape af etape 1, som står klar til sommer, mens de øvrige strækninger stadig er i planlægningsfasen. Første fase består af en knap 10 km. lang strækning mellem byens centrum og forstaden Nesttun syd for Bergen. Prisen for strækningen er beregnet til ca. 2,2 mia. NOK (2007-niveau). Planen er, at denne strækning skal udbygges til Bergen Lufthavn, som ligger 17 km. fra centrum.

VIDSTE DU, AT...

... en letbane er mere sikker end en bil?

UITP, den Internationale Sammenslutning for Kollektiv Trafik, har lavet en undersøgelse om letbaners sikkerhed i forhold til andre transportmidler.

Undersøgelsen bygger på erfaringer fra seks europæiske byer (Bremen (D), Haag (NL), Düsseldorf (D), Leipzig (D), Stuttgart (D) og Wien (A)), hvor UITP på baggrund af statistiske data har beregnet hyppigheden af ulykker pr. personkilometer. Se grafen nedenfor.



På grafen ses det, at antallet af ulykker pr. personkilometer med bil (Car accidents, rød graf), er mere end fire gange så højt som med letbane (LRT accidents, blå graf). En letbane er med andre ord et langt mere sikkert transportmiddel end bilen. Letbaners tilstedeværelse i byerne kan således medvirke til at reducere antallet af trafikulykker og have en positiv effekt på byens overordnede sikkerhedsniveau. Dette resultat underbygges af en rapport med europæiske erfaringer foretaget af Transportøkonomisk Institut i Norge i 2005. Her er der indikationer på, at etablering af et letbanesystem fører til reduktion i antallet af uheld, ligesom letbaner ikke synes specielt udsatte for uheld. Det lader således til, at etablering af letbaner ikke udgør en større risiko end andre store køretøjer i byen.

UITP's undersøgelse omfattede også et fokus på årsagerne til ulykker, som inkluderede letbaner. Her har det vist sig, at ulykkerne i mange tilfælde skyldes, at en tredjepart, ofte fodgængere eller bilister, ignorerer eller overser trafikreguleringerne. Kun i meget sjældne



Letbanetog i Kassel

tilfælde skyldes ulykkerne en teknisk fejl i materiellet eller en fejl fra letbanechaufførens side.

... letbanen ikke vil føre til flere trafikuheld?

I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen for letbanen er der lavet beregninger af de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af letbanen i driftsfasen i forhold til 0-alternativet (dvs. hvis letbanen ikke etableres). Beregningerne viser, at der reelt set ikke er nogen forskel på det samlede forventede antal trafikuheld i hovedforslaget for letbanen sammenlignet med 0-alternativet. Der er altså intet, der peger på, at letbanen skulle medføre flere trafikuheld i forhold til 0-alternativet.

Beregningerne er foretaget på baggrund af trafiktal fra den trafikmodel for Århus, som er anvendt i VVM-redegørelsen. Her skal det bemærkes, at beregningerne kun gælder for strækningen Nørreport – Olof Palmes Allé. Ligeledes skal det nævnes, at beregningerne alene er baserede på den trafikikkerhedsmæssige effekt af den ændrede biltrafik, ikke letbanens mulige indflydelse på biltrafikken. Det skyldes, at der ikke findes en metode, som både kan beregne konsekvenserne af de vejtrafikmæssige ændringer som følge af letbanens etablering og den påvirkning, som selve letbanen giver anledning til.

... der er flere virkemidler til at forebygge letbaneulykker?

Udenlandske erfaringer viser, at antallet af ulykker, som involverer letbaner, kan forebygges ved hjælp af flere forskellige virkemidler. Allerede når et letbanesystem anlægges, kan disse virkemidler med fordel implementeres:

- Kortlægning af de forventede passagerstrømme ved standsningssteder for at fastlægge perronens placering og udformning på de enkelte lokaliteter
- Opsætning af naturlige barrierer via niveauforskelle og forskellige former for belægning, som kan indikere, at man som fodgænger eller cyklist skal være ekstra opmærksom
- Forskellige former for skiltning ved standsningsstederne
- Information og oplysningskampagner, som gør opmærksom på, hvordan man som borger skal agere i byrummet, når en ny type transportmiddel bliver etableret

Sidstnævnte kan både anvendes før og efter etableringen. Derudover kan letbanens hastighed tilpasses efter de lokale forhold for at undgå ulykker.

Alle disse forebyggende virkemidler indgår i letbaneprojektet i Østjylland.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 3**

Transportminister Hans Christian Schmidt
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00

Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato

29. marts 2010

Journalnummer

1-7-1-10

Kære Hans Christian Schmidt

På et møde med de lokale parter i letbanesamarbejdet 29. oktober 2010 gav tidligere transportminister Lars Barfoed udtryk for, at staten er parat til at deltage i anlægsorganisationen for letbanen i Århus.

Vi har med dette afsæt og i et godt samarbejde med Transportministeriet arbejdet videre med de opgaver, der skal løses i projektet.

Der er dog to klare politiske problemstillinger, som ikke kan afklares endeligt på embedsmandsniveau.

En afklaring har imidlertid afgørende betydning for fremdriften og udformningen af det endelige aftalegrundlag, hvorfor vi rejser dem for dig nu.

Den ene problemstilling drejer sig om anlægsorganisationen. Her er det de lokale parters ønske, at der gennemføres en lovgivning, som muliggør, at det samlede projekt gennemføres af et anlægsselskab med deltagelse af parterne.

Gennemførelse af projektet i en løsere projektorganisation er blevet overvejet efter ønske fra Transportministeriet.

Men med baggrund i de foreliggende udredninger, er det de lokale parters opfattelse, at alene en selskabsmodel vil kunne skabe den nødvendige klarhed i juridisk såvel som økonomisk henseende og både internt og eksternt for at projektet kan optimeres og gennemføres.

Den anden problemstilling er risikodelingen. Anlægsprojektet er vurderet til at ligge mellem 1 og 1.2 mia. kr. Budgettet er under tilpasning til Transportministeriets procedure for anlægsbudgettering.

I aftalerne om "En grøn transportpolitik" blev der afsat en pulje på 2 mia. kr. til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet. I denne pulje er der forlods afsat 500 mio. kr. til et statsligt bidrag til en letbaneløsning i Århus.

Det faktum, at der er tale om den første letbanestrækning i Danmark, vil gøre det vanskeligt at gennemføre en sikker budgettering. Både Trafikstyrelsen og andre myndigheder kan stille krav til udformning af an-

lægget og sikkerhedssystemerne, krav som næppe kan fastlægges endeligt og budgetteres, før den egentlige skitse- og detailprojektering er tilendebragt. Der skal samtidig etableres anlæg på Banedanmarks nuværende strækning, hvor der især på Århus H kan være risiko for fordyrelser i det endelige projekt.

Hvis Århus Kommune skal påtage sig den fulde risiko, vil dette givetvis blive et helt centralt spørgsmål og en mulig stopklods i byrådets beslutning om endeligt tilsagn til gennemførelse af projektet. Det er derfor vores opfattelse, at staten bør påtage sig en del af risikoen i projektet.

For at fastholde fremdriften i projektet vil vi anmode om et snarligt møde, hvor vi kan drøfte de nævnte spørgsmål.

Med venlig hilsen



Nicolai Wammen
borgmester,
Århus Kommune



Bent Hansen
regionsrådsformand,
Region Midtjylland



Mads Nikolajsen
formand,
Letbanesamarbejdets
politiske følgegruppe

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 4**

Til transportministeren

Kære Hans Christian Schmidt

Tillykke med udnævnelsen som transportminister. Som interesseorganisation for landets seks trafikselskaber har vi med glæde noteret os, at regeringen i sin løbende udmøntning af infrastrukturen fortsat vil prioritere et markant løft af den kollektive trafik, så det meste af fremtidens vækst i trafikken løftes af den kollektive trafik. Trafikselskaberne i Danmark opstillede de samme tanker i det visionsnotat, vi i juni 2009 udgav i fællesskab med KL og Danske Regioner.

I forbindelse med vores aftale om halvårige møder, foreslår vi et snarligt møde, hvor vi kan drøfte, hvordan vi får flere passagerer i den kollektive trafik, bussen som sammenhængskraft i den kollektive trafik samt statens trafikinvesteringspuljer.

Med venlig hilsen

Thomas Kastrup-Larsen
Formand for Trafikselskaberne i Danmark

Brev

9. marts 2010
Niels Mortensen
36 13 18 63
nm@trafikselskaberne.dk

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 5**

MINISTEREN

Dato **25 MRS. 2010**
Dok.id
J. nr. 2010-1851
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikselskaberne i Danmark
Att.: Formand Thomas Kastrup-Larsen
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Vedr. møde

Kære Thomas Kastrup-Larsen

Tak for lykønskningen.

Jeg glæder mig til et godt samarbejde med trafikselskaberne.

Det er vigtigt, at vi fortsat arbejder for at styrke den kollektive trafik. Busserne har i den forbindelse en vigtig rolle, både i byerne og i landområderne.

Som du måske er bekendt med, arbejder Transportministeriet i øjeblikket på en evaluering af lov om trafikselskaber, og der er mange spændende tiltag i gang på busområdet, bl.a. i forbindelse med udmøntningen af buspuljerne.

Jeg vil gerne drøfte disse tiltag og høre jeres input til, hvordan vi styrker sammenhængskraften i den kollektive trafik.

Jeg vil derfor bede mit ministersekretariat kontakte jer med henblik på at aftale et møde i maj eller juni.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 6**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
26. marts 2010	1-18-0-1-08	Bente Brink	bbr@midttrafik.dk	87 40 82 76

Bestyrelsesansvarsforsikring Midttrafik

Baggrund

Bestyrelsen er i dag ikke omfattet af en bestyrelsesansvarsforsikring. Midttrafik har aldrig haft en bestyrelsesansvarsforsikring.

Midttrafik har tegnet forsikringer, som indbefatter politisk valgte på følgende områder:

- Medarbejdere er forsikret mod ulykke og arbejdsskade (gælder også politisk valgte i nødvendigt omfang)
- Medarbejdere og politisk valgte er rejseforsikrede

Øvrige Trafikselskaber

Midttrafik har rettet kontakt til de øvrige trafikselskaber.

- NT, Movia og Fynbus har ikke bestyrelsesansvarsforsikringer - jurist hos Fynbus oplyste, at man ikke kan tegne en dækkende bestyrelsesansvarsforsikring.
- Forsikringsansvarlig hos Sydtrafik har ikke været at træffe

Forsikringsselskabets mulighed for at tegne bestyrelsesansvarsforsikring

Midttrafik har forespurgt på muligheden for at tegne bestyrelsesansvarsforsikring ved sit forsikringsselskab, Gjensidige, der efter nærmere undersøgelse svarer:

- " Jeg har via jeres hjemmeside set lidt nærmere på virksomhedsform og bestyrelse. Jeg har kunnet konstatere, at der er tale om et fælleskommunalt selskab, hvilket jeg forudsætter er oprettet i henhold til Styrelseslovens § 60. I så fald er det helt korrekt, at I ikke har mulighed for at tegne bestyrelsesansvarsforsikring, da dette ikke tillades af Indenrigsministeriet. Begrundelse er, at der er tale om en politisk bestyrelse for hvilke der ikke kan tegnes forsikring for."

Juridisk vurdering ved Midttrafik

På baggrund af et brev fra Indenrigsministeriet 5. november 1999 til et forsikringsselskab vurderer Midttrafiks jurist:

- En kommune kan lovligt tegne en ansvarsforsikring, der dækker det erstatningsansvar en repræsentant i en ekstern bestyrelse evt. pådrager sig, under forudsætning af at selve kommunalbestyrelsen træffer beslutning herom. Det er ikke tilladt at tegne en kollektiv ansvarsforsikring, der dækker det ansvar for tab som kommunalbestyrelsesmedlemmer måtte påføre kommunekassen eller fælleskommunale selskaber. Det vil umiddelbart være op til den enkelte kommunalbestyrelse at vurdere, om de vil forsikre deres medlem af bestyrelsen.
- Dækningsområdet for forsikringen må under alle omstændigheder være det samme som beskrevet ovenfor, hvilket vil sige, at der ikke kan tegnes en ansvarsforsikring, der dækker det ansvar for tab som kommunalbestyrelsesmedlemmer måtte påføre kommunekassen eller fælleskommunale selskaber.

Konklusion

- Midttrafik har ikke mulighed for at tegne en dækkende forsikring, da der er tale om en politisk bestyrelse.

Århus, 9. april 2010

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 16. april 2010 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 17
Bilag nr. 7**

PROJEKTBESKRIVELSE

Scenarier for den lokale og regionale kollektive trafik frem mod 2020

Formål

Det er regeringens målsætning, at størsteparten af den fremtidige trafikvækst skal ske i den kollektive trafik. Det er vedtaget med et bredt trafikforlig i januar 2009. Det er dette projekts formål at belyse, hvordan busser og lokalbaner kan bidrage til at opfylde regeringens målsætning. Formålet er dernæst, at gøre et virkemiddelkatalog tilgængeligt for kommuner, og regioner og trafiksekskabers arbejde med den kollektive trafik.

Kommuner og regioner har ansvaret for busser og lokalbaner og ejer i fællesskab trafiksekskaberne, der står for den daglige drift af busser og lokalbaner. Passagerer i busser udgør ca. 2/3 af alle passagerer i den kollektive trafik i Danmark. Over 1/3 af alle togpassagerer bruger bussen i tilslutning til deres rejse. Busserne har altså en afgørende rolle i den samlede kollektive trafik.

Projektet skal skitsere, hvad der skal til for at kommuner og regioner kan være med til at sikre at trafikforligets målsætninger kan opfyldes for busser og lokalbaner. Transportministeriets udspil er, at bustrafikkens omfang skal øges med 50 pct., hvis det skal være realistisk at nå trafikforligets målsætning. Dette kan pragmatisk fortolkes som, at antal passagerer i busser og lokalbaner skal stige med mindst 50 pct. inden 2020, eller med mindst 5 pct. om året.

KL, Danske Regioner og Trafiksekskaberne i Danmark har i et fælles udspil fra juni 2009 om ”Visioner for den regionale og lokale kollektive trafik” bakket op om målsætningerne i trafikforliget samt skitseret en række indsatsområder, der kan medvirke til at tiltrække flere passagerer til bustrafikken.

Opfyldelse af de ambitiøse målsætninger i trafikforliget kræver imidlertid, at man mere konkret belyser, hvilke virkemidler, der mest effektivt kan øge den regionale og kollektive trafiks konkurrencedygtighed og mulighed for at tiltrække flere passagerer. Projektet skal opstille scenarier for udvikling af den kollektive trafik og de passagermæssige og økonomiske konsekvenser heraf.

Baggrund

Den kollektive bustrafik har en væsentlig betydning for regioner og kommuner – både som en væsentlig post på budgetterne (kommuner og regioner anvender samlet omkring 3 mia. kr. årligt på den kollektive bustrafik), som en væsentlig opgave med at sikre, at mobilitets behov kan opfyldes og endelig som led i understøttelsen af overordnede klima- og miljømålsætninger.

Den kollektive bustrafik har igennem 00'erne haft stigende passagertal og udgifterne til driften har været stigende. Der er således behov for at have fokus på, hvordan udviklingen kan vendes – og dette fokus er endnu mere aktuelt i forbindelse med de ambitiøse målsætninger i trafikforliget fra 2009.

Der er i øjeblikket kun begrænset viden om, hvilken sammensætning af virkemidler, der mest effektivt kan bidrage til at opnå øgede passagertal. Dette skyldes i høj grad også, at effekten af f.eks. større frekvens eller etablering af busbaner vil være meget forskellig i forskellige typer af områder (med f.eks. forskellig geografi, rejsemønstre, transportalternativer og trængsel).

Fokus i projektet er på den indsats, der konkret og på kortere sigt kan gøres ift. busser og lokalbaner og de omkostninger dette medfører. Fokus er således på den indsats, der hurtigt kan iværksættes og skabe resultater. Der er også udfordringer ift. rammebetingelserne for driften, men disse tages ikke op i dette projekt.

Beskrivelse af projektet

Projektet skal først og fremmest belyse den potentielle effekt af faktorer, som trafikselskaberne i samarbejde med kommuner og regioner er ansvarlig for: Driftsomfang, fremkommelighedstiltag, terminaler med tilhørende parkeringsfaciliteter, takstudvikling mv. og belyse, hvor meget disse faktorer kan bidrage med. Disse forslag opdeles i umiddelbare forslag, som trafikselskabet sammen med regioner og kommuner kan realisere indenfor de

givne rammer og økonomi og mere vidtgående forslag, der vil kræve udvidede økonomiske rammer, eller som kræver en supplerende indsats fra andre end trafikselskaber, regioner og kommuner.

For alle forslagene beskrives betingelserne for, at de kan realiseres, herunder hvem, der kan gå videre med indsatsen. Desuden skønnes over effekt for antal passagerer og de økonomiske konsekvenser af at gennemføre tiltaget.

Der vil bl.a. blive fokuseret på effekter af tiltag på følgende områder:

- Takster og takstsammensætning
- Udvidelse af frekvens
- Ruteomlægninger, herunder nye ruter
- Mere effektive metoder til ruteplanlægning
- Højere hastighed gennem fremkommelighedstiltag
- Direkte ruter
- Forbedret sammenhæng mellem bus og tog
- Park & Ride-faciliteter
- Regularitet og pålidelighed
- Information
- Incitamentskontrakter
- Image og marketing
- Komfort

Tiltagene og deres potentiale vurderes på baggrund af erfaringerne fra tidligere og igangværende projekter. Dette suppleres med analyser af konkrete trafikstrømme i korridorer og lokalt i forskellige regioner og kommuner, for at belyse hvor der er basis for overflytning af bilister til den kollektive trafik. Disse data kan trækkes fra DTU's Transportvaneundersøgelse, og vil potentielt efterfølgende kunne bruges i den konkrete fremtidige planlægning i de enkelte trafikselskaber.

Resultater

Det er erfaringsmæssigt vanskeligt at vurdere den overflytning af passagerer/bilister, der kan realiseres ved gennemførelse af forskellige tiltag. Der kan dog hentes erfaringer i forskellige danske og udenlandske projekter, bl.a. "Før trafikken står stille" fra Region Hovedstaden, 2009. Dette projekt illustrerede også muligheden af at opstille initiativpakker.

Resultatet af projektet opdeles i en oversigt over tiltag, effekter og omkostninger ved gennemførelse af tiltagene. Der vil blive søgt skelnet mellem tiltag, der umiddelbart kan gennemføres og tiltag, der er mere vidtgående.

Organisering

Projektet forankres i en styregruppe bestående af repræsentanter fra KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark. Analyser og projektrapport udarbejdes af et konsulentfirma.

Tidsplan

Maj 2010	Kontraktindgåelse med konsulenter. Projektstart.
Juni – Sept./okt. 2010	Kortlægning af virkemidler og eksisterende viden om effekter. Første afrapportering. Virkemiddelkatalog; første vurdering af overordnet passagerpotentiale af virkemiddelpakker; og første vurdering af omkostninger ved implementering. Første rapport vil falde sammen med regeringens udmelding af strategi for klimatilpasning i Danmark.
Nov. 2010 – Febr. 2011	Analyser af konkrete trafikstrømme, herunder identifikation af områder (geografisk, kundetyper, rejsetyper mv.) med særligt passagerpotentiale i de enkelte trafikselskaber (med udgangspunkt i Transportvaneundersøgelsen).
Marts 2011	Endelig afrapportering. Detaljeret vurdering af passagerpotentiale af virkemiddelpakker - herunder potentialer i enkelte trafikselskaber og for særlige kunde- og rejsetyper – samt vurdering af omkostninger ved implementering heraf.

Budget

<i>Budgetpost</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Beløb i kr</i>
Datakøb fra DTU	Køb af rettigheder til træk fra Transportvaneundersøgelsen; bistand til udtræk af data og behandling heraf	350.000
Konsulentbistand I	Udarbejdelse af virkemiddelkatalog; første vurdering af overordnet	500.000

	passagerpotentiale af virkemiddelpakker; og første vurdering af omkostninger ved implementering heraf.	
Konsulentbistand II	Udarbejdelse af detaljeret vurdering af passagerpotentiale af virkemiddelpakker – herunder potentialer i enkelte trafikselskaber og for særlige kunde- og rejsetyper – samt vurdering af omkostninger ved implementering heraf.	750.000
Samlede projektudgifter		1.600.000 (ekskl. moms) = 2.000.000 (inkl. moms)