

Bilagsoversigt

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

- 1 Revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2010
 1. [Midttrafiks årsregnskab 2010 med revisionspåtegning](#)
 2. [revisionsberetning nr. 8 af 17. juni 2011 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan, revision i årets løb samt afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2010](#)
- 2 Budget 2012 til politisk høring
 1. [forslag til budget 2012 til politisk høring](#)
- 3 Fremtidig organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik
 1. [notat om analyse af organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik](#)
- 4 Harmonisering af regler og takster for handicapkørsel
 1. [samlet notat vedr. harmonisering af takster og rejseregler for handicapkørsel i Midttrafik](#)
 2. [administrative høringssvar fra 2. høringsrunde blandt kommunerne](#)
- 5 Handicappedes mulighed for tilkøb af taxa på rejser over 100 km
- 6 Ændring af indstigningsmønsteret i bybusserne i Aarhus
 1. [notat om forsøg med ændring af adgangsveje i bybusserne i Aarhus](#)
- 7 Kapitaltilførsel til Rejsekort A/S
- 8 Den politiske konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011
 1. [Program for politisk konference om kollektiv trafik i Midtjylland 13. maj 2011](#)
- 9 Rapportering vedrørende Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011
 1. [forslag til rapport fra Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011](#)
- 10 Mødekalender 2012 for Bestyrelsen og Repræsentantskabet for Midttrafik
- 11 Orientering om passagerindtægter januar-april 2011
- 12 Orientering om rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?"
 1. [notat om rapporten "Flere buspassagerer - hvad skal der til?"](#)
- 13 Orientering om trafikaftale af 5. maj 2011 og oversigt over statslige puljetilskud
 1. [samlet oversigt over tilskud fra statslige puljer til Midttrafik og kommuner i Midttrafiks område](#)
- 14 Orientering om køreplanlægning i Midttrafik
- 15 Orientering om samarbejder om ændringer i busstationer
 1. [manual for busstationer](#)
- 16 Orientering om implementeringsplanen for Trafikplan Aarhus
- 17 Orientering om kortvarigt forsøg med hybridbusser i Aarhus
- 18 Orientering om gratis kørsel til Karup Lufthavn
- 19 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
 1. [Klimapartnerskabsaftale mellem Aarhus Kommune og Midttrafik](#)
- 20 Eventuelt

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**Årsregnskab 2010
for
Midttrafik**

Godkendt på bestyrelsesmødet 17. juni 2011

CVR nummer: 29943176

Indhold

1. Indledning	2
2. Ledelsens påtegning	3
3. Den uafhængige revisors påtegning	4
4. Præsentation af Midttrafik	6
5. Regnskabsbemærkninger	8
6. Anvendt regnskabspraksis	14
6.1 Resultatopgørelsen	14
6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse	15
6.2 Balancen	15
7. Resultatopgørelse for 2010	20
8. Balance 31. december 2010	22
9. Pengestrømsopgørelse 2010	23
10. Noter til resultatopgørelse og balance	24
11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau	32
12. Personaleoversigt	33
13. Uddrag af internt regnskab for 2010 for Busselskabet Aarhus Sporveje	34

1. Indledning

2010 blev økonomisk set et godt år for Midttrafik, kommunerne og Region Midtjylland. Baggrunden for dette er, at det samlede tilskudsbehov blev 81.120 tkr. lavere end forventet.

På busdriften udviser regnskabsresultatet en brutto mindreudgift på i alt 7.802 tkr. På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter i form af betalinger til vognmænd. Dette skyldes primært færre udgifter til kompensation for ændrede regler cross border leasing.

En meget positiv udvikling kan ses på indtægtssiden, hvor der er tale om merindtægter på 58.966 tkr. i forhold til det budgetterede. Kundernes køb af busbilletter samt klippe- og periodekort ligger 9 procent højere i forhold til regnskabet for 2009. Fremgangen er primært i bybusområder og på de store regionale ruter.

På handicapområdet er der i forhold til de budgetterede udgifter tale om et samlet, mindreforbrug på 6.530 tkr. i 2010.

Kan-kørslen har været præget af stærkt stigende volumen fra 2009 til 2010. Kan-kørsel ekskl. administration udgjorde 159.651 tkr. i 2010.

Udgifterne vedrørende togdrift viser et samlet merforbrug på 4.179 tkr. På driftssiden er indtægterne i 2010 overbudgetteret med 205 tkr., mens udgifterne overstiger de budgetterede med 1.361 tkr.

På anlægssiden er der tale om et netto merforbrug på 2.613 tkr.

Der har i Trafikselskabet været et mindreforbrug på 5.658 tkr. i forhold til budgettet.

Midttrafik har i 2010 fået afgørelse fra SKAT vedrørende betaling af lønsumsafgift, og er blevet pålagt at betale fra 1. januar 2009.

2. Ledelsens påtegning

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

Bestyrelsen for Midttrafik har den 8. april 2011 behandlet og godkendt et foreløbigt udkast til årsregnskabet for 2010. Det endelige årsregnskab er behandlet og godkendt på bestyrelsesmødet den 17. juni 2011.

Arne Lægaard
Formand for bestyrelsen

Jens Erik Sørensen
Direktør

3. Den uafhængige revisors påtegning

Til bestyrelsen for Midttrafik

Vi har revideret årsregnskabet for Midttrafik for perioden 1. januar - 31. december 2010 omfattende ledelsens påtegning, regnskabsbemærkninger, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter, regnskabsoversigt, personaleoversigt samt uddrag af internt regnskab for Busselskabet Århus Sporveje. Årsregnskabet er aflagt i henhold til Lov om kommunernes styrelse samt Indenrigs- og Sundhedsministeriets budget og regnskabsbestemmelser for kommuner.

Budgettal for 2010 er ikke omfattet af vores revision.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

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

Revisors ansvar og den udførte revision

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

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

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2010 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningens krav til regnskabsaflæggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Erklæring om udført forvaltningsrevision

I forbindelse med den finansielle revision af Midttrafiks årsregnskab for 2010 har vi foretaget en vurdering af, hvorvidt der for udvalgte områder er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af Midttrafik.

Ledelsens ansvar

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

Revisors ansvar og den udførte forvaltningsrevision

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

Konklusion

Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2010 på de områder, vi har undersøgt, ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Århus, den 17. juni 2011

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

4. 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 2010, som indeholder en mere detaljeret beskrivelse af nøgletal og selskabets aktiviteter i regnskabsåret 2010.

Midttrafik er registeret i det centrale virksomhedsregister under CVR nr. 29 94 31 76.

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

5. Regnskabsbemærkninger

Midttrafiks samlede bruttoudgifter i 2010 udgør 1.814.412 tkr. Langt hovedparten vedrører busdriften (1.376.281 tkr.). Bruttoudgifterne til variabel kørsel udgør i 2010 211.849 tkr. Bruttoudgifterne til administration og fælles formål udgør 121.105 tkr. Bruttoudgifterne til Togdrift er opgjort til 50.874 tkr.

Årsregnskabet for Midttrafik viser et samlet finansieringsbehov på 1.082.114 tkr. Finansieringsbehovet er baseret på forskellen mellem udgifter og indtægter til kollektiv trafik, og fordeles blandt kommunerne og Region Midtjylland. Det budgetterede finansieringsbehov for 2010 var på 1.163.235 tkr. I 2010 har kommuner og regionen indbetalt tilskud for 1.127.926 tkr., hvilket giver en efterregulering på 45.609 tkr. Midttrafik har efterreguleret i alt 47.076 tkr. Samlet set overfører Midtrafik 1.264 tkr. til 2011.

Afvigelsen fra det budgetterede nettoresultat på ca. 81.121 tkr. i netto mindreudgifter udgør 7 procent af budgettet.

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

Midttrafiks indestående i pengeinstitutter udgør ved regnskabsårets udløb 94.972 tkr. Forbedringen på likviditeten skyldes blandt andet markant højere bus indtægter, større bestillerbidrag indbetalt i forhold til regnskab, samt højere fokus på inddrivelse af gæld fra debitorer.

Bemærkninger til resultat og balance

I det følgende suppleres resultatet for hovedområderne i resultatopgørelsen samt balancerposterne med bemærkninger, bl.a. vedrørende afvigelser mellem budget og regnskabs-tal.

Busdrift inkl. Bus- og togsamarbejdet

På busdriften udviser regnskabsresultatet samlet netto mindreudgift på 66.769 tkr. i forhold til budgettet. Det svarer til en afvigelse fra netto budgettet på 8,7 %.

Netto mindreudgiften består af mindreudgifter til vognmandsbetalinger m.v. på 7.802 tkr. samt merindtægter i forhold til det budgetterede på 58.966 tkr.

Mindreudgiften på busdriften vedrører primært to modsatrettede forhold. På den ene side er der et mindreforbrug som følge af, at kompensation i forbindelse med ændrede regler for cross border leasing ligger et stykke under det budgetterede. På den anden side er der en højere indeksregulering samt konkrete kørselsændringer og konsekvenser af afholdte udbud for den enkelte bestiller.

Indtægter ved busdrift i 2010 udgør 675.078 tkr. og viser en fremgang på godt 9 % i forhold til budgettet. Stigningen svarer til merindtægter på 58.966 tkr.

Regnskabet for 2010 viser en markant fremgang i kundernes køb af billetter/kort og i salget af klippekort og periodekort. Stigningen er betydelig og er udtryk for, at flere kunder har benyttet busserne i Midttrafik i 2010. Ved sammenligning med 2009 er passagerindtægterne (billetter/kort) forøget med ca. 36.000 tkr. Det er en stigning på 7,8 %.

Det er primært i bybusområderne i Midttrafik og på de store regionale ruter, der har haft fremgang.

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.

Omsætningen ved 'kan-kørsel' ligger i 2010 på 159.651 tkr. Det samlede resultat for kan-kørslen udgør et mindreforbrug på 19.616 tkr. ekskl. administration.

Afvigelsen skyldes hovedsageligt at Sydtrafiks kørsel og patientkørslen er blevet overbudgetteret pga. manglende kendskab til tidligere forbrug i de to kørselstyper.

På trods af aktivitetsstigninger ved handicapkørslen er nettoudgifterne blevet 6.530 tkr. mindre end budgettet. Dette skyldes bl.a. stigende koordineringsgrad af flere kørsler i Midttrafiks variable kørsel, men også udbud af kørslen (ekskl. Kørsel internt i Århus kommune) har medvirket til effektiviseringen.

Togdrift

Midtjyske Jernbaner A/S udarbejder som aktieselskab et selvstændigt regnskab omfattende jernbanens samlede økonomi.

I Midttrafiks regnskab indgår kun de direkte mellemværender mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik. Regnskabet for 2010 viser merudgifter på ca. 4.179 tkr. i forhold til budgettet. Der er et merforbrug til drift af togtrafik på 1.566 tkr. På anlægsinvesteringer er der et merforbrug på ca. 2.613 tkr.

Merudgifter til togkørsel skyldes primært øgede omkostninger til lønsumsafgift og pensionsforpligtigelser hos Midtjyske Jernbaner A/S. Disse omkostninger var ikke forventet ved budgetudarbejdelsen. Midttrafik har drøftet merforbruget med Region Midtjylland.

Sporombygningen på Odderbanen finansieres af Region Midtjylland. Projektøkonomien indgår ikke i Midttrafiks investeringsbudget for privatbanerne, men finansieres "krone til krone" via Regionens indbetalinger til Midttrafik og Midttrafiks udbetalinger til Midtjyske Jernbaner A/S.

Omkostningerne til spormoderniseringen blev væsentlig højere end forventet. Det endelige projektregnskab forventes afsluttet i 2011.

Region Midtjylland har optaget to lån til finansiering af sporombygningen. Provenuet fra lånene er videreudlånt til Midttrafik, til anvendelse som et anlægstilskud til sporombygningen. Region Midtjylland yder et tilskud til Midttrafik, svarende til ydelserne på de to lån.

Trafikselskabet

Under Trafikselskabet 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 Aarhus er i regnskab 2010 et selvstændigt resultatområde i henhold til den vedtagne opdeling på bevillingsniveau som bestyrelsen vedtog den 4. marts 2011.

Samlet set er der tale om en mindreudgift for Trafikselskabet på 5.658 tkr. i 2010.

Trafikselskabet har i 2010 fået en afgørelse fra SKAT vedrørende lønsumsafgift. Midttrafik er blevet pålagt at betale startende fra 1. januar 2009. Dette betyder en merudgift på 3.377 tkr.

Midttrafik har i 2010 fået fortaget en aktuarberegning vedrørende Midttrafiks samlede pensionsforpligtelse. Beregningen har medført en regulering på 11.724 tkr. Midttrafik har fra 2010 ændret regnskabspraksis, således at reguleringen på pensionsforpligtelsen byrdefordeles. Beløbet indgår ikke i den årlige efterregulering, men indregnes som langfristede tilgodehavende.

Midttrafik vil på baggrund af beslutning ved bestyrelsesmødet den 4. marts 2011 ikke bestillerfordele resultatet for Trafikselskabet.

Billetkontrollen

Billetkontrollen har i 2010 indtægter for 48 tkr. og vedrører kun Aarhus Kommune. Baggrunden for indtægtsnedgangen skyldes ekstraordinære overførsler til Aarhus Kommune vedrørende 2008 og 2009.

Puljer

Midttrafik har i 2010 modtaget en pulje på 500 tkr. fra Aarhus kommune vedrørende Trafikplan Aarhus. Midttrafik har i regnskabsåret afholdt udgifter på 127 tkr.

Særaftaler

Midttrafik har i regnskabsåret afholdt særlige udgifter på 1.696 tkr. ud over det budgettede. Dette er sket efter aftale med relevante bestillere.

Letbanen

Nettoresultatet for Letbanen afviger negativt med 8.036 tkr.

Der er i 2010 forbrugt 21.595 tkr. og overført et underskud på 2.441 tkr. fra 2009. D.v.s. et samlet forbrug på ca. 24.036 tkr.

Udgiften er en del af letbanens samlede anlægsbudget på ca. 1.200.000 tkr., som skal fordeles mellem Staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland efter deres andele i et kommende anlægsselskab.

Aarhus Kommune har á conto bidraget med 12.500 tkr. i 2010. Staten har ikke inden regnskabsafslutningen fået gennemført betalingen, men har givet tilsagn om betaling. Region Midtjylland har ikke ydet bidrag til projekteringen i 2010 men det forventes, at Regionen dækker sin andel i 2011.

Derudover har Midttrafik modtaget yderligere 3.500 tkr. á conto for letbanesekretariatet samt for færdiggørelse af beslutningsgrundlag 2010.

Det betyder at der må overføres et underskud på ca. 8.036 tkr. til 2011 som skal dækkes ind af efterbetaling fra parterne.

Rejsekortet

Til rejsekortet er der i Budget 2010 budgetteret med 2.230 tkr. fordelt på Region Midtjylland (75 %) og Horsens Kommune (25 %). I 2010 har der været et forbrug på 401 tkr., bestående af udgifter i forbindelse med Rejsekortsekretariatet til løn og overhead. Der har været renteindtægter på 128 tkr. fra ansvarlige lån til Rejsekort A/S. Overskuddet på 1.957 tkr. overføres til 2011. Rejsekort sekretariatet har i 2010 overført 1.178 tkr. til Rejsekort A/S som lån og forudbetaling for anlæg.

Byrdefordelingen

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

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

- Ruterelaterede udgifter
- Køreplantimer

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

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 reduktion i kortfristede tilgodehavender med 295.164 tkr. på balancetidspunktet, hovedsageligt vedrørende mellemværender med kommuner og Region Midtjylland. Pengebindingen modsvares af en reduktion af den kortfristede gæld med 141.475 tkr. Disse bevægelser er den primære årsag til at kortfristet gæld til pengeinstitutter er reduceret med 102.992 tkr.

Materielle anlægsaktiver

Ombygning af lejede lokaler på Søren Nymarksvej i Højbjerg blev i årsregnskabet 2007-2009 indregnet under immaterielle anlægsaktiver. De vil fra 2010 blive indregnet under materielle anlægsaktiver. Der er i 2009 og 2010 overført 2.304 tkr. til Rejsekortet A/S. Disse er registeret som anlæg under opførsel.

Finansielle anlægsaktiver

Den bogførte værdi af finansielle anlægsaktiver udgør 8.639 tkr. jfr. specifikationen i hovedposter i årsregnskabet note 13.

I regnskabsåret 2010 er der foretaget en forudbetaling til rejsekort A/S med 976 tkr., som ikke indgår 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 88.570 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 handicapørsel.

Langfristede tilgodehavender

Langfristede tilgodehavender udgør 11.724 tkr. Langfristede tilgodehavende består af pension til tjenestemænd som byrdefordeles fra regnskab 2010.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger udgør 94.972 tkr., omfatter dels vekselbeholdninger m.v. på ruter m.v. og dels en særlig indlånskonto modtaget fra Aarhus Kommune som kompensation for overtagelse af pensionsforpligtelser i forbindelse med overførsel af tjenestemænd til ansættelse i Midttrafik.

Varebeholdninger

Midttrafik er fra 1. januar 2010 startet med at registrere varebeholdninger for klippekort. Værdien af klippekortene udgjorde pr. 31. december 2010 i alt 867 tkr.

Langfristet gæld

Langfristet gæld 507 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 139.820 tkr. vedrører hovedsagelig entreprenørafregninger samt tilbagebetalinger til bestillere

Kortfristet gæld består af gæld til entreprenører og busselskaber.

Feriepengeforpligtelse

Fra og med regnskab 2010 er det i henhold til Indenrigs- og Sundhedsministeriet frivilligt at indregne feriepengeforpligtelsen. Midttrafik har i henhold til dette tilbageført hensættelsen fra 2009 som udgjorde 9.030 tkr.

Hensatte forpligtelser-moms

Midttrafik har hensat 2.500 tkr fra det opkrævede acontobidrag 2010 til moms på rutebilstationer, som afventer SKATs afgørelse i sagen hvorvidt Midttrafiks tilskud til rutebilstationer er momspligtige. Midttrafik afventer en afgørelse til august måned.

Egenkapital

Midttrafiks egenkapital udgjorde pr. 31. december 2010 20.456 tkr. Stigningen skyldes bl.a. at Midttrafik har tilbageført hensættelser til ferie vedrørende årene 2007-2009.

6. Anvendt regnskabspraksis

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

I Budget –og regnskabssystemet for kommuner er det fra 2010 frivilligt at indregne hensættelser til feriepengeforpligtelser i balancen. På baggrund heraf, har Midttrafik valgt ikke længere at indregne feriepengeforpligtelsen i balancen.

Feriepengeforpligtelsen udgjorde pr. 31. december 2009 9.030 tkr. Beløbet er tilbageført over egenkapitalen i 2010. Såfremt feriepengeforpligtelsen var indregnet i balancen pr. 31. december 2010 ville hensættelsen udgøre 9.453 tkr., hvilket ville have påvirket det omkostningsbaserede resultat med 423 tkr.

Midttrafik har fra regnskabsåret 2010 indregnet varelager for klippekort. For regnskabsåret 2009 har ændringen vedrørende indregning af varelager medført en reklasificering på 43 tkr. fra kortfristede tilgodehavende til varelager.

Midttrafik har fra regnskabsår 2010 valgt at bestillerfordele årets forskydning i hensættelse til tjenestemandspension. Tidligere indgik alene det udgiftsbaseret resultat i byrdefordelingen. Såfremt forskydningerne i pensionsforpligtelsen i 2010 ikke blev byrdefordelt ville egenkapitalen pr. 31. december 2010 være 11.724 tkr. lavere.

Bortset fra ovenstående er anvendt regnskabspraksis uændret i forhold til sidste år.

I det følgende beskrives hovedtrækkene i den regnskabspraksis, der er lagt til grund ved aflæggelsen af årsregnskabet. Årsregnskabet for 2010 er i det følgende primært sammenlignet med regnskabsresultatet for 2009.

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

6.1 Resultatopgørelsen

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.

6.1.1 Den udgiftsbaserede resultatopgørelse

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

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

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

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

6.2 Balancen

Materielle anlægsaktiver

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

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

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.	4-5 år
Inventar, herunder computer- og andet IT-udstyr	
Inventar	4-5 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 hensigtsmæssig at fordele udgifterne over flere år ved indregning i balancen og afskrivning over brugstiden.

Fortjeneste og tab ved afhændelse af materielle anlægsaktiver opgøres som forskellen mellem salgsprisen med fradrag af salgskostninger og den regnskabsmæssige værdi på 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 årsregnskabets 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 tjenestemandslignende vilkår optages i balancen under hensættelser. Den årlige regulering bliver fra 2010 bestillerfordelt som et tilgodehavende for Midttrafik, men reguleringen bliver ikke opkrævet umiddelbart, men først når de respektive pensioner kommer til forfald

Kapitalværdien af forpligtelsen bliver ultimo hvert regnskabsår beregnet ved hjælp af en aktuar beregning. Beregningen baseres på forudsætninger om den fremtidige udvikling i lønniveau, rente, inflation og dødelighed.

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

Finansielle gældsforpligtelser

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

Langfristet gæld optages under regnskabsposten langfristet gæld med restgælden på balancetidspunktet. Under langfristet gæld indregnes 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 for-
tegnelse over eventualforpligtelser i det omfang selskabets opsigelsesvarsel overstiger 2 år. Optagelse i fortegnelsen sker med angivelse af den samlede lejebetaling i opsigelses-
perioden.

Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indregnes ikke i balancen. Sådanne forpligtelser oplyses i årsregnskabet for-
tegnelse over eventualforpligtelser.

For eventualforpligtelser herunder garantier og lign. hvorpå der hviler aktuelle eller truen-
de tabsrisici tilføjes bemærkning herom i tilknytning til forpligtelsen.

Afgivne garantier

Afgivne garantier indregnes ikke i balancen men anføres i årsregnskabet for-
tegnelse over eventualforpligtelser, jf. omtalen ovenfor.

Eventualrettigheder

Eventualrettigheder optages ikke i balancen men oplyses i årsregnskabet for-
tegnelse over eventualrettigheder.

6.3 Busselskabet Aarhus Sporveje

Ifølge indgået aftale mellem Underudvalget vedrørende forberedelse af trafikskabet i
Region Midtjylland og Aarhus Kommune skal Busselskabet Aarhus Sporveje (busselska-
bet) udgøre et særskilt resultatområde i Midttrafik. Busselskabet skal således være orga-
nisorisk, 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 Aarhus Kommune via kontrakter med Midttrafik om buskørsel i Aarhus
Kommune.

Den sammenfattende konsekvens af aftalen indebærer, at Midttrafik betaler for buskørsel
leveret af busselskabet. Aarhus Kommune pålignes den tilsvarende udgift via byrdeforde-
lingsregnskabet. Disse udgifter og indtægter indgår således i Midttrafiks driftsregnskab for
2010.

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 Aarhus Kommune.

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

7. Resultatopgørelse for 2010

Tabel 1: Udgiftsbaseret resultatopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Busdrift	1	693.401	760.169	702.916
Handicapkørsel	2	44.203	50.733	44.939
KAN-kørsel	3	159.651	179.268	0
Togdrift	4	36.752	32.572	32.875
Billetkontrollen		-48	-5.000	-2.234
X-Bus		-298	0	293
Særaftaler		1.696	0	0
Rejsekort				338
Trafikselskabet	5	121.105	126.763	125.417
Øvrige (Lønsumsafgift 2009/Renteindtægter)	6	1.216	0	0
Letbanen	7	24.036	16.000	0
Rejsekort	8	273	2.230	0
Eksterne projekter	9	127	500	0
Resultat		1.082.114	1.163.235	904.544
Resultat til byrdefordeling	10	1.080.850	1.163.235	904.544
Resultat til overførsel	Tabel 6	1.264		

Tabel 2: Resultat fordelt på bestillere

1.000 kr. i løbende priser	Note 10	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Favrskov Kommune		15.154	14.089	14.079
Hedensted Kommune		8.929	10.562	12.235
Herning Kommune		38.031	39.300	38.746
Holstebro Kommune		25.435	26.105	26.202
Horsens Kommune		35.338	33.106	32.652
Ikast-Brande Kommune		16.609	15.747	15.394
Lemvig Kommune		10.410	9.616	9.578
Nordjurs Kommune		14.738	15.753	14.125
Odder Kommune		6.780	6.579	6.640
Randers Kommune		69.368	62.229	54.160
Ringkøbing-Skjern Kommune		20.487	21.915	23.013
Samsø Kommune		4.637	3.545	4.149
Silkeborg Kommune		40.708	40.977	40.612
Skanderborg Kommune		17.341	16.655	17.224
Skive Kommune		32.123	30.573	19.697
Struer Kommune		7.851	7.858	8.053
Syddjurs Kommune		15.518	16.956	16.717
Viborg Kommune		27.540	31.748	28.158
Aarhus Kommune		275.765	269.841	257.545
Region Midtjylland		371.254	373.121	265.566
Sydtrafik		26.184	41.080	0
Andre		652	0	0
Ikke fordelt		0	75.878	0
Udgifter til byrdefordeling		1.080.850	1.163.235	904.544

Resultatoppgørelse for 2010 – fortsat

Tabel 3: Omkostningsbaseret resultatoppgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2010	Regnskab 2009
Nettoresultat i udgiftsbaseret regnskab		-1.264	0
Anlægsudgifter optaget til afskrivning jf. anvendt regnskabspraksis	11/12	0	1.111
Leasing afdrag		288	260
Udbetalt pension		96	95
Afskrivninger på anlægsaktiver	11/12	-800	-4.421
Periodisering af hensættelser til feriepenge(ikke gældende fra 2010)		0	-1.281
Periodisering af hensættelser til tjenestemandspensioner		-11.724	-932
Driftsresultat, omkostningsbaseret		-13.404	-5.168
Driftsresultat til byrdefordeling	15	-11.724	0
Driftsresultat til egenkapital		-1.680	-5.168

8. Balance 31. december 2010

Tabel 4: Balance pr. 31. december

1.000 kr. i løbende priser	Note	Regnskab 2010	Regnskab 2009
AKTIVER			
Materielle anlægsaktiver	11	4.044	1.334
Immaterielle anlægsaktiver	12	0	1.206
Finansielle anlægsaktiver	13	8.639	8.338
Varebeholdninger	14	867	0
Kortfristede tilgodehavender		88.570	383.734
Langfristede tilgodehavender-Pension til tjenestemænd	15	11.724	0
Periodeafgrænsningspost	16	147.746	157.879
Likvide aktiver		94.972	41.778
Aktiver i alt		356.562	594.270
PASSIVER			
Egenkapital	17	20.456	8.371
Hensatte forpligtelser, pension til tjenestemænd		45.533	33.905
Hensatte forpligtelser, feriepenge		0	9.030
Hensatte forpligtelser-moms		2.500	
Langfristet gæld vedrørende leasingaftaler		507	795
Langfristet gæld til Region Midtjylland		147.746	157.879
Kortfristet gæld til pengeinstitutter		0	102.994
Kortfristet gæld i øvrigt		139.820	281.295
Passiver i alt		356.562	594.270

9. Pengestrømsopgørelse 2010

Tabel 5: Pengestrømsopgørelse

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010
Driftsresultat, omkostningsbaseret	-13.404
Likviditetsregulering til driftsresultat	
Pensionsudbetaling	-96
Afskrivninger	800
Afdrag leasing	-288
Regulering af pensionsforpligtelser	11.724
Diverse egenkapitalposter	2.633
Likviditetsregulering til driftsresultat i alt	1.369
Likviditetsreguleringer fra investeringer	
Anlæg under opførelse Rejsekort	-203
Køb af anlægsaktiver	0
Salg af anlægsaktiver	0
Likviditetsreguleringer fra investeringer i alt	-203
Likviditetsvirkning af drift og investeringer	1.166
Øvrige likviditetsforskydninger	
Fald i kortfristet tilgodehavende i øvrigt	295.164
Stigning af langfristede tilgodehavender	-301
Fald i kortfristede gældsforpligtelser	-141.475
Fald i kortfristet lån i pengeinstitutter	-102.994
Stigning af Varebeholdninger	-867
Hensættelse til moms på rutebilstationer	2.500
Øvrige likviditetsforskydninger i alt	52.027
Årets samlede likviditetsvirkning	
Likvid beholdning primo regnskabsåret	41.778
Ændring i likviditet jf. ovenfor (likviditetstræk)	53.194
Likvid beholdning ultimo regnskabsåret	94.972

10. Noter til resultatopgørelse og balance

Note 1: Busdrift (inkl. bus/tog samarbejdet)

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Udgifter			
Drift af busruter (inkl. godstransport)	1.383.522	1.386.281	1.334.339
Kørsel i naboregioner (netto)*	-15.043	-10.000	-10.031
Diverse			
Udgifter i alt	1.368.479	1.376.281	1.324.308
Indtægter			
Salg af kort og billetter m.v.	-609.749	-564.482	-564.916
Takstkompensation fra staten	-33.276	-31.530	-32.654
Bus- og togsamarbejdet	-29.870	-18.000	-21.517
Befordring af værnepligtige	-2.184	-2.100	-2.305
Indtægter i alt	-675.079	-616.112	-621.392
Nettoudgift til byrdefordeling	693.400	760.169	702.916

*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. Kørslen vedrører Region Midtjylland, Randers Kommune og Skive Kommune.

Note 2: Handicapkørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Udgifter til handicapkørsel	52.198	58.144	52.224
Indtægter fra egenbetaling	-7.995	-7.411	-7.285
Nettoudgift til byrdefordeling	44.203	50.733	44.939

Note 3: KAN-kørsel

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Udgifter			
Flextrafik for kommuner og region	159.119	178.996	101.584
Kommunestøttet Midttur	532	272	292
Teletaxa (afregnes fra og med 2010 via bus)			210
Nettoudgift til byrdefordeling	159.651	179.268	102.086

Note 4: Togdrift

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Driftsudgifter	40.189	38.827	39.853
Investeringer	10.686	8.073	5.900
Billetindtægter, fragt mv.	-14.123	-14.328	-12.878
Nettoudgift til byrdefordeling	36.752	32.572	32.875

Note 5: Trafikselskabet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Driftsudgifter			
Terminaler, rutebilstationer og billetteringsudstyr	14.769	16.098	16.809
Driftsudgifter i alt	14.769	16.098	16.809
Administration			
Løn	51.137	52.183	50.135
lønsom	3.282	3.145	0
Administrationudgifter	4.957	5.026	5.731
IT-udgifter	18.861	19.527	22.057
Information og markedsføring	14.004	13.937	12.289
Lokaler	6.552	6.312	7.560
Personale	1.502	1.999	2.551
Tjenestebiler	841	817	955
Bus & Tog Sekretariatet	1.472	1.400	1.791
X-bus sekretariat	1.765	1.500	1.543
Diverse/trafikanalyser/indtægtsfordeling	1.963	4.819	2.799
Kan kørsel administration	9.308	8.324	7.623
Kan kørsel administration indtægter	-9.308	-8.324	-7.623
Adminitration i alt	106.336	110.665	107.410
Resultat	121.105	126.763	124.219
Budget Trafikselskabet 2010	126.763		
Resultat Trafikselskabet 2010	121.105		
Til Overførsel	-5.658		

Note 6: ØVRIGE POSTER

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Renteudgifter	-2.161	0	1.197
Lønsumsafgift 2009	3.377	0	0
Resultat overføres	1.216	0	1.197
Budget Øvrige poster 2010	0		
resultat Øvrige poster 2010	1.216		
Til Overførsel	1.216		

Note 7: Letbanen

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Resultat 2007-2009 overført til 2010	2.442	0	2.442
Udgifter 2010	21.594	16.000	
Resultat overføres til Budget 2011	24.036	16.000	2.442
Budget Letbanen 2010	16.000		
Resultat Letbanen 2010	24.036		
Til Overførsel	8.036		

Note 8: Rejsekortet

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Resultat 2007-2009 overført til 2010			338
Udgifter 2010	273	2.230	
Resultat overføres til Budget 2011	273	2.230	338
Budget Rejsekortet 2010	2.230		
Resultat Rejsekortet 2010	273		
Til Overførsel	-1.957		

Note 9: Eksterne projekter

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Udgifter 2010	127	500	
Resultat overføres til Budget 2011	127	500	
Budget Eksterne projekter 2010	500		
Resultat Eksterne projekter 2010	127		
Til Overførsel	-373		

Note 10: Byrdefordeling i hovedtal

1.000 kr.	Byrdefordeling 2010												
	Bus		Kan-kørsel	Tog	Billetkont.	Særaftaler	X-bus	Trafikselskabet		Letbane	Rejsekort	Puljer	I alt
	Bus	Handicap						Trafikselskabet	Handicap				
Favrskov	13.263	803	147					456	385	100			15.154
Hedensted	7.038	1.218	0					166	507				8.929
Herning	33.587	1.397	0					2.309	738				38.031
Holstebro	22.138	908	0					1.832	557				25.435
Horsens	25.009	1.698	4.417			0		2.551	1.106		557		35.338
Ikast-Brande	15.011	635	39					585	339				16.609
Lemvig	8.728	487	333			2		622	238				10.410
Nordjurs	13.115	593	0					618	312	100			14.738
Odder	5.593	588	0					224	275	100			6.780
Randers	50.440	1.838	10.505					5.622	864	100			69.368
Ringkøbing-Skjern	17.496	1.134	0					1.361	496				20.487
Samsø	3.905	125	215					312	79				4.637
Silkeborg	32.029	1.529	2.178					3.938	934	100			40.708
Skanderborg	14.913	870	0					928	530	100			17.341
Skive	17.505	787	11.472					1.980	379				32.123
Struer	6.885	385	10					394	178				7.851
Syddjurs	13.592	654	0					927	245	100			15.518
Viborg	19.997	1.511	2.441					2.830	760				27.540
Århus	190.014	27.044	1.702		-48	1.193		34.955	6.705	14.200			275.765
Regionen	183.145		99.536	36.752		501		48.348		800	1.673	500	371.254
Sydtrafik			26.482				-298						26.184
Andre			174					77	101	300			652
I alt	693.401	44.203	159.651	36.752	-48	1.696	-298	111.035	15.728	16.000	2.230	500	1.080.850

Ovenstående er den samlede byrdefordeling for Midttrafik på alle forretningsområder fordelt ud på de enkelte bestillere

Note 11: Materielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser	Om- bygninger	Driftsmateriel og biler	Inventar inkl. it-udstyr	Rejsekort under opførelse	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	1.402	2.246	1.349	0	4.997
Tilgang	0	0	0	2.304	2.304
Afgang	0	0	0	0	0
Kostpris pr. 31. december 2010	1.402	2.246	1.349	2.304	7.301
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2010	-196	-1.439	-822	0	-2.457
Årets afskrivninger	-140	-412	-248	0	-800
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	-336	-1.851	-1.070	0	-3.257
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	1.066	395	279	2.304	4.044

Note 12: Immaterielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser	Software	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	7.241	7.241
Tilgang	0	0
Afgang	0	0
Kostpris pr. 31. december 2010	7.241	7.241
Af- og nedskrivninger pr. 1. januar 2010	-7.241	-7.241
Årets afskrivninger	0	0
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	-7.241	-7.241
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	0	0

Note 13: Finansielle anlægsaktiver

1.000 kr. i løbende priser

	Andel i Århus rute- bilstation	Aktier i Rejsekort A/S	Ansvarlig lån til Rejse- kort A/S	lån til Rejse- kort A/S	Aktier i Rejseplan A/S	Ansvarlig lån til Rejse- plan A/S	I alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	655	1.370	4.480	0	1.563	270	8.338
Tilgang	0	0	128	976	0	0	1.104
Kostpris pr. 31. december 2010	655	1.370	4.608	976	1.563	270	9.442
Nedskrivninger pr. 1. januar 2010	0	0	0	0	0	0	0
Årets reguleringer og afdrag	52	0	0	0	-585	-270	-803
Nedskrivninger 31. december 2010	52	0	0	0	-585	-270	-803
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	707	1.370	4.608	976	978	0	8.639

Værdien af Midttrafiks aktiebeholdning i Rejsekort A/S er indregnet på baggrund af årsregnskabet for 2009. Værdien af aktiebeholdningen i Rejseplanen A/S og Århus rutebilstation er indregnet på baggrund af årsregnskabet 2010.

Udover de værdiansatte finansielle anlægsaktiver 9.442 tkr. har Midttrafik en aktiebesiddelse inkl. stemmeret i Midtjyske Jernbaner, der i bogføringen og årsregnskabet for 2010 er værdisat til under 1 tkr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

Midtjyske jernbaner

Midttrafik ejer 39.389 tkr. af Midtjyske Jernbaners samlede aktiekapital og disponerer over 87,66 % af stemmeretten på selskabets generalforsamling.

Note 14: Varebeholdninger

1.000 kr. i løbende priser

	Klippekort i alt
Lager Primo pr. 1. januar 2010	0
Reklasifikation fra kortfristede tilgodehavende	43
Tilgang	1.874
Afgang	-1.050
Lager Ultimo pr. 31. december 2010	867

Note 15: Pension til tjenestemænd

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010
Favrskov	54
Hedensted	21
Herning	250
Holstebro	146
Horsens	238
Ikast-Brande	58
Lemvig	31
Norddjurs	46
Odder	19
Randers	448
Ringkøbing-Skjern	86
Samsø	31
Silkeborg	341
Skanderborg	79
Skive	152
Struer	43
Syddjurs	82
Viborg	201
Regionen	3.124
Aarhus	6.274
I alt	11.724

Hensættelse til tjenestemændspension er tidligere blevet indregnet via Midttrafiks egenkapital, men fra regnskabsår 2010 blive indregnet som et langfristede tilgodehavende hos Midttrafik og bestillerfordelt.

Note 16: Periodeafgrænsningsposter

1.000 kr. i løbende priser	Investringstilskud Midtjyske jernbaner i alt
Kostpris pr. 1. januar 2010	157.900
Afdrag pr. 1. januar 2010	0
Årets afdrag	- 10.154
Af- og nedskrivninger 31. december 2010	- 10.154
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2010	147.746

Midttrafik har ydet et tilskud på 157.900 tkr. til spormodernisering af Midtjyske Jernbaner, hvoraf 49.000 tkr. er ydet i 2009. Midttrafik har finansieret tilskuddet via lån som Region Midtjylland har optaget.

I 2010 har Midttrafik afholdt afdrag på gældsbevægelse til Region Midtjylland på 10.154 tkr. Gældsbevægelsen til Region Midtjylland angår et anlægstilskud til sporombygningen på Odderbakken.

Region Midtjylland har optaget lån til finansiering af sporombygningen og Regionen har i 2010 ydet et tilskud til Midttrafik, svarende afdrag på gældsbevægelsen.

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.

Note 17: Egenkapital

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Regnskab 2009
Egenkapital jf. regnskab for 2009	8.371	12.119
Reguleringer af balanceposter mv. netto	13.765	1.420
Resultat 2010 if. omkostningsbaseret resultatopgørelse	-1.680	-5.168
Egenkapital pr. 31. december 2010	20.456	8.371

11. Regnskabsoversigt på bevillingsniveau

Tabel 6: Drifts- og rådighedsbeløb

1.000 kr. i løbende priser

	Oprindeligt budget 2010	Budget- korrektioner	Korrigeret budget 2010	Regnskab 2010	Til overførsel
Busdrift,					
Mindreudgift på 66.769 tkr.					
Resultat byrdefordeling	756.370	3.799	760.169	693.401	0
Handicapkørsel,					
Mindreudgift på 6.530 tkr.					
Resultat byrdefordeling	51.734	-1.001	50.733	44.203	0
KAN-kørsel,					
Mindreudgift på 19.617 tkr.					
Resultat byrdefordeling	0	179.268	179.268	159.651	0
Togdrift,					
Merudgifter på 4.180 tkr.					
Resultat byrdefordeling	32.572	0	32.572	36.752	0
Billetkontrollen					
Merudgifter på 4.952 tkr.					
Resultat byrdefordeling	0	-5.000	-5.000	-48	0
X-bus,					
Mindreudgifter på 298 tkr.					
Resultat byrdefordeling	0	0	0	-298	0
Særaftaler					
Merudgifter på 1.696 tkr.					
Resultat byrdefordeling	0	0	0	1.696	0
Trafikselskabet					
Mindreudgifter på 5.658 tkr.					
Overføres	130.297	-3.534	126.763	121.105	5.658
Øvrige					
Merudgifter på 1.217 tkr.					
Overføres	0	0	0	1.216	-1.216
Letbanen,					
Merudgifter på 8.035 tkr.					
Overføres	0	16.000	16.000	24.036	-8.036
Rejsekort,					
Mindreudgifter på 1.755 tkr.					
Overføres	0	2.230	2.230	273	1.957
Eksterne projekter					
Mindreudgifter på 373 tkr.					
Overføres	0	0	500	127	373
Total	970.973	191.762	1.163.235	1.082.114	-1.264

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

12. Personaleoversigt

Tabel 7: Personaleoversigt

1.000 kr. i løbende priser	2010	2009
	Årsværk	Årsværk
Direktion	2,00	2,00
Ledelsessekretariat		0,32
HR	3,27	3,09
IT	1,00	1,00
Kundeservice, Intern Service, Rutebilstationer	16,57	17,79
Markedsføring, Kommunikation, Kvalitet, Udvikling	7,92	7,39
Trafikkontrol, Billetkontrol, Drift	42,39	45,17
Køreplanlægning, Udbud og Kontrakter	24,85	24,51
Handicapkørsel	22,10	19,05
KAN-kørsel	12,70	14,50
Økonomi, Afregning og Takster	9,08	9,07
Letbanesekretariat	2,00	1,51
Rejsekort	1,00	1,00
X-bus sekretariat	0,00	2,44
I alt	144,88	148,84

Fra 2009 til 2010 er sket et fald på 3,96 fuldtidsstillinger. Faldet skyldes overførelse af x- bus sekretariat til NT og ansættelsesstop i Midttrafik

13. Uddrag af internt regnskab for 2010 for Busselskabet Aarhus Sporveje

Resultatopgørelse omkostningsbaseret

1.000 kr. i løbende priser	Regnskab 2010	Budget 2010	Regnskab 2009
Indtægter			
Indtægter, busdrift	473.792	464.736	471.851
Indtægter, øvrige	8.703	8.283	10.996
Indtægter i alt	482.495	473.019	482.847
Variable produktionsomkostninger			
Chaufføromkostninger	242.217	236.710	242.686
Vognomkostninger	75.757	75.205	72.741
Variable produktionsomkostninger i alt	317.974	311.916	315.427
Dækningsbidrag	164.522	161.103	167.420
Faste omkostninger			
Kontante kapacitetsomkostninger	55.117	54.590	63.139
Administrationsomkostninger (øvrige faste)	40.910	51.784	49.771
Faste omkostninger i alt	96.026	106.374	112.910
Resultat før renter og afskrivninger	68.495	54.730	54.510
Renter	5.705	7.776	2.568
Afskrivninger	35.352	34.768	34.794
Omvendt momsforpligtigelse (cross border)	6.391	6.415	0
Lønsum af årets resultat	648	0	528
Årets resultat	20.399	5.770	16.620

Balance pr. 31. december 2010

1.000 kr. i løbende priser	Primo året	Årets Bevægelser	Ultimo året
Aktiver			
Anlægsaktiver	265.966	-30.785	235.181
Omsætningsaktiver			
Varelager i alt	11.851	-1.544	10.307
Tilgodehavender			
Tilgodehavender debitorer	699	541	1.240
Tilgodehavender, vekselpenge	413	-22	391
Tilgodehavender, depositum	0	80	80
Tilgodehavender, Lønhuset, Århus Kommu	34	-34	0
Tilgodehavender, moms og afgifter	4.471	-1.929	2.542
Tilgodehavender, periodeafgrænsning	2.010	-753	1.257
Tilgodehavender i alt	7.628	-2.118	5.510
Likvide beholdning	126.335	-54.625	71.710
Omsætningsaktiver i alt	145.813	-58.287	87.526
Aktiver i alt	411.780	-89.072	322.707
Passiver			
Egenkapital og lign.			
Egenkapital			
Egenkapital primo	22.245	0	22.245
Periodens resultat	0	20.399	20.399
Egenkapital ultimo i alt	22.245	20.399	42.644
Aktiver fra Århus Kommune			
Anlæg overtaget fra Å.K.	60.956	-19.498	41.459
Aktiver fra Århus Kommune i alt	60.956	-19.498	41.459
Egenkapital og lign.	83.201	901	84.103
Langfristet gæld	150.859	-21.504	129.355
Kortfristet gæld			
Gæld til kreditorer	39.948	-260	39.689
Mellemregning med Lønhuset	73.805	-56.133	17.672
Timebanker, feriepenge mv.	63.966	-12.077	51.889
Kortfristet gæld	177.720	-68.469	109.250
Passiver i alt	411.780	-89.072	322.707

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



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

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

Midttrafik

Revisionsberetning nr. 8 af 17. juni 2011 vedrørende risikovurdering, revisionsstrategi og -plan, revision i årets løb samt afslutning af revisionen af årsregnskabet for 2010

007381 / 364681_1.DOCX

Indhold

1	Konklusion på revision af årsregnskabet for 2010	108
1.1	Indledning	108
1.2	Revisionspåtegning på årsregnskabet	108
1.3	Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning	108
1.4	Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen	109
2	Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan	110
2.1	Risikovurdering	110
2.2	Revisionsstrategi og -plan	110
3	Kommentarer vedrørende årsregnskabet for Midttrafik	111
3.1	Anvendt regnskabspraksis	111
3.2	Byrdefordeling	111
3.3	Sammenholdelse af regnskab med bevillinger	112
3.4	Periodisering af indtægter og udgifter	112
3.5	Finansielle anlægsaktiver	113
3.6	Kortfristede tilgodehavender	113
3.7	Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner	114
3.8	Likvide aktiver	114
3.9	Hensatte forpligtelser, pension	115
3.10	Kortfristet gæld i øvrigt	115
3.11	It-anvendelse	116
4	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	117
4.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	117
5	Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje	118
6	Forvaltningsrevision m.v.	119
6.1	Forvaltningsrevision	119
7	Øvrige forhold	119
7.1	Direktionens regnskabserklæring	119
7.2	Ikke-korrigerede forhold	120
7.3	Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet	120
7.4	Overholdelse af lovgivningen	120
7.5	Begivenheder indtruffet efter balancedagen	120
7.6	Forsikringer	121
7.7	Lovpligtige oplysninger	121

1 Konklusion på revision af årsregnskabet for 2010

1.1 Indledning

I henhold til Revisionsregulativ for Midttrafik afgives hermed beretning om udført revision vedrørende årsregnskabet for 2010.

Årsregnskabet for Midttrafik er aflagt af direktionen og forelagt bestyrelsen til godkendelse.

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

Vores konklusion på den udførte revision meddeles dels ved revisionspåtegning på årsregnskabet for 2010, jf. afsnit 1.2, og dels ved afgivelse af revisionsberetning.

Revisionsberetningen giver en kort summarisk redegørelse for, hvilke revisionsarbejder der er udført, og om der på baggrund heraf har været anledning til at fremkomme med bemærkninger over for bestyrelsen, som tilsynsmyndigheden skal informeres om, jf. afsnit 1.3. Herudover anføres supplerende oplysninger eller kommentarer, som revisor finder anledning til at meddele bestyrelsen, jf. afsnit 1.4.

1.2 Revisionspåtegning på årsregnskabet

Vi har forsynet Midttrafiks årsregnskab for 2010 med revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger som defineret i erklæringsbekendtgørelsen for statsautoriserede revisorer.

Vores konklusion på den finansielle del af revisionen lyder således:

"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Midttrafiks aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2010 samt af resultatet af Midttrafiks aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2010 i overensstemmelse med den anvendte regnskabspraksis og lovgivningskrav til regnskabsafleggelse for kommuner. Det er ligeledes vores opfattelse, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis."

Tilsvarende lyder vores konklusion vedrørende den udførte forvaltningsrevision således:

"Ved den udførte forvaltningsrevision er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2010 på de områder vi har undersøgt ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde."

1.3 Sammenfatning af bemærkninger i revisionsberetning

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 25. marts 2011 om kommunernes budget og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

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

at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,

at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,

at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,

at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til forbedring af de konstaterede mangler, eller

at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

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

1.4 Sammenfatning af supplerende oplysninger i revisionsberetningen

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

Nærværende beretning indeholder ingen nye supplerende oplysninger, som bestyrelsen hermed orienteres om.

I vores beretning nr. 5 af 11. september 2009 og nr. af 7 af 21. maj 2010 vedrørende revision af Midtrafiks årsregnskab for 2008 havde vi en supplerende oplysning om, at det ikke var været muligt at lave kobling mellem efterreguleringen og Midtrafiks bogførte mellemværende med de enkelte bestillere pr. 31. december. I forbindelse med udarbejdelsen af årsregnskabet for 2010 er der udarbejdet opgørelse med udvikling fra primo til ultimo i mellemværende med bestillerne, herunder efterregulering.

I forbindelse med revisionen af årsregnskabet for 2009 anbefalede vi i en supplerende oplysning i beretning nr. 7 af 21. maj 2010, at der blev udarbejdet et formelt aftalegrundlag mellem de deltagende parter i Rejsekort-projektet. Vi er bekendt med, at der nu er udarbejdet et notat, som beskriver opgaver i Midtrafik i relation til rejsekortet. Samlet set er det Midtrafiks vurdering, at opgavevaretagelsen sker på baggrund af eksisterende aftaler, og at det ikke er relevant at udarbejde et formelt aftalegrundlag mellem parterne omkring rejsekortsekretariatet. På baggrund af det udarbejdede notat og projektets fremskredne stadie, kan vi tilslutte os Midtrafiks vurdering.

2 Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan

2.1 Risikovurdering

Med henblik på at opdatere vores forståelse og kendskab til Midttrafik og dets omgivelser samt vurdere risici for væsentlig fejl i forvaltningen og regnskabsaflæggelsen har vi ajourført vores informationer om og beskrivelser af selskabet.

Vores revision baseres på en vurdering af væsentlighed og risiko. Revisionens formål er således ikke at afdække enkeltstående uvæsentlige fejl.

Som revisorer har vi pligt til med professionel skepsis at overveje muligheden for besvigelser og fejl ved revisionen af årsregnskabet. Revisionen tilrettelægges derfor bl.a. med henblik på at afdække væsentlige fejl som følge af besvigelser. Forekommer der besvigelser, er der forøget risiko for, at årsregnskabet indeholder væsentlig fejlinformation, idet besvigelser sædvanligvis tilsløres eller holdes skjult.

Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2010 har vi med direktionen og de økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midttrafik, herunder Busselskabet, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdage og korrigere fejl.

2.2 Revisionsstrategi og -plan

Vi har fastlagt den overordnede revisionsstrategi og -plan for 2010 på baggrund af Midttrafiks revisionsregulativ og baseret på en vurdering af risici for væsentlige fejl og mangler i årsregnskabet.

Revisionsstrategi

Revisionsstrategien fastlægger overordnet revisionens omfang, tidsmæssige placering og retning. Revisionsstrategien skal sikre, at revisionen fokuseres mod de væsentligste og mest risikofyldte forretningsmæssige og administrative områder af betydning for årsregnskabet.

Med henblik på at udføre en effektiv revision har vi foreløbigt valgt at basere hovedvægten af vores revision på *systembaseret revision*, hvor vi vurderer og ved stikprøver tester de af ledelsen etablerede registreringssystemer, forretningsgange og interne kontroller samt deres sammenhæng til regnskabsposter, noter og øvrige krævede oplysninger m.v.

Herudover vil der i fornødent omfang blive foretaget *substansbaseret revision*, hvor vi tester poster i resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, noter og andre krævede oplysninger m.v. til ekstern og anden dokumentation samt udfører regnskabsanalytisk revision.

Revisionsplan

På baggrund af den overordnede revisionsstrategi har vi udarbejdet en revisionsplan med henblik på effektivt at reducere revisionsrisikoen til et acceptabelt lavt niveau. I revisionsplanen er arten, den tidsmæssige placering og omfanget af den revision, der planlægges ud-

ført, fastlagt. Endvidere er det revisionsteam og de ressourcer, der er nødvendige for at udføre revisionen, beskrevet.

Ved udførelsen af revisionen foretager vi løbende en vurdering af om udførelsen af bestyrelsens beslutninger og den øvrige forvaltning af Midtrafiks anliggender er varetaget på en økonomisk forsvarlig måde. Endvidere omfatter den løbende forvaltningsrevision en vurdering af de implementerede administrative forretningsgange og kontrolprocesser.

3 Kommentarer vedrørende årsregnskabet for Midtrafik

Indledningsvis skal vi henvise til Midtrafiks regnskabsbemærkninger vedrørende årsregnskabet for 2010.

Midtrafiks ledelse har i lighed med tidligere år valgt ikke at indregne Busselskabet Aarhus Sporveje i Midtrafiks resultatopgørelse og balance, men blot at vise et uddrag af det interne årsregnskab for 2010 for Busselskabet Aarhus Sporveje som bilag til Midtrafiks årsrapport.

Nedenfor har vi anført vores kommentarer til revisionen af årsregnskabet for Midtrafik. For kommentarer vedrørende revisionen af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje henvises til afsnit 5.

3.1 Anvendt regnskabspraksis

I budget- og regnskabssystemet for kommuner er det fra 2010 frivilligt at indregne feriepengeforpligtelse i balancen. På baggrund heraf har Midtrafik valgt ikke længere at indregne feriepengeforpligtelsen i balancen. Såfremt feriepengeforpligtelsen var indregnet i balancen pr. 31. december 2010 ville hensættelsen udgøre 9.453 tkr., hvilket ville have påvirket det omkostningsbaserede resultat med 423 tkr.

Midtrafik har med virkning fra 2010 valgt at byrdefordele årets tilvækst i hensættelse til tjenestemandspension. Ændringen har påvirket egenkapitalen positivt med 11.724 tkr. Der henvises i øvrigt til afsnit 3.2 og 3.9.

Bortset fra ovenstående er anvendt regnskabspraksis uændret i forhold til 2009.

3.2 Byrdefordeling

Byrdefordelingen sker på baggrund af den udgiftsbaserede resultatopgørelse. Der er i alt byrdefordelt nettoudgifter for 1.080.850 tkr. mod 904.544 tkr. sidste år og 1.163.235 tkr. i henhold til korrigeret budget for 2010.

Det er besluttet på bestyrelsesmødet den 4. marts 2011, at der ikke skal ske byrdefordeling af mer- eller mindreforbrug i forhold til korrigeret budget for trafikelskabet samt udvalgte specifikke områder. I alt er der sket overførsel til 2011 af merforbrug på i alt 1.264 tkr. Der henvises til note 6 i årsregnskabet for specifikation heraf.

Som anført i afsnit 3.1 har Midtrafik fra 2010 valgt at byrdefordele tilvækst i tjenstemandsforpligtelsen. Den byrdefordelte tilvækst i tjenstemandsforpligtelsen er indregnet i Midtrafiks balance som langfristet tilgodehavende hos bestillerne. Vi er bekendt med, at Midtrafik har indhentet juridisk assistance med udarbejdelse af aftalegrundlag.

Revisionen har omfattet en gennemgang af beregningerne af byrdefordelingen af hovedtallene i note 10. Gennemgangen har hovedsageligt omfattet analytiske vurderinger af resultatet sammenholdt med fordelingsgrundlaget, budget m.v. Under gennemgangen har vi stillet spørgsmål til de medarbejdere ved Midttrafik, som har foretaget beregningerne eller leveret grundlaget herfor.

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

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

3.3 Sammenholdelse af regnskab med bevillinger

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

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

Vi har påset, at der på bestyrelsesmødet den 11. september 2009 blev godkendt bevillingsniveauet for 2010.

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.4 Periodisering af indtægter og udgifter

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

Gennemgangen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.5 Finansielle anlægsaktiver

Finansielle anlægsaktiver udgør pr. 31. december 2010 8.639 tkr. mod 8.338 tkr. pr. 31. december 2009 og kan specificeres som følger:

tkr.	Ejerandel		
	31/12 2010	31/12 2010	31/12 2009
Andele i Aarhus Rutebilstation	95,0 %	707	655
Aktier i Rejsekort A/S	1,0 %	1.370	1.370
Aktier i Rejseplan A/S	10,7 %	978	1.563
Andele og aktier i alt		<u>3.055</u>	<u>3.588</u>
Ansvarligt lån til Rejsekort A/S		4.608	4.480
Øvrige lån til Rejsekort A/S		976	0
Ansvarligt lån til Rejseplan A/S		0	270
Ansvarligt lån i alt		<u>5.584</u>	<u>4.750</u>
Finansielle anlægsaktiver i alt		<u><u>8.639</u></u>	<u><u>8.338</u></u>

I henhold til anvendt regnskabspraksis indregnes aktier til regnskabsmæssig indre værdi. Ansvarligt lån indregnes til nominal værdi.

Regulering af kapitalandelene til indre værdi pr. 31. december 2010 har medført en reduktion på 533 tkr. Beløbet er ført direkte på egenkapitalen.

Lån til Rejsekort A/S og Rejseplan A/S er afstemt til oplysninger fra modpart.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.6 Kortfristede tilgodehavender

Kortfristede tilgodehavender udgør pr. 31. december 2010 88.570 tkr. mod 383.734 tkr. pr. 31. december 2009.

Kortfristede tilgodehavender omfatter følgende hovedposter:

tkr.	31/12 2010	31/12 2009
Poster i supplementsperiode	10.665	236.316
"Restance"-konto	27.681	38.966
Bestillerbidrag, handicapkørsel	24.495	66.572
Buscheck, institutioner	12.061	25.810
Egenbetaling vedrørende handicapkørsel	159	2.479
Øvrige kortfristede tilgodehavender	13.509	13.591
	<u><u>88.570</u></u>	<u><u>383.734</u></u>

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

Den væsentligste årsag til faldet i de kortfristede tilgodehavender er, at saldoen for posteringer i supplementsperioden er faldet markant i forhold til sidste år, hvor disse udgjorde 236.316 tkr. Dette skyldes, at opgørelsen af saldoen for posteringer i supplementsperioden fra 2010 bliver opgjort netto med saldoen for posteringer i supplementsperioden under passiverne.

"Restance"-kontoen består primært af tilgodehavende hos Aarhus Kommune på ca. 11 mio. kr. og tilgodehavende hos Arriva på ca. 7 mio. kr. Derudover er der en række mindre tilgodehavender.

Vi har gennemgået aldersfordelt liste pr. 31. december 2010 samt påset, at saldoen pr. 31. december 2010 efterfølgende er reduceret til ca. 0,7 mio. kr.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.7 Spormodernisering, Midtjyske Jernbaner

Midttrafik ydede i 2008 tilskud på 108,9 mio. kr. til spormodernisering af "Midtjyske Jernbaner". I 2009 blev der ydet yderligere tilskud på 49,0 mio. kr. Midttrafik har finansieret tilskuddene via lån hos Region Midtjylland. Lånet vil blive forrentet og afdraget ved reduktion af de fremtidige anlægstilskud fra Region Midtjylland.

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. Periodeafgrænsningsposter under aktiver og langfristet gæld udgør pr. 31. december 2010 147.746 tkr. mod 157.879 tkr. pr. 31. december 2009. Reduktionen kan henføres til afdrag.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.8 Likvide aktiver

Likvide aktiver udgør pr. 31. december 2010 94.972 tkr. mod 41.778 tkr. pr. 31. december 2009.

Vi har påset, at der foreligger afstemninger af selskabets bankkonti pr. 31. december 2010, og at der er foretaget periodisering af renter. Vi har endvidere påset, at der i 2010 ikke har været problemer med overholdelse af kassekreditreglen.

Samlet set er der sket en markant forbedring af Midttrafiks likviditet pr. 31. december 2010 sammenholdt med sidst år.

tkr.	31/12 2010	31/12 2009
Likvide aktiver	94.972	41.778
Kortfristet gæld til pengeinstitutter	0	-102.994
	94.972	-61.216

Samlet set er likviditeten således forbedret med 156.188 tkr. De væsentligste årsager til denne udvikling er bl.a. forøgede indtægter samt forøget acotobetalt bestillerbidrag.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.9 Hensatte forpligtelser, pension

Midttrafik har i forbindelse med årsregnskabsudarbejdelsen for 2010 bedt Sampension om, ud fra en aktuarmæssig beregning, at opgøre pensionsforpligtelsen pr. 31. december 2010. Sampension har opgjort tjenstemandsforpligtelsen pr. 31. december 2010 til 45.533 tkr., svarende til en stigning på 11.628 tkr. i forhold til den matematiske beregning, som dannede grundlag for indregningen i årsregnskabet for 2009.

Som led i vores revision af pensionsforpligtelsen har vi gennemgået Sampensions notat om beregning og forudsætninger for beregning af Midttrafiks pensionsforpligtelse til tjenestemænd pr. 31. december 2010.

Vi har ingen bemærkninger til Sampensions beregningsmodel og de anvendte værdier for diskonteringsrente og forventet lønudvikling, som er i overensstemmelse med budget- og regnskabssystem for kommuner.

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

3.10 Kortfristet gæld i øvrigt

Kortfristet gæld i øvrigt udgør pr. 31. december 2010 139.820 tkr. mod 281.295 tkr. pr. 31. december 2009.

Kortfristet gæld i øvrigt omfatter i hovedposter:

tkr.	31/12 2010	31/12 2009
Kreditorer	75.083	60.389
Posterings i supplementsperiode	0	219.593
Bestillerbidrag	62.423	0
Øvrig kortfristet gæld	2.314	1.313
	139.820	281.295

Som anført i afsnit 3.6 kan reduktionen af kortfristet gæld i øvrigt primært henføres til, at posterings i supplementsperioden fra 2010 er præsenteret i regnskabet som et nettobeløb.

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

Vi har fået forevist afstemninger og specifikationer af saldi pr. 31. december 2010.

Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger eller supplerende oplysninger.

3.11 It-anvendelse

Driften af de væsentlige it-systemer hos Midttrafik er outsourcet til Front-data, Fujitsu og Bektra.

Vi har modtaget revisionserklæring for it-systemerne driftet hos Front-data og Fujitsu. Revisionserklæringen vedrørende Front-data har ikke afdækket væsentlige svagheder af betydning for Midttrafik. Erklæringen indeholder dog en supplerende oplysning uden indvirkning på konklusionen, om manglende kundespecifikke beredskabsplaner. Vi anbefaler, at Midttrafik overvejer nødvendigheden af en specifik beredskabsplan vedrørende de væsentligste forretningsystemer.

Vedrørende Bektra-systemet anbefaler vi forsat at selskabet indhenter en revisionserklæring. Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at system-, data- og driftssikkerhed i forbindelse med outsourcing af it-systemer er betryggende.

I lighed med tidligere år er der tildelt administratorrettigheder i Prisme til medarbejdere i økonomiafdelingen. Vi har noteret, at ledelsen har vurderet, at det er nødvendigt at tildele administratoradgang til denne medarbejder, der både varetager opgaver inden for økonomi og it. Vi anbefaler derfor, at administratorrettigheder i Prisme ikke permanent tildeles andre end denne nøglemedarbejder, herunder at midlertidig administratoradgang fjernes, når den ikke længere er relevant. Midttrafik har oplyst, at der i 2. halvår 2011 vil ske en gennemgang af tildelte brugerrettigheder til Prisme, herunder kriterier for tidsbegrænset tildeling af brugerrettigheder.

4 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsaflæggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den for indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer, bør komme til bestyrelsens kendskab.

4.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kvartalsvis økonomisk rapportering
- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Løn- og personaleområdet
- Betalingsområdet
- Finansiell status
- Indtægter
- Afregning med vognmænd.

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

Forretningsgangsbeskrivelser

Midttrafik er fortsat i proces med udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelser. Der foreligger på nuværende tidspunkt detaljerede forretningsgangsbeskrivelser for flere områder, men der er fortsat enkelte områder, der er ved at blive beskrevet (indtægter, rykkerprocedurer m.v.).

4.1.1 Kasse- og regnskabsfunktioner

Den udførte revision har primært omfattet følgende væsentlige processer:

- Likvide aktiver, afstemning
- Øvrige statuskonti, afstemning og opfølgingsprocedurer, herunder ledelsestilsyn.

I forbindelse med revisionen har vi gennemgået kasse- og regnskabsregulativet og påset, om de interne retningslinjer heri er opfyldt.

4.1.2 Indtægter

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2010. Det er fortsat vores opfattelse, at de etablerede procedurer og identificerede kontroller ikke i tilstrækkeligt omfang er gennemført konsekvent og dokumenteret.

Vi skal på baggrund af vores gennemgang fastholde vores supplerende oplysning om, at vi anbefaler, at der sker forbedring af dokumentationen for kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter. Vi skal endvidere anbefale, at der udarbejdes en oversigt over indtægterne, hvor det fremgår, hvem der er ansvarlig for sikring af fakturering, samt hvilke perioder der er faktureret.

Midtrafiks administration er enig i anbefalingen. Arbejdet med at beskrive og dokumentere de udførte kontroller vil blive prioriteret i 2011.

4.1.3 Afregninger med vognmænd

En betydelig del af Midtrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmands-afregning vedrørende kørsel i 2010. Det er fortsat vores opfattelse, at området overordnet set er velfungerende. Grundlaget for opfølgning på indberetning fra vognmændene kunne med fordel forbedres. Der er således ikke faste procedurer for, hvilken dokumentation der skal foreligge for de indtægter, vognmændene modtager i busserne. Vi anbefaler, at der i forbindelse med genforhandling af kontrakter med vognmænd indarbejdes krav til dokumentationen for de indtægter, vognmændene oplyser, at de har haft i en given periode.

5 Revision af internt årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje

Som led i revisionen af Midtrafiks årsregnskab for 2010 har vi foretaget revision af det interne årsregnskab for 2010 for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Revisionen har bl.a. omfattet følgende områder:

- Procesbeskrivelser og funktionsadskillelse
- Indtægtsområdet
- Løn- og personaleområdet
- Anlægsaktiver
- Finansiell status
- Betalingsområdet
- Fordeling af omkostninger og indtægter vedrørende 3. udbud og restproduktion
- It-forhold

Til brug for direktionen har vi udarbejdet særskilt notat vedrørende revision af det interne årsregnskab for Busselskabet Aarhus Sporveje.

Som anført i vores beretning nr. 7 af 21. maj 2010 har bl.a. Busselskabet Aarhus Sporvejes økonomichef og controller superbrugerrettigheder i Navision. Dette er ud fra en kontrolmæssig synsvinkel ikke hensigtsmæssigt. Forholdet er fortsat gældende, men vi er bekendt med, at Busselskabet er i gang med at vurdere mulighed for at indarbejde mere restriktive adgangsrrettigheder. Vores supplerende oplysning er således fortsat gældende. Vi vil følge op på forholdet i forbindelse med vores næste revisionsbesøg.

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

6 Forvaltningsrevision m.v.

Forvaltningsrevision gennemføres som en integreret del af revisionsprocessen.

6.1 Forvaltningsrevision

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

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

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

Vores løbende forvaltningsrevision har blandt andet omfattet vurdering af:

- Forretningsgange og interne kontroller vedrørende udgifter til rejser og repræsentation
- Lønninger og vederlag udbetales i overensstemmelse med reglerne herfor
- Anvendelse af indkøbsaftaler og indhentning af tilbud ved større indkøb
- Overordnet gennemgang af Midttrafiks moms- og afgiftsforhold for 2010.

Som anført i afsnit 1.2 er vi ikke bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at forvaltningen i 2010 på de områder vi har undersøgt ikke er varetaget på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

7 Øvrige forhold

7.1 Direktionens regnskaberklæring

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

7.2 Ikke-korrigerede forhold

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

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

7.3 Besvigelser af væsentlig betydning for årsregnskabet

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

Vi har i 2010 med direktionen drøftet risikoovervågning og overordnede kontroller og risikoen for besvigelser, herunder områder hvor risikoen for besvigelser skønnes størst.

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

Direktionen har over for os bekræftet:

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

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

7.4 Overholdelse af lovgivningen

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

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

7.5 Begivenheder indtruffet efter balancedagen

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

Vi har til sikring af, at væsentlige begivenheder efter regnskabsårets udløb er præsenteret korrekt i årsregnskabet, gennemgået referater fra bestyrelsesmøderne i perioden frem til 8. april 2011.

Vi er ikke under vores gennemgang blevet bekendt med begivenheder som i væsentlig grad påvirker årsregnskabet for 2010, og som ikke er indarbejdet og tilstrækkeligt oplyst i årsregnskabet.

7.6 Forsikringer

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

7.7 Lovpligtige oplysninger

I henhold til revisorloven skal vi oplyse,

at vi opfylder lovgivningens krav til revisors uafhængighed, og

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

Aarhus, den 17. juni 2011

KPMG

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Hammer-Pedersen
statsaut. revisor

Jakob Westerdahl
statsaut. revisor

Revisionsberetning nr. 8 omfattende side 107-122 er fremlagt på mødet den 17. juni 2011.

I bestyrelsen:

Arne Lægaard
formand

Mads Nikolajsen

Bjarne Schmidt Nielsen

Anders Bøge

Finn Stengel Petersen

Frank Borch-Olsen

Hans Bang-Hansen

Rabih Azad-Ahmad

Torben Nørregaard

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. juni 2011	1-21-2-10	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	87408205

Forslag til Budget 2012 til politisk høring

Budgetprocessen for Budget 2012

I henhold til den af Bestyrelsen godkendte tidsplan for budget 2012, har administrationen i maj fremsendt budgetoplæg til administrativ høring ved bestillerne.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra bestillerne er der foretaget justeringer i materialet, som er indarbejdet i dette budgetforslag.

Det foreliggende oplæg til budget for 2012 behandles på bestyrelsesmødet 17. juni 2011, hvorefter det sendes til politisk høring ved bestillerne. Høringssvarene skal være Midttrafik i hænde senest 19. august 2011, hvorefter det endelige budgetforslag for 2012 udarbejdes, og fremsendes til Bestyrelsen til dennes møde 9. september 2011. I henhold til lovgivningen skal budgettet være vedtaget senest 15. september.

Samlet budget 2012 for Midttrafik

Hovedtallene i det foreliggende budgetoplæg er gengivet i nedenstående tabel, som viser budgetforslaget opdelt på forretningsområder.

Midttrafik, forslag til budget 2012 samlet oversigt

	Forslag til budget 2012
Busdrift	
Udgifter	1.417.781.000
Indtægter	-674.765.000
Netto	743.016.000
Handicapkørsel	
Udgifter	57.564.000
Indtægter	-8.932.000
Netto	48.632.000
Kan-kørsel	
Nettoudgifter	192.588.000
Togdrift	
Udgifter	55.498.000
Indtægter	-15.600.000
Drift netto	39.898.000
Anlæg	16.635.500
I alt netto	56.533.500
Trafikselskabet	
Trafikselskabet - netto udgifter	131.885.000
Letbanen	
Letbane etape 1	39.445.000
Letbanesekretariatet	2.603.000
Letbanen i alt	42.048.000
Rejsekortet	
Netto	2.323.000
Kontrolafgifter (Aarhus)	
Netto	-5.207.000
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)	
Netto	1.211.818.500

Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter. Som bilag er der en oversigt over opdelingen på de enkelte bestillere. Disse bestillerfordelte opgørelser, suppleret med mere detaljerede beskrivelser, fremsendes efter bestyrelsesmødet til bestillerne med henblik på den politiske høring.

Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2012 til 1.417,8 mio. kr. Omregnes regnskabsresultatet for 2010 til 2012-priser er der tale om et fald på 70,9 mio. kr. i forhold til regnskabet for 2010. Som det fremgår af nedenstående tabel er det besparelserne ved de regionale effektiviseringer, den nye trafikplan i Aarhus samt omlægningerne i Herning, Horsens og Silkeborg der giver mindreforbruget.

Flere kommuner har overtaget kørsel på de tidligere regionale ruter og har derfor fået merudgifter. Dette drejer sig bl.a. om Hedensted, Norddjurs, Randers, Ringkøbing-Skjern, Skanderborg, Skive og Viborg.

Stigningen i udgifter i Syddjurs skyldes at Syddjurs fra sommeren 2011 har lagt telekørslen ind under Midttrafik.

En del kommunerne får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen.

Tilskuddene er **ikke** indregnet i busbudgettet, der udelukkende indeholder kørselsudgifterne. Tilskuddene er aftalt mellem regionen og kommunerne. Da regionen ikke har lovhjelm til at selv at overføre tilskuddene vil overførslen ske via Midttrafik. Midttrafik har endnu ikke en færdig og kvalitetssikret oversigt over tilskuddene, hvorfor den ikke indgår i dette materiale. Når budgettet sendes i politisk høring hos bestillerne vil der blive medsendt en oversigt over tilskuddene.

Sammenligning mellem regnskabet for 2010 i 2012-priser og budget 2012

	Regnskab 2010 i 2010-priser	Regnskab 2010 i 2012-priser	Budget 2012	Difference (budget 2012 minus regnskab 2010 i 2012-priser)
Favskov	14.391.047	15.655.286	15.763.000	107.714
Hedensted	9.121.171	9.922.457	12.550.000	2.627.543
Herning	46.093.613	50.142.891	47.132.000	-3.010.891
Holstebro	30.473.676	33.150.758	32.926.000	-224.758
Horsens	44.008.060	47.874.124	45.311.000	-2.563.124
Ikast-Brande	15.011.098	16.329.808	15.190.000	-1.139.808
Lemvig	8.727.853	9.494.587	9.107.000	-387.587
Norddjurs	14.436.619	15.704.861	17.314.000	1.609.139
Odder	5.706.750	6.208.082	6.333.000	124.918
Randers	76.875.728	83.629.184	87.506.000	3.876.816
Ringkøbing-Skjern	20.030.906	21.790.601	26.051.000	4.260.399
Samsø	5.219.624	5.678.163	5.601.000	-77.163
Silkeborg	55.857.764	60.764.813	53.586.000	-7.178.813
Skanderborg	18.295.055	19.902.257	21.884.000	1.981.743
Skive	25.266.384	27.486.010	29.547.000	2.060.990
Struer	7.886.895	8.579.750	8.603.000	23.250
Syddjurs	16.843.312	18.322.980	19.710.000	1.387.020
Viborg	33.689.516	36.649.107	43.871.000	7.221.893
Aarhus	456.909.972	497.049.057	472.252.000	-24.797.057
Regionen	463.634.200	504.364.000	447.544.000	-56.820.000
I alt	1.368.479.243	1.488.698.776	1.417.781.000	-70.917.776

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt fremskrivningsprocenter på 4,3 % fra 2010 til 2011 og ligeledes 4,3 % fra 2011 til 2012. Indeksreguleringen er baseret på udviklingen i de relevante delindeks fra Danmarks Statistik. Der er tale om et foreløbigt indekstal, idet det pt. er usikkert om der fra efteråret 2011 skal anvendes det nye omkostningsindeks i alle kontrakter. Fra og med 15. udbud og frem afregnes vognmændene med det nye månedlige omkostningsindeks mens ældre kontrakter pt. reguleres efter et halvårligt reguleringsindeks, som Trafikskaberne i Danmark ikke længere laver prognoser for.

Som noget nyt er busudgifterne budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2010 med indregning indeksregulering og aktivitetsændringer. I det omfang der har været udbud eller større omlægninger, er der dog udarbejdet nye basisbudgetter med udgangspunkt i køreplantimer, busantal og udgiftssatser.

De rutebaserede budgetter har været sendt i administrativ høring hos den enkelte bestiller, der således har kunnet se den budgetterede udgift og det budgetterede køreplantimet på ruteniveau.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskab 2010 til budget 2012. Udviklingen i tabellen afspejler udviklingen i udgifterne.

Køreplantimer i budget 2012

	Regnskab 2010	Budget 2012	Difference (budget 2012 minus regnskab 2010)
Favrskov	19.917	20.200	283
Hedensted	9.073	14.700	5.628
Herning	76.884	69.500	-7.384
Holstebro	45.888	47.400	1.512
Horsens	68.252	69.400	1.148
Ikast-Brande	25.306	23.100	-2.206
Lemvig	14.949	14.400	-549
Norrdjurs	25.106	28.200	3.094
Odder	8.994	9.000	6
Randers	124.150	124.100	-50
Ringkøbing-Skjern	31.135	37.700	6.565
Samsø	7.467	7.200	-267
Silkeborg	94.205	89.100	-5.105
Skanderborg	28.940	31.100	2.160
Skive	41.247	42.600	1.353
Struer	15.061	15.100	39
Syddjurs	26.910	32.600	5.690
Viborg	55.551	74.800	19.249
Aarhus	582.871	560.000	-22.871
Regionen	851.741	751.400	-100.341
I alt	2.153.649	2.061.600	-92.049

Note: Totale køreplantimet inkl. alle rabat køreplantimer. Dvs. at det ikke er ovenstående køreplantimet der er anvendt i fordelingen af køreplantimefordelte udgifter i Trafikselskabet, idet rabatruter her indgår med 50% vægt..

For alle bestillere med almindelig telekørsel er der indregnet køreplantimer for denne kørsel. Disse timer har ikke tidligere været indregnet i køreplantimetallet, da hovedparten af vognmændene ikke oplyser et timetal. I de tilfælde vognmanden ikke oplyser et køreplantimet er dette estimeret med udgangspunkt i timeprisen i Norrdjurs Kommune.

Det skal bemærkes, at køreplantimerne for telekørslen indgår som rabatruter i beregningen af de køreplantimefordelte udgifter i Trafikselskabet.

Administrationen af teletaxaen ordningen opgøres særskilt og fremgår af bilaget for busadministration.

Region Midtjylland har foretaget store kørselsomlægninger med kommunale effekter i 2011. Der har været en meget lang beslutningsproces omkring kørselsomlægningerne og den afsmitende effekt for alle bestillere. Planlægningsgrundlaget er indarbejdet, og området vil blive fulgt meget tæt, idet kompleksiteten er stor.

Usikkerheden i udgiftsbudgettet gælder også for effekten af de store ændringer, der er foretaget i den nye trafikplan i Aarhus Kommune.

Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift i 2012 budgetteres til 674,8 mio. kr.

I skemaet er vist Indtægter Busdrift budget 2012 - sammenlignet med det reviderede budget for 2011 og regnskab 2010.

Mio. kr.	Budget 2012	Revideret Budget 2011	2010 Regnskab
Hovedkategorier:			
Passagerindtægter	487.435.000	494.796.000	495.620.705
Erhvervskort	3.500.000	3.400.000	3.482.925
HyperCard/Uddannelseskort	75.000.000	42.000.000	73.826.168
Kompensation HyperCard - fritidsrejser	5.000.000		
Skolekort	36.955.000	35.600.000	34.559.846
Kompensation Trafikstyrelsen	34.300.000	33.500.000	33.276.000
Fragt, Gods og Post mm.	1.650.000	1.600.000	1.506.072
Fribefordring Værnepligtige	2.300.000	2.300.000	2.184.952
Andre indt. (= indtægtsdækket kørsel)	325.000	300.000	314.171
Telebus / Teletaxa	250.000	240.000	235.614
Kontrolafgifter uden for Aarhus komm.	300.000	250.000	202.457
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	107.000.000	106.000.000	104.418.004
Billetindtægter - Omstigningsrejser DSB og Arr	25.750.000	23.000.000	28.408.411
Indtægter Busdrift	779.765.000	742.986.000	778.035.325
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	105.000.000	104.500.000	102.956.875
Passagerindtægter total	674.765.000	638.486.000	675.078.450
Tilskud "puljemidler"		1.300.000	
Total	674.765.000	639.786.000	675.078.450

I budgetforslaget er der forudsat følgende:

Indtægtsbudgettet tager udgangspunkt i dels de konstaterede indtægter i regnskabet for 2010 og dels forventningerne til 2011. Indtægtsudviklingen i 2011 følges nøje, og på nuværende tidspunkt viser indtægterne for 1. kvartal 2011 en stigning ved sammenligning med 2010.

Fra køreplansskiftet sommer 2011 gennemføres mange ændringer på de regionale ruter og på mange bybusruter. De præcise virkninger på indtægtssiden ved omlægningerne i buskørslen er vanskelige at forudsige. Færre køreplantimer medfører også mindre passagerindtægter. Virkningerne fra Regions Midtjyllands besparelser og omlægninger af det regionale rutenet, er særligt vanskelige at forudsige. Effektiviseringerne medfører reduktion på ca. 100.000 køreplantimer.

Der er i budgetforslaget indarbejdet administrationens forventninger til passagerindtægterne i 2012 for de enkelte bestillere.

Med iværksættelse af Trafikplan Aarhus fra august 2011, iværksættes et nyt bybusnet i Aarhus. Der er i forslaget til indtægtsbudget for Aarhus kommune indarbejdet kommunens forventninger til passagerindtægter i 2012.

Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2012 på 3,1 %. I januar 2012 forventes gennemført en takststigning i Midttrafik på 3,1 %, svarende til Trafikstyrelsens udmeldte takststigningsloft. I budgetforslaget er der indregnet en provenueffekt på 1,0 % i passagerindtægterne. Det er et forsigtigt skøn fordi der erfaringsmæssigt ikke opnås samme provenueffekt i indtægterne, som takststigning medfører.

Fra 1. aug. 2011 indføres i et 2 årigt forsøg et nyt kort (HyperCard) til alle elever i ungdomsuddannelser. Kortet giver udvidede rejsegyldigheder til bus og tog, inden for det takstområde eleven bor. Egenbetaling er 300 kr. pr. kort/måned. Med det nye HyperCard estimeres omsætningen i 2012 at blive på samme niveau som salg af uddannelseskort i 2010.

Midttrafik kompenseres for indtægtstab, som følge af den udvidede rejsegyldighed med HyperCard. Kompensationens størrelse er 140 kr. pr. kort/md. Kompensationen til Midttrafik vil være afhængig af antallet udstedte kort. Midttrafik og DSB/Arriva skal aftale en fordeling af kompensationen. I budgettet er indregnet administrationens forsigtige skøn for kompensationen for udvidet rejsegyldighed.

Flextrafik

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

Handicap og kan kørslen finansieres via bestillerbidrag, der opkræves som a conto-betalinger ved bestillerne.

I dette budgetforslag er det forudsat, at udgifterne til vognmændene, stiger med ca. 2,1 % som følge af udviklingen i pris- og lønniveauet. Herudover er der foretaget en prognose på baggrund af data fra de første 3 måneder i 2011 vedrørende det forventede kørselsomfang dels i 2011, dels for 2012. Dette danner baggrunden for budgettet på handicapkørslen for 2012.

Kan-kørslen omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, lægekørsel, genoptræning, specialskolekørsel, flexiture (før Midttur) mm.

På bestyrelsesmødet 17. juni 2011 behandles en sag vedrørende harmonisering af takster og rejseregler for handicapkørsel i Midttrafik. Bestyrelsens beslutning desangående indarbejdes efterfølgende i budgettet for 2012.

Togdrift

Budgettet for togdrift vedrører kun Region Midtjylland.

I forbindelse med høring af budgetoplægget for 2012, har Region Midtjylland og Midttrafik gennemgået forudsætningerne og på grundlag heraf har administrationen udarbejdet et revideret budgetoplæg. Budgetforslaget er fremskrevet med pris- og lønudvikling for regional udvikling på 2,8 %.

Fra 1. okt. 2011 overtager DSB Aarhus Nærbane trafikdriften på Odderbanen og fra 11. dec. 2011 etableres samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. Budgetforslaget omhandler køb af togdrift hos DSB Aarhus Nærbane og en underskudsdækning ved togdrift og infrastruktur hos Midtjyske Jernbaner.

Budgetrammen for driftsomkostningerne til togtrafik fastsættes på baggrund af forhandlet kontrakt mellem DSB og Midttrafik/Region Midtjylland for trafikdriften på Aarhus Nærbane. Driftsrammen for Midtjyske Jernbaner er reduceret med selskabets nuværende udgifter til togdriften på Odderbanen. Det bemærkes, at driftsrammen til Midtjyske Jernbaner er reduceret for selskabets indtægter fra DSB Aarhus Nærbane vedrørende infrastrukturafgifter og indtægter fra udleje af bygninger, værksted og Y-tog.

På *indtægtssiden* indeholder budgetforslaget flere indtægter på Odderbanen, som følge af etableringen af samdrift. Der er indregnet en indtægtsfremgang på 1,2 mio. kr. I 2012 forventes flere passagerer og en indtægtsstigning, som følge af indsættelse af nye Desiro tog og gennemkørende tog mellem Grenaabanen og Odderbanen. Fra køreplansskiftet dec. 2011 udvides omfanget af togkørsel på Odderbanen med 10 %.

På Lemvigbanen forventes en mindre indtægtsfremgang i forhold til regnskab 2010. Lemvig kommune forventes fra skoleåret 2011, at købe skolekort til folkeskoleelever til brug for rejser i Lemvigbanen.

Udgangspunktet for *anlægsbudgettet* til togdrift er den vedtagne investeringsplan fra 2007.

Budgetoplægget indeholder derudover en forøgelse af investeringstilskuddet for 2012 med 3,0 mio. kr. samt efterfølgende år med 1,0 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har påpeget manglende midler i anlægsbudgettet for 2012 og efterfølgende år, for at imødekomme sikkerhedsmæssige forhold og andre nødvendige vedligeholdelsesprojekter. Midtjyske Jernbaner vurderer manglende midler til følgende:

- Nødvendig sporjustering på Lemvigbanen. Dette er underlagt Trafikstyrelsens krav og regler som foreskriver en gennemgående sporjusteringer minimum hvert 10. år. Estimeret udgift skønnes til 1,5 mio. kr. i 2012.
- Nedlæggelse af ikke sikrede overkørsler. Det vil ikke være muligt at nedlægge "ikke sikrede" overkørsler i 2012 og efterfølgende år. I perioden 2012-2015 ønskes afsat 2,0 mio. kr. pr. år.
- Deltagelse i GSM-R radiosystem på grund af udskiftning af nuværende analoge radiosystemer til et nyt anlæg. Der er vurderet en samlet udgift på 8,2 mio. kr. i 2012 og 2013. Midtjyske Jernbaner forventer at en mindre opstartsudgift i 2011 kan afholdes inden for nuværende budget.
- Midler til levetidsforlængelse af Y-tog på Lemvigbanen. For at kunne opretholde togkørslen i en årrække frem til 2015/16, skal der afsættes midler til nødvendig levetidsforlængelse af eksisterende tog. Midtjyske Jernbaner vurderer, at der årligt skal afsættes 1,65 mio. kr. i perioden 2012-2015.

Midttrafik har indarbejdet en forhøjelse af investeringstilskuddet på 3,0 mio. kr. i 2012 og 1,0 mio. kr. i efterfølgende år for at Midtjyske Jernbaner kan deltage i anskaffelse GSM-R radiosystem i 2012 og 2013.

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er videreformidlet til Midttrafik, som har videresendt midlerne til Midtjyske Jernbaner til et anlægstilskud til sporombygningen. I budgettet for 2012 er der indregnet afdrag til Regionens vedr. lånet på ca. 10,1 mio. kr.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for Trafikselskabet omfatter udgifter til busadministration og administration af handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr og markedsføring.

Udgangspunktet for budget 2012 er en fremskrivning af budget 2011 med en fremskrivningsprocent på 2,3 %.

Busadministration

Bestyrelsen har tidligere vedtaget en samlet besparelse på 5,0 mio. kr. på busadministration grundet det faldende aktivitetsniveau med de regionale effektiviseringer og den nye trafik i Aarhus. Der er i Trafikselskabets budget for 2012 indarbejdet en besparelse på 1,5 mio. kr. i forhold til budget 2011. I budgetoverslagsårerne er der indarbejdet yderligere besparelser på 1,0 mio. kr. i 2013 og 1,0 mio. kr. i 2014. Herefter er den samlede besparelse på 5 mio. kr. indarbejdet.

Bestyrelsen vedtog på sit møde 4. marts 2011 at Trafikselskabet betragtes som ét bevillingsområde med en samlet nettobevilling, uden efterregulering. Det er derfor valgt at anvende de budgetterede køreplantimer for budgetåret i budgettet for Trafikselskabet i stedet for historiske regnskabstal, som der tidligere har været anvendt.

Køb af nyt billetteringsudstyr er ikke indregnet i administrationsbudgettet. Indtil videre afregnes køb af nyt billetteringsudstyr særskilt efter nærmere aftale med bestillerne.

Midttrafik har i februar 2011 tilsendt en forespørgsel til SKAT vedrørende moms på tilskud til rutebilstationer. Der forventes svar fra SKAT i sommeren 2011. Udgiften til moms er indarbejdet i budget 2012, men vil blive fjernet, såfremt Midttrafik ikke skal betale moms af tilskuddet.

Som følge af at Visit Aarhus nedlægges, er der fra og med budgettet for 2012 overført midler fra busdrift til Trafikselskabet. Aarhus Kommune har hidtil betalt ca. 2,5 mio. kr. til Visit Aarhus som provision. Provisionen er regnskabsmæssigt modregnet i billetindtægterne på den

del af busdriften, der vedrører Aarhus Kommune. Det er administrationens opfattelse at Midttrafik fremover kan varetage opgaven billigere, og af den årsag øges Trafikselskabets budget kun med 2,0 mio. kr. Aarhus Kommune får således en samlet set en mindredgift på 0,5 mio. kr.

Indtægterne fra kontrolafgifter for Aarhus Kommune er i budget 2012 udskilt som et særligt område, mens de tidligere indgik som en del af busadministrationen. I tabel 7 i bilagsmaterialet er kontrolafgifterne indregnet i nettoudgiften for hhv. regnskab 2010 og budget for 2011 som derfor er lavere end budgettet for 2012. Afregningen af kontrolafgifter i Aarhus Kommune følger den tidligere aftalte model. Brutto forventer Midttrafik således at udskrive for ca. 12,4 mio. kr. afgifter. Ud af disse forventes der indbetalt ca. 5,2 mio. kroner direkte til Midttrafik, mens den resterende 7,2 mio. kr. jf. modellen overføres til opkrævning hos Aarhus Kommune.

Administration af handicapkørsel

For administration af handicapkørsel sker der fra og med 2012 en sammenlægning af de to nuværende kørselskontorer, hvilket giver en effektiviseringsgevinst på 10 % svarende til 1,6 mio. kr. Besparelsen er indarbejdet i budgettet 2012.

Letbane

Letbanesekretariatet

Letbanesekretariatet nuværende budget og fordelingen heraf mellem parterne forventes uændret i forhold til 2011 budgettet. Budgettet dækker forarbejdet forud for beslutning om etape 2 af letbaneudbygningen, herunder betjening af Letbanesamarbejdets styre- og følgegruppe.

Etape 1-anlæg

Det seneste overslag over budgettet for 2012 for anlæg af letbanens etape 1 er på 39.445.000 kr. Udgifterne omfatter bygherreorganisation projektering og udbud af anlæg af letbanen.

Udgifterne forventes fordelt mellem Transportministeriet, Aarhus Kommune og Region Midtjylland som følger:

Transportministeriet	47,0 %	18.539.150
Aarhus Kommune	47,2 %	18.618.040
Region Midtjylland	5,8 %	2.287.810
I alt		39.445.000

Det forventes at aktiviteterne omkring letbanens etape 1 i 2012 flyttes over i det anlægsselskab der vil blive etableret ved ny lov om letbane i Aarhus Kommune. Udgifterne flyttes herefter ud af Midttrafiks budget.

Rejsekortet

I forhold til de budgetterede udgifter til Rejsekort bemærkes, at Midttrafik ikke har tilsluttet sig fuldt ud til Rejsekortprojektet. I det omfang dette vil ske, vil der blive tale om betydelige merudgifter til både drift, administration og investeringer.

På bestyrelsesmødet 17. juni 2011 behandles en sag vedrørende kapitaltilførsel til Rejsekortet A/S. Bestyrelsens beslutning desangående indarbejdes efterfølgende i budgettet for 2012.

Det videre forløb

Budgetoplæg sendes – efter behandling i Bestyrelsen - til politisk høring ved bestillerne. Bestillerne anmodes om en tilbagemelding senest 19. august 2011.

På baggrund af de politiske høringssvar, forelægges et endeligt budget for 2012 for Bestyrelsen 9. september 2011, fordi budgettet skal vedtages inden 15. september 2011.

Henset til sikkerhedsmomenterne og det forhold, at bestillerne har én måned mere til behandling af deres egne budgetter, kan der forekomme ændringer, som ikke kunne nå at blive indarbejdet i Midttrafiks budget. Det kan derfor blive nødvendigt at justere budgettet for 2012. I givet fald forelægges dette for Bestyrelsen.

Tabel 1: Midttrafik, forslag til budget 2012

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Budrift	Handicap kørsel	Kan-kørsel	Togdrift	Trafik-selskabet	Letbanen	Rejsekortet	Kontrolafgifter	I alt			
Favskov	14.612.000	961.000	199.000		859.000	104.000			16.735.000			
Hedensted	9.225.000	1.458.000	52.000		1.051.000				11.786.000			
Herning	33.905.000	1.674.000	0		3.307.000				38.886.000			
Holstebro	24.399.000	1.089.000	0		2.281.000				27.769.000			
Horsens	26.255.000	2.034.000	10.329.000		4.235.000		581.000		43.434.000			
Ikast-Brande	15.190.000	762.000	71.000		928.000				16.951.000			
Lemvig	9.107.000	583.000	273.000		786.000				10.749.000			
Norddjurs	15.504.000	710.000	0		865.000	104.000			17.183.000			
Odder	5.062.000	704.000	0		425.000	104.000			6.295.000			
Randers	58.749.000	2.199.000	12.640.000		6.454.000	104.000			80.146.000			
Ringkøbing-Skjern	21.335.000	1.359.000	0		2.003.000				24.697.000			
Samsø	4.266.000	150.000	301.000		484.000				5.201.000			
Silkeborg	29.732.000	1.832.000	2.671.000		4.802.000	104.000			39.141.000			
Skanderborg	17.954.000	1.042.000	0		1.411.000	104.000			20.511.000			
Skive	20.966.000	942.000	12.365.000		2.550.000				36.823.000			
Struer	7.584.000	461.000	16.000		687.000				8.748.000			
Syddjurs	16.410.000	783.000	0		1.312.000	104.000			18.609.000			
Viborg	28.726.000	1.810.000	1.776.000		4.342.000				36.654.000			
Aarhus	199.343.000	28.079.000	3.276.000		47.954.000	20.024.000		-5.207.000	293.469.000			
Regionen	184.692.000		109.591.000	56.533.500	45.149.000	2.757.000	1.742.000		400.464.500			
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	743.016.000	48.632.000	153.560.000	56.533.500	131.885.000	23.509.000	2.323.000	-5.207.000	1.154.251.500			
Staten						18.539.000			18.539.000			
Sydtrafik			39.028.000						39.028.000			
I alt vedr. øvrige	0	0	39.028.000	0	0	18.539.000	0	0	57.567.000			
Total Midttrafik	743.016.000	48.632.000	192.588.000	56.533.500	131.885.000	42.048.000	2.323.000	-5.207.000	1.211.818.500			

Tabel 2: Busdrift, forslag til budget 2012

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012
Favrskov	14.391.047	14.816.000	15.763.000	-1.128.218	-1.141.000	-1.151.000	13.262.829	13.675.000	13.262.829	13.675.000	14.612.000	
Hedensted	9.121.171	9.951.000	12.550.000	-2.083.261	-2.658.000	-3.325.000	7.037.910	7.293.000	7.037.910	7.293.000	9.225.000	
Herning	46.093.613	45.762.000	47.132.000	-12.506.747	-11.352.000	-13.227.000	33.586.866	34.410.000	33.586.866	34.410.000	33.905.000	
Holstebro	30.473.676	31.542.000	32.926.000	-8.335.695	-7.911.000	-8.527.000	22.137.980	23.631.000	22.137.980	23.631.000	24.399.000	
Horsens	44.008.060	44.911.000	45.311.000	-18.999.433	-19.085.500	-19.056.000	25.008.627	25.825.500	25.008.627	25.825.500	26.255.000	
Ikast-Brande	15.011.098	14.758.000	15.190.000	0	0	0	15.011.098	14.758.000	15.011.098	14.758.000	15.190.000	
Lemvig	8.727.853	8.571.000	9.107.000	0	0	0	8.727.853	8.571.000	8.727.853	8.571.000	9.107.000	
Norddjurs	14.436.619	15.516.000	17.314.000	-1.321.810	-1.496.000	-1.810.000	13.114.808	14.020.000	13.114.808	14.020.000	15.504.000	
Odder	5.706.750	5.926.000	6.333.000	-113.625	-967.000	-1.271.000	5.593.125	4.959.000	5.593.125	4.959.000	5.062.000	
Randers	76.875.728	81.958.000	87.506.000	-26.436.163	-28.140.000	-28.757.000	50.439.565	53.818.000	17.495.676	53.818.000	58.749.000	
Ringkøbing-Skjern	20.030.906	22.645.000	26.051.000	-2.535.230	-2.516.000	-4.716.000	17.495.676	20.129.000	17.495.676	20.129.000	21.335.000	
Samsø	5.219.624	5.261.000	5.601.000	-1.314.145	-1.385.000	-1.335.000	3.905.479	3.876.000	3.905.479	3.876.000	4.266.000	
Silkeborg	55.857.764	55.321.000	53.586.000	-23.828.895	-22.813.000	-23.854.000	32.028.869	32.508.000	32.028.869	32.508.000	29.732.000	
Skanderborg	18.295.055	19.359.000	21.884.000	-3.382.169	-3.215.000	-3.930.000	14.912.886	16.144.000	14.912.886	16.144.000	17.954.000	
Skive	25.266.384	27.012.000	29.547.000	-7.761.085	-7.755.500	-8.581.000	17.505.298	19.256.500	17.505.298	19.256.500	20.966.000	
Struer	7.886.895	8.132.000	8.603.000	-1.002.271	-798.000	-1.019.000	6.884.623	7.334.000	6.884.623	7.334.000	7.584.000	
Syddjurs	16.843.312	18.851.000	19.710.000	-3.251.773	-1.884.000	-3.300.000	13.591.539	16.967.000	13.591.539	16.967.000	16.410.000	
Viborg	33.689.516	37.330.000	43.871.000	-13.692.109	-12.599.000	-15.145.000	19.997.408	24.731.000	19.997.408	24.731.000	28.726.000	
Aarhus	456.909.972	466.246.000	472.252.000	-266.896.293	-264.185.000	-272.909.000	190.013.679	202.061.000	190.013.679	202.061.000	199.343.000	
Regionen	463.634.200	452.902.000	447.544.000	-280.489.527	-249.885.000	-262.852.000	183.144.672	203.017.000	183.144.672	203.017.000	184.692.000	
I alt	1.368.479.243	1.386.770.000	1.417.781.000	-675.078.450	-639.786.000	-674.765.000	693.400.793	746.984.000	693.400.793	746.984.000	743.016.000	

Note: Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til budget 2012 (budgetoverslagsårene 2013-2015)

	Udgifter			Udgifter			Indtægter			Indtægter			Netto		Netto		
	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2015
Favrskov	15.763.000	15.763.000	15.763.000	-1.151.000	-1.151.000	-1.151.000	-1.151.000	-1.151.000	-1.151.000	14.612.000	14.612.000	14.612.000	14.612.000	14.612.000	14.612.000	14.612.000	14.612.000
Hedensted	12.550.000	12.550.000	12.550.000	-3.325.000	-3.325.000	-3.325.000	-3.325.000	-3.325.000	-3.325.000	9.225.000	9.225.000	9.225.000	9.225.000	9.225.000	9.225.000	9.225.000	9.225.000
Herning	47.132.000	47.132.000	47.132.000	-13.227.000	-13.227.000	-13.227.000	-13.227.000	-13.227.000	-13.227.000	33.905.000	33.905.000	33.905.000	33.905.000	33.905.000	33.905.000	33.905.000	33.905.000
Holstebro	32.926.000	32.926.000	32.926.000	-8.527.000	-8.527.000	-8.527.000	-8.527.000	-8.527.000	-8.527.000	24.399.000	24.399.000	24.399.000	24.399.000	24.399.000	24.399.000	24.399.000	24.399.000
Horsens	45.311.000	45.311.000	45.311.000	-19.056.000	-19.056.000	-19.056.000	-19.056.000	-19.056.000	-19.056.000	26.255.000	26.255.000	26.255.000	26.255.000	26.255.000	26.255.000	26.255.000	26.255.000
Ikast-Brande	15.190.000	15.190.000	15.190.000	0	0	0	0	0	0	15.190.000	15.190.000	15.190.000	15.190.000	15.190.000	15.190.000	15.190.000	15.190.000
Lemvig	9.107.000	9.107.000	9.107.000	0	0	0	0	0	0	9.107.000	9.107.000	9.107.000	9.107.000	9.107.000	9.107.000	9.107.000	9.107.000
Norddjurs	17.314.000	17.314.000	17.314.000	-1.810.000	-1.810.000	-1.810.000	-1.810.000	-1.810.000	-1.810.000	15.504.000	15.504.000	15.504.000	15.504.000	15.504.000	15.504.000	15.504.000	15.504.000
Odder	6.333.000	6.333.000	6.333.000	-1.271.000	-1.271.000	-1.271.000	-1.271.000	-1.271.000	-1.271.000	5.062.000	5.062.000	5.062.000	5.062.000	5.062.000	5.062.000	5.062.000	5.062.000
Randers	87.506.000	87.506.000	87.506.000	-28.757.000	-28.757.000	-28.757.000	-28.757.000	-28.757.000	-28.757.000	58.749.000	58.749.000	58.749.000	58.749.000	58.749.000	58.749.000	58.749.000	58.749.000
Ringkøbing-Skjern	26.051.000	26.051.000	26.051.000	-4.716.000	-4.716.000	-4.716.000	-4.716.000	-4.716.000	-4.716.000	21.335.000	21.335.000	21.335.000	21.335.000	21.335.000	21.335.000	21.335.000	21.335.000
Samsø	5.601.000	5.601.000	5.601.000	-1.335.000	-1.335.000	-1.335.000	-1.335.000	-1.335.000	-1.335.000	4.266.000	4.266.000	4.266.000	4.266.000	4.266.000	4.266.000	4.266.000	4.266.000
Silkeborg	53.586.000	53.586.000	53.586.000	-23.854.000	-23.854.000	-23.854.000	-23.854.000	-23.854.000	-23.854.000	29.732.000	29.732.000	29.732.000	29.732.000	29.732.000	29.732.000	29.732.000	29.732.000
Skanderborg	21.884.000	21.884.000	21.884.000	-3.930.000	-3.930.000	-3.930.000	-3.930.000	-3.930.000	-3.930.000	17.954.000	17.954.000	17.954.000	17.954.000	17.954.000	17.954.000	17.954.000	17.954.000
Skive	29.547.000	29.547.000	29.547.000	-8.581.000	-8.581.000	-8.581.000	-8.581.000	-8.581.000	-8.581.000	20.966.000	20.966.000	20.966.000	20.966.000	20.966.000	20.966.000	20.966.000	20.966.000
Struer	8.603.000	8.603.000	8.603.000	-1.019.000	-1.019.000	-1.019.000	-1.019.000	-1.019.000	-1.019.000	7.584.000	7.584.000	7.584.000	7.584.000	7.584.000	7.584.000	7.584.000	7.584.000
Syddjurs	19.710.000	19.710.000	19.710.000	-3.300.000	-3.300.000	-3.300.000	-3.300.000	-3.300.000	-3.300.000	16.410.000	16.410.000	16.410.000	16.410.000	16.410.000	16.410.000	16.410.000	16.410.000
Viborg	43.871.000	43.871.000	43.871.000	-15.145.000	-15.145.000	-15.145.000	-15.145.000	-15.145.000	-15.145.000	28.726.000	28.726.000	28.726.000	28.726.000	28.726.000	28.726.000	28.726.000	28.726.000
Aarhus	472.252.000	472.252.000	472.252.000	-272.909.000	-272.909.000	-272.909.000	-272.909.000	-272.909.000	-272.909.000	199.343.000	199.343.000	199.343.000	199.343.000	199.343.000	199.343.000	199.343.000	199.343.000
Regionen	447.544.000	447.544.000	447.544.000	-262.852.000	-262.852.000	-262.852.000	-262.852.000	-262.852.000	-262.852.000	184.692.000	184.692.000	184.692.000	184.692.000	184.692.000	184.692.000	184.692.000	184.692.000
I alt	1.417.781.000	1.417.781.000	1.417.781.000	-674.765.000	-674.765.000	-674.765.000	-674.765.000	-674.765.000	-674.765.000	743.016.000	743.016.000	743.016.000	743.016.000	743.016.000	743.016.000	743.016.000	743.016.000

Note: Budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til budget 2012

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012
Favrskov	1.022.044	1.235.000	1.217.000	-219.087	-255.000	-256.000	802.957	980.000	-256.000	802.957	980.000	961.000
Hedensted *	1.510.252	1.656.000	1.799.000	-292.446	-348.000	-341.000	1.217.806	1.308.000	-341.000	1.217.806	1.308.000	1.458.000
Herning	1.824.305	1.943.000	2.173.000	-427.505	-426.000	-499.000	1.396.800	1.517.000	-499.000	1.396.800	1.517.000	1.674.000
Holstebro	1.215.365	1.395.000	1.447.000	-307.041	-329.000	-358.000	908.324	1.066.000	-358.000	908.324	1.066.000	1.089.000
Horsens	2.182.259	2.418.000	2.599.000	-484.125	-494.000	-565.000	1.698.134	1.924.000	-565.000	1.698.134	1.924.000	2.034.000
Ikast-Brande	848.662	1.023.000	1.011.000	-213.335	-265.000	-249.000	635.327	758.000	-249.000	635.327	758.000	762.000
Lemvig	627.656	624.000	747.000	-140.827	-129.000	-164.000	486.829	495.000	-164.000	486.829	495.000	583.000
Norddjurs	762.604	600.000	908.000	-169.363	-125.000	-198.000	593.241	475.000	-198.000	593.241	475.000	710.000
Odder	728.690	786.000	868.000	-140.789	-145.000	-164.000	587.901	641.000	-164.000	587.901	641.000	704.000
Randers	2.274.758	2.516.000	2.709.000	-437.201	-463.000	-510.000	1.837.557	2.053.000	-510.000	1.837.557	2.053.000	2.199.000
Ringkøbing-Skjern	1.482.147	1.487.000	1.765.000	-348.288	-330.000	-406.000	1.133.859	1.157.000	-406.000	1.133.859	1.157.000	1.359.000
Samsø	149.963	142.000	179.000	-25.095	-23.000	-29.000	124.868	119.000	-29.000	124.868	119.000	150.000
Silkeborg	1.965.698	2.085.000	2.341.000	-436.309	-468.000	-509.000	1.529.389	1.617.000	-509.000	1.529.389	1.617.000	1.832.000
Skanderborg	1.105.645	1.190.000	1.317.000	-235.983	-245.000	-275.000	869.662	945.000	-275.000	869.662	945.000	1.042.000
Skive	1.023.060	1.097.000	1.218.000	-236.457	-237.000	-276.000	786.603	860.000	-276.000	786.603	860.000	942.000
Struer	515.049	534.000	613.000	-130.125	-134.000	-152.000	384.924	400.000	-152.000	384.924	400.000	461.000
Syddjurs	826.273	994.000	984.000	-172.248	-182.000	-201.000	654.025	812.000	-201.000	654.025	812.000	783.000
Viborg	1.971.828	2.120.000	2.348.000	-460.958	-470.000	-538.000	1.510.870	1.650.000	-538.000	1.510.870	1.650.000	1.810.000
Aarhus	30.161.801	33.347.000	31.321.000	-3.117.688	-3.300.000	-3.242.000	27.044.113	30.047.000	-3.242.000	27.044.113	30.047.000	28.079.000
Regionen												
I alt	52.198.059	57.192.000	57.564.000	-7.994.870	-8.368.000	-8.932.000	44.203.189	48.824.000	-8.932.000	44.203.189	48.824.000	48.632.000

Note: Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til budget 2012 (budgetoverslagsårene 2013-2015)

	Udgifter			Udgifter			Indtægter			Indtægter			Netto		Netto		
	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2015
Favrskov	1.217.000	1.217.000	1.217.000	-256.000	-256.000	-256.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000	961.000
Hedensted	1.799.000	1.799.000	1.799.000	-341.000	-341.000	-341.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000	1.458.000
Herning	2.173.000	2.173.000	2.173.000	-499.000	-499.000	-499.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000	1.674.000
Holstebro	1.447.000	1.447.000	1.447.000	-358.000	-358.000	-358.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000	1.089.000
Horsens	2.599.000	2.599.000	2.599.000	-565.000	-565.000	-565.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000	2.034.000
Ikast-Brande	1.011.000	1.011.000	1.011.000	-249.000	-249.000	-249.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000	762.000
Lemvig	747.000	747.000	747.000	-164.000	-164.000	-164.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000	583.000
Norddjurs	908.000	908.000	908.000	-198.000	-198.000	-198.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000
Odder	868.000	868.000	868.000	-164.000	-164.000	-164.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000	704.000
Randers	2.709.000	2.709.000	2.709.000	-510.000	-510.000	-510.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000	2.199.000
Ringkøbing-Skjern	1.765.000	1.765.000	1.765.000	-406.000	-406.000	-406.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000	1.359.000
Samsø	179.000	179.000	179.000	-29.000	-29.000	-29.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Silkeborg	2.341.000	2.341.000	2.341.000	-509.000	-509.000	-509.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000	1.832.000
Skanderborg	1.317.000	1.317.000	1.317.000	-275.000	-275.000	-275.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000	1.042.000
Skive	1.218.000	1.218.000	1.218.000	-276.000	-276.000	-276.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000	942.000
Struer	613.000	613.000	613.000	-152.000	-152.000	-152.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000	461.000
Syddjurs	984.000	984.000	984.000	-201.000	-201.000	-201.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000	783.000
Viborg	2.348.000	2.348.000	2.348.000	-538.000	-538.000	-538.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000	1.810.000
Aarhus	31.321.000	31.321.000	31.321.000	-3.242.000	-3.242.000	-3.242.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000	28.079.000
Regionen																	
I alt	57.564.000	57.564.000	57.564.000	-8.932.000	-8.932.000	-8.932.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000	48.632.000

Note: Budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til budget 2012

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter	
	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	BO2013	BO 2014	BO 2015		
Favrskov	167.210	69.000	199.000	199.000	199.000	199.000		
Hedensted			52.000	52.000	52.000	52.000		
Herning								
Holstebro								
Horsens	4.962.992	9.900.000	10.329.000	10.329.000	10.329.000	10.329.000		
Ikast-Brande	60.123	44.000	71.000	71.000	71.000	71.000		
Lemvig	352.326	370.000	273.000	273.000	273.000	273.000		
Norddjurs								
Odder								
Randers	11.030.898	12.474.000	12.640.000	12.640.000	12.640.000	12.640.000		
Ringkøbing-Skjern								
Samsø	261.300	123.000	301.000	301.000	301.000	301.000		
Silkeborg	2.458.848	3.162.000	2.671.000	2.671.000	2.671.000	2.671.000		
Skanderborg								
Skive	12.069.021	12.484.000	12.365.000	12.365.000	12.365.000	12.365.000		
Struer	12.926	13.000	16.000	16.000	16.000	16.000		
Syddjurs								
Viborg	2.788.238	2.029.000	1.776.000	1.776.000	1.776.000	1.776.000		
Aarhus	1.883.477	1.886.000	3.276.000	3.276.000	3.276.000	3.276.000		
Regionen	104.317.688	105.049.000	109.591.000	109.591.000	109.591.000	109.591.000		
I alt vedr. bestillere	140.365.047	147.603.000	153.560.000	153.560.000	153.560.000	153.560.000		
Morsø	109.303	153.000	0	0	0	0		
Syddjurs	28.412.831	36.486.000	39.028.000	39.028.000	39.028.000	39.028.000		
NT	72.729		0	0	0	0		
I alt vedr. øvrige	28.594.863	36.639.000	39.028.000	39.028.000	39.028.000	39.028.000		
I alt	168.959.910	184.242.000	192.588.000	192.588.000	192.588.000	192.588.000		

Note: 1) Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

2) Kan-kørsel omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, lægekørsel, specialskoletransport, flexitur og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til budget 20

	Budget 2012		I alt
	Kørsel	Administra-tion	
Favskov	175.000	24.000	199.000
Hedensted	37.000	15.000	52.000
Herning			
Holstebro			
Horsens	9.940.000	389.000	10.329.000
Ikast-Brande	46.000	25.000	71.000
Lemvig	255.000	18.000	273.000
Norddjurs			
Odder			
Randers	12.208.000	432.000	12.640.000
Ringkøbing-Skjern			
Samsø	236.000	65.000	301.000
Silkeborg	2.405.000	266.000	2.671.000
Skanderborg			
Skive	11.729.000	636.000	12.365.000
Struer	12.000	4.000	16.000
Syddjurs			
Viborg	1.520.000	256.000	1.776.000
Aarhus	2.775.000	501.000	3.276.000
Regionen	104.707.000	4.884.000	109.591.000
I alt vedr. bestillere	146.045.000	7.515.000	153.560.000
Sydtrafik	36.989.000	2.039.000	39.028.000
Morsø	0	0	0
NT	0	0	0
I alt vedr. øvrige	36.989.000	2.039.000	39.028.000
I alt	183.034.000	9.554.000	192.588.000

Tabel 6: Togdrift forslag til budget 2012

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		
	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012
Regionen															
Driftstilskud	40.188.516	40.900.000	55.498.000	-14.123.130	-13.300.000	-15.600.000	26.065.386	27.600.000	39.898.000						
Anlægstilskud	10.686.271	16.613.000	16.635.500				10.686.271	16.613.000	16.635.500						
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	10.686.271	6.459.000	6.482.000				10.686.271	6.459.000	6.482.000						
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen		10.154.000	10.153.500				0	10.154.000	10.153.500						
I alt	50.874.787	57.513.000	72.133.500	-14.123.130	-13.300.000	-15.600.000	36.751.657	44.213.000	56.533.500						

Note: Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

I 2010 har Midtrafik afholdt afdrag på gældsbeværet vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto		
	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015	BO 2013	BO 2014	BO 2015
Regionen															
Driftstilskud	55.498.000	55.498.000	55.498.000	-15.600.000	-15.600.000	-15.600.000	39.898.000	39.898.000	39.898.000						
Anlægstilskud	14.636.500	14.636.500	10.153.500				14.636.500	14.636.500	14.636.500						
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.483.000	4.483.000	0				4.483.000	4.483.000	4.483.000						
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.500	10.153.500	10.153.500				10.153.500	10.153.500	10.153.500						
I alt	70.134.500	70.134.500	65.651.500	-15.600.000	-15.600.000	-15.600.000	54.534.500	54.534.500	50.051.500						

Note: Budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 7: Trafikskelskabet, forslag til budget 2012

	Regnskab 2010			Budget 2011			Forslag til budget 2012		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	456.139	384.673	840.812	611.000	388.000	999.000	588.000	271.000	859.000
Hedensted	165.951	608.123	774.074	249.000	786.000	1.035.000	643.000	408.000	1.051.000
Herring	2.308.837	737.848	3.046.685	2.856.000	681.000	3.537.000	2.794.000	513.000	3.307.000
Holstebro	1.832.126	556.916	2.389.042	1.765.000	558.000	2.323.000	1.885.000	396.000	2.281.000
Horsens	2.551.383	1.106.063	3.657.446	3.351.000	946.000	4.297.000	3.483.000	752.000	4.235.000
Ikast-Brande	585.166	339.000	924.166	599.000	270.000	869.000	702.000	226.000	928.000
Lemvig	622.347	238.400	860.747	458.000	219.000	677.000	611.000	175.000	786.000
Norddjurs	618.091	312.113	930.204	510.000	256.000	766.000	678.000	187.000	865.000
Odder	224.168	275.487	499.655	214.000	246.000	460.000	237.000	188.000	425.000
Randers	5.622.301	863.523	6.485.824	5.634.000	870.000	6.504.000	5.761.000	693.000	6.454.000
Ringkøbing-Skjern	1.360.914	495.571	1.856.485	1.287.000	480.000	1.767.000	1.619.000	384.000	2.003.000
Samsø	311.688	78.735	390.423	340.000	63.000	403.000	428.000	56.000	484.000
Silkeborg	3.938.100	933.788	4.871.888	4.119.000	950.000	5.069.000	4.174.000	628.000	4.802.000
Skanderborg	928.054	530.104	1.458.158	951.000	509.000	1.460.000	1.060.000	351.000	1.411.000
Skive	1.979.442	379.340	2.358.782	2.057.000	423.000	2.480.000	2.259.000	291.000	2.550.000
Struer	393.721	178.439	572.160	469.000	199.000	668.000	526.000	161.000	687.000
Syddjurs	926.886	245.260	1.172.146	1.018.000	293.000	1.311.000	1.083.000	229.000	1.312.000
Viborg	2.829.876	759.758	3.589.634	2.613.000	711.000	3.324.000	3.718.000	624.000	4.342.000
Aarhus	34.954.445	6.705.140	41.659.585	32.647.000	6.534.000	39.181.000	40.325.000	7.629.000	47.954.000
Regionen	48.348.077		48.348.077	47.783.000		47.783.000	45.149.000		45.149.000
Ufordelt (egenkapital)	77.168		77.168						
I alt	111.034.880	15.728.282	126.763.162	109.531.000	15.382.000	124.913.000	117.723.000	14.162.000	131.885.000

Note: Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Note: I budget 2012 og fremover er kontrolafgifter ved Aarhus kommune ikke en del af trafikskelskabet. I Budget 2011 udgør posten 5.090.000 kr

Tabel 7 (fortsat): Trafikskelskabet, forslag til budget 2012 (budgetoverslagsårene 2013-2015)

	BO 2013			BO 2014			BO 2015		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	581.000	271.000	852.000	574.000	271.000	845.000	574.000	271.000	845.000
Hedensted	638.000	408.000	1.046.000	633.000	408.000	1.041.000	633.000	408.000	1.041.000
Herning	2.763.000	513.000	3.276.000	2.732.000	513.000	3.245.000	2.732.000	513.000	3.245.000
Holstebro	1.865.000	396.000	2.261.000	1.845.000	396.000	2.241.000	1.845.000	396.000	2.241.000
Horsens	3.450.000	752.000	4.202.000	3.417.000	752.000	4.169.000	3.417.000	752.000	4.169.000
Ikast-Brande	694.000	226.000	920.000	686.000	226.000	912.000	686.000	226.000	912.000
Lemvig	605.000	175.000	780.000	599.000	175.000	774.000	599.000	175.000	774.000
Norddjurs	670.000	187.000	857.000	662.000	187.000	849.000	662.000	187.000	849.000
Odder	234.000	188.000	422.000	231.000	188.000	419.000	231.000	188.000	419.000
Randers	5.702.000	693.000	6.395.000	5.643.000	693.000	6.336.000	5.643.000	693.000	6.336.000
Ringkøbing-Skjern	1.604.000	384.000	1.988.000	1.589.000	384.000	1.973.000	1.589.000	384.000	1.973.000
Samsø	424.000	56.000	480.000	420.000	56.000	476.000	420.000	56.000	476.000
Silkeborg	4.130.000	628.000	4.758.000	4.086.000	628.000	4.714.000	4.086.000	628.000	4.714.000
Skanderborg	1.048.000	351.000	1.399.000	1.036.000	351.000	1.387.000	1.036.000	351.000	1.387.000
Skive	2.237.000	291.000	2.528.000	2.215.000	291.000	2.506.000	2.215.000	291.000	2.506.000
Struer	520.000	161.000	681.000	514.000	161.000	675.000	514.000	161.000	675.000
Syddjurs	1.071.000	229.000	1.300.000	1.059.000	229.000	1.288.000	1.059.000	229.000	1.288.000
Viborg	3.680.000	624.000	4.304.000	3.642.000	624.000	4.266.000	3.642.000	624.000	4.266.000
Aarhus	40.047.000	7.629.000	47.676.000	39.769.000	7.629.000	47.398.000	39.769.000	7.629.000	47.398.000
Regionen	44.760.000	0	44.760.000	44.371.000	0	44.371.000	44.371.000	0	44.371.000
I alt	116.723.000	14.162.000	130.885.000	115.723.000	14.162.000	129.885.000	115.723.000	14.162.000	129.885.000

Note: Budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 8: Trafikskabet busadministration udspecificeret, forslag til revideret budget 2012

	Lønudgifter	Udmøntning af besparelse	Teletaxa adm	Div. administration	Billetkontrol	Billetkontrol	Rutebil-stationer/gods inkl. moms	Information og markedsføring	Bus-adm i alt
Favrskov	298.000	-10.000	0	196.000	1.000	1.000	0	103.000	588.000
Hedensted	240.000	-8.000	95.000	156.000	77.000	77.000	0	83.000	643.000
Herring	1.357.000	-47.000	2.000	888.000	6.000	6.000	120.000	468.000	2.794.000
Holstebro	881.000	-30.000	0	576.000	26.000	26.000	128.000	304.000	1.885.000
Horsens	1.445.000	-50.000	8.000	944.000	190.000	190.000	447.000	499.000	3.483.000
Ikast-Brande	356.000	-12.000	0	233.000	1.000	1.000	2.000	122.000	702.000
Lemvig	244.000	-8.000	0	161.000	5.000	5.000	127.000	82.000	611.000
Norddjurs	344.000	-12.000	0	224.000	2.000	2.000	0	120.000	678.000
Odder	119.000	-4.000	0	79.000	2.000	2.000	0	41.000	237.000
Randers	2.594.000	-89.000	14.000	1.700.000	200.000	200.000	447.000	895.000	5.761.000
Ringkøbing-Skjern	668.000	-23.000	0	438.000	16.000	16.000	289.000	231.000	1.619.000
Samsø	163.000	-6.000	104.000	109.000	2.000	2.000	0	56.000	428.000
Silkeborg	1.915.000	-66.000	18.000	1.254.000	169.000	169.000	223.000	661.000	4.174.000
Skanderborg	506.000	-17.000	0	332.000	10.000	10.000	56.000	173.000	1.060.000
Skive	960.000	-33.000	16.000	628.000	77.000	77.000	279.000	332.000	2.259.000
Struer	264.000	-9.000	1.000	174.000	5.000	5.000	0	91.000	526.000
Syddjurs	522.000	-17.000	0	341.000	2.000	2.000	56.000	179.000	1.083.000
Viborg	1.662.000	-57.000	91.000	1.088.000	82.000	82.000	279.000	573.000	3.718.000
Aarhus	12.143.000	-419.000	0	7.992.000	11.615.000	11.615.000	1.676.000	6.192.000	40.325.000
Regionen	16.929.000	-583.000	18.000	11.183.000	2.150.000	2.150.000	9.609.000	5.843.000	45.149.000
I alt	43.610.000	-1.500.000	367.000	28.696.000	11.615.000	4.149.000	13.738.000	17.048.000	117.723.000

Tabel 9: Letbane, forslag til budget 2012

Tabel 9a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	BO2013	BO 2014	BO 2015
Famskov	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens						
Ikast-Brande						
Lemvig						
Norddjurs	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Odder	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Randers	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Ringkøbing-Skjern						
Samsø						
Silkeborg	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Skanderborg	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Skive						
Struer						
Syddjurs	100.000	102.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Viborg						
Aarhus	1.350.000	1.374.000	1.406.000	1.406.000	1.406.000	1.406.000
Regionen	450.000	458.000	469.000	469.000	469.000	469.000
I alt	2.500.000	2.546.000	2.603.000	2.603.000	2.603.000	2.603.000

Note: 1) Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Tabel 9b: Letbane Etape 1

	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	BO2013	BO 2014	BO 2015
Aarhus	9.692.823	14.790.500	18.618.000	N/A	N/A	N/A
Regionen	1.191.067	14.790.500	2.288.000	N/A	N/A	N/A
Staten	9.651.752		18.539.000	N/A	N/A	N/A
I alt	20.535.642	29.581.000	39.445.000	0	0	0

Note: 1) Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

2) Der er ikke tilgængelig budgettal for letbanen etape 1 efter 2012.

Tabel 10: Rejsekort, forslag til budget 2012

	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	BO2013	BO 2014	BO 2015
Favskov						
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens	68.322	568.000	581.000	581.000	N/A	N/A
Ikast-Brande						
Lemvig						
Norddjurs						
Odder						
Randers						
Ringkøbing-Skjern						
Samsø						
Silkeborg						
Skanderborg						
Skive						
Struer						
Syddjurs						
Viborg						
Aarhus						
Regionen	204.966	1.703.000	1.742.000	1.742.000	N/A	N/A
I alt	273.288	2.271.000	2.323.000	2.323.000	0	0

Note: 1) Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

2) Der er ikke tilgængelig budgettal for rejsekortet i 2014 ff.

Tabel 11: Kontrolafgifter forslag til budget 2012

	Regnskab 2010	Budget 2011	Forslag til budget 2012	BO2013	BO 2014	BO 2015
Aarhus	-47.581	-5.090.000	-5.207.000	-5.207.000	-5.207.000	-5.207.000
I alt	-47.581	-5.090.000	-5.207.000	-5.207.000	-5.207.000	-5.207.000

Note: 1) Regnskab 2010 og budget 2011 er i årets priser mens budget 2012 og BO-årene er i 2012-prisniveau.

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
9. juni 2011	1-11-78-1-11	Merete Lundgaard Nielsen	ml@midttrafik.dk	87 40 83 01

Analyse af organisering af løsningen af Midttrafiks flextrafik

Baggrund

BeKTra-samarbejdet er et it-samarbejde mellem trafikskaberne Nordjyllands Trafikskab, Movia, Sydtrafik og Midttrafik. BeKTra har ansvaret for drift, vedligeholdelse og udvikling af de it-systemer, der planlægger og koordinerer specialkørsel, som fx handicapkørsel, patientbefordring, lægekørsel, flexkur mv. BeKTra har desuden et call-center – BCC – der løser opgaver for bl.a. Midttrafik om aftenen og i weekenderne. Begge enheder er placeret i Aalborg.

Parterne i BeKTra-samarbejdet fik i starten af 2010 konsulentfirmaet A2 til at analysere BeKTra-samarbejdet med henblik på at gennemgå den nuværende opgavefordeling mellem trafikskaberne og BeKTra/BCC samt at belyse områder, hvor den nuværende præstation kan forbedres for at øge effekten og tilfredsheden med BeKTra-samarbejdet.

Rapporten pegede på, at der er behov for professionalisering af sekretariatet for BeKTra, og på, at der kan være rationaliseringsmuligheder ved yderligere samarbejde om især bestillinger af kørsel og til dels trafikstyring – analysen viste potentielle besparelser på 5 mio. kr. for trafikskaberne ved at samle bestillingsmodtagelse hos BCC og yderligere en mulig besparelse på 3 mio. kr. ved at samle trafikstyringen hos BCC.

Bestyrelsen blev 13. august 2010 orienteret om rapporten, hvor administrationen i sagsfremstillingen konstaterede, at *"Midttrafik vil samle udbud og drift af den variabel kørsel efter 1. marts 2012, hvor der skal gennemføres en rationalisering af administrationen af handicapkørsel på 10 %. Kørselen forventes også rationaliseret, idet den interne handicapkørsel i Århus Kommune kan koordineres med bl.a. patientkørsel. Det skal undersøges nærmere, om der vil være yderligere effektiviseringsmuligheder ved at samle bestillingerne hos BCC i Aalborg."*

Ændringer i beslutningsgrundlaget

Administrationen har siden arbejdet videre med at kvalificere beslutningsgrundlaget for en eventuel flytning af opgaver til Aalborg.

Siden analysen i starten af 2010 er der ændret to forhold, der har betydning for Midttrafiks beslutning om placering af opgaver:

1. Movia og Sydtrafik har besluttet, at der ikke flyttes opgaver til Aalborg, hvorved effektiviseringspotentialet er mindsket betydeligt.
2. Midttrafik har gennemgået en struktureret effektiviseringsproces med henblik på som minimum at opnå målsætningen om 10 % effektivisering i 2012 samtidig med, at der er et stigende aktivitetsomfang i handicapkørsel og de andre flexkørselsformer. Effektiviserings tiltagene og effekten heraf gennemgås kort nedenfor.

Effektiviseringstiltag fra oktober 2010

Siden oktober 2010 har Midttrafik med hjælp fra ekstern konsulent identificeret og analyseret samtlige væsentlige arbejdsgange i Flextrafik. På den baggrund er konkretiseret 60 projekter, der effektiviserer Midttrafiks ressourceforbrug til at løse de eksisterende opgaver inden for flextrafik. De identificerede projekter gennemføres frem mod fusionen 1. marts 2012 af de to nuværende kørselskontorer i og uden for Aarhus Kommune i en stramt styret masterplan for alle projekterne.

Der er på nuværende tidspunkt realiseret en effektivisering svarende til ca. 1 årsværk, og derfor forventes med de igangværende og planlagte tiltag realiseret yderligere effektivisering svarende til ca. 3 årsværk senest 1. marts 2012. Til sammenligning har Midttrafik i øjeblikket en normering på ca. 33 årsværk inkl. KAN-kørselsopgaverne (patientkørsel, kommunal kørsel m.m.), så der forventes en normering på 29,6, når tiltagene er gennemført. De samlede forventede effektiviseringer udgør 12 % af den nuværende normering. Derudover forventes der en stigning på 27 % i antallet af opkald, der vil kunne løses med den reducerede normering.

Et af de tiltag, der har været fokus på, er effektiv telefonbetjening. Den gennemsnitlige samtaletid for bestillinger er nedbragt med 20 % og for trafikstyring med 25 %, uden at det har givet flere fejl i kørselsordrerne eller utilfredse kunder og leverandører. Med ca. 320.000 opkald om året, gør det en væsentlig forskel, om en samtale gennemføres på 140 sekunder eller 110 sekunder – uden at slække på kvaliteten. Desuden er vagtplanen for medarbejderne tilpasset i forhold til, hvornår kunderne og vognmændene ringer mest, så svartiderne er blevet forbedret.

Sammenlignende statistikker for driftsstabilitet og kørselsøkonomi i de jyske trafikskaber er sidst i notatet.

Nærmere analyse af effektiviseringsmulighederne for Midttrafik ved flytning af opgaver til BCC

Midttrafik har i foråret 2011 sammen med A2 lavet en dybere analyse af de potentielle effektiviseringsmuligheder, Midttrafik kunne opnå ved at flytte bestillingsmodtagelse og evt. også vognstyring til BCC i Aalborg. Analysen er gennemført med udgangspunkt i ovenstående ændrede forhold. Der er analyseret 3 alternativer:

- a. ingen opgaver flyttes
- b. bestillingsmodtagelse og trafikstyring flyttes til BCC
- c. bestillingsmodtagelse flyttes til BCC

BeKTra har medvirket i dette arbejde og givet et konkret tilbud på at overtage enten begge opgaver eller kun bestillingsmodtagelse. BeKTra har pr. 1. juni 2011 skiftet navn til FlexDanmark. Såvel A2's rapport og anbefalinger som FlexDanmarks tilbud om overtagelse af opgaven ligger på sagen.

Alternativ A – ingen opgaver flyttes

Alternativet betyder, at Midttrafik fortsætter med at løse opgaven som hidtil men med de effektiviseringer, der er gennemført og planlægges gennemført. Det indebærer bl.a. en specialisering af medarbejderne, da det har vist sig, at det er svært både at løse administrative opgaver og betjene telefoner samtidig. Desuden vil Midttrafik anvende flere deltidsansatte, da det giver øget mulighed for effektiv vagtplanlægning i forhold til de tidspunkter, hvor kunderne og vognmændene har brug for at komme i kontakt med Midttrafik.

Fordelene ved denne løsning er, at Midttrafik som hidtil har den direkte ledelse af de medarbejdere, der taler med Midttrafiks kunder, de der udfører opgaverne efter det af Midttrafiks bestillere fastlagte serviceniveau samt de der har kontakten til Midttrafiks leverandører. Midttrafik har mere fleksible muligheder for at lave særlige løsninger for enkelte bestillere, og Midttrafik gør sig ikke i så høj grad afhængig af et eksternt samarbejde. Midttrafik har i dag en høj kundetilfredshed; BCC har aldrig lavet en tilsvarende kundetilfredshedsundersøgelse, så betydningen for kundeservicen er ukendt. Ulemperne vil være, at Midttrafik fortsat har et direkte ledelsesansvar for en driftsopgave, der er kritisk afhængig af lavt sygefravær og gode vagtplaner; ved flytning af opgaverne til BCC vil der kunne opnås større volumen og dermed bedre fleksibilitet ved fx sygdom samt en øget professionalisering af opgaverne i et call-center.

Midttrafik forventer årlig besparelse på 1,4 mio. kr. ved denne løsning i forhold til budget 2011, som løbende vil blive implementeret og have fuld effekt fra budget 2013. Midttrafik vil også derefter fortsætte tiltag for effektivisering, men der er ikke estimeret et tal for effekten heraf frem mod 2015, så tallet kan være sammenligneligt med FlexDanmarks tilbud. Effektiviseringen og omlægningen til flere deltidsansatte vil kunne ske i forbindelse med naturlig afgang. Implementeringsudgiften ved denne løsning vil være 0,6 mio. kr. til ombygning af call-centeret i forbindelse med fusi-

onen af de to kørselskontorer inden 1. marts 2012 og bedre fysisk indretning til specialisering af opgaverne.

Alternativ B – flytning af bestillingsmodtagelse og trafikstyring til BCC

Midttrafik vil ved dette alternativ overføre begge store driftsopgaver til BCC i Aalborg. Midttrafik vil fortsat have administrative opgaver svarende til ca. 30 % af de nuværende årsværk (29,6) i flextrafik til bl.a. økonomistyring, kontraktopfølgning, udbud, aftaler med bestillere og håndtering af kundehenvendelser. Nogle af disse opgaver – ikke mindst kontraktopfølgning i forhold til BCC – vil stige ved dette alternativ. 70 % af årsværkene, svarende til 20,5 årsværk, i flextrafik vil kunne flyttes til BCC.

Fordelene ved denne løsning vil være, at der kan opnås stordriftsfordele i BCC, hvor der kan blive øget professionalisering, ensartet betjening af kunder og vognmænd i et større område og fælles fokus på forbedring af øvrige arbejdsgange. Desuden skal Midttrafik ikke have ledelsesmæssig fokus på en omfattende driftsopgave, og der vil være mindre sårbarhed ved sygdom i et større call-center. Ulemperne vil blive, at Midttrafik ikke har samme kontakt til kunder og vognmænd, af hensyn til opnåelse af stordrift kan der ikke differentieres og laves særlige serviceniveauer for Midttrafiks kunder, håndtering af kundehenvendelser kræver involvering af BCC, mindre indflydelse på specielle løsninger for bestillerne samt større afhængighed af en ekstern samarbejdspartner.

FlexDanmark forventer en årlig besparelse for Midttrafik på 1,5 mio. kr. ved denne løsning. Besparelsen er ikke så stor som antaget i analysen i 2010, da Movia og Sydtrafik siden har besluttet ikke at flytte opgaver til Aalborg, og stordriftsfordelene derfor ikke bliver helt så store. Besparelsen vil løbende blive implementeret og have fuld effekt fra 2015. Implementeringsudgiften er ca. 6 mio. kr. pga. dobbeltbemanding i en overgangsperiode og især pga. forventede udgifter til tjenestemænd, der i dag løser opgaven og ikke forventes at ville lade sig flytte til Aalborg; derudover er der en mistet besparelse på ca. 2 mio. kr. ved at besparelsen først er opnået i 2015 og ikke 2013 som ved alternativ A.

Alternativ C – flytning af bestillingsmodtagelse til BCC

Midttrafik vil ved dette alternativ overføre opgaven med bestillingsmodtagelse til BCC i Aalborg, mens trafikstyringsopgaven bliver ved Midttrafik i Aarhus. Midttrafik vil fortsat have administrative opgaver vedr. kundehenvendelser m.m., og desuden have trafikstyringen, så ca. 70 % af de nuværende årsværk vil forblive i Midttrafik. 30 % af årsværkene, svarende til ca. 9,6 årsværk kan overføres til BCC.

Fordelene ved denne løsning vil være, at der kan opnås stordriftsfordele i BCC, hvor der kan blive øget professionalisering, ensartet betjening af kunder og fælles fokus på forbedring af øvrige arbejdsgange. Desuden skal Midttrafik ikke have ledelsesmæssig fokus på en omfattende driftsopgave, og der vil være mindre sårbarhed ved sygdom i et større call-center. Ulemperne vil blive, at Midttrafik ikke har samme kontakt til kunder, af hensyn til opnåelse af stordrift kan der ikke differentieres og laves særlige serviceniveauer for Midttrafiks kunder, håndtering af kundehenvendelser kræver involvering af BCC, mindre indflydelse på specielle løsninger for bestillerne samt større afhængighed af en ekstern samarbejdspartner.

FlexDanmark forventer en årlig besparelse for Midttrafik på 1,3 mio. kr. ved denne løsning. Besparelsen vil løbende blive implementeret og have fuld effekt fra 2015. Implementeringsudgiften er ca. 6 mio. kr. pga. dobbeltbemanding i en overgangsperiode og især pga. forventede udgifter til tjenestemænd, der i dag løser opgaven og ikke forventes at ville lade sig flytte til Aalborg; derudover er der en mistet besparelse på ca. 0,6 mio. kr. ved at besparelsen først er opnået i 2015 og ikke 2013 som ved alternativ A.

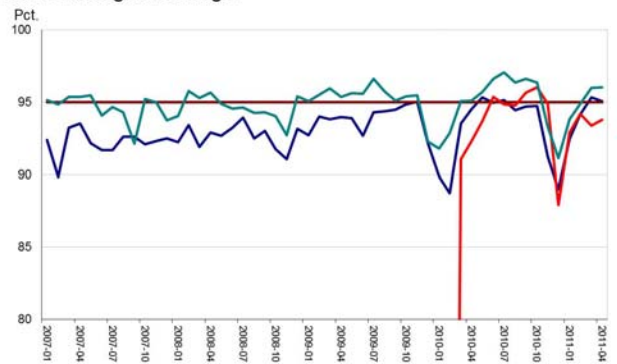
Sammenlignende statistikker for driftsstabilitet og kørselsøkonomi

Efter aftale med Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik kan Midttrafik på nedenfor præsentere sammenlignelige nøgletal for de tre trafikelskabers flextrafik.

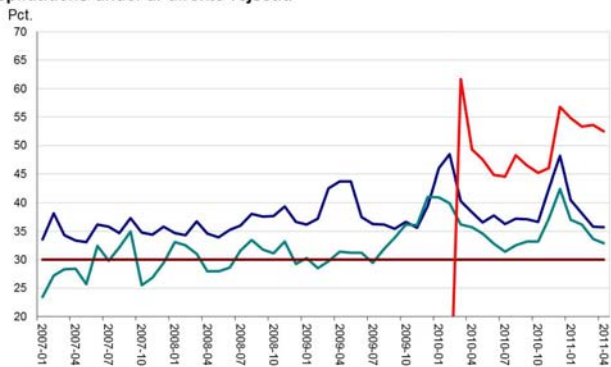
Andel af rettidige afhentninger



Andel af rettidige afleveringer

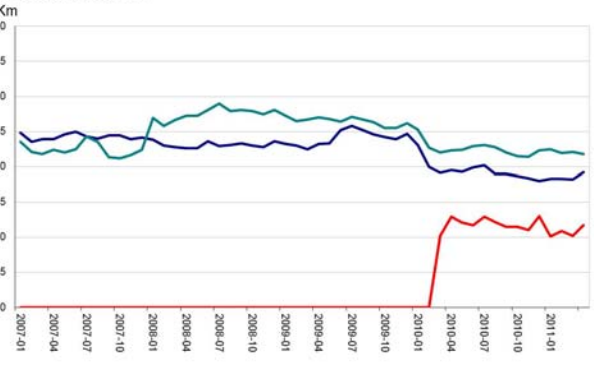


Spiltdidens andel af direkte rejsetid

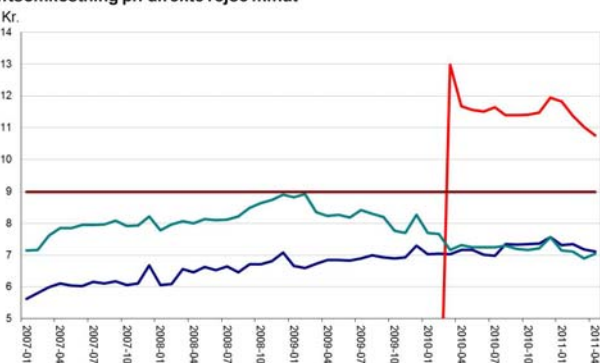


Spiltdidens andel af direkte rejsetid svarer til den tid, som kunderne må sidde ekstra i vognen pga. fx omvejskørsel, og afhænger af kundernes køre- og servicetid.

Gns rejselængde i km



Driftsomkostning pr. direkte rejse minut



Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
19. maj 2011	1-47-1-10	Pia Dyhr	pid@midttrafik.dk	8740 8298

Notat vedr. harmonisering af takster og rejseregler for handicapkørsel i Midttrafik

Baggrund for takstharmonisering

Taksterne i handicapkørslen er frem til harmoniseringen i 2012 bustakster for rejser internt i Aarhus Kommune og 3 kr. pr. km for øvrige rejser. Til sammenligning er km-taksten for buskørsel i 2010 i Midttrafik Øst 1,69 kr./km og i Midttrafik Vest 1,42 kr./km. I handicapkørsel bliver kunden kørt fra dør-til-dør, og der er mulighed for kørsel mellem kl. 06.00 – kl. 24.00 alle årets dage.

Der skal tages hensyn til kommunernes provenu i form af egenbetaling – og til kundernes betaling for rejsen. Af lov om trafikkselskaber fremgår, at denne ikke må være væsentligt højere end taksten for buskørsel.

Forudsætninger for beregninger

Der forudsættes rejsemønster som i 2009, og de totale kørselsomkostninger forudsættes uændret i forhold til 2009. Minimumsbetalingen er inkl. de første 10 km kørsel. Der er udregnet en gennemsnitlig betaling pr. tur, som er fordelt på egenbetaling og kommunetilskud. Der er udregnet 2 scenarier. I scenarie 1 er minimumsbetalingen på 30 kr., og den inkluderer de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr. pr. km. Det er den takstmodel, der køres efter i dag – ekskl. interne ture i Aarhus Kommune, som køres til bustakst. I scenarie 2 er minimumsbetalingen på 25 kr., der inkluderer de første 10 km. Herefter er kilometertaksten 2,50 kr. pr. km.

Forslag til nye takster

Administrationen foreslår, at der træffes beslutning om takstscenarie 1. Det betyder, at kunderne i Aarhus Kommune får højere takster for korte ture internt i kommunen. Til gengæld får de højere service i form af kørsel til gadedør i stedet for til kantsten, samt mulighed for bestilling af kørsel indtil 2 timer før ønsket rejse, hvor der i dag skal bestilles dagen senest kl. 16, hvis der ikke skal betales yderligere 50 kr. i spontangebyr for turen. Desuden får kunderne inkl. pårørende mulighed for at bestille rejser over internettet.

Alle kunder får med harmoniseringen ens rejseregler.

Kommune	Regnskab 2009		
	Total	Egenbet.	Kommune
Favrskov	1.076.991	209.064	867.927
Hedensted	3.924.690	630.454	3.294.236
Herning	1.879.396	393.631	1.485.765
Holstebro	1.346.899	301.902	1.044.997
Horsens	2.205.879	423.714	1.782.165
Ikast-Brande	830.682	188.031	642.651
Lemvig	571.644	123.941	447.703
Norddjurs	747.820	152.479	595.341
Odder	724.883	126.756	598.127
Randers	2.149.101	385.528	1.763.573
Ringkøbing-Skjern	1.454.707	307.812	1.146.895
Samsø	121.721	21.114	100.607
Silkeborg	2.197.133	449.541	1.747.592
Skanderborg	1.256.368	231.808	1.024.560
Skive	1.043.539	230.382	813.157
Struer	465.648	108.384	357.264
Syddjurs	815.309	147.774	667.535
Viborg	1.755.070	384.485	1.370.585
Århus	2.997.244	644.949	2.352.295
Inden for Århus	24.659.482	1.823.690	22.835.791
I alt	52.224.204	7.285.438	44.938.766

Kommune	Scenarie 1 30 kr i min.bet. Herefter 3 kr/km		
	Total	Egenbet.	Kommune
Favrskov	1.076.991	209.064	867.927
Hedensted	3.924.690	630.454	3.294.236
Herning	1.879.396	393.631	1.485.765
Holstebro	1.346.899	301.902	1.044.997
Horsens	2.205.879	423.714	1.782.165
Ikast-Brande	830.682	188.031	642.651
Lemvig	571.644	123.941	447.703
Norddjurs	747.820	152.479	595.341
Odder	724.883	126.756	598.127
Randers	2.149.101	385.528	1.763.573
Ringkøbing-Skjern	1.454.707	307.812	1.146.895
Samsø	121.721	21.114	100.607
Silkeborg	2.197.133	449.541	1.747.592
Skanderborg	1.256.368	231.808	1.024.560
Skive	1.043.539	230.382	813.157
Struer	465.648	108.384	357.264
Syddjurs	815.309	147.774	667.535
Viborg	1.755.070	384.485	1.370.585
Århus	2.997.244	644.949	2.352.295
Inden for Århus	24.659.482	3.223.950	21.435.532
I alt	52.224.204	8.685.698	43.538.506

Kommune	Scenarie 2		
	25 kr i min.bet. herefter 2,50 kr/km		
	Brutto	Egenbet.	Kommune
Favrskov	1.076.991	174.220	902.771
Hedensted	3.924.690	525.378	3.399.311
Herning	1.879.396	328.026	1.551.370
Holstebro	1.346.899	251.585	1.095.314
Horsens	2.205.879	353.095	1.852.784
Ikast-Brande	830.682	156.693	673.989
Lemvig	571.644	103.284	468.360
Norddjurs	747.820	127.066	620.754
Odder	724.883	105.630	619.253
Randers	2.149.101	321.273	1.827.828
Ringkøbing-Skjern	1.454.707	256.510	1.198.197
Samsø	121.721	17.595	104.126
Silkeborg	2.197.133	374.618	1.822.515
Skanderborg	1.256.368	193.173	1.063.194
Skive	1.043.539	191.985	851.554
Struer	465.648	90.320	375.328
Syddjurs	815.309	123.145	692.164
Viborg	1.755.070	320.404	1.434.666
Århus	2.997.244	537.458	2.459.786
Inden for Århus	24.659.482	2.686.625	21.972.857
I alt	52.224.204	7.238.082	44.986.123

Baggrund for regelharmonisering

Den individuelle handicapkørsel fremgår af lov om trafikkselskaber, § 11. Handicapkørslen er kørsel til fritidsformål for borgere, som på grund af ganghandicap ikke kan benytte den sædvanlige kollektive trafik. Kommunerne visiterer til kørslen. Kriterierne for optagelse er, at kunden skal:

- Være fyldt 18 år
- Være med svært bevægelseshandicap, så almindelig kollektiv transport ikke kan anvendes
- Have nedsat gangfunktion, der berettiger til et ganghjælpemiddel fx kørestol, rollator, gangstativ eller albuestokke
- Funktionsnedsættelsen skal være mere end 12 måneder
- Optagelse uagtet om ansøgeren modtager social pension

Notatet beskriver nedenfor de regler, som er forskellige for kørsel internt i Aarhus Kommune og for øvrig handicapkørsel, og hvor der er stillet forslag til harmonisering pr. 1. marts 2012.

Emner	I dag – Aarhus kommune	I dag - Øvrige kommuner	Harmonisering pr. 1/3 2012
Egenbetaling	Rejser internt i Århus kommune takseres som bustakster (kontant eller klippekort)	Minimumbetaling på 30 kr. inkl. 10 km kørsel - derefter betales 3 kr./km	Minimumbetaling på 30 kr. inkl. 10 km kørsel - derefter betales 3 kr./km Se særskilt notat om takstharmonisering
Bestillingsfrist - korte rejser	Dagen før kørsel inden kl. 16.00. Derudover kan der bestilles spontant op til 2 timer før kørsel mod gebyr på kr. 50	2 timer før kørsel	2 timer før kørsel

Emner	I dag – Aarhus kommune	I dag - Øvrige kommuner	Harmonisering pr. 1/3 2012
Afbestilling	Senest 1 time før - ellers skal der betales et gebyr bestående af taksten for turen plus 100 kr. Derudover nedskrives turantallet med en tur.	Opfordring til at afbestilling sker senest en time før kørsel	Kunderne opfordres til at afbestille senest 1 time før kørsel. Qua to timers bestillingsfrist vurderes det, at max 3% af samtlige kørsler vil blive afbestilt
Bestillingsfrist - lange rejser, hvor der ofte anvendes tog som en del af rejsen. Kræver tid til bestilling og udsendelse af togbilletter mv.	-	4 hverdage før kørsel	4 hverdage før kørsel
Bestillingsfrist - intern kørsel i andre regioner	-	1 hverdag før kørsel	1 hverdag før kørsel
Åbningstider for bestilling	Kl 07.30-17.00 på hverdage Kl 08.00-16.00 weekend og helligdage. Bestilling af spontanrejser frem til kl. 21.00	Kl. 8.00-20.00 alle dage. Derudover kan der foretages internetbestilling på www.turbestilling.dk/mt	Kl. 8.00-17.00 alle dage Derudover kan der foretages internetbestilling på www.turbestilling.dk/mt
Serviceniveau: Kørsel til kantsten eller gadedør	Kantsten til kantsten	Gadedør til gadedør (i gadeniveau) Patientkørsel sker i dag altid til gadedør i hele regionen, med mindre patienten visiteres til at blive fulgt ind/hentet.	Gadedør til gadedør (i gadeniveau). Jf. loven skal der køres 'Så tæt til gadedør som muligt' Kommunerne kan, også i dag, visitere kunder til yderligere service - fx til at blive fulgt ind/hentet i lejlighed. Administrationen vurderer, at der kan køres til gadedør i Århus indenfor de nuværende tildelte serviceminutter til chaufførerne.
Antal ture	200 ture pr år til kørsel internt i Århus kommune. Derudover 104 ture, der kan anvendes til kørsel ud af kommunen	104 ture pr år. Enkelte kunder er visiteret til flere ture af kommuner	Alle kunder har som minimum 104 jf. loven. Kommunen kan fortsat vælge at tildele en kunde/alle kunder flere end 104 ture pr. år
Betalingsform	Forudbetaling af beløb på konto til Midttrafik eller efterfølgende opkrævning	Kontant i bil inden kørsel	Kontantbetaling fastholdes nu. Målet er, at der på sigt kan betales med dankort eller mobiltelefon

Emner	I dag – Aarhus kommune	I dag - Øvrige kommuner	Harmonisering pr. 1/3 2012
Bestillingsfrist - julekørsel	Løbende bestilling hele året med sidste bestillingsfrist 3 uger før juleaften	Fast uge til bestilling i ugen efter 1. søndag i advent	Fast uge til bestilling i ugen efter 1. søndag i advent Opsamlingsbestilling 2 hverdage ca. 1 uge senere.
Driftsovervågning	Kl. 07.00-21.00	Kl. 06.30-23.00	Kl. 06.30-23.00
Funktionstid - chaufførhjælp	3 min. til gående 5 min. til af/pålæsning af kørestole	1 min. til gående 5 min. til af/pålæsning af kørestole	1 min. til gående 5 min. til af/pålæsning af kørestole
Forskydning (afhentningstidspunkt i fht. ønsket afhentningstidspunkt)	-/+ 1 time	-15min./+45 min.	-15min./+45 min.
Præcision (Afhentningstidspunkt ifht. aftalt afhentningstidspunkt)	+20 min.	-5min./+20 min.	-5min./+20 min.
Trappetjener	Nej	Hvis kommunen visiterer borgeren. kan der stilles trappetjener til rådighed til manuelle kørestole Prisen er 15 min til opstart + 3 min pr. etage	Kommunen kan visitere til borgeren til brug af trappetjener til manuelle kørestole. Der køres ikke med trappetjener juleaften.

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. juni 2011	1-47-1-10	Pia Dyhr	pid@midttrafik.dk	87 40 82 98

**Notat vedr. høringsvar efter 2. administrative høring
vedr. takst- og regelharmonisering af handicapkørsel**

Midttrafik ønsker at harmonisere takster- og regler for handicapkørsel, så alle kommuner tilbydes kørsel efter samme principper. Jf. 1. behandling på bestyrelsesmødet i Midttrafik 8. april 2011, er der genfremsendt en administrativ høring af kommunerne.

Taksterne frem til 1. marts 2012 er ved kørsel internt i Aarhus Kommune som bustakster. Ved kørsel i de øvrige kommuner er taksten 3 kr. pr. km, dog minimum 30 kr.

Transportministeren har i marts 2010 henstillet til, at taksterne for handicapkørsel ikke bør være væsentlig højere end taksterne for den øvrige kollektive trafik – særligt hvad angår de lange rejser.

Indhold i høringen:

- Kommunernes anbefaling af takstscenarie jf. høringsvar fra Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen fra 1. administrative høring
- To scenarier til harmoniserede takster med flad prisstruktur:
 - Scenarie 1: Minimumsbetaling på 30 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr. Svarer til de nuværende takster uden for Aarhus Kommune.
 - Scenarie 2: Minimumsbetaling på 25 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 2,50 kr.

Midttrafiks administration har i det genfremsendte høringsmateriale ikke anbefalet et scenarie.

Der er modtaget nedenstående høringsvar.

Kommune	Høringsvar/Midttrafiks bemærkninger
Favrskov	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen tilslutter sig scenarie 1, så udgiftsniveauet ikke stiger ▪ <i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har ingen bemærkninger</i>
Hedensted	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har gennemgået høringsvarene fra Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer og ser positivt på organisationernes høringsvar i det videre udviklingsarbejde i handicapkørselsordningen. Høringsvarene ændrer dog ikke ved kommunens valg af takstscenarie herunder kommunens gældende serviceniveau. ▪ Kommune tilsluttede sig i 1. administrative høringsrunde et takstoplæg, hvor der kalkuleredes med et "knæk" i taksten ved kørsel på de længere rejser. Denne model ville med de indbyggede forudsætninger betyde en mindre merudgift, som var kommunaløkonomisk acceptabel. I det nu foreliggende takstoplæg vil scenarie 2 medføre en merudgift på ca. 100.000 kr. for Hedensted Kommune, hvilket vurderes som en væsentlig merudgift. Kommunen tilslutter sig derfor scenarie 1 ▪ <i>Midttrafiks bemærkninger: Midttrafiks administration har ingen bemærkninger</i>

Kommune	Høringssvar/Midtrafikks bemærkninger
Herning	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har ingen bemærkninger til hverken 1. eller 2. høring ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Holstebro	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har stor forståelse for Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationers fremførte synspunkter, men tilslutter sig ud fra en økonomisk betragtning scenarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Horsens	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen ønsker ikke en udgiftsstigning i forbindelse med harmoniseringen og tilslutter sig derfor fortsat scenarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Ikast-Brande	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har ingen yderligere kommentarer i forhold til svar på 1. høring, som i forkortet version var: Handicaprådet i Ikast-Brande Kommune hilser det velkommen, at der bliver ensartede regler i hele regionen. Handicaprådet går ind for det scenarie, hvor minimumstaksten bliver kr. 25 for de første 10 km, og derefter kr. 3 pr. km for 10 – 40 km, hvorefter det bliver kr. 2,50 pr. km for de efterfølgende. Handicaprådet havde gerne set, at det blev samme betaling som med offentlig transport og arbejder for, at dette kan ske. Oplægget endvidere har været forelagt for Sundheds- og Omsorgsudvalget, hvor udvalget har taget ændringen til efterretning. ▪ Ældrerådet i kommunen har ingen bemærkninger ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Lemvig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har ingen bemærkninger til hverken 1. eller 2. høring ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Norrdjurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen tilslutter sig scenarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Odder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Høringssvaret fra Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer ændrer ikke kommunens valg af takstscenarie 2 fra 1. høring. ▪ Odder Kommune har administrativt ikke nogen indvindinger imod en flad prisstruktur, så der betales samme kilometertakst uanset antal kørt kilometer. ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>

Kommune	Høringssvar/Midtrafikks bemærkninger
Randers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Høringssvarene fra Ældresagen og Danske handicaporganisationer ændrer ikke ved Randers Kommunes høringssvar af 25. februar 2011. ▪ Kommunen tilslutter sig fortsat scenarie 2 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Ringkøbing-Skjern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen tilslutter sig scenarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Samsø	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har ingen bemærkninger til oplægget ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Silkeborg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen udtrykte i høringssvaret fra 1. administrative høring betænkelighed ved, at brugernes egenbetaling nedsættes og kommunens betaling sættes op ved brugen af handicapkørsel. ▪ Kommunen tilslutter sig senarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Skanderborg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har ikke besvaret oplægget ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Skive	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Høringssvarene fra Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer ændrer ikke på Kommunes fortsatte tilslutning til scenarie 1 ▪ Kommunen deler Midtrafikks bestyrelses ønske om en flad prisstruktur ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Struer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen mener, at der i svarene fra Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer meget tales ud fra, hvordan ordningen i dag fungerer i de større byer, som f.eks. Århus, når de sammenligner busbilletpriser med priser v. Midtrafik. I Struer kommune kører bybussen mandag til fredag til kl.17.00. Borgere i Struer Kommune - uanfægtet af handicap eller ej – er således henvist til at benytte Midttur eller almindelig taxa. Sammenligning med en almindelig bybusbillet pris synes derfor ikke rimelig. ▪ Kommunen tilslutter sig fortsat scenarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Syddjurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen henviser til høringssvaret fra 1. høring, da der ikke er yderligere kommentarer. – Oprindeligt tilsluttede kommunen sig scenarie 2 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>

Kommune	Høringssvar/Midtrafikks bemærkninger
Viborg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen har ikke besvaret oplægget ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>
Aarhus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I 1. administrative høringsrunde henviste administrationen i Sundhed og Om-sorg til forligspartiernes beslutning om, i budgetforliget for 2011–2014, at harmonisere taksterne til det nuværende fællesniveau på 30 kr. startgebyr og derefter 3 kr./km. ▪ Høringssvar fra Ældre Sagen og Danske Handicaporganisationer giver umiddelbart ikke anledning til ændring af Århus Kommunes valg af takstscenarie. Med henvisning til Midtrafikks egne bemærkninger til interesseorganisationernes høringssvar, er handicapkørselsordningen omfattet af et helt andet serviceniveau en den kollektive buskørsel. ▪ Kommunen tilslutter sig fortsat scenarie 1 ▪ <i>Midtrafikks bemærkninger: Midtrafikks administration har ingen bemærkninger</i>

Sammenfatning

Efter en genfremsendelse af forslag til takstharmonisering er den generelle tendens, at kommunerne har forståelse for de af Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen fremsatte synspunkter. Omvendt ønsker kommunerne ikke udgiftsstigninger og af provenue-mæssige årsager tilslutter overvejende flest kommuner sig derfor scenarie 1 med en minimumsbetaling på 30 kr. inkl. de første 10 km, herefter en kilometertakst på 3 kr.

Såvel kunders egenbetaling samt kommunernes tilskud er ved scenarie 1 uændret for alle undtagen Aarhus Kommune. Her vil egenbetalingen stige med godt 50 % og kommunens tilskud falde med ca. 5 %.

Administrationen anbefaler, at der tages hensyn til kommunernes bemærkninger vedr. provenu og anbefaler derfor scenarie 1.

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 6

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
8. juni 2011	1-01-75-4-11	Bente Brink	bbr@midttrafik.dk	8740 8276

Forsøg med ændring af adgangsveje i bybusserne i Aarhus

Baggrund for forsøg

Busselskabet Aarhus Sporvejes Solaris-lavgulvsbusser blev efter indsættelse udsat for kritik fra interessegrupper for bl.a. gangbesværede kunder. Kritikken var blandt andet baseret på afstanden fra døre til de sæder, der er reserveret til gangbesværede.

Efter et møde mellem Ældrerådet i Aarhus og Busselskabet foreslog sidstnævnte en ændring af bl.a. adgangsvejene i 3-dørs busserne for at give gangbesværede en kortere vej mellem sæder og døre.

Da en ændring kan have indflydelse på en række forhold, blev det aftalt at lave et afgrænset forsøg for at indsamle erfaringer før en eventuel udbredelse til hele bybusnettet.

Omfang af forsøget

Forsøget blev begrænset til linje 8 af hensyn til koncentration af 3-dørs busser, kundegrundlag inkl. gangbesværede borgere (8 lokalcentre) samt markedsføring.

Forsøget skulle give gangbesværede borgere mulighed for at bevæge sig hurtigt frem til reserverede sæder og indebar

- Bevægelsesmønster **før** forsøg:
 - Indstigning ad midterdør og udstigning ad for- og bagdør
- Bevægelsesmønster **i forbindelse** med forsøg:
 - Indstigning ad bag- og midterdør og udstigning ad alle tre døre – jvf. illustration

Forsøg med ændring af adgangsveje i 3-dørs bybusser i Aarhus



Fokusområder i forbindelse med forsøget

- Sikre kunder, herunder udsatte kundegrupper, let adgang til busserne
- Minimering af faldskader
- Fremkommelighed i bussen i forhold til billettering
- Sikring af forsat effektiv gennemførelse af billetkontrol

Erfaringer fra forsøg

Projektet er blevet evalueret ved følgende interessentgrupper: Busselskabet og chaufførerne, Ældrerådet samt billetkontrollørerne. Derudover foreligger kommentar fra Aarhus Kommune. Der har kun været ganske få kommentarer fra kunderne på trods af mediedækning, information i form af fx flyers samt spørgeskemaer.

Busselskabet og chaufførerne

- Oplevelse af forsøg
 - særdeles positiv indstilling til de ændrede forhold med følgende begrundelser:
 - kunderne fordeler sig bedre i bussen, hvilket medvirker til bedre fremkommelighed og følgelig sikkerhed
 - betydeligt hurtigere gennemstrømning af kunder ved stoppestederne med kortere ophold ved stoppesteder til følge

Ældreråd

- Oplevelse af forsøg
 - Positiv indstilling til de ændrede forhold med følgende begrundelser:
 - De ældre skal bevæge sig mindre i bussen risiko for faldskader mindskes og følgelig øges sikkerheden
- Risikofaktorer
 - Flaskehalse i forbindelse med billettering
 - Manglende hensyntagen fra påstigeres side, når afstigere skal forlade bussen
 - For lidt opmærksomhed omkring projektet
- Løsningsforslag
 - Delvis afhjælpning ved en bedre skiltning på og i busserne og evt. på stoppesteder

Kontrollørerne

- Oplevelse af forsøg
 - Delvist positiv indstilling til de ændrede forhold med følgende begrundelser:
 - Med den nuværende holdinddeling med 2 mand pr. hold ikke er muligt at udføre en tilfredsstillende kontrol på en bus, hvor alle tre døre åbnes ved udstigning
- Risikofaktorer
 - Problem omkring flaskehalse ved billettering kan vanskeliggøre kontrol
- Løsningsforslag
 - Det vurderes, at skiltning kan medvirke til en bedre fordeling i busserne
 - Tæt samarbejde med chaufføren omkring åbning af døre i kontrolsituationen vil kunne forbedre kontrollens udførelse

Aarhus Kommune

- Kommentarer til forsøg
 - I udgangspunktet meget positive overfor forslaget med følgende begrundelser:
 - Kundevenlighed, tilgængelighed, minimering af opholdstiden ved stoppestedet og dermed bedre fremkommelighed for busserne
- Risikofaktorer
 - Der må ikke være effektivitetsnedgang i billetkontrollen
 - Der kunne måske blive tale om, at døråbningsfunktionen på Busselskabets busser skal ændres i forhold til, hvilke døre der "følges ad".
 -
- Mulige løsninger
 - Samarbejde mellem chauffør og kontrollører omkring åbning af døre i kontrolsituationen

SWOT-analyse: 3-dørs busser

Forudsætninger: indstigning ad midterdøre og bagdøre udstigning ad alle 3 døre

Styrker (S): ændrede adgangsforhold i 3-dørs bybusser	Svagheder (W): ændrede adgangsforhold i 3-dørs bybusser
<ol style="list-style-type: none">1. Hurtig ind- og udstigning2. Bedre fremkommelighed ved mange stående kunder – man kan bevæge sig mod nærmeste udgang3. Nemmere for ældre at få siddeplads4. Mindre risiko for faldskader5. Stor opbakning fra busselskab/chaufførside6. Tilgodeser kunder med periodekort, som ikke behøver komme i billetteringsområdet	<ol style="list-style-type: none">1. Ikke stort kundegrundlag i vurdering2. For lidt opmærksomhed omkring projektet3. Effekt af ny trafikplan for Aarhus ikke kendt4. Klippekortautomater er i dag normeret efter og placeret strategisk i forhold til nuværende indstigningsmønster5. Svært at skaffe ekstra klippekortautomater6. Kunder med klippekort får ikke forbedrede forhold uden ændring af antal klippekortautomater7. Kræver omskiltning af busser (piktogrammer)8. Eventuel ændring af døråbningsfunktion i busserne til hjælp ved billetkontrol9. På kort sigt ikke omkostningsneutral
Muligheder (O): ændrede adgangsforhold i 3-dørs bybusser	Trusler (T): ændrede adgangsforhold i 3-dørs bybusser
<ol style="list-style-type: none">1. På sigt større kundetilfredshed hos faste kunder med periodekort/klippekort2. Flytning fra "strøgekunder" til faste kunder3. Mere effektiv køretid4. Legalisering af praksis i forbindelse med myldretid, hvor alle døre åbnes5.	<ol style="list-style-type: none">1. Mindre effektiv kontrol2. Risiko for flaskehalse ved ind-/udstigning3. Risiko for flaskehalse ved billettering4. Afhængighed af tæt samarbejde mellem chauffør og kontrollør omkring døråbning-/lukning

Økonomi

Administrationen har undersøgt de økonomiske konsekvenser for en eventuel imødegåelse af nogle af de identificerede svagheder i forbindelse med forsøget:

Nr.	Aktivitet	Kritisk for gennemførelse JA/NEJ	Beskrivelse	Estimeret udgift ekskl. moms
W4 W5 W6	Ekstra klippekortautomater	NEJ	Ved anskaffelse af 150 ekstra klippekortautomater estimeres samlet udgift til	1.275.000,-
W7	Skiltning på/i busserne	JA	Udfærdigelse og påsætning af piktogrammer	50.000,-
W1 W2 W3	Kundeundersøgelse	NEJ	Preholdnings vurdering ved hjælp af telefoninterviews	30.000,-
W9	Markedsføring	JA	Informationskampagne	100.000,-
W8	Døråbningsfunktion	NEJ	Til hjælp for samarbejdet chauffør/billetkontrollør	Ej estimeret

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 8

PROGRAM

MIDTTRAFIK

KONFERENCE

**Program for politisk konference om kollektiv trafik i Midtjylland
13. maj 2011 kl. 12.30 på Hotel Scandic Silkeborg**

12:30 Velkomst v/Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard

12:35 Faglige indlæg:

- **Letbane i Østjylland, v/Niels Schmidt, chefkonsulent ved Aarhus Kommune, tidligere Trafik- og Vejchef ved Aarhus Kommune og næstformand i Styregruppen for Letbanen i Østjylland.**
- **Sammenhæng mellem bus og tog, v/Jonas Permin, kommerciel chef Arriva Danmark, som Midttrafik bl.a. samarbejder med om projektet "Mixtur" - at skabe en sammenhængende rejse mellem bus og tog i Midt- og Vestjylland.**
- **Hvad kan busselskaberne gøre for at tiltrække flere kunder? v/Torben Høyer, direktør i Busselskabet Aarhus Sporveje.**
- **Flere tilfredse kunder – hvad vil kunderne have, v/Susanne Østergaard, ledelses- og kommunikationsrådgiver, tidligere bl.a. marketingchef i Falck Danmark, kommunikations- og marketingchef i HT (nu Movia) og marketingchef i Michelin.**

13:30 Pause – besøg standene om Miljø, Mixtur, Uddannelse med Bonus og Letbanen.

14:00 Paneloplæg:

- **Regionsrådsformand Bent Hansen**
- **KKR-formand Anders G. Christensen**
- **Medlem af Folketingets Trafikudvalg Kristian Pihl Lorentzen**
- **Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard**

14:40 Paneldebat med Bent Hansen, Anders G. Christensen, Kristian Pihl Lorentzen og Arne Lægaard.

15:25 Afrunding v/Midttrafiks bestyrelsesformand Arne Lægaard

15:30 Slut

Ordstyrer: Poul Guldborg.

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 9



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
8. juni 2011	1-00-1-11	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Afrapportering vedrørende Bestyrelsens studietur til Slesvig-Holsten 29.-31. maj 2011

Det nordøstlige Slesvig-Holsten er i løbet af de seneste årtier gået fra at ligge i det yderste hjørne af Vesttyskland som grænsen til Østersøen og Østtyskland, til nu at være et af de steder, hvor trafikken vil vokse meget de kommende år med fast Femern-forbindelse og motorvej fra Holland over Lübeck til Polen. Kredsene Plön og Ostholstein samt fribyerne Kiel og Lübeck har mange lighedspunkter med Region Midtjylland – der er nogle få store byer, hvor trafikken er intensiv, og kollektiv trafik er en vigtig del af løsningen på trængselsproblemerne; og der er tyndt befolkede områder, hvor det ikke er økonomisk muligt at tilbyde tog og bus til borgerne.

Bestyrelsen i Midttrafik gennemførte 29.-31. maj 2011 en studietur for at høre om erfaringerne fra det østlige Slesvig-Holsten, hvor togselskaber, busoperatører og offentlige myndigheder har gjort en indsats for at få flere i den kollektive trafik.

Bestyrelsesmedlemmerne Arne Lægaard, Mads Nikolajsen, Bjarne Schmidt Nielsen, Frank Borch-Olsen, Hans Bang-Hansen, Torben Nørregaard og Finn Stengel Peteresen deltog i studieturen. Bestyrelsessuppleant Ango Winther deltog i stedet for bestyrelsesmedlem Rabi Azad-Ahmad. Bestyrelsesmedlem Anders Bøge kunne ikke deltage. Fra administrationen deltog direktør Jens Erik Sørensens, vicedirektør Mette Julbo og direktionsassistent Danni Giørtz-Jørgensen. Turen var arrangeret i samarbejde med konsulent Axel Kühn, der også deltog i studieturen.

Program

Søndag 29. maj 2011

Kl. 14.45	Afgang med bus fra Aarhus
Kl. 15.30	Afgang med bus fra Horsens
Kl. 19.00	Ankomst Kiel, overnatning på Hotel Atlantic.

Mandag 30. maj 2011

Kl. 9.00	Besøg hos LVS Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein.
Kl. 13.30	Buskørsel langs den genåbnede togstrækning Neumünster-Bad Oldesloe, besøg 3 togstationer for at se omstigningsmuligheder og stationskvalitet.
Kl. 16.15	Afgang med "schnellbus" fra Bad Segeberg til Lübeck.
Kl. 17.06	Afgang fra Lübeck med tog til Eutin.
Kl. 18.00	Ankomst Eutin, overnatning på Hotel Seeschloss am Kellersee.

Tirsdag 31. maj 2011

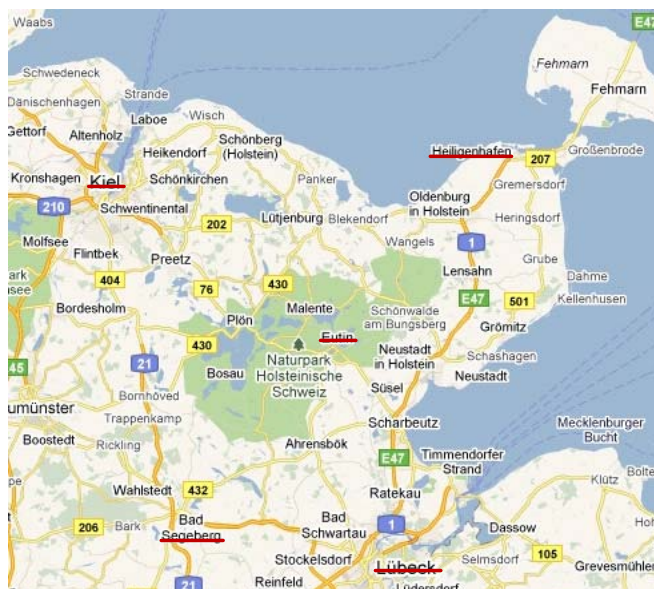
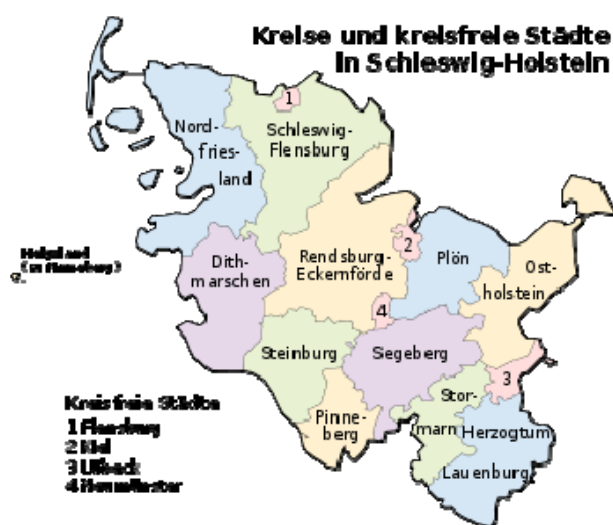
Kl. 8.45	Besøg ved Kreis Ostholstein i Eutin
Kl. 10.45	Besøg hos Autokraft kontrolcenter med information om tilkaldebus i Heiligenhafen.
Kl. 16.15	Ankomst Horsens
Kl. 17.00	Ankomst Aarhus

Nøgletal

Bundeslandet Slesvig-Holsten dækker et areal på ca. 15.800 km² (Region Midtjylland: ca. 13.100 km²), og har 2,8 mio. indbyggere (Region Midtjylland: 1,2 mio.), svarende til 180 indb./km² (Region Midtjylland: 95 indb./km²).

Kreis Plön har et areal på ca. 1.100 km² med 135.422 indbyggere svarende til 125 indb./km²; Kreis Ostholstein har et areal på ca. 1.200 km² med 205.688 indbyggere svarende til 148 indb./km².

De største byer er Kiel (240.000 indbyggere), Lübeck (210.000 indbyggere), Flensburg (88.000 indbyggere) Neumünster (78.000 indbyggere) og Norderstedt Segeberg (72.000 indbyggere).



Besøg hos LVS Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein

LVS var repræsenteret ved direktør Bernhard Wewers, udbudsplanlægger Wiebke Preckwinkel og trafikplanlægger Petra Coordes. LVS er ansvarlig for togtrafikken i hele Slesvig-Holsten. Tog og busser bliver planlagt af forskellige myndigheder. Tog er forankret i selskaber som LVS samt hos Deutsche Bahn på landsplan. Busser planlægges enten af de lokale myndigheder i kommuner og kredse, eller hos de trafikselskaber, der er oprettet nogle steder.

Tyskland har de seneste 15 år valgt at satse mere på togkørsel i den kollektive trafik, hvorfor der er tilført betydelige midler til at opretholde – og i en række tilfælde genoprette – togbaner for at sikre gode forbindelser med kollektiv trafik til både lokale, regionale og nationale rejsebehov. Man har på 15 år forøget kørselsomfanget (togkilometer) med 28 %, der er (gen)åbnet 300 stationer og etableret 500 km nye togstrækninger.

Togkørslen udbydes på en del af strækningerne i Slesvig-Holsten. Det har betydet nye tog og højere kvalitet til en lavere pris – de nye operatører udfordrer hinanden til løbende at forbedre servicen over for kunderne. Det er dog primært på de kortere strækninger, at det er lykkedes at skabe konkurrence; på de længere strækninger er det fortsat kun de store selskaber, der har mod på at give tilbud. Udbudsprocessen er langvarig – der kan gå op til 5 år, fra man beslutter et udbud, til en ny operatør kører på banen, hvorfor det er vigtigt at tænke langt frem i tiden, når udbudsbetingelserne fastlægges.

LVS har de seneste år genåbnet flere togstrækninger, som blev nedlagt i midten af 1980'erne af Deutsche Bahn. I den forbindelse er flere nye stationer blevet oprettet, og de lokale tog bruges i høj grad af lokale pendlere. LVS oplever, at organisationen af kollektiv trafik i Slesvig-Holsten og samarbejdet med operatørerne er rimeligt velfungerende på nuværende tidspunkt, og at de kommende år især skal bruges til at forbedre infrastrukturen af jernbanenettet.

Desuden påpegede Bernhard Wewers, at også finansieringen af den kollektive trafik udgør et problem, da flere offentlige myndigheder hver især har ansvaret for dele af den kollektive trafik, og løsningen er opgaven er organiseret forskelligt og med forskellige strategier hos de enkelte myndigheder. LVS vil arbejde for, at den såkaldte "spaghettifinansiering" bliver udredt og gjort mere gennemskuelig de kommende år.

Landesweiter Nahverkehrsplan

LVS udarbejder flerårige transportplaner for hele Slesvig-Holsten, hvor der er fokus på alle former for kollektiv trafik, ikke mindst samspillet mellem bus og tog. Det er et lovkrav, at LVS udarbejder transportplaner, men det samtidigt et godt værktøj for LVS til at skabe politisk legitimation hos kommuner og kredse samt til at følge op på sine mål og promovere den kollektive trafik.

LVS er ved at udarbejde den fjerde trafikplan, og fokus har skiftet fra trafikplan til trafikplan:

- 1997-2002 Styr på fakta i det eksisterende tilbud om kollektiv trafik.
- 2003-2007 Synkroniserede køreplaner for tog, harmonisering af takster, reform af ekspres-busmarkedet samt et program til forbedring af stationer.
- 2008-2012 Demografiske analyser som grundlag for tilpasning af den kollektive trafik og markedsføringen heraf, bedre koordinering mellem bus og tog samt reform af de regionale busser.
- 2013-2017 Mobilitet i et samlet system af tog, busser, cykler, fodgængere, biler, taxi osv.; tilpasning til en virkelighed med færre skoler og dermed længere rejsetid til uddannelse, flere ældre med behov for adgangsvenlige tilbud i den kollektive trafik samt en udvikling i befolkningen, hvor det bliver mere almindeligt at pendle langt i forhold til arbejde samt en stigende tendens til flere turister på ferie eller dagsrejser.

Den demografiske analyse af Slesvig-Holsten viser, hvordan befolknings sammensætningen i de enkelte dele af Slesvig-Holsten vil udvikle sig set i forhold til resten af Tyskland. Der forventes forskellig udvikling i byerne og på landet – fx vil antallet af såkaldte "post-materialister" falde i Kiel og Flensborg, men de stiger i Pinneberg og andre steder. Omvendt stiger antallet af "konsument-materialister" i Kiel og Flensborg, mens de er uændrede i Pinneberg – forskellen på de to grupper er bl.a., at de førstnævnte socialt set tilhører middeklassen og overklassen, mens de sidste tilhører den lavere middelklasse. Samtidig ser man generelt en stigning af såkaldte "moderne performere", som tilhører højere middelklasse og overklassen, og er de, der gerne vil prøve noget nyt.

Befolkningstallet forventes at stige i de kredse, der ligger tæt på Hamborg samt i Flensborg og Kiel. I resten af Slesvig-Holsten forventes et svagt fald i antallet af indbyggere – samlet set forventes en stigning i efterspørgslen efter kollektiv trafik på 16 % fra 2005 til 2025. Udviklingen især ske i de større byer, hvor andelen af mindre bemidlede vil stige, hvilket vil betyde øget efterspørgsel efter kollektiv trafik i byerne.

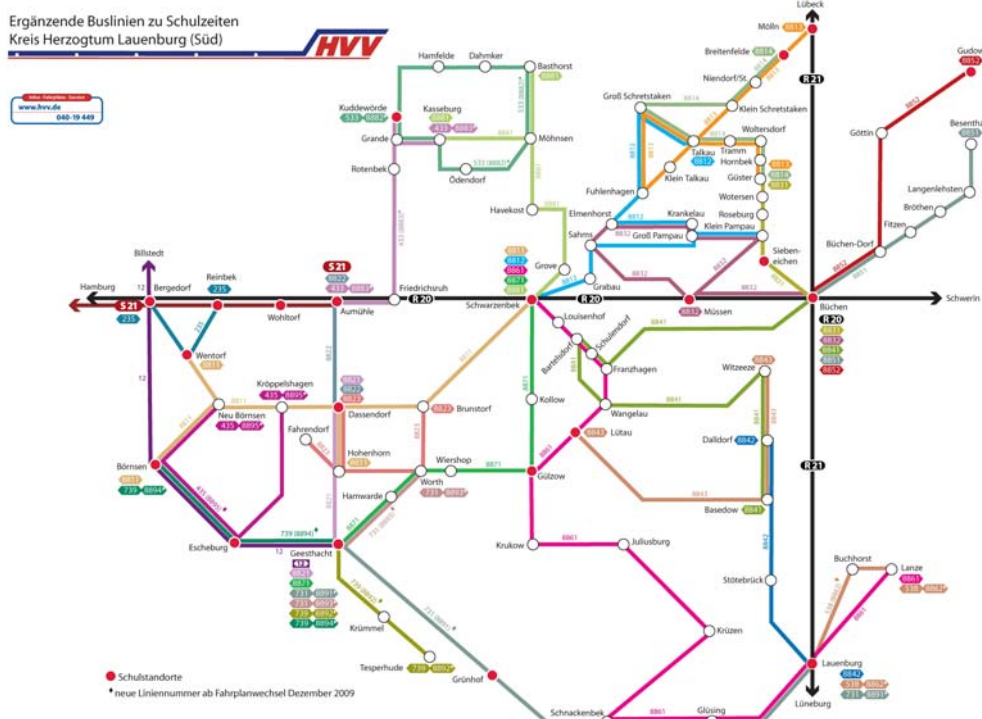
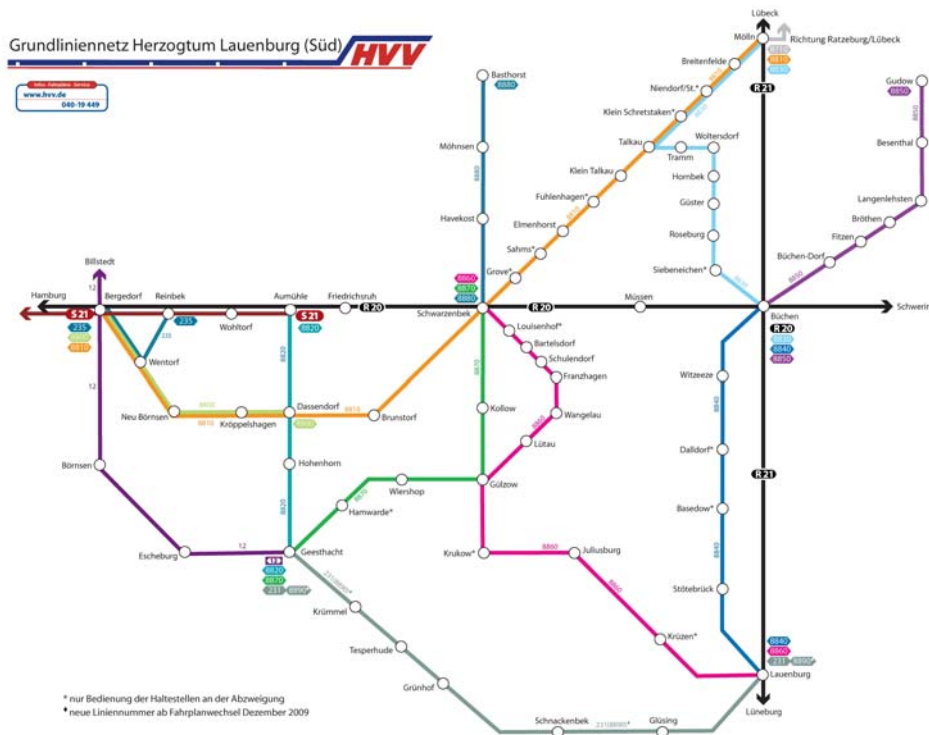
Udfordringen bliver, at den største stigning de kommende år vil blive på de tidspunkter af døgnet, hvor der i forvejen er flest kunder. Der vil derfor blive fokus på at sikre tilstrækkelig kapacitet uden at anvende større offentligt tilskud. Det vil bl.a. ske ved at tiltrække flere kunder på de tidspunkter, hvor der er overskudskapacitet. Samtidig vil LVS gå efter at tiltrække en del af de såkaldte "moderne performere", der er velstillede, som foretrækker kollektiv trafik, oftest bor i storbyer og rejser meget – de er en borgergruppe, der kan være med til at hæve den kollektive trafiks omdømme.

Implementering af transportplanen

LVS har haft fokus på at forbedre sin egen service på togstrækningerne. Derudover har de på flere måder aktivt indgået i samarbejde med andre myndigheder for at forbedre det samlede tilbud af kollektiv trafik.

Det er ofte svært at koordinere bus- og togkørsel, da buskørslen i Tyskland mange steder ikke er planlagt af myndighederne men derimod af private busselskaber, der har fået ansvaret for buskørslen i koncession. Da mange af kunderne i de lokale busser er skolebørn – skoleelever og stu-

derende udgør på en del ruter 80 % af kunderne – er buskørslen tilrettelagt efter deres behov. I kredsen Nordfriesland har LVS sammen med de lokale myndigheder analyseret behovet for bustrafik og sammenholdt det med togbetjeningen. Ved at tilpasse togkørslen og buskørslen er det lykkedes at sikre, at der er god sammenhæng mellem bus og tog i hele kredsen. Samtidig understøtter busserne nu bedre uddannelsesinstitutionerne. I Herzogtum Lauenburg valgte man en løsning, hvor buslinjerne blev delt op i to systemer, så det ene system understøtter skoleelevernes behov, mens det andet system understøtter øvrige rejsendes behov for hurtig og direkte rejse samt sammenhæng med tog – de to systemer planlægges efter de to behov, men alle kunder kan bruge begge systemer, hvis de ønsker det.



LVS har som et andet tiltag for at forbedre det samlede tilbud om kollektive trafik sat sig i spidsen for at lave et integreret realtidssystem i Slesvig-Holsten. Systemet skal indsamle data fra Deutsche Bahns tog, LVS' tog, trafiksselskaberne og busoperatørerne, så kunderne et sted kan finde en komplet oversigt over driftssituationen i kollektiv trafik. Når systemet er oppe at køre, skal det samtidig bruges til at kunne garantere korrespondancer fx mellem bus og tog, så en bus venter på et forsinket tog osv. Det er afgørende for systemets succes, at man kan levere troværdige og komplette oplysninger, så kunderne ved, at de kan stole på det, når de planlægger deres rejse.

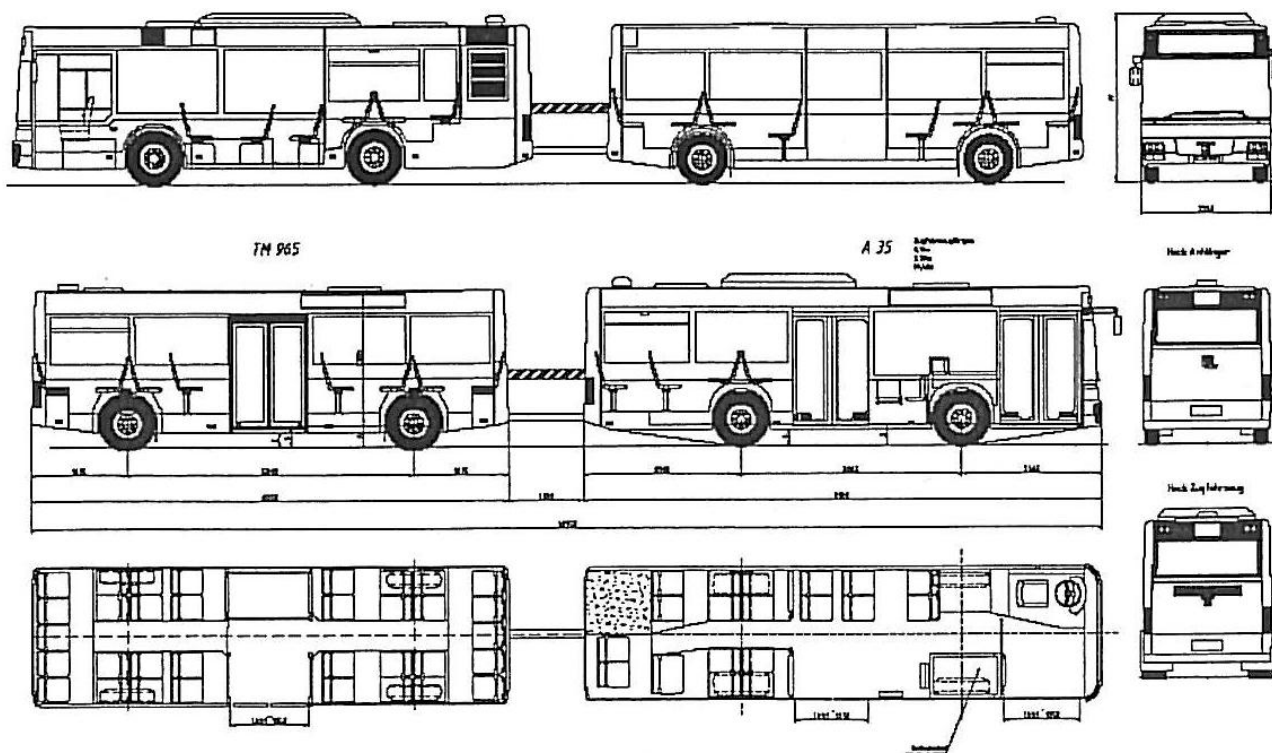
Et tredje tiltag har været, at LVS i samarbejde med kommunerne har bygget nye stationer langs toglinjerne, hvor der især har været fokus på at gøre adgangen nemmere også for gangbesværede ved fx at lave ramper og tog i niveau med perronen. I dag er ca. halvdelen af stationerne "barrierefri".

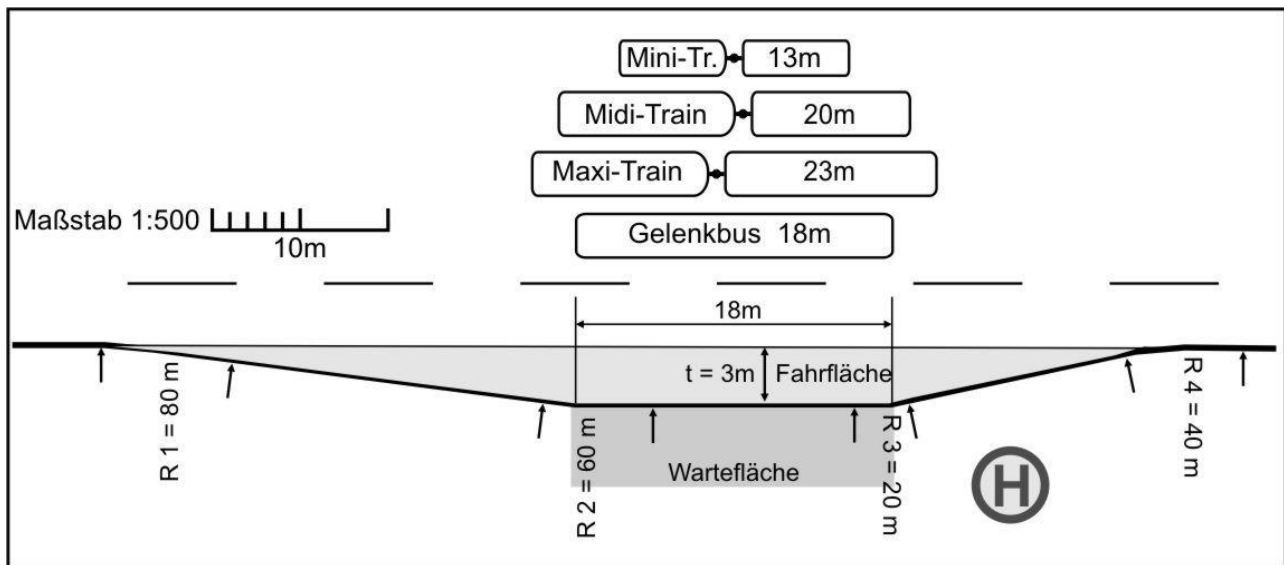
SVG – Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH

Der skulle have været et indlæg fra direktør Claudius Mozer fra trafiksselskabet SVG, der planlægger den kollektive bustrafik i de to kredse Bad Segeberg og Pinneberg. Claudius Mozer måtte desværre melde afbud, og turarrangør Axel Kühn holdt indlægget.

SVG har en organisering og opgaveporteføljer, der minder om Midttrafiks. Bestyrelsen har 8 medlemmer, og derudover har direktørerne fra både LVS og Hamborgs trafiksselskab en gæstemplads i bestyrelsen for SVG. SVG udarbejder trafikplaner, gennemfører markedsføring, kundeundersøgelser samt økonomistyring af den kollektive bustrafik i de to kredse; kørslen udføres af busoperatører på kontrakt.

SVG har iværksat et forsøg med de såkaldte bus-tog. Bus-tog er busser, der kan spænde en trailer med plads til passager efter. Fordelen ved dette er, at man kan udvide kapaciteten, når der er mange kunder – uden at det betyder ekstra udgifter til chauffør eller bus. Løsningen har været brugt i lang tid i Schweiz. Det er fortsat et forsøg i Tyskland, da det som udgangspunkt ikke er lovligt i Tyskland at have passagerer i trailere.





Busserne og trailerne findes i forskellige størrelser – den samlede længde af bus og trailer kan variere mellem 13 og 23 meter. Det kræver en grundig uddannelse af chaufførerne, og det er ikke alle stoppesteder, der er velegnede til denne type busser. Det har vist sig nemmere at komme rundt i trafikken med busserne end forventet, der har ikke været sikkerhedsproblemer og kunderne har taget godt imod dem. Der har været intensiv markedsføring af tilbuddet, og de første erfaringer har været positive.

Udgifterne til buskørsel og udledningen af CO₂ er faldet med 10 % på de ruter, hvor bus-togene er indsat. Grundige analyser af forsøget viser, at bus-togene med fordel kan indsættes, hvor der er store udsving i antallet af kunder på de enkelte afgang, således at der er brug for få pladser det meste af dagen og mange pladser på nogle få afgang.

Togstationer langs den genåbnede togstrækning Neumünster-Bad Oldesloe

Infrastrukturansvarlig Jochen Schulz fra LVS tog Bestyrelsen med på besøg på tre nyopførte/nyrestaurerede togstationer langs den genåbnede togstrækning Neumünster-Bad Oldesloe. Den 29 km lange strækning blev lukket for persontransport i 1984. Senere blev også godstransporten nedlagt, og strækningen blev kun brugt til lejlighedsvis omkørsler fra strækningen Hamborg-Lübeck.

I 1998 besluttede man sig for at genåbne persontransport på linjen, og Deutsche Bahn blev bedt om at gøre strækningen klar hertil, bl.a. med nye spor på 18 km, og opgradering så banen kan klare 120 km/t. Den genåbnede bane blev indviet i december 2012. Der er afgange hver time i hver retning.



Genåbningen har været en succes. Man havde forventet 1.200 kunder dagligt men har nået 3.000. På nogle tidspunkter og delstrækninger er der så mange kunder, at man har måttet indsætte busser parallelt med togstrækningen. Der er ikke økonomi til at indkøbe flere togsæt.

I samarbejde med kommunerne og Deutsche Bahn har LVS indrettet nye stationer langs strækningen. Bestyrelsen fik lejlighed til at besigtige de tre stationer i Rickling, Wahlstedt og Fahrenkrug.

Rickling

Rickling er en by med ca. 3.300 indbyggere. Man er lykkedes med at lave en station, der ligger tilgængeligt i byen, har gode busforbindelser og gode parkeringsforhold. Der er mulighed for at sidde i læ. Det har medført, at der dagligt er ca. 750 af-/påstigere, dvs. ca. 375 daglige brugere. Toget er meget brugt hele dagen – fra ca. kl. 7 til 19.



Wahlstedt

Wahlstedt er en by med ca. 9.400 indbyggere. Stationen ligger lidt uden for byen, med gode parkeringsforhold – herunder mulighed for at leje aflåst cykelparkering. Der er mulighed for at sidde i læ. Oprindeligt tilbød kommunen en bus, der kørte kunderne til stationen, men den er ophørt pga. økonomi. I dag stiger kun ca. 520 kunder af eller på i Wahlstedt.



Fahrenkrug

Fahrenkrug har ca. 1.600 indbyggere. Her har den tidligere stationsbygning fået opgraderet perronen, og der er indrettet indendørs ventefaciliteter – der er også mulighed for servering.



Ekspresbus og togkørsel

Fra Bad Segeberg tog Bestyrelsen en "schnellbus" til Lübeck. Schnellbusserne drives af Autokraft, der er en busoperatør ejet af Deutsche Bahn. Ruten Bad Segeberg-Lübeck har kørt siden november 2002, hvor den sparer kunderne for ca. 20 minutter i forhold til øvrige busser på den 30 km lange strækning. Bussen har højere komfort end øvrige busser, men dog ikke så høj komfort som X busserne i Jylland. Bussen har mulighed for at folde en rampe ud ved midterdøren, så kørestole kan komme med.

Fra Lübeck fortsatte Bestyrelsen turen til Eutin med regionaleksprestoget mod Kiel. Toget var et af de nyere Baureihe 648 (LINT). Togene er velegnede til lokalbanestrækninger, da de har høj acceleration. De er desuden udstyret med klima anlæg, store panoramavinduer og komfortabel indretning.

Besøg hos Kreis Ostholstein i Eutin

Kreis Ostholstein er på størrelse med Viborg Kommune, og har ca. dobbelt så mange indbyggere. Kreis Ostholstein er ikke med i et trafikselskab og står derfor selv for planlægningen af den kollektive bustrafik. Direktør for regional udvikling Horst Weppler præsenterede de udfordringer, Kreis Ostholstein især har haft fokus på.

Tilkaldebuss

Lovgivningen i Tyskland pålægger kredsene og kommunerne at tilbyde tilfredsstillende kollektiv trafik for alle borgere. 25 % af landsbyerne i kredsen har tidligere ikke haft et tilbud om kollektiv trafik, hvilket har fået kredsen og kommunerne til at træffe beslutning om at højne mobiliteten i landområderne. Det skulle ske inden for hidtidig økonomisk ramme. Løsningen har derfor været, at man siden 2005 i et afgrænset område på 230 km² i den nordlige del af kredsen har indført tilkaldebuss, som kun kører, når kunden har ringet efter den. Flere hidtidige busruter er blevet nedlagt, så kun de mest benyttede strækninger betjenes med ruteplanlagt bus, mens det øvrige rejsebehov i området dækkes med tilkaldebuss.

Tilkaldebussen har ingen faste tidstabeller, ingen faste stoppesteder eller faste ruter. Kunden kan ringe og få bussen inden for 45 minutter i driftsperioden, som er kl. 8.00-19.30 søndag-torsdag, kl. 8.00-22.00 fredag-lørdag. I de to største byer, Heiligenhafen og Oldenburg, køres til bestemte pladser, mens der i resten af området køres helt til den ønskede adresse. Hvis kundens kørselsbehov ligger mindre end 30 minutter fra en planlagt busafgang, henvises kunderne til dette i stedet. Så vidt muligt køres kunderne til det nærmeste sted, hvor de kan komme til deres mål med bus.

Prisen er den samme som for buskørsel, dog med et komforttillæg på 1 euro for den fleksible service.

Løsningen koster 1,7 mio. euro årligt og finansieres af kredsen med 29 %, kommunerne med 20 %, Slesvig-Holsten med 14 % og 37 % fra operatøren Autokraft i form af besparelser på busruter. En del af Slesvig-Holstens bidrag er fra EU-midler, hvorfor alle tilkaldebusser kører med et skilt om, at de medfinansieres af EU. Der er årligt ca. 20.000 kunder fordelt på ca. 16.000 rejser. Der er flest kunder i sommermånederne, hvilket tilskrives forholdsvist mange turister i det område, hvor løsningen tilbydes.

Til sammenligning havde Midttrafik i 2010 ca. 14.000 rejser i Midttur med tilskud, hvilket kommunerne gav et tilskud på 532.000 kr.



Kunderne kører ca. 15 km pr. tur, og der er flest ture i tidsrummet 8.00-18.00. Omkring 40 % af kunderne er over 60 år. En del af kunderne er kørestolsbrugere. De fleste bruger tilbuddet til lægebesøg, indkøb eller fritidsformål, og 40 % af kunderne bruger servicen 1-2 gange om ugen. 40 % af kunderne har kørekort, men kun 15 % har egen bil. 40 % af kunderne har ikke tidligere brugt kollektiv trafik.

Tilbuddet er etableret således, at operatøren Autokraft får betaling af kredsen og kommunerne for at stå til rådighed, og Autokraft får indtægterne. Kreis Ostholstein har derfor kendskab til antallet af kunder, men kender ikke de konkrete indtægterne for tilbuddet. Det formodes, at egenbetalingen er ca. 20 %.

Tilbuddet har været indført som et forsøg, der udløber 1. juni 2011, og indtil videre er forlænget til udgangen af 2011. Det er svært at opnå enighed blandt bidragsyderne, hvordan tilbuddet skal forlænges yderligere.

Kunderne er glade for servicen, og kredsen vil arbejde for at forbedre ordningen med blandt andet bedre koordinering, så der er flere i busserne ad gangen. Der indgås sponsoraftale, så driftskostningerne reduceres. Det overvejes, om eksisterende skolebusser kan indarbejdes i tilbuddet, om driftsdøgnet kan forkortes eller om serviceområderne kan defineres mere præcist eller om der kan reduceres i antallet af almindelige buslinjer.

I starten var taxiselskaberne imod tilkaldebussen, men operatøren Autokraft er begyndt at bruge taxi på nogle afgang, hvor der er få kunder – eller hvis der er brug for mere, end busserne kan klare.

Borgerbus på Femern

Borgerne på Femern har siden 1997 selv drevet en busrute. 10 borgere har selv kørekort til bus og har lavet en forening, hvor de kører 6 forskellige ringruter fra hovedbyen Burg 3 gange om dagen i sommerhalvåret. I vinterhalvåret er der færre ruter, og de kører kun, når kunden har ringet en halv time i forvejen.

Foreningen står selv for alt omkring kørslen. De får tilskud fra Kreis Ostholstein, og de kører på licens fra busoperatøren Autokraft. Taksten er den samme som for buskørsel andre steder i kredsen.

Benyttelsen af borgerbussen varierer hen over året. I vinterhalvåret er der ofte under 100 kunder om måneden, mens der i juli og august de seneste år har været ca. 2.000 kunder om måneden.

Den faste Femern-forbindelse

Kreis Ostholstein er involveret i forberedelse af den faste Femern-forbindelse. Sammen med Hamborg og øvrige berørte tyske kommuner og kredse indgår man i samarbejde med de danske parter. Ostholstein forventer flere turister i området, når forbindelsen åbner i 2020. Fremover vil man

kunne komme fra København til Ostholstein på 2 timer, hvilket regnes som grænsen for, hvad folk vil rejse på dagsture.

Lübeck forventes at kunne tiltrække virksomheder, da der udover togforbindelsen Hamborg-Femern-Danmark også kommer en ny motorvej fra Holland, over Lübeck til Polen.

Jernbanen fra Femern til Hamborg skal udbygges. Den er i dag tilpasset lokal trafik med en del kurver på banen, og den er ikke elektrificeret. Det overvejes, at der laves en ny jernbane, der går direkte, men finansieringen er ikke på plads endnu. Der laves i øjeblikket en masterplan, der peger på udretning af sporene og tilføjelse af dobbeltspor nogle steder. Planlægningen forventes påbegyndt i 2012.

Besøg ved Autokraft i Heiligenhafen

Autokraft er grundlagt i 1945 og er et datterselskab i Deutsche Bahn. De udfører ca. 50 % af buskørslen i hele Slesvig-Holsten. De anvender 420 egne busser og 438 lejede busser.

Autokraft har ansvaret for bl.a. at udføre tilkaldebusordningen, som Kreis Ostholstein orienterede om. De modtager kundernes opkald, og de udfører kørslen. Kørslen gennemføres normalt med busser med lift til kørestole og plads til 8 personer. Autokrafts egen vognpark har en maksimumkapacitet svarende til de 20.000 kunder, der hidtil har brugt ordningen.

Når kunderne kontakter Autokraft, fortæller kunden om enten ønsket afhentningstid eller ankomsttid; kørslen tilrettelægges i et system med det samme, så kunden får besked om, hvornår turen køres. Medarbejderen, der modtager opkaldet, kan evt. drøfte med kunden, om turen kan rykkes af hensyn til muligheden for at koordinere med andre kunder. Kunden betaler kontant for turen i vognen.



Bestyrelsen foran en tilkaldebus (anrufbus).

Konklusion

Studieturen giver anledning til, at Midttrafik bør lade sig inspirere på en række områder i det videre arbejde for at implementere strategiplanen:

- forbedret togudbud tiltrækker flere kunder, især hvis også stationsforholdene er gode og sammenhængen med kollektiv bustrafik er god; hvis stationsforholdene og sammenhængen til busserne ikke er god, får toget ikke kunder nok. Det er noget, der allerede arbejdes med i forbindelse med etableringen af letbanen i Østjylland, og det bør indgå i den fortsatte planlægning af buskørslen i sammenhæng med bl.a. nærbanen ved Aarhus (Odderbanen og Grenaa-banen), i det videre samarbejde med Arriva i projekt Mixtur samt ved Lemvigbanen.
- demografiske og antropologiske undersøgelser af udviklingen i sammensætningen af borgere i byer og områder kan være med til at forudsige, hvordan behovet for kollektiv trafik vil udvikle sig samt identificere kundegrupper, Midttrafik bør gøre en særlig indsats for at tiltrække til den kollektive trafik.
- bus-tog virker som en alternativ løsning, der muligvis kan være interessant, hvis der findes gode løsninger på billettering, sikring af ro og orden i traileren samt velegnede veje til dens kørsel.
- tilkaldebus kan være en god løsning i tyndt befolkede områder, men det er vigtigt, at det etableres på en måde, så det offentlige tilskud står mål med anvendelsen. En ordning, hvor operatøren får et fast tilskud samt indtægterne på niveau med buskørsel giver ikke myndigheden mulighed for at reducere sine udgifter, hvis ordningen gøres attraktiv.
- borgerbus vil muligvis være en interessant løsning i områder, hvor et tilstrækkeligt stort lokalt engagement og forpligtelse kan sikre, at der er en løsning, som borgerne kan regne med.

Regnskab

Studieturen blev planlagt og gennemført med anvendelse af konsulent Axel Kühn, Karlsruhe. Turen blev gennemført med turistbus, der stod for transporten til og fra Slesvig-Holsten samt kørsel til besøgene i området.

Overnatning foregik på Hotel Atlantic, Kiel og Hotel Seeschloss am Kellersee, Fissau ved Eutin.

Regnskabet for studieturen er:

Konsulent (euro).....	4.910,37
Overnatning x 2 (euro)	3.275,00
Spisning, frokost og middag (euro).....	1.604,70
<u>Lokalt tog/bus (euro)</u>	<u>225,00</u>
I alt euro	10.015,07
I alt DKK (kurs 746)	74.712,42
<u>Bustransport (DKK)</u>	<u>21.480,00</u>
<u>I alt inkl. moms (DKK).....</u>	<u>96.192,42</u>

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 12

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. maj 2011	1-01-75-2-11	Kristiana Stoyanova	krs@midttrafik.dk	87 40 82 65

Notat om rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?"

Trafikselskaberne i Danmark, Danske Regioner og KL udgav i maj 2011 rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?". Rapporten undersøger, hvorvidt målet om at generere 50 % flere personkilometer i busserne kan nås og hvilke virkemidler burde bruges. Dette notat er en sammenfatning af rapportens analyse.

Baggrunden for rapporten er de politiske målsætninger om, at fremtidens trafikvækst skal ske i den kollektive trafik (jf. aftalen "En grøn transportpolitik"), og Transportministeriets mål om 50 procent flere personkilometer med bus inden 2030 (jf. oplægget "En jernbane i vækst"), som understøtter EU's fælles europæiske mål om, at drivhusgasudledningen fra transportsektoren i 2030 skal reduceres med 20 procent ift. 2008.

Rapporten rummer en vifte af virkemidler som kan få flere til at rejse i bus. Virkemidlernes realistiske potentiale for passagervækst er vurderet på basis af danske og udenlandske erfaringer. Da virkemidlernes potentiale for passagervækst er meget forskelligt rundt om i landet, er deres effekter tilskrevet de geografiske relationstyper¹ der bliver berørt af dem.

Udvikling af fremtidens transportbehov

Fremtidens demografiske og økonomiske forhold har stor indflydelse på transportbehovet i 2030 og burde tages i betragtning i den langsigtede planlægning af den kollektive trafik.

Voksende befolkning og stigende beskæftigelse

Ændringer i befolkningssammensætningen har indflydelse på benyttelsen af den kollektive trafik, både i forhold til forskellige aldersgruppers transportbehov men også i relation til arbejdspendlingen.

Ifølge Danmark Statistik vil der i 2030 være 300.000 flere indbyggere i Danmark, hvor især andelen af ældre vokser markant. På landet bliver der *færre* børn, unge, og voksne, og *flere* ældre, mens der kommer både *flere* børn og unge, og ældre i de større byer. Det er hovedsageligt flytning til de større byer, der er årsag til sidstnævnte.

Som følge heraf forventes der 5,6 % flere passagerer i bussen i 2030. Det svarer til 3,6 % flere personkilometer. Hvad angår Midttrafiks område forventes det at flere passagerer vil komme i busserne i og til/fra de større byer.

Den forventede stigning i beskæftigelsen vil også have positiv indflydelse på transportbehovet og forventes at generere 4 % flere personkilometer i busserne i 2030, som forventes igen at ske i og til/fra de større byer.

Det er af den grund relevant for Midttrafik at følge udviklingen af befolkningssammensætningen og beskæftigelsen, med henblik på fortsat at tilpasse den kollektive trafik til det faktiske behov, samtidig med at der sikres fleksible løsninger i de tyndt befolkede områder.

¹ Der er defineret 9 geografiske relationstyper i rapporten: 1. Mellem større/store byer; 2. Mellem mindre og større/store byer; 3. Mellem mindre byer; 4. Internt i fire største byer; 5. Internt i større byer; 6. Internt i mindre byer; 7. Mellem land og større/store byer; 8. Mellem land og mindre byer; 9. Internt i landområderne. De fire største byer er København, Aarhus, Aalborg og Odense; større byer har mellem 25.000 og 100.000 indbyggere; mindre byer har mellem 2.000 og 25.000 indbyggere, og landområder har op til 2.000 indbyggere.

Øget tilbringertrafik til jernbanen

En realisering af Transportministeriets vækst mål på 100 % flere personkilometer i jernbanen i 2030 vil også have konsekvenser for bustrafikken, som bringer passagerer til toget (ca. 24 % af alle togrejser har minimum en busrejse tilknyttet i den ene ende af togrejsen). Hvordan målet skal nås er endnu ukendt, men det forventes, at idriftsættelsen af den nye letbane i Aarhus, Metrocity-ringet i København og strækningen København–Ringsted, samt realisering af timemodellen, vil bidrage til det. Timemodellen indebærer at rejsetiden mellem Danmarks største byer reduceres, så der vil være en times rejsetid mellem København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg.

Et løft i togtrafikken vil alt andet lige forøge passagerantallet i busserne, især internt i og til/fra de største og større byer. Hvis Transportministeriets mål nås fuldt ud, antager rapporten, at der vil komme 17,2 % flere passagerer i busserne, svarende til 8,6 % flere personkilometer. Hvis målet realiseres halvt, er der hhv. 8,6 % flere passagerer og 4,3 % flere personkilometer i busserne.

Passagervæksten vil kræve en udvidelse af driftsomfanget, dog skønnes der, at indtægterne opvejer den nødvendige budgetudvidelse og medfører et overskud.

Virkemidler til passagervækst

At de foreslåede virkemidler i realiteten lokker kunder til, forudsættes af, at grundproduktet er i orden og svarer til kundernes behov.

Bynær erhvervslokalisering

Der er mange beviser på, at arbejdspladsens lokalisering har store betydning for transportmidlet pendlere benytter. Jo mere centralt i byen arbejdspladsen ligger, jo flere pendlere tager bussen eller cykler. Det giver derfor god mening at placere nye arbejdspladser tættest muligt på bykernen, hvor der i forvejen er gode kollektive trafik forbindelser. Rapporten peger på de såkaldte by-integrerbare erhverv, som fx kontor erhvervet og detailhandlen, som med fordel kan lokaliseres i ledige arealer tæt på byens kerne. En målrettet erhvervslokaliseringspolitik vurderes at kunne bidrage med 2,6 % flere buskilometer, end hvis de nye arbejdspladser lokaliseres proportionalt med de eksisterende erhvervsarealer.

Busnettet i Midttrafik tilpasses tit til nye byudviklingsprojekter, med henblik på at sikre gode kollektive trafik forbindelser til nye arbejdspladser. Fx etableres letbanen i Aarhus og direkte pendler-ruter for at tiltrække pendlere til den kollektive trafik og dermed aflaste vejnettet af det nyskabte transportbehov. Midttrafik kan dog generelt styrke dialogen med de større kommuner, for at sikre en bedre sammenhæng mellem erhvervslokalisering og kollektiv trafik.

Øget information, markedsføring, mobility management m.v.

Hvis bussen skal være attraktiv for flere kunder, er det afgørende, at den har et positivt image, og at den er nem at benytte. Målrettet markedsføring og lettilgængelig information, bidrager til positive ændringer af kundernes opfattelse af den kollektive trafik og er med til at få flere til at få øje på, prøve og vedblive med at bruge bus.

Det er afgørende, at *information* om rejsen er let tilgængelig både før og under rejsen, så det er nemt for både ikke-brugere og faste kunder at bruge den kollektive trafik. Rejseplanen, Rejsekortet og realtid information ved stoppesteder og pr. sms er nye tiltag, der muliggør nemt og pålidelig benyttelse af den kollektive trafik.

Mobility management tiltag som transportplaner, pendlerplaner og profilering af erhvervskortet kan udnyttes med henblik på at promovere bussen der, hvor der er stort potentiale for ændringer af transportvaner, som fx store virksomheder, sygehuse mv.

Derudover lokker målrettet *markedsføringstiltag*, som fx introduktionsrabatter, gratis vareprøver, markedsføring af nye produkter, flere kunder til at køre kollektivt. Kundeloyalitetsprogrammer og kundepleje er redskaber, som kan bruges til at fastholde de nuværende kunder.

Forudsætningen, for at øget information, markedsføring og mobility management kan tiltrække flere kunder, er, at grundproduktet er i orden og et realistisk alternativ til bilen. Derfor er dette virkemiddel mest relevant for bybuskørsel i de større byer, samt til/fra de større byer. Det skønnes at ca. 5 % flere personkilometer kan genereres i og til/fra de større byer med hjælp af dette tiltag. Omkostningerne ved implementering af tiltaget, som fx administration af mobility management projekter og markedsføring, skal opvejes af nye billetindtægter. Rapporten vurderer således at øget markedsføring på ruter i mindre byer og i landsområderne, ikke bidrager til passagerfremgang i væsentligt omfang.

I Midttrafik arbejdes der med informations- og markedsføringstiltag med henblik på at forbedre bussernes image og tiltrække flere kunder. Den tilbagevendende kampagne "Verdensredder" rettes mod unge, med henblik på at fastholde dem som kunder i den kollektive trafik. Mixtur projektet indebærer øget information ved stationer og stoppesteder, herunder realtidsinformation, samt markedsføring af det samlede kollektive trafik tilbud på togstrækningen Herning-Aarhus. Letbanesekretariatet og Aarhus Kommunes Klimasekretariatet arbejder på mobility management projekt i Skejby området, hvor den kollektive trafik i området (og især den kommende letbane) skal promoveres som alternativ til bilen.

Generelt er der mange positive erfaringer med projekter der forbedrer bussens image, og det kan derfor kun anbefales for Midttrafik at arbejde videre med lignende projekter.

Øget optimering og prioritering

Optimering af rutenettet kan, uden ændringer i driftsbudgettet, gøre busserne mere attraktive for flere kunder. Et større planeftersyn af bybusserne i Ringsted betød eksempelvis en passagerfremgang på 35 %.

Effektivisering af busnettet indebærer at rette ressourcerne derhen, hvor der er størst passagerbehov. Reduktion af rejsetiden ved fx at nedlægge stoppesteder med få passagerer og rette ruter ud, bidrager til en mere attraktiv service for de fleste. Både danske og udenlandske erfaringer med ruteudretning og effektivisering viser positive resultater i at tiltrække passagerer, og det vurderes at nedbringelse af rejsetiden med 10 % medfører 3-6 % flere passagerer i busserne. I Sverige gennemføres der eksempelvis et større eftersyn af rutenettet hvert 10. eller 15. år, som giver 10-20 % flere passagerer.

Udretning af ruter betyder dog, at nye servicetilbud som fx teletaxaer, skal indføres i områder, der mister deres busbetjening.

Rapporten vurderer at optimeringspotentialer er størst på ruter mellem de større byer; mellem mindre og større byer; mellem landområder og større byer; samt i bybussystemerne - der, hvor nettet endnu ikke er blevet optimeret. I disse relationstyper ligger potentialer på ca. 5 % flere personkilometer. Det vurderes, at det især er pendlerrejser, der kan påvirkes.

Rapporten nævner bl.a. X-bus systemet i Jylland og den nye trafikplan Aarhus, som eksempler på optimering og prioritering af rutenettet. I Midttrafik er optimering af de større byers bybussystemer enten allerede gennemført (Herning), eller på vej (bl.a. bybusserne i Horsens, Silkeborg og Aarhus). Derudover sker der en løbende optimering af ruter med stor passagergennemstrømning (til/fra de største byer).

Det kan derudover være relevant med et jævnlige planeftersyn af rutenettet i Midtjylland, med henblik på at sikre at rutenettet løbende opfylder transportbehovet. Samtidig kan sammenhængen mellem bus og tog forbedres. Projektet MIXTUR – Midttrafik's samarbejder med ARRIVA på strækningen Aarhus-Herning – er et eksempel på tiltag i den retning.

Busfremkommelighed

At bussen sidder fast sammen med den øvrige trafik i trængslen, er en udfordring for visionen om, at flere bilister skal rejse kollektivt. Kunderne skal kunne stole på, at bussen kører efter køreplanen, og at de kan komme frem til tiden.

Prioritering af bussernes fremkommelighed forbedrer bussernes rettidighed og sender et vigtigt signal til bilisterne, der sidder fast i trafikken. Forbedring af fremkommelighed på længere sammenhængende strækninger gennem etablering af busbaner, signalprioritering og nedlæggelse af parkeringspladser langs vejene kan tilrettelægges således, at andre trafikkanter, som fx cyklister og fodgængere også får bedre forhold.

Rapporten giver ikke bud på den samlede landsdækkende passagereffekt fra forbedring af busfremkommeligheden men fastslår, at bedre busfremkommelighed er en forudsætning, for at de beregnede effekter af de andre virkemidler opnås.

Fremkommelighedsprojekter er blevet implementeret på nogle af indfaldsvejene i Aarhus med betydelige bedre regularitet som følge, og i København hvor man på linje 6A kunne måle en passagerfremgang på 6 % efter en reduktion af køretiden med 5-10 %. Etablering af busbaner kræver ekstra finansiering og i den anledning har Trafikstyrelsen etableret fremkommelighedspuljen. Flere af Midttrafiks bestillere har allerede søgt midler fra puljen til projekter med busbaner og signalprioritering.

Midttrafik kunne i højere grad samarbejde med bestillerne og busselskaberne med henblik på at identificere steder med dårlig fremkommelighed.

Udvidet driftsomfang

Høj frekvens reducerer ventetiden og genen ved omstigning og gør bussen til en mere pålidelig transportform. Forhøjelse af frekvensen giver god mening på ruter og tidspunkter hvor der er tilstrækkelig passagerpotentiale. Forøgelse af frekvensen med 10 % giver en passagerfremgang på ca. 4,5 % på kort sigt, og dobbelt så stor på lang sigt. Danske studier viser samtidig at passagerfrafaldet er størst for bustilbringerlinjer med lav frekvens.

Da høj frekvens især er vigtig for kunder, der rejser korte ture, er effekten af at øge frekvensen, alt andet lige, størst i større byer og på tidspunkter, når frekvensen er lav i udgangssituationen. Potentialet er beregnet for to ambitionsniveauer: *moderat niveau* – hvor frekvensen forøges med 25 % på ruter mellem mindre og større byer og mellem større byer; og *høj niveau* – hvor frekvensen forøges med 50 % på ruter mellem mindre og større byer samt mellem større byer; og med 10 % på bybusruter i større byer. Denne driftsudvidelse giver passagerfremgang på hhv. 10 % og 20 % for det moderate og det høje niveau.

Udvidelse af driftsomfanget indebærer en proportionel stigning i omkostningerne. På landsplan skønnes de to scenarier at forøge omkostningerne med hhv. 630 mio. kr. for det moderate og 1.560 mio. kr. for det høje ambitionsniveau.

I Midttrafik er frekvensen på indfaldsvejene i Aarhus blevet forøget, og det kan være relevant at undersøge behovet for udvidelse af driftsomfanget på indfaldsvejene i andre købstæder, hvor optimering af rutenettet endnu ikke er gennemført.

Differentierede takster

Generelle takstnedsættelser vurderes ikke at være særligt effektive til at lokke flere passagerer til den kollektive trafik, og især ikke bilister. Til gengæld kan indførelsen af mere fleksibilitet i takstrukturen gennem rabatordninger, kampagnebilletter og prisdifferentiering, være effektive redskaber til at forøge passagerantallet.

Rapporten forslår en række takstændringer, som trafikselskaberne kan vælge at arbejde med, bl.a. lavere priser for korte ture og kontantbilletter, indførelse af grupperabatordninger, indførelse af rabatter udenfor myldretiden (som kan generere flere fritidsrejser med bus), og målrettede tilbud til bilejere. Takstdifferentiering er især relevant for ikke-pendlerrelaterede ture og på ruter, hvor den kollektive trafiks tilbud er godt i forvejen, da pendlerrejser er ikke særligt følsomme overfor prisændringer.

Der regnes med to ambitionsniveauer for takstomlægning i rapporten: *et moderat niveau* – hvor prisstigning på 15 % i myldretiden bruges til at sænke prisen på rejser uden for myldretiden; og *et*

højt niveau – hvor prisen uden for myldretiden sænkes med 20 %; kontantbilletten reduceres med 10 % og der indføres grupperabatordninger. Potentiallet for passagerfremgang vurderes at ligge på i gennemsnit 1,1 % og 4,8 % ved hhv. det moderate og det høje ambitionsniveau. Omkostningerne skønnes neutrale for det moderate niveau, mens det for det høje niveau ligger de på 300 mio. kr. på landsplan.

I Midttrafik er der flere kommuner der har indført gratis buskørsel, men dette er typisk blevet valgt i områder med få passagerer med henblik på at spare administrationsomkostninger. Midttrafik benytter differentierede takster i begrænset omfang. Eksempler er den billige X-bus billet om lørdagen, nedsættelsen af prisen på kontantbilletter i Viborg, det gratis buskort for pensionister i Randers, og det kommende landsdækkende Hypercard til unge.

Styrkelse af grundproduktet

Det er en generel forudsætning i rapporten, at ovenstående virkemidler kun fungerer, hvis grundproduktet er i orden. Bussen skal komme til tiden, chaufføren skal være kundeorienteret, bussen skal være ren etc.

Midttrafik ser en styrkelse af grundproduktet som et særligt indsatsområde. Ved hjælp af "det lange seje træk" skal grundproduktet forbedres, og kunderne skal til stadighed opleve en bedre service og kvalitet på deres busrejse.

Midttrafiks "Fly High" og "Go-tur" projekter, er eksempler på initiativer, der har fokus på forbedre kundens rejseoplevelse – grundproduktet. Det sker gennem målrettede uddannelsesaktiviteter, der skal sikre dygtige og velmotiverede buschauffører.

Det er en helt central del af Midttrafiks overordnede strategiplan, at grundproduktet skal styrkes, bl.a. gennem tæt dialog og samarbejde mellem Midttrafik og Midttrafiks bestillere og leverandører. Det skal gøres lettere at anvende den kollektive bustrafik, og kundernes tilfredshed med den kollektive bustrafik skal øges, bl.a. gennem samarbejdsprojekter som "Fly High".

Konklusion

Rapporten fastslår, at der er stort potentiale for passagerfremgang i bustrafikken. Fremgangen er især forudsat af for bustrafikken eksterne faktorer, som fx den demografiske udvikling og realiseringen af målet på jernbaneområdet. Det er i sig selv positivt for bustrafikkens fremtid, forudsat at grundproduktet er tidssvarende og attraktiv for nye kunder.

Alligevel er målet om 50 % flere personkilometer meget ambitiøst, og hvis det skal nås fuldt, er der behov både for væsentlige investeringer og restriktioner for biltrafikken.

Det er især på de korte ture i og til/fra de større byer, hvor flere kunder kan lokkes til, og derfor er det mest relevant at arbejde for passagerfremgang på de større byers bybusnet, samt på regionale ruter mellem større byer og ruter, der kører til/fra de større byer. I tyndere befolkede områder giver det ikke mening at investere i mere kollektiv trafik eller gennemføre tiltag som markedsføring og takstforsøg, da der er få passagerer at hente. Der er det mere relevant at tilbyde nye behovstyrede produkter, som fx teletaxaer eller flextur, for også at sikre mobiliteten i landområderne.

Rapporten forslår at virkemidler der fremmer *bynær erhvervslokalisering, mobility management, information og markedsføring, optimering af rutenettet, og busfremkommeligheden*; samt forøger *frekvensen* og indfører *differentierede takster*, kan være med til at opnå passagerfremgang i bustrafikken.

Hvis en kombination af virkemidlerne implementeres, kan der genereres knap 40 % flere personkilometer på landsplan i busserne i 2030 (for det høje ambitionsniveau), som vil kræve 36 % større tilskud årligt. Ved det moderate ambitionsniveau genereres der 27 % flere personkilometer med en udvidelse af den eksisterende økonomiske ramme på 9 % på landsplan. Udvidelse af driftsomfanget er det eneste virkemiddel, der medfører udvidelse af bustrafikkens budgetramme. Alle andre virkemidler vurderes at være enten provenuneutrale eller give overskud.

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 13



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. maj 2011	1-30-78-3-1-09	Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	8740 8268

Samlet oversigt over statslige tilskud til kollektiv trafik i Midtjylland

Modtager	Projekt	Tilskud fra staten
Passagerpuljen (indtil maj 2011)		
Midttrafik	Forprojekt - Pendlerbus Silkeborg - Aarhus Nord	425.000
Herning Kommune	Handicapvenligt stoppested ved DGI-parken	1.100.000
Midttrafik	Innovative forsøg med indretning af busser	1.662.000
Midttrafik/ARRIVA tog	Den sammenhængende rejse – Mixtur	20.150.000
Midttrafik	Test af ny takspolitik	1.038.000
Midttrafik	Pendleren Silkeborg - Aarhus Nord	2.530.000
Midttrafi/ARRIVA tog	Sammenhæng i Silkeborg	6.150.000
Midttrafik/Aarhus Kommune	Trafikplan Aarhus - indførelse af nyt trafikplan i Aarhus	1.340.000
I alt		34.395.000
Fremkommelighedspuljen (indtil maj 2011)		
Aarhus Kommune	Busprioritering Stjernepladsen-Ringvejen	27.862.729
Aarhus Kommune	Busprioritering Ringvejen-Nehrus Allé	4.167.148
Aarhus Kommune	Busprioritering gennem signalanlæg	111.000
Aarhus Kommune	Hasle Ringvej/Halmstadsgade	3.609.375
Aarhus Kommune	Oluf Palmes Alle/Brendstrupgårdsvej	3.087.500
Skive Kommune	Ny kompakt busterminal i Skive	10.555.000
Herning Kommune	Busprioriterte kryds Fredensgade-Møllegade	725.000
Viborg Kommune	Udvidelse og forbedring af busholdeplads i Bjerringbro	3.580.000
Aarhus Kommune	Forprojekt - busprioritering Viby Torv	941.250
Aarhus Kommune	Hamstadsgade - Hasle Ringvej	1.340.625
Horsens Kommune	Ny trafikterminal i Horsens	10.950.000
Ringkøbing-Skjern Kommune	Ombygning af busterminal i Ringkøbing - forprojekt	132.500
Randers Kommune	Busfremkommelighed på Centerringen i Randers	11.565.000
Randers Kommune	Strategi for busfremkommelighed i signalanlæg	305.000
Herning Kommune	Signaloptimering for busser i 5 signalanlæg	160.000
Silkeborg Kommune	Silkeborg Trafikterminal, forprojekt	400.000
Ikast-Brandeborg Kommune	Flytning af Nørre Snede Rutebilstation	1.873.000
Aarhus Kommune	Kollektiv trafik - Gellerupparken	150.000
Aarhus Kommune	Forbedret fremkommelighed ved Chr. Filtenborgplads	445.000
Ringkøbing-Skjern Kommune	Ombygning af busterminal i Ringkøbing - hovedprojekt	1.250.000

Modtager	Projekt	Tilskud fra staten
Silkeborg Kommune	Bedre busfremkommelighed på Chr.8's-vej - forprojekt	200.000
Aarhus Kommune	Sikring af fremkommelighed i nyt busnet i Aarhus	745.810
Aarhus Kommune	Sikring af sammenhæng mellem tog og nyt busnet	1.020.000
I alt		85.175.937

Letbanen

Udarbejdelse af VVM-redegørelse	5.500.000
Bidrag til etablering af letbane (2009-niveau)	700.000.000

Projekter, som Midttrafik er delvis part i.

Rejseplanen	Trafikinformation på tværs med Rejseplanen i det offentlige rum, TRO	7.864.875
TITSAM	Landsdækkende Erhvervskortportal	1.035.000
BekTra	Fremkommelighed for borgere i tyndt befolkede områder	100.000
Rejseplanen	Korrespondanceforbedring - analyse	405.000
Rejseplanen	Det digitale stoppested - pilotprojekt	1.125.000
Rejseplanen	RejseGuiden	850.000
Rejseplanen	Korrespondancesikring - pilotprojekt	4.850.000
X-bus	Implementering af realtid og stoppestedannoncering i X Busser	623.738
Rejseplanen	Generel trafikinformation på Rejseplanen	2.595.000
X-bus	Navigation på rejsen	980.200
I alt		20.428.813

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 15

DEN GODE BUSSTATION



midttrafik

INDHOLD

1: Indledning	Side 3
2: Ansvar og organisering	Side 4
3: Hvorfor er det vigtigt med gode busstationer?	Side 5
4: Fakta om busstationer	Side 6
5: Elementer til en god busstation	Side 8

1. udgave, maj 2011



1: INDLEDNING

Med tilskud fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje foregår der i kommunerne for tiden en række tiltag til forbedring af forholdene på busstationer. Trafikstyrelsen har givet tilskud til både konkrete ombygninger og til forprojekter, der beskriver forskellige muligheder.

Denne udvikling er meget glædelig. Mange busstationer er nedslidte og forbedringer af dem vil kunne give den kollektive trafik et løft.

Men når nu der sker ombygning af disse busstationer, er det vigtigt at der i projekterne tages hensyn til kunder, busselskaber og chauffører. Denne manual giver Midttrafiks bud på, hvad der bør overvejes.

Manualen er ikke en "standard" for, hvordan en busstation skal se ud. Dertil er de fysiske rammer mellem forskellige steder altid for uens - kundeunderlag er forskelligt – og busantal er forskelligt. Man kan kun vanskeligt forestille sig, at 2 busstationer er helt ens.

Manualen indeholder derimod en række råd baseret på de erfaringer, Midttrafik har gjort sig. Desuden er i begrænset omfang hentet inspiration fra andet materiale. Det er primært NT's strategi for "stop, superstop og terminaler" – og det er det idekatalog, som Midttrafik og ARRIVA har fået udarbejdet omkring fælles stationer i forbindelse med Mixtur. Det materiale er udarbejdet af GBH arkitekter.

2: ANSVAR OG ORGANISERING

Busstationer er organisatorisk et **kommunalt anliggende**. Busstationer er en del af den kollektive trafiks infrastruktur. Derfor er det en kommunal opgave at anlægge busstationer til brug for den kollektive trafik. Det er også kommunerne der finansierer drift og anlæg af busstationer, og derfor også kommunerne som bestemmer, hvordan busstationerne skal se ud.

Midttrafik er bruger af busstationerne. Midttrafik kan – på vegne af kunder, buselskaber og chauffører – bidrage med viden om og holdninger til, hvordan en busstation indrettes bedst muligt. Midttrafiks primære deltager i busstationsprojekter, vil som hovedregel være en rutineret køreplanlægger, der kender kundestrømme og lokal geografi i det område busstationen ligger. Vedkommende medarbejder vil have ansvar for at inddrage andre relevante medarbejdere i arbejdet – f.eks. vedrørende information, kommunikation, salg, chaufførfaciliteter eller lignende. Midttrafik vil typisk nedsætte en mindre ”back-up” organisation, der skal støtte den medarbejder Midttrafik har udpeget til at indgå i de konkrete projekter.



Midttrafiks kendskab til hvordan busstationer indrettes er primært af administrativ karakter. For at sikre at mere praktiske driftsmæssige overvejelser også indgår i projekterne, opfordrer Midttrafik til at de busselskaber, der benytter busstationen inddrages i arbejdet – og at det i særlig grad sikres, at relevante chauffører inddrages. Det vil give bedre løsninger – og det vil give en større accept af de gode løsninger projektet finder frem til.

3: HVORFOR ER DET VIGTIGT MED GODE BUSSTATIONER?

Gode busstationer er et vigtigt element for at sikre en god kollektiv trafik. Det er der 3 grunde til.

For det første er busstationen vigtig for de kunder der står på, af – eller skifter på en busstation. Busstationen bliver en del af den samlede rejse, og busstationens kvalitet indgår derfor som en parameter i forhold til, hvordan kunden oplever den samlede rejse fra bopæl til bestemmelsessted.

For det andet er busstationen vigtig for den kollektive trafiks omdømme. Busstationer ligger til fri beskuelse i byrummet, og for mange mennesker – og måske især mange der ikke anvender kollektiv trafik – er det med til at give et indtryk af hvordan den kollektive trafik fungerer. Er busstationen nedslidt og beskidt, så opfattes den kollektive trafik ligeså. Er der pænt og ordentligt, så signaleres det, at kollektiv trafik er det samme. Nedslidte busstationer udgør derfor et imagemæssigt problem for den kollektive trafik.

For det tredje er busstationen vigtig for chaufførernes arbejdsmiljø. Busstationen er ofte der man som chauffør kan møde sine kollegaer. Det er vigtigt i et job, som man i øvrigt passer selvstændigt. Hvis det kan ske under gode og fornuftige forhold så højnes chaufførens tilfredshed, hvilket også gerne skulle smitte af på kundens oplevelser.

4: FAKTA OM BUSSTATIONER

Før man går i gang med ombygningen af en busstation, bør man indsamle en række fakta, der er nødvendige for at sikre en brugbar – og fremtidssikret – busstation.

Man skal kende antallet af busser der kommer i løbet af dagen – og man skal i særlig grad kende det maksimale antal, der er på samme tid. Det har betydning for hvordan busstationen dimensioneres. I den forbindelse skal der også tages højde for at der kan være dubleringsbusser på de mest pressede tidspunkter – de skal også kunne være der. Der bør også indregnes en ”udviklingsmargen”, så der fremtidigt er plads til flere busser end det nuværende antal. Midttrafik kan fremskaffe disse oplysninger på baggrund af de gældende køreplaner.

Man bør kende antallet af kunder for at kunne dimensionere busstationen rigtigt. Midttrafik kan på baggrund af passagertællinger bidrage med oplysninger om, hvor mange kunder der dagligt benytter en given busstationen, og herunder også hvor mange der er, på de tidspunkter hvor der typisk er mest travlt. Det er som regel om morgenen mellem kl. 7.30 og 8.00. Midttrafik kan også bidrage til en vurdering af hvordan udvekslingen er mellem forskellige busser på busstationen.

Man bør også kende antallet af chauffører og antal chaufførpauser på busstationen. Dette har til formål at dimensionere de relevante faciliteter for chaufførerne. Midttrafik og de involverede busselskaber kan bidrage med dette.

Behovet for cykelparkering bør være kendt. Mange kunder ankommer til en busstation på cykel. For at sikre cykelparkeringspladser til dem, bør man inden et ombygningsprojekt går i gang lave en cykeltælling, der viser hvor mange cykler, der holder parkeret omkring busstationen. Det bør dimensionere behovet for cykelparkering. Husk også her at fremtidssikre busstationen.

DEN GODE BUSSTATION

Er der tale om en busstation i tilknytning til en togstation, bør antallet af omstigere mellem bus og tog være kendt. Midttrafik kan hjælpe med at lave denne vurdering sammen med de togoperatører, der anvender stationen. Evt. kan man lave en tælling, der viser hvor mange der skifter mellem tog og bus.

Endelig bør man i forberedelsesfasen sikre en afklaring af de kontrakt- og ejermæssige forhold. Fysikken omkring en busstation kan ejermæssigt være kompleks – især hvis den er placeret på/ved et stationsområde. Det vil være en kommunal opgave at afklare dette.

Samtidig bør evt. bindinger i Midttrafiks kontrakter med busselskaberne afklares. Er der i kontrakterne lovet noget, som en ombygget busstation skal tage hånd om, så bør det indgå i projektet. Midttrafik kan bidrage med disse oplysninger.



5: ELEMENTER TIL EN GOD BUSSTATION

Midttrafik råder ikke over medarbejdere, der kan "designe" en busstation. Som regel har kommunerne heller ikke selvstændig ekspertise indenfor området. Derfor bliver opgaven som hovedregel håndteret af eksterne rådgivere med stor erfaring indenfor byggeprojekter, vejanlæg m.m.

Midttrafiks rolle i samarbejdet bliver således primært at bidrage med viden om, hvad der bør tages højde for, for at sikre at busstationerne bliver nogle velfungerende anlæg for kunder og chauffører. I det følgende er opstillet en række råd:

- LET AT FINDE RUNDT

En busstation bør indrettes, så den er let at finde rundt på. I videst muligt omfang bør den være "selvforklarende" og logisk. Det vil sige, at pladsen er systematisk opbygget, og busserne er placeret systematisk på stationen.

Det giver mening at placere de busser, der har flest passagerer mest centralt – og sikre at busser der har stor udveksling placeres samlet. X Busser skal f.eks. placeres samlet.

Generelt er det vanskeligt at beskrive designet af en god busstation, da de fysiske forudsætninger ofte er meget forskellige.

- GOD INFORMATION

Informationen skal være god og let tilgængelig. Der skal være tydelig skiltning og god køreplaninformation på busstationen.

Det anbefales at lave et **centralt informationssted**, hvor al information er tilgængelig. Det centrale informationssted bør være tydeligt markeret, så det kan ses når man ankommer til stationen. Ved det centrale informationssted bør der være en oversigt over, hvordan busserne er placeret på stationen, og der bør være køre-

planer for alle busafgange fra stationen. Desuden bør der være anden relevant information, såsom oplysning om Midttrafiks hjemmeside, tlf. nr på busoplysning m.m. På store stationer eller stationer der måske ikke har et oplagt centralt sted, kan 2 eller flere centrale informationssteder være relevant.

Rejseplanen råder over en skærmløsning, der giver et samlet overblik over busafgange fra stationen. Udgiften hertil er begrænset, og det kan være relevant at overveje denne mulighed på det centrale informationssted.

Ved **hvert enkelt stoppested på stationen** bør der være et tydeligt skilt der viser hvilke busser, som afgår fra pågældende stoppested. Desuden bør der være en køreplantavle for de busser, der benytter pågældende stoppested.

Skiltningen bør være udført på professionel og gedigen facon, og skal være hærværks- og graffiti-sikret. Skiltning bør også være ensartet, med ensartet skiltedesign, skrifttype m.m.

Midttrafik er ansvarlig for at levere information til busstationer. Kommunen er ansvarlig for opsætning, vedligehold m.m.

På nogle stationer etableres der særlig elektronisk information. Her er dialog med Midttrafik særlig vigtig, så det undgås at der skal vedligeholdes mange forskellige informationssystemer i Midtjylland. Midttrafik anbefaler at al elektronisk information hentes fra Rejseplanen. Dermed sikres ensartet og høj datakvalitet.



- GODE VENTEFACILITETER

Gode ventefaciliteter der giver læ for vind, ly mod regn og varme om vinteren er også vigtigt på en busstation. Ventefaciliteterne bør være placeret, så de giver udsyn mod busserne, så kunderne kan opholde sig i dem – og se hvornår deres bus er klar. Det bør være muligt at sidde ned, mens man venter.

På større stationer er toiletfaciliteter en god ide

- GODE FORHOLD FOR CHAUFFØRERNE

Et ordentligt chaufførlokale og gode toiletfaciliteter er centrale for de chauffører, der har pause på busstationen. Chaufførlokalet bør være adskilt fra publikumsfaciliteter og kunder for at sikre chaufførerne fred og ro. I de fleste kontrakter påhviler det busselskaberne at sikre faciliteter til chaufførerne. Det kan derfor komme på tale, at busselskaberne lejer sig ind i fælles faciliteter, der betjener flere busselskaber.

I forbindelse med chaufførfaciliteter skal der ligeledes tages stilling til rengøring og vedligeholdelse.



- GOD PLADS TIL BUSSERNE

Det skal sikres at der er et tilstrækkeligt antal pladser til busserne. Dette dimensioneres ud fra det maksimale antal busser, der ifølge køreplanen vil være på stationen på samme tid. Husk også plads til dubleringsbusser. Der bør dog tages højde for, at der kan komme flere busser på et senere tidspunkt.

Hvis der kommer ledbusser og/eller andre større busser, skal det tænkes ind ved dimensioneringen.

- GODE TIL- OG FRAKØRSELSFORHOLD FOR BUSSERNE

Det skal sikres at busserne kan komme rundt – samt ind og ud fra busstationen på forsvarlig vis. Ofte anvendes teoretiske kørekurver ved dimensionering af busstationer, men Midttrafik anbefaler at gennemføre egentlige prøvekørsler før dimensioneringen af stationsområdet fastlægges endeligt. Ikke alle busser og chauffører kan leve op til kørekurvernes standarder.

Sådanne prøvekørsler kan f.eks. gennemføres ved hjælp af busser og kegler på et lokalt køreteknisk anlæg. Husk – ikke alle busser drejer lige godt. Prøvekørslerne bør gennemføres med busser der har relativt stor venderadius. De lokale busselskaber kan givetvis hjælpe med dette.

- SIKKERHED OG TRYGHED

Kunder og chauffører skal opleve busstationer som trygge, behagelige og sikre. Der er i den forbindelse såvel forhold vedr. generel tryghed – som mere trafikal tryghed – der skal håndteres.

Angående **generel tryghed**, kan busstationer virke utrygge på tidspunkter med relativt lav aktivitet. Er der ventefaciliteter, toiletforhold m.m. kan busstationen tiltrække personer, der skaber utryghed.

Dette kan håndteres ved evt. at aflåse visse faciliteter aften og nat, og man kan mindske problemerne ved især at sikre god belysning på området. Mange kunder siger de er utrygge ved tunneller. Så hvis det er muligt, bør man forsøge at undgå dem.

Trafikal tryghed kan etableres ved at skabe så sikker færdsel på stationen som muligt. Kunder bør videst muligt ikke befinde sig på kørebanen, og kan det undgås at busserne bakker, er det en stor fordel. Man skal også tænke på hvor cykelparkeringen placeres. Den bør placeres sådan, at det bliver uattraktivt for cyklister at benytte bussernes køreareal. På samme måde bør man forsøge at undgå at gående kan skyde genvej ved at gå på tværs af kørearealer.

Af hensyn til busselskaber og chauffører bør stationen indrettes så stolper og andre forhindringer i videst muligt omfang undgås omkring kørearealerne, og så der sikres bedst muligt overblik over færdslen for chaufføren.

- ÆSTETISK OG MODERNE INDTRYK

Busstationernes udseende har også indflydelse på den kollektive trafiks **omdømme**. En æstetisk, flot og moderne busstation signalerer også, at den kollektive trafik er moderne. Tilsvarende – hvis en busstation minder om noget fra 50'erne – så er standarden i busserne nok ligesådan. Derfor har busstationens udseende betydning for især hvordan ikke-kunder oplever den kollektive trafik og de overvejelser, de gør sig om evt. at bruge bussen.

Derfor bør nye busstationer – som jo også ofte er placeret meget centrale steder i byen – have et moderne og æstetisk flot udtryk.

- MÅSKE SKAL DER VÆRE ET SALGSSTED

Enkelte busstationer er udstyret med et bemandet salgssted og informationskontor. Det bør indrettes, så der sikres gode arbejdsforhold for de ansatte, og så det er let tilgængeligt for kunderne. Store barrierer mellem kunde og salgsmedarbejder bør undgås.

Salgsstedet skal placeres i **nærheden af ventefaciliteter** for kunder og det **centrale informationssted**. Til gengæld bør salgsglokalet være fysisk **adskilt fra chaufførernes ventefaciliteter**. Det skal sikre chaufførerne fred for telefoner og kundeekspeditioner i deres pauser og sikre, at salgs- og informationspersonalet kan have fuld fokus på kundebetjeningen.

Designmæssigt bør salgsstedet indrettes i tæt samarbejde med Midttrafik, så der sikres en ensartet og genkendelig design-linje for kunderne.

- NOGET AT GIVE SIG TIL MENS MAN VENTER

Hvis det er muligt, er det godt, hvis der er noget kunderne kan bruge tiden på, mens de venter. Det kan være en kiosk, cafe eller lignende – ikke nødvendigvis på stationen, men i nærheden. Internetadgang er også en mulighed for at slå tiden ihjel, mens man venter. Er der sådanne aktivitetsmuligheder i nærheden af stationen, så føles den samlede rejse mere behagelig for kunden.

- TILGÆNGELIGHED FOR HANDICAPPEDE

Busstationer bør indrettes, så de kan anvendes af såvel fysisk handicappede som blinde- og svagtseende.

Det gælder pladsens indretning, hvor ledelinjer, niveaufri adgang m.m. kan gøre det lettere for handicappede og blinde/svagtseende at finde rundt.

Det skal også sikres, at information på stationen er placeret hensigtsmæssigt og tilgængeligt for handicappede og at et evt. salgsted er placeret hensigtsmæssigt, så det kan anvendes af handicappede.



- SAMMENHÆNG TIL TOG, HVOR DET ER RELEVANT

På stationer hvor der er mulighed for at skifte mellem bus og tog skal dette indgå i overvejelserne. Det gælder indretningsmæssigt hvor det skal være tydeligt for kunden, hvordan adgangsvejene er til toget/bussen ved skift. Det gælder også informationsmæssigt. Kommer man med bus, bør man hurtigt kunne finde ud af hvor hvilke tog holder – og hvornår de har afgang. Kommer man med bus, bør man tilsvarende kunne få et hurtigt overblik over bussernes placering – og afgangstider.

Hvis der er et salgssted, bør der sælges billetter og kort til såvel busser og tog, og man bør kunne orientere om såvel bus- som togrejser. Kunderne vil have en forventning om at bus og tog på alle områder er tænkt sammen, og kan ikke forstå, hvis man kun kan sælge/informere om den ene af de 2 rejsemuligheder.

- SAMMENHÆNG TIL ANDEN TILBRINGERTRAFIK - PRIMÆRT CYKEL

Mange kunder kommer til en busstation på cykel. Den bør kunne parkeres under ordnede forhold. D.v.s. i videst mulig grad i sikkerhed og under halvtag. Egentlig aflåst cykelparkering er også en god mulighed. Er der ikke cykelparkeringspladser nok bliver det et æstetisk, sikkerhedsmæssigt og praktisk problem, fordi cykler så blot "smides" overalt på pladsen. Derfor bør man sikre tilstrækkelig kapacitet til cykler på et centralt sted på pladsen. Placeres cykelparkeringen for langt fra busserne, vil den ikke blive anvendt. Det vil i stedet give problemer med tilfældigt henstillede cykler på selve stationsområdet.

Enkelte kunder kommer og bliver læsset af/samlet op af biler. Der skal derfor være "kiss-and-ride" parkering i nærheden. Glemmer man det, vil bussens køreareal blive brugt i stedet. Det kan betyde problemer for busdriften og kan give anledning til sikkerhedsmæssige problemer.

Egentlig langtidsparkering er der sjældent brug for ved en busstation. Kun meget få tager en bil hen til en busstation for at fortsætte rejsen med bus.

- EFTERFØLGENDE DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE

I planlægningsfasen er det også en god ide at tænke i efterfølgende drift og vedligeholdelse. Er det til at tømme skraldespande, skrabe sne, sørge for renholdelse – såvel indendørs som udendørs?

Selv den flotteste station har behov for løbende vedligeholdelse, så kommunen må opfordres til at afsætte midler til det formål. Det er også en god ide i forbindelse med projektet at lave konkrete aftaler om fremtidig vedligeholdelse.

Og så bør alle anvendte materialer selvfølgelig være hærværks- og graffiti-sikrede.

- SAMMENHÆNG MELLEM ANTAL KUNDER OG AMBITIONSNIVEAU

Til sidst en opfordring til at bruge ressourcerne rigtigt. Der hvor der er flest kunder, bør man have de bedste forhold.

Midttrafik har ikke lavet en inddeling af forskellige busstationer i kategorier afhængig af størrelse. Men vi bidrager gerne med faktuel viden til at kommunerne kan vurdere hvor mange ressourcer, der skal anvendes i forbindelse med hver enkelt busstation.



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
Tlf. 87 40 82 00

midttrafik.dk

Højbjerg, 10. juni 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 17. juni 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 19

Klimapartnerskabsaftale

mellem

Midttrafik

og

Århus Kommune



Natur og Miljø

Teknik og Miljø
Århus Kommune

Mellem undertegnede parter:

Midttrafik
Søren Nymarks vej 3
8270 Højbjerg
CVR nr. 2994 3176
(i det følgende kaldet "Midttrafik")

og

Århus Kommune
CVR nr. 5513 3018
(i det følgende kaldet "Århus Kommune")

er der dags dato indgået en partnerskabsaftale, som i det følgende benævnes "Klimapartnerskabsaftalen". Midttrafik og Århus Kommune benævnes i det følgende ligeledes "part" eller "parterne".

Klimasekretariatet
Valdemarsgade 18
8000 Århus C

Sagsnr.: NM/10/01829-031
Journalnr.: 09.00.00P15
Sagsbeh.: Thomas S. Drivsholm

Telefon: 8940 2755
Direkte: 8940 5061
Telefax: 8940 4520

E-post:
Direkte: tdr@aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk

1. Visioner og formål

Midttrafik har en vision om i bred forstand at arbejde for at formindske afhængigheden af fossile brændsler. Det forventes opnået gennem nedbringelse af energiforbruget, konvertering til vedvarende energi og bæredygtige løsninger indenfor følgende områder:

- Materialer og ressourcer, herunder affald
- Bygninger
- Indkøb og logistik
- Produktionsapparatet
- Transport

Endvidere har Midttrafik en vision om at udvikle innovative produkter og ydelser, der fremmer bæredygtighed.

Århus Kommune har en vision om at blive fri af fossile brændsler, kul, olie og gas, hvilket er det væsentligste fundament for, at Århus er CO₂-neutral i 2030. Den samlede indsats mod det ambitiøse mål kalder vi CO₂2030. CO₂2030 skal sikre hensynet til klimaet gennem en række initiativer, så som energieffektivisering, konvertering til vedvarende energi og bæredygtig transport. Det vil samlet set nedbringe CO₂ udledningen, sikre forsyningsikkerheden og sikre uafhængighed af politisk ustabile lande. CO₂2030 er startet af Århus Kommune, men målet kan kun realiseres i samarbejde med nytænkende virksomheder og stærke vidensinstitutioner.

Århus Kommune vil gå foran for at vise vejen ved at:

- anvende rentable energibesparende materialer og tekniske løsninger
- realisere demonstrationsprojekter med nye og innovative produkter og løsninger
- realisere bæredygtige trafikhandlingsplaner, som f.eks. cykelhandlingsplanen
- sikre energirigtige og bæredygtige indkøb og logistikløsninger
- arbejde for at lovgivningen understøtter visionen om et samfund fri af fossile brændsler

Endvidere vil kommunen initiere udvikling af innovative produkter og ydelser sammen med virksomheder, vidensinstitutioner og rådgivere.

En af nøglerne til at nå begge parters vision er klimapartnerskaber, som:

- giver fælles muligheder og gensidigt udbytte
- skaber vækst og resultater for virksomhederne
- giver vidensinstitutioner bedre muligheder for udvikling
- skaber klimanetværk med fokus på internationale tiltag og eksport

Et vigtigt element i partnerskabsaftalen er således, at Århus Kommune får skabt stærke innovative netværk, der arbejder med innovative langsigtede løsninger. Målet for partnerskaberne er at skabe vækst og værdi for klimapartnerne på såvel kort som langt sigt.

Formålet med denne Klimapartnerskabsaftale er at fastlægge rammerne for dette samarbejde.

2. Indsatsområder

Med henblik på at realisere klimapartnerskabets visioner, har Midttrafik forpligtet sig til at realisere aktiviteter for to af følgende indsatsområder:

- Udvikle innovative produkter eller ydelser med fokus på cleantech og grøn vækst

- Optimering af bygningers energiforbrug
- Indkøb og logistik
- Optimering af produktionens energiforbrug
- Nedbringelse af CO2 udslip forårsaget af transport
- Affaldssortering

De specifikke indsatsområder for Midttrafik fremgår af bilag 2 og de konkrete mål fremgår af bilag 3.

Århus Kommunes indsatsområder, mål og effektmål fremgår af den til enhver tid gældende Klimaplan med tilhørende Projektkatalog. På underskriftstidspunktet er Klimaplan 2010 – 2011 tillige med Projektkatalog Klimaplan 2010 – 2011 gældende. Begge dokumenter kan ses her: <http://www.co2030.dk/Om%20CO2030/Miljo-og%20klimaplaner/Klimaplan%202010-2011.aspx>.

Aftalen omfatter og regulerer kun klimapartnerskabsaftaler mellem Midttrafik og Århus Kommune. Klimapartnerskabsaftalerne skal også danne rammer for klimasamarbejdet mellem Midttrafik og Århus Kommune i forbindelse med udbud for buskørsel i Århus Kommune.

3. Klimapartnerskabernes overordnede organisering

Parterne er enige om at etablere en overordnet styregruppe med medlemmer fra fire af klimapartnerskabsfirmaerne og tre medlemmer fra Århus Kommune. Klimasekretariatet vil varetage sekretariatsfunktionen for styregruppen.

Styregruppen har det overordnede ansvar for tilrettelæggelsen af klimapartnerskabssamarbejdet, herunder opfølgning i relation til de enkelte indsatsområder og løbende evaluering af samarbejdet. Styregruppen afholder møder efter behov. Enhver af parterne kan indkalde styregruppen til møde med et passende varsel.

For hvert af de innovative indsats-/udviklingsområder etableres en projektgruppe med deltagelse fra klimaparterne og kommunen. Projektgruppen udarbejder et kommissorium for det specifikke indsatsområde.

4. Offentliggørelse af Klimapartnerskabsaftalen og kommunikation i øvrigt

Parterne er enige om, at indgåelsen af Klimapartnerskabsaftalen offentliggøres ved udsendelse af den som bilag 1 vedhæftede pressemeddelelse, der er udarbejdet af parterne i fællesskab.

Herudover er parterne enige om i samarbejde at profilere klimapartnerskabet, dets resultater og den bagvedliggende klimastrategi bl.a. gennem kommunikation til pressen og andre medier, workshops m.v.

Midttrafik og Århus Kommune står i fællesskab for kommunikation, der udsendes på klimapartnerskabets vegne, og udarbejder i denne forbindelse udkast til pressemeddelelser m.v. samt forslag til andre kommunikationstiltag.

Midttrafik henholdsvis Århus Kommune er berettigede til at offentliggøre og omtale deltagelsen i Klimapartnerskabet på egne hjemmesider, i artikler og i anden ekstern kommunikation.

5. Ikrafttrædelse og opsigelse

Denne aftale træder i kraft, når den er underskrevet af begge parter, og gælder til den opsiges af en af parterne.

Aftalen eller dele heraf kan gensidigt opsiges med tre måneders skriftligt varsel til den første i en måned.

6. Ændringer og/eller tilføjelser

Ændringer og/eller tilføjelser til Klimapartnerskabsaftalen udfærdiges som skriftlige tillæg og underskrives af begge parter.

7. Oprettelse og underskrifter

Klimapartnerskabsaftalen oprettes og underskrives i to enslydende eksemplarer, hvoraf hver part modtager et eksemplar.

8. Bilag

Bilag til Klimapartnerskabsaftalen indgår som en integreret del af aftalen.

På tidspunktet for underskrivelsen af Klimapartnerskabsaftalen er der udarbejdet følgende bilag:

Bilag 1 – Pressemeddelelse

Bilag 2 – Specifikke indsatsområder for Midttrafiks klimaindsats for perioden 2011 – 2013.
Bilag 3 – Konkrete mål for Midttrafiks klimaindsats for perioden 2011 – 2013.

* * *

For Midttrafik

Dato Formand Arne Lægaard

For Århus Kommune

Dato Rådmand Laura Hay

Bilag 2

Specifikke indsatsområder for Midttrafik klimaindsats for perioden 2011 – 2013

Konkrete mål for de fastlagte indsatsområder fremgår af bilag 3.

Midttrafik har forpligtet sig til at arbejde med følgende indsatser for at understøtte visionen CO2030 herunder at nå målet om uafhængighed af fossile brændsler, nedbringe CO2-udledningen og skabe grøn vækst:

(X) Udvikle innovative produkter eller ydelser med fokus på cleantech og grøn vækst

Midttrafik produkt er at transportere borgere kollektivt. Den kollektive trafik er i sig selv en klimavenlig transportform, da den udnytter energien bedre end personbefordring i bil.

Midttrafik kan bidrage til at reducere CO2-udslippet på flere måder. Eksempelvis kan Midttrafik reducere CO2-udslippet ved at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik. Midttrafik kan ligeledes energieffektivisere sin egen kørsel og tilpasse busstørrelse og frekvens til efterspørgslen.

Midttrafik arbejder for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for flere kunder, bl.a. ved at optimere køreplanerne til behovene, introducere nye pendlerruter, arbejde på indførelse af en letbane i Aarhus og forbedre den kollektive trafik i det hele taget ved at forbedre salg og service, fremkommelighed og informationer til kunderne. Derfor er udvikling af attraktiv kollektiv trafik Midttrafik hovedopgave.

(X) Optimering af bygningers energiforbrug

Midttrafik vil arbejde for at reducere energiforbruget af sin administration.

(X) Indkøb og logistik

Et af Midttrafik vigtige indsatsområder er at stille miljøkrav i forbindelse med udbud for buskørsel. Disse krav skal forsøge at granske både luftforureningen fra og energiforbruget af busserne.

Det er Midttrafik bestillere, der i sidste ende bestemmer, hvorvidt klima- og miljøtiltag skal være en del af udbuddene. Midttrafik skal derfor rådgive bestillerne om mulighederne for anvendelse af klimavenlige løsninger i den kollektive trafik som f.eks. indsættelse af hybridbusser, letvægtsbusser, mindre busser eller miljøvenlig kørsel og opfordre dem til at benytte sig af de mest passende muligheder.

Da energiforbruget fra buskørsel hovedsageligt ligger hos Midttrafik leverandører, har Midttrafik udarbejdet en incitamentsmodel, som belønner leverandørerne, der gør ekstra indsats for at reducere deres energiforbrug. Midttrafik skal opfordre bestillerne til at benytte sig af bonusmodellen og dermed være med til at reducere brændstofforbruget i deres kommuner. Som supplement eller alternativ til incitamentsmodeller opfordrer Midttrafik sine bestillere til, at energiforbruget indgår som et kriterium ved tildeling af kontrakt efter udbud.

Internt vil Midttrafik sikre at bæredygtige kriterier inddrages ved indkøb af varer til administrationens forbrug.

(X) Optimering af produktionens energiforbrug

Midttrafik vil så vidt muligt medvirke til reduktion af energiforbruget i den kollektive trafik ved at opfordre bestillerne til at indsætte energieffektive busser som f.eks. hybridbusser samt at indføre incitamenter til brændstofbesparelse ved udbud.

(X) Affaldssortering

Midttrafik vil forbedre sortering af affald ved at:

- mindske mængden af restaffald og øge mængden, som sendes til genanvendelse
- skabe grundlag for adfærdsændringer blandt medarbejdere
- dokumentere adfærdsændringer

For Midttrafik

Dato Direktør Jens Erik Sørensen

For Århus Kommune

Dato Klimachef Jan Nielsen

Bilag 3

Konkrete mål for Midttrafiks klimaindsats for perioden 2011 – 2013

Udvikle innovative produkter eller ydelser med fokus på cleantech og grøn vækst

1. Transport i Skejbyområdet uden fossile brændsler

Midttrafik deltager i dette klimapartnerskabsprojekt, der skal:

- kortlægge trafik til og fra virksomhederne,
- afdække barrierer og finde muligheder for mere cyklisme,
- afdække barrierer og finde muligheder for at få flere med de lokale og regionale busser samt potentialet i den nye letbane,
- afdække barrierer og finde muligheder for samkørsel på tværs af virksomhederne,
- afdække muligheder for anvendelse af eldrevne køretøjer

Projektet skal skabe værdi for parterne gennem kortere transporttid for medarbejderne, sundere medarbejdere med mindre fravær, tværgående videndeling mellem de deltagende virksomheder og ny viden der kan formidles på vidensinstitutionerne og sælges som ydelse til andre byer i hele verden.

Midttrafik, øvrige klimapartnerskabsvirksomheder i Skejbyområdet og Aarhus Kommune søger i fællesskab midler til projektet. Se særskilt beskrivelse af projektet.

2. Flere passagerer i den kollektive trafik

Midttrafik skal i samarbejde med bestillerne arbejde for at forbedre den kollektive trafik bl.a. ved at reducere rejsehastigheden, forbedre serviceniveauet, tilbyde innovative transportløsninger mm.

Midttrafiks skal arbejde for at tilbyde sine bestillere innovative løsninger indenfor følgende områder:

- Bedre fremkommelighed for busserne
- Bedre køreplaner og sammenhæng mellem forskellige transportformer
- Etablering af letbane i Aarhus
- Etablering af nye pendlerruter
- Forbedring af servicen i og uden for bussen samt information og salg i forbindelse med rejsen

Indkøb og logistik

Midttrafik vil i forbindelse med udbud for rutekørsel stille krav til bussernes miljøpåvirkninger og inddrage miljø- og klimapåvirkningerne fra busserne i incitamentsmodeller eller ved tildelingen. Dette skal gøres ved at sætte særligt

fokus på klima og miljø i forbindelse med udbud og opfordre bestillerne til at inddrage klimakrav og incitamenter i kontrakterne for buskørsel.

Desuden vil Midttrafik inddrage bæredygtighedskriterier i indkøbet af varer til Midttrafiks administration.

Optimering af produktionens energiforbrug

Barriererne og begrænsningerne for anvendelse af energieffektive busser, såsom minibusser, hybridbusser, letvægtsbusser, elbusser og brintbusser, samt CO₂-fattige brændstoffer skal afdækkes.

Midttrafiks skal rådgive bestillerne af den kollektive trafik omkring anvendelsen af energieffektive køretøjer og CO₂-fattige brændstoffer i den kollektive trafik og opfordre anvendelse af miljøvenlige løsninger i forbindelse med udbud.

Optimering af bygningers energiforbrug

Det samlede energiforbrug i bygningen Søren Nymarks Vej 3 nedbringes med 10 %.

Det nuværende forbrug til opvarmning er 76,6 kWh/m² pr. år.
Elforbruget pr. medarbejder er 1707,4 kWh pr. år.

Affaldssortering

Midttrafik vil reducere affaldsmængden, bl.a. ved at:

- Reducere papirforbruget
- Sortere papiraffaldet fra
- Reducere mængden af organiske affald

* * *

For Midttrafik

Dato Direktør Jens Erik Sørensen

For Århus Kommune

Dato Klimachef Jan Nielsen