

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler

- 1 Præsentation af Midttrafiks opgaver og udfordringer
 1. *Bestyrelsens arbejde*
- 2 Revideret budget 2014
 1. *Forslag til revideret budget 2014*
- 3 Tidsplan for Midttrafiks budget 2015
- 4 Koncept for "Kundernes Dag"
- 5 Rejsekort på rabatruter
 1. *Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område 2013*
 2. *Effekt af henholdsvis 0-takst og billettering*
 3. *Responsum vedr. rejsekort og rabatruter*
 4. *Supplerende redegørelse vedrørende indførelse af 0-takst på åbne skolebus-ruter*
- 6 Mulighed for at kunderne i handicapkørsel kan tilkøbe trappetjener
- 7 Vederlag til medlemmer af Bestyrelsen for Midttrafik
- 8 Høring af forslag til ændring af Lov om Trafikselskaber
 1. *Udkast til forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber*
 2. *Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafikselskaber*
- 9 Midttrafiks rolle i forhold til Aarhus Letbane Drift I/S
- 10 Ny aftale for letbanesamarbejdet i Østjylland
 1. *nuværende samarbejdsaftale 'Aftale om samarbejde om Letbane i Aarhus gældende fra 1. marts 2007'*
 2. *forslag om ny samarbejdsaftale 'Aftale om Letbanesamarbejdet i Østjylland gældende fra 1. marts 2014'*
 3. *Sampil 2025*
- 11 Orientering om mulighed for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15
 1. *Analyse af muligheden for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15*
- 12 Orientering om tilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i handicapkørsel
 1. *Notat om resultater af tilfredshedsundersøgelsen blandt kunder i handicapkørsel 2013*
 2. *Rapport fra kundetilfredshedsundersøgelsen for Handicapkørsel 2013*
- 13 Orientering om produktivitetskommissionens bemærkninger om letbanen
 1. *notat om samfundsøkonomisk vurdering af letbaneprojekter*
- 14 Orientering om Trængselskommissionens betænkning
 1. *Notat om Trængselskommissionens betænkning*
- 15 Orientering om trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013
 1. *Trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013*
- 16 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
- 17 Eventuelt

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 1

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
22. januar 2014	1-00-1-14	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Bestyrelsens arbejde

Rammer for Bestyrelsens arbejde

Midttrafik er dannet ud fra Lov om Trafikselskaber. Loven har været evalueret i 2013, og det forventes at der fremlægges et forslag til ændring af loven i februar 2014. For Midttrafik vil de væsentligste ændringer være, at Samsø Kommune får mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet samt at regionen og trafikselskabet får mulighed for at engagere sig i finansieringen/ejerskabet af rutebilstationer og stoppesteder, som hidtil alene har været vejmyndighedens ansvarsområde.

Bestyrelsen for Midttrafik vedtog i starten af 2013 Midttrafiks "Strategiplan 2013-2016". Strategiplanen har fokus på tilfredse kunder, dygtige leverandører samt tilfredse bestillere.

Staten udarbejder hvert fjerde år en trafikplan for den statslige trafik på jernbanenettet. I forlængelse af denne skal hvert trafikselskab udarbejde en trafikplan for den trafik, trafikselskabet har ansvaret for. Bestyrelsen godkendte i efteråret 2013 Midttrafiks trafikplan for 2013-2017. Trafikplanen peger på nogle overordnede udviklingstendenser og tiltag i den kollektive trafik i Midtjylland.

Strategiplan og trafikplan blev udsendt i trykt udgave med materialet til det konstituerende møde 17. januar 2014, og de findes elektronisk på Midttrafiks hjemmeside.

KL og Staten indgik i 2013 en økonomiaftale for 2014 og de kommende år, hvor det bl.a. indgår, at kommunerne på landsplan skal spare 100 mio. kr. i 2014, stigende til 430 mio. kr. i 2017, på de kommunale kørselsopgaver (bl.a. lægekørsel og institutionskørsel). Det er frivilligt for kommunerne, hvordan de finder besparelsen, men i aftalen peges der på, at kommunerne vil kunne spare meget ved at overlade opgaven til trafikselskaberne, hvor kørslen kan koordineres med øvrige individuelle kørselsopgaver.

Tilbagevendende opgaver

Budgetvedtagelse

Bestyrelsen har ansvaret for at træffe beslutning om budgetter for Midttrafiks drift og administration. Midttrafiks budgetter vedrører 5 forretningsområder: drift af busstrafik (betales af kommuner og region), drift af privatbanerne Odderbanen og Lemvigbanen (betales af regionen), driftsudgifter til handicapkørsel (betales af kommunerne), billetkontrol i Aarhus (betales af Aarhus Kommune) samt Trafikselskabets budget, hvor udgifter til fælleopgaver (fx markedsføring, rutebilstationer osv.) og administration (fx løn, husleje osv.) afholdes – dette finansieres af kommuner og region efter en fordelingsnøgle baseret på dels konkret brug, dels efter aktivitetsniveau, hvor det ikke er muligt at fastlægge den enkelte bestillers konkrete brug. Ud over disse fem forretningsområder, har Midttrafik en række øvrige opgaver, der finansieres særskilt – det drejer sig bl.a. om letbane-sekretariatet, rejsekortet, patientkørsel for regionen og øvrige kommunale kørselsopgaver.

Udgifterne til drift af buskørsel er baseret på de enkelte kommuners og regionens valg af service-niveau og konkrete bestillinger, hvilket administrationen afklarer med de enkelte bestillere hen over foråret for det kommende budgetår. Inden sommer forelægger administrationen Bestyrelsen forslag til et driftsbudget for det kommende år. Desuden forelægges forslag til at budget for Trafikselskabets Budget, som i flere runder er blevet reduceret markant.

Budgetterne bliver hvert år prisfremskrevet og justeret for ændrede aktiviteter.

Efter Bestyrelsens foreløbige godkendelse sendes budgettet til høring ved bestillerne. Det endelige budget skal være vedtaget senest 15. september for det efterfølgende år jf. lov om trafikskaber, selvom Midttrafik dermed skal vedtage et budget, førend der er indgået budgetforlig i kommunerne og regionen. Budgettet bliver derfor justeret efter kommuners og regionens budgetforlig og endeligt budget godkendes i Bestyrelsen i januar.

Indtægter

En vigtig del af driftsbudgetterne er de forventede indtægter, der dækker omtrent halvdelen af udgifterne til buskørsel i Midttrafik. Administrationen fremlægger i forbindelse med budgetvedtagelse i starten af september forslag til takster gældende fra januar året efter. Takstforslagene følger det overordnede princip om, at Midttrafik fortsat skal tilstræbe at harmonisere takster og rejseregler i hele Midtjylland – og skal holde sig inden for det loft, Staten udmelder hvert år. Bestyrelsen har kompetencen til at fastsætte takster. Bestyrelsen godkender endvidere forskellige former for takstforsøg i de enkelte kommuner.

Aktivitetsoversigt vedr. buskørsel

På baggrund af drøftelser med de enkelte bestillere fremlægger administrationen i sensommeren et arbejdsprogram for køreplanopgaver for det kommende år, der i overordnede træk beskriver de projekter med fx nye ruter, væsentligt ændrede køreplaner, gennemgang af enkelt-bestillers samlede kørsel m.m., som bestillerne har udtrykt ønske om, og som administrationen foreslår prioriteret.

Økonomi- og aktivitetsopfølgning

Efter 2. og 3. kvartal laves økonomirapportering med forventet regnskab.

Midttrafik offentliggør desuden en ledelsesrapport hver måned på sit ekstranet, hvor en række nøgletal præsenteres.

Regnskabsaflæggelse

Driftsregnskabet for foregående år forelægges Bestyrelsen til godkendelse, inden det overleveres til revisionen. Når revisionen har gennemgået regnskabet, forelægges det eksterne regnskab med revisionens påtegning, bemærkninger m.m. for Bestyrelsen.

Udbud

Midttrafik har løbende udbud af buskørsel. Udbuddene gennemføres som udgangspunkt ifølge de principper for udbud, Bestyrelsen har godkendt i 2012.

Udbudsformen og tildelingskriterier afhænger af kørselstypen. Udgangspunktet er, at der anvendes flg. udbudsform og tildelingskriterier:

- Åbne skoleruter og anden let lokalkørsel: Offentligt udbud med tildeling efter pris alene som hidtil.
- Regionale ruter, let bybuskørsel og tung lokalkørsel: Offentligt udbud med tildeling efter pris og andre forhold.
- Tung bybuskørsel eller udbud med særlige tiltag: Udbud med forhandling med tildeling efter pris og andre forhold.

Udbudsbetingelserne fastlægges af administrationen sammen med bestillerne, så de svarer til bestillerens ønsker til serviceniveau. Hvis der er særlige forhold i udbuddet – fx særlige incitamentsordninger – forelægges udbudsbetingelserne for Bestyrelsen. Under alle omstændigheder forelægges valg af tilbud efter udbud for Bestyrelsen på en lukket dagsorden, inden der indgås kontrakter.

Udbuddet for flextrafik gennemføres hvert år. De seneste år har udbuddet været gennemført sammen med Sydtrafik og Fynbus, så de tre trafikskaber kan bruge vogne fra hinandens områder og dermed øge fleksibiliteten og konkurrencen. Der er to typer af kontrakter i flextrafik:

- FlexVariabel: Variabel kørsel, hvor der indgås 1-årig kontrakt med alle vognmænd, der afgiver konditions-mæssige tilbud, og den konkrete kørsel tildeles løbende til den enkelte vognmand i forhold til det konkrete kørselsbehov og den samlede økonomi.

- FlexGaranti: ca. 50 garantivogne i Midttrafiks område, der er sikret en vis mængde kørsel, hvor der indgås kontrakt med den billigste vognmand. Ca. 40 % af garantivognene har 2-årige kontrakter, resten har 1-årige kontrakter.

Kampagner og forsøg

Administrationen fremlægger løbende forslag til fx markedsføringskampagner, forsøg med særlig indretning af busser, incitamentstiltag, uddannelse af chauffører osv. Bestyrelsen har hidtil ønsket at drøfte de overordnede linjer i den type tiltag, mens administrationen har sørget for gennemførelsen. Administrationen afrapporterer altid, hvad resultaterne har været af fx kampagner, og der følges op på forsøgsordninger, inden de foreslåes gjort permanente.

Repræsentantskabsmøder

Fastlæggelse af emner til kommende repræsentantskabsmøder, idet forårsmødet typisk omhandler budgetlægningstemaer for kommende år, og efterårsmødet omhandler typisk initiativer i det kommende år. Dagsordenen til begge møder suppleres med aktuelle temaer, som Bestyrelsen ønsker at drøfte med Repræsentantskabet om særlige udfordringer for den kollektive trafik.

Ad hoc emner

Administrationen har hidtil løbende løst langt de fleste konkrete problemer, der måtte opstå med bestillere, kunder eller andre. I nogle tilfælde har Bestyrelsesformanden eller formandskabet været inddraget, og i andre tilfælde er Bestyrelsen blevet inddraget. Når sager har fået væsentlig medieopmærksomhed, er Bestyrelsen altid blevet orienteret om, hvordan administrationen har håndteret sagen. Bestyrelsesmedlemmerne har også af og til selv rejst sager, som de er blevet gjort opmærksom på af deres administration, borgere eller vognmænd, og Midttrafiks administration har håndteret disse sager i samarbejde med det pågældende bestyrelsesmedlem.

Den tidligere bestyrelse har beskæftiget sig med de overordnede linjer for udvikling og effektivisering og forventet, at administrationen tager sig af den løbende drift.

Øvrige mødeaktiviteter

Ud over de ordinære bestyrelsesmøder, har Bestyrelsen hidtil haft forskellige former for yderligere aktiviteter:

- 6 konferencer/workshops:
 - Politisk konference om udvikling af den kollektive trafik med deltagelse af politikere fra Folketing, region og kommuner samt vognmænd.
 - Workshop om kollektiv trafik i tyndt befolkede områder med deltagelse af kommunale og regionale politikere samt vognmænd, gymnasieelever, borgerorganisationer og embedsmænd.
 - Seminar for politikere og vognmænd om mulighederne for bedre kontrakter og fælles indsats for mere tilfredse kunder.
 - Informationsmøde for kommunale og regionale politikere om rejsekortet.
 - 2 debatmøder (Aarhus og Holstebro) med politikere, vognmænd og embedsmænd som grundlag for udarbejdelsen af Trafikplan 2013-2017.
- Studietur til Nordtyskland med bl.a. fokus på kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, bedre udnyttelse af jernbanenettet samt anderledes samarbejdsformer mellem trafiksel-skab og vognmand.
- Midttrafik er medlem af interesseorganisationen "Trafikselskaberne i Danmark", der hidtil har arrangeret et årligt seminar for bestyrelsesmedlemmer af de danske trafiksel-skaber. Bestyrelsesformanden deltager i 2-4 årlige møder med sine kolleger.

Der har ikke hidtil været afholdt bestyrelsesseminarer i Midttrafik.

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. februar 2014	1-21-1-13	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	8740 8205

Forslag til revideret budget 2014

Budgetprocessen for Budget 2014

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillere. Dette betyder, at der er behov for justeringer af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommuner og region.

Der foreslås indarbejdet nogle specifikke budgetjusteringer, som er nærmere beskrevet i det følgende. Med disse ændringer kommer det samlede budget for 2014 til at se ud som nedenfor:

Midttrafik, forslag til revideret budget 2014 samlet oversigt

	Vedtagne budget, september 2014	Revideret budget 2014	Difference Revideret minus vedtagne
Buskørsel			
Udgifter	1.452.473.000	1.457.415.000	4.942.000
Indtægter	-710.975.000	-710.975.000	0
Netto	741.498.000	746.440.000	4.942.000
Handicapkørsel			
Udgifter	38.826.000	39.071.000	245.000
Indtægter	-8.276.000	-8.359.000	-83.000
Netto	30.550.000	30.712.000	162.000
Kan-kørsel			
Nettoudgifter, kørsel	395.804.000	411.010.000	15.206.000
Call center	10.019.000	10.202.000	183.000
I alt netto	405.823.000	421.212.000	15.389.000
Togdrift			
Udgifter	52.900.700	53.052.000	151.300
Indtægter	-16.100.000	-16.800.000	-700.000
Drift netto	36.800.700	36.252.000	-548.700
Anlæg	14.789.800	14.789.000	-800
I alt netto	51.590.500	51.041.000	-549.500
Trafikselskabet			
Busadministration	108.670.000	108.443.000	-227.000
Administration handicapkørsel	13.833.000	13.833.000	0
Trafikselskabet - netto udgifter	122.503.000	122.276.000	-227.000
Kontrolafgifter (Aarhus)			
Netto	6.306.000	6.306.000	0
Letbanen			
Operatørbudget	892.000	0	-892.000
Letbanesekretariatet	931.000	931.000	0
Letbanen - rejsekort	1.869.000	3.994.000	2.125.000
Letbanen i alt	3.692.000	4.925.000	1.233.000
Rejsekortet			
Netto	61.986.000	63.837.000	1.851.000
Midttrafik i alt (Midttrafiks bestillere)			
Netto	1.423.948.500	1.446.749.000	22.800.500

Oversigten viser de samlede udgifter og indtægter. Sidst i notatet er der en tabel med oversigt over opdelingen på de enkelte bestillere. Disse bestillerfordelte opgørelser, suppleret med mere detaljerede beskrivelser, fremsendes efter bestyrelsesmødet til bestillerne.

Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift budgetteres i 2014 til 1.457,4 mio. kr. Budgettet er øget med 4,9 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget, som væsentligst skyldes lidt højere udgifter for Aarhus Kommune.

Sammenlignes med regnskabet for 2012 fremskrevet til 2014-priser er der en stigning på 13,7 mio. kr., hvilket blandt andet er affødt af, at der har været afholdt flere udbud med stigende priser til følge.

En del kommuner får tilskud til minimumsbetjeningen af uddannelsessøgende af regionen. Tilskuddene er ikke indregnet i nedenstående tabel, men indgår i specifikationerne som en selvstændig del af busbudgettet, der således består af udgifter til kørsel, indtægter og tilskud.

Sammenligning mellem regnskabet for 2012 i 2014-priser og budget 2014

	Regnskab 2012 i 2012-priser	Regnskab 2012 i 2014-priser	Budget 2014, 21. juni 2013	Budget 2014, 13. september 2013	Budget 2014, 25. februar 2014	Difference (budget 2014, september minus regnskab 2012 i 2014-priser)	Difference (budget 2014, januar minus budget 2014, september)
Favrskov	15.613.671	16.040.661	16.150.000	16.150.000	15.905.000	-135.661	-245.000
Hedensted	12.031.438	12.394.032	11.658.000	11.053.000	11.053.000	-1.341.032	0
Herning	45.430.860	46.511.990	47.079.000	47.079.000	47.276.000	764.010	197.000
Holstebro	33.387.809	34.343.496	33.929.000	33.929.000	34.550.000	206.504	621.000
Horsens	44.536.290	45.571.795	46.100.000	46.100.000	46.600.000	1.028.205	500.000
Ikast-Brande	14.680.811	15.112.534	15.182.000	15.182.000	14.970.000	-142.534	-212.000
Lemvig	8.361.131	8.525.758	7.835.000	7.635.000	7.784.000	-741.758	149.000
Norddjurs	14.581.656	14.877.683	14.990.000	15.192.000	15.540.000	662.317	348.000
Odder	6.331.166	6.460.610	6.593.000	6.593.000	6.658.000	197.390	65.000
Randers	88.737.888	91.166.803	90.330.000	90.511.000	90.511.000	-655.803	0
Ringkøbing-Skjern	25.761.641	26.282.812	26.025.000	26.025.000	26.558.000	275.188	533.000
Samsø	5.761.195	5.905.961	5.591.000	5.381.000	5.381.000	-524.961	0
Silkeborg	53.434.439	54.874.706	55.528.000	55.528.000	55.528.000	653.294	0
Skanderborg	21.788.119	22.372.714	22.173.000	22.173.000	22.173.000	-199.714	0
Skive	28.569.744	29.146.557	29.063.000	29.063.000	29.063.000	-83.557	0
Struer	8.191.853	8.361.166	8.170.000	8.170.000	8.170.000	-191.166	0
Syddjurs	20.438.639	20.835.589	15.918.000	15.960.000	15.960.000	-4.875.589	0
Viborg	45.214.672	46.166.862	49.310.000	49.581.000	49.097.000	2.930.138	-484.000
Aarhus	467.130.285	476.645.869	465.464.000	466.802.000	469.586.000	-7.059.869	2.784.000
Regionen	451.589.680	462.090.131	484.106.000	484.366.000	485.052.000	22.961.869	686.000
I alt	1.411.572.987	1.443.687.729	1.451.194.000	1.452.473.000	1.457.415.000	13.727.271	4.942.000

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle halvårslige reguleringsindeks.

Indeksskønnene har svinget meget de seneste måneder og Midttrafiks administration har derfor besluttet at bevare de oprindelige indeks fra 1. og 2. behandlingen af budgettet. Dette medfører, at der er et forholdsvist højt indeksskøn i forhold til det senest offentliggjorte indeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn:

Omkostningsindeks:	2012-13: 0,9 %	2013-2014: 1,2 %
Reguleringsindeks:	2012-13: 2,2 %	2013-2014: 0,7 %

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 37. udbud med regionale og lokale ruter i Vestjylland som det seneste.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskab 2012 til budget 2014. Udviklingen i tabellen afspejler for hovedparten af bestillerne også udviklingen i udgifterne.

Køreplantimer i budget 2014

	Regnskab 2012	Budget 2014, 21. juni 2013	Budget 2014, 13. september 2013	Budget 2014, 25. februar 2014	Difference (budget sept. 2014, juni minus regnskab 2012)	Difference (budget 2014, januar minus budget september)
Favrskov	19.738	19.890	19.890	19.890	153	0
Hedensted	13.936	12.857	12.857	12.857	-1.079	0
Herning	70.044	70.108	70.108	70.108	65	0
Holstebro	47.005	47.341	47.341	48.735	1.730	1.394
Horsens	68.983	68.971	68.971	68.971	-12	0
Ikast-Brande	21.952	21.957	21.957	21.551	-401	-406
Lemvig	12.999	12.014	11.614	11.738	-1.262	124
Norddjurs	19.885	19.802	20.182	20.500	615	318
Odder	9.505	9.782	9.782	9.951	446	169
Randers	127.255	123.042	123.242	123.242	-4.013	0
Ringkøbing-Skjern	37.497	37.816	37.816	37.927	431	111
Samsø	7.484	7.236	6.842	7.017	-466	175
Silkeborg	87.029	87.352	87.352	87.352	323	0
Skanderborg	31.261	30.706	30.706	30.706	-555	0
Skive	42.429	42.821	42.821	42.821	392	0
Struer	14.411	13.873	13.873	13.873	-539	0
Syddjurs	34.444	23.283	23.283	23.283	-11.161	0
Viborg	68.990	76.320	76.320	75.220	6.230	-1.100
Aarhus	562.300	565.165	565.165	565.740	3.440	576
Regionen	750.859	755.815	755.815	756.875	6.015	1.059
I alt	2.048.006	2.046.152	2.045.938	2.048.358	352	2.420

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

Endeligt skal det nævnes, at effekten af ændringer ved køreplansskiftet i 2014 kun er indregnet i begrænset omfang, idet disse ikke kendes fuldt ud endnu.

Nedenfor er afvigelserne mellem det tidligere vedtagne og det reviderede budget beskrevet.

Favrskov

Mindreudgift på 0,2 mio. kr. grundet faldende udgifter til cross border.

Herning Kommune

Merudgift på 0,2 mio. kr. da udgiften til infotainment i Herning bybusser er indregnet i det reviderede budget.

Holstebro Kommune

Merudgifter som en konsekvens af 36. udbud. Der er en årlig udvidelse af køreplantimetallet på 3.500 timer samt 2 ekstra busser, hvilket giver en årlig merudgift på 1,6 mio. kr. Udbuddet træder i kraft ved køreplansskiftet og har derfor halv effekt i 2014. Der er forventede reduktioner i køreplanetimetallet på lokal- og rabatruter i forbindelse med det igangværende 38. udbud. Da udbuddet ikke er færdigt, er det ikke indregnet ændringer i budgettet.

Derudover er der mindreudgifter som følge af ændring af dubleringskørsel på skoleruter.

Horsens Kommune

Kommunen har ønsket at der blev afsat en pulje på 0,5 mio. kr. i 2014 til forbedring af busbetjeningen fra køreplansskiftet i 2014 og 1,0 mio. kr. fra og med 2015.

Ikast-Brande Kommune

Mindreudgifter på 0,2 mio. kr., der er sammensat af merudgifter på 0,3 mio. kr. som en konsekvens af 37. udbud, mindreudgifter på 0,4 mio. kr. som en konsekvens af at rabatrute 186, der er ophørt, fejlagtigt har været indregnet i budgettet og endelig mindreudgifter på 0,1 mio. kr. som følge af at dubleringen på rute 190 er stoppet.

Lemvig Kommune

Merudgift på 0,1 mio. kr. som følge af etablering af ny rabatrute fra køreplansskiftet i 2013 samt at udgiften til chaufførlokaler er flyttet fra Trafikselskabet til busdriften.

Norddjurs Kommune

Merudgift på 0,3 mio. kr., da der er etableret en ny rabatroute ved køreplansskiftet i 2013. Herudover er der indregnet betaling af større bus på anden rabatroute.

Odder Kommune

Merudgift på 0,1 mio. kr. som følge af ændringer på flere skoleruter.

Ringkøbing-Skjern Kommune

Merudgift på 0,5 mio. kr. som konsekvens af højere priser i 37. udbud, hvor lokalrute 580 blev udbudt.

Samsø Kommune

En budgetteret merudgift til buskørsel grundet ændret sparekrav og en forventet mindreudgift til teletaxa baseret på aktivitetstallene fra 2013. Samlet set udligner ændringerne hinanden.

Viborg Kommune

Mindreudgifter på 0,5 mio. kr. Der er aftalt en årlig besparelse på 1,1 mio. kr. med effekt fra køreplansskiftet i 2014 med kommunen. Besparelsen har halv effekt i 2014.

Det har været nødvendigt at revurdere budgettet for teletaxa, der er øget med 0,1 mio. kr. på baggrund af aktivitetstallene for 2013. Der var i budgettet forudsat et fald fra 2013 til 2014, og det ser ikke ud til, at det ville kunne realiseres.

Aarhus Kommune

Merudgifter på 2,8 mio. kr. hvor 1,6 mio. skyldes en udvidelse af serviceaftalen for billetautomaterne. Betaling for automatisk stoppestedannoncering udgør 0,5 mio. kr. og er overgået til Midttrafik fra 2013, men indgik ikke i det tidligere vedtagne budget. De resterende 0,7 mio. kr. er ændringer i kørselsudgifterne til primært A-buslinjerne.

Region Midtjylland

Samlet merudgift på 0,7 mio. kr. som er et resultat af flere modsatrettede forhold:

- Merudgifter på 0,9 mio. kr. som følge af 37. udbud,
- Merudgifter på 0,4 mio. kr. på rute 912x på grund af mere kørsel end budgetteret,
- Besparelse på 0,5 mio. kr. på rute 925x på grund af mindre kørsel end budgetteret,
- Merudgifter på 0,3 mio. kr. til nye busser, der lever op til x-buskravene på ruter, hvor der i dag køres med almindelige landevejsbusser i et væsentligt omfang
- Merudgift på 0,2 mio. kr. da udgiften til chaufførlokaler i Lemvig er flyttet til busdriften fra Trafikselskabet.
- Forventede nettomerindtægter fra Midttrafiks kørsel med regionskrydsende ruter.

Busdrift - indtægter

Indtægtsbudgettet for 2014 fastholdes i forhold til det tidligere vedtagne budget.

Indtægtsbudgettet er forbundet med flere usikkerheder. Det drejer sig bl.a. om udviklingen i det netop indførte Ungdomskort, udviklingen i indtægterne fra bus-tog samarbejde samt udviklingen i de indtægtskompensationer Midttrafik modtager fra Staten i forbindelse med fritidsrejser på Ungdomskort m.m.

Implementering af Rejsekortet udgør også en usikkerhed i indtægtsbudgettet. Her er der endnu ikke viden i Midttrafik om hvordan kunderne vil anvende den nye billetteringsmulighed.

Samlet set, ser indtægtsbudgettet for 2014 derfor således ud – og er altså identisk med det tidligere vedtagne budget for 2014.

	Vedtaget budget 2014	Budget 2013	2012 Regnskab
Indtægter Busdrift:			
Passagerindtægter	496.900.000	482.000.000	491.849.016
Off peak klippekort - Kompensation	6.375.000	16.000.000	-
Erhvervskort	3.500.000	3.500.000	3.834.379
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	89.500.000	83.800.000	90.367.835
Kompensation ungdomskort	9.500.000	7.800.000	12.370.599
Omsætning skolekort	38.800.000	39.000.000	38.644.398
Kompensation - Fælles børneregler	35.400.000	34.800.000	34.736.000
Fragt, Gods og Post mm.	800.000	1.400.000	799.911
Fribefordring Værnepligtige	1.900.000	2.000.000	1.926.984
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	250.000	300.000	139.459
Telebus/ Teletaxa	300.000	400.000	290.415
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune	250.000	300.000	239.567
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	104.000.000	102.500.000	108.004.667
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	27.500.000	20.000.000	30.854.548
Indtægter Busdrift	814.975.000	793.800.000	814.057.778
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	(104.000.000)	(105.000.000)	(119.168.004)
Total	710.975.000	688.800.000	694.889.774

Flextrafik

Flextrafik omfatter handicapkørsel og den såkaldte kan-kørsel.

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

Handicapkørsel

Udgifterne og indtægterne er i alt opjusteret med 0,2 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget. Dette skyldes, at de nyeste prognoser for handicapkørsel viser en øget tendens i aktiviteten hos Holstebro, Horsens og Silkeborg kommuner, mens der i Hedensted Kommune forventes et fald i aktiviteten. Der er ikke foretaget budgetændringer for kørslen i Aarhus Kommune, idet aktiviteten endnu ikke er helt stabiliseret efter prisændringerne i 2012.

Kan-Kørsel

Kan-kørslen omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jævnfør lovgivningen. Det drejer sig blandt andet om patientbefordring, kørsel til læge, genoptræning, specialskoler og flexture.

Turantallet er beregnet ud fra antal af ture i 2013 med forbehold for kendte ændringer i kørselsaktiviteten.

Midttrafik startede i henholdsvis april og maj 2012 med at køre patientkørsel for Region Syddanmark og kørsel for Fynbus og har en forsat stigende udvikling i aktiviteten. Der forventes en øget aktivitet i 2014 for både Region Syddanmark og Fynbus i forhold til det tidligere vedtagne budget på samlet 5,6 mio. kr.

I forhold til det tidligere vedtagne budget, er der en forventet stigning i aktiviteten som samlet set medfører, at budgettet øges med 15,4 mio. kr.

Stigningen skyldes hovedsageligt, at Region Midtjyllands budget opskrives med 7,9 mio. kr. grundet en forventning om stadig øget aktivitet i 2014 samt den allerede nævnte øgede aktivitet i Sydtrafik og Fynbus på 5,6 mio. kr.

Viborg Kommune har opsagt aftalen med lægekørsel, hvorfor budgettet nedskrives med 1,3 mio. kr. i forhold til september vedtagelsen.

Budgettet for Horsens Kommune øges med 3,7 mio. kr. grundet kontraktforlængelse på skolekørslen.

Budgetterne for Norddjurs og Randers kommuner nedskrives ligeledes som følge af ny prognose på aktiviteten.

De resterende kommuner holder niveauet fra budgetvedtagelse i september. Her er der ingen ændringer sket.

Togdrift

Budgetforslaget for togdrift vedrører kun Region Midtjylland. Driftsbudgettet skal revideres på grund af ændrede fremskrivningsprocenter for udgifterne til togdrift. Desuden forventes flere indtægter i 2014, i forhold til det vedtagne budget.

Udgifter til togdrift omfatter kontraktbetaling til DSB for togkørsel på Odderbanen og en underskudsdækning til Midtjyske Jernbaner A/S til drift af togkørsel på Lemvigbanen og infrastrukturopgaver på Odderbanen og Lemvigbanen.

Togdrift - Driftsudgifter	2014
Midtjyske Jernbaner - underskudsdækning	25.577.000
Operatørkontrakt DSB - Odderbanen	27.475.000
Driftsudgifter total	53.052.000

I det reviderede budget er indarbejdet virkningen af Trafikaftalen fra 12. juni 2012, hvorefter Staten i 2014 stiller 4 Desirotog vederlagsfrit til rådighed for Region Midtjylland til drift på Odderbanen. Det betyder at udgifterne i operatørkontrakten med DSB nedsættes med ca. 7,8 mio.

Der er i det reviderede budget forventet en højere indtægtsfremgang på Odderbanen i forhold til det tidligere vedtagne budget. Stigende indtægter skyldes flere passagerer på grund af samdriften mellem Grenaabanen og Odderbanen samt indsættelse af nye tog på Odderbanen. Passagertællingerne i 2013 viser en stigning på 5,5 % i antallet af rejser. De samlede indtægter for både Lemvigbanen og Odderbanen budgetteres til 16,8 mio. kr.

I 2014 forventes en længerevarende sporspærring af Grenaabanen og dermed en afbrydelse af samdriften mellem Odderbanen og Grenaabanen. Sporspærringen er nødvendig pga. forarbejder til etablering af Letbanen på Aarhus Havn. I hvilket omfang det vil få betydning for passagerindtægterne er vanskeligt at vurdere.

Anlægsbudget

Anlægsbudgettet for 2014 er ikke ændret i forhold til det tidligere vedtagne budget. Der er afsat midler til mindre investeringer på 3,6 mio. og et tilskud til GSM-R radiosystemet på ca. 1,0 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har tilsluttet sig Banedanmarks option for anskaffelse af GSM-R radiosystemet. Banedanmark skønner at den endelige udgift for Midtjyske Jernbaner, forventes at blive 8,9 mio. kr.

Midtjyske Jernbaner har hensat andele fra tidligere års investeringstilskud, til dækning af anskaffelsesudgiften til GSM-R. Herudover har Midtjyske Jernbaner hensat midler fra sparede driftsudgifter for at kunne finansiere anskaffelse af radiosystemet.

Forslag til anlægsbudget 2014

Investeringsstilskud	Budget 2014
Pulje til mindre investeringer	3.591.000
GSM-R radiosystem	1.044.000
Afdrag spormoderniseringslån	10.154.000
Samlet til investeringer	14.789.000

Regionen har finansieret sporombygningen på Odderbanen ved optagelse af et lån. Lånet er vide-reformidlet gennem Midttrafik til Midtjyske Jernbaner. I budgettet for 2014 indgår et afdrag til Regionen vedrørende dette lån på ca. 10,1 mio. kr.

Den nuværende investeringsplan for Midtjyske Jernbaner udløber med udgangen af 2014. Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner og Midttrafik har igangsat et arbejde med en ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

Trafikselskabet (administration og fællesudgifter)

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

Udgangspunktet for budget 2014 er en fremskrivning af budget 2013 med en fremskrivningsprocent på 1,4 %. Trafikselskabets budget er samlet set ikke ændret i forhold til det tidligere vedtagne budget. Der er imidlertid foretaget en ændring i køreplantimer i busdriften, som har medført en marginal forskydning af de administrative omkostninger mellem bestillerne, idet en stor del af udgifterne bliver fordelt efter køreplantimetallet. Ligeledes er der sket en forskydning i de administrative handicapomkostninger, da forventet turantal for 2014 er blevet revideret med en nyere prognose.

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 trafikplan i Aarhus. Der er i Trafikselskabets budget for 2014 indarbejdet den sidste besparelse på 1 mio. kr. Herefter er den samlede besparelse på 5 mio. kr. indarbejdet. Besparelserne er opnået via ansættelsesstop, besparelser på IT-budgettet med videre.

Der er i budget 2014 tilføjet 4,7 mio. kr. til dækning af provision. Beløbet vedrører kun Randers, Silkeborg og Aarhus kommuner. Posten var i budgettet for 2013 og tidligere modregnet under busindtægter. Busindtægterne blev således reduceret med udgifter til provision. Denne modregning er ophørt efter udgiftsposten er flyttet til Trafikselskabet.

I budgettet for rejsekortet er der i Business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midttrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er udrullet 100 %.

Besparelserne er indregnet i forhold til Business casen og afhænger af om Midttrafik får udfaset opgaver i samme tempo som udrulningen af rejsekortet.

Besparelserne udgør i 2014 2,7 mio. kr. Besparelsen består i 2014 af 0,7 mio. kr. på driften af det nuværende billetteringssystem, som løbende vil blive udfaset og derfor også på sigt vil give en større besparelse. Derudover er der en besparelse på kundeservice og betjent salg på 3 mio. kr. Hertil skal fratrækkes 1,0 mio. kr. til blandt andet administrative opgaver og funktioner i forbindelse med rejsekortet.

De 2,7 mio. kr. er indarbejdet i budgettet fremadrettet og den yderligere besparelse lægges ind i årene efter til den samlede besparelse på 12,0 mio. kr. opnås.

Besparelsen på kundeservice blev i business-casen kun fordelt på Aarhus Kommune og regionen. I budget 2014 og fremadrettet bliver besparelsen fordelt på alle kommuner som har haft salgssteder.

Driften af chaufførlokaler i Lemvig er flyttet til busdriften, hvorfor budgettet er reduceret med 0,2 mio. kr.

Administrationen af X-bus var ved en fejl blevet fordelt blandt alle bestillere i det tidligere budget, det er nu rettet, så det udelukkende er Region Midtjylland, der betaler udgiften.

Administration af flextrafik

Udgangspunktet for budget 2014 er en fremskrivning af budget 2013 med en fremskrivningsprocent på 1,4 %.

Billetkontrollen

Der er ingen ændringer i forhold til det tidligere vedtagne budget, men der forventes betydelige besparelser, som tilfalder Aarhus Kommune.

Der er indgået kontrakt pr. 1 marts 2014 med Securitas om varetagelsen af billetkontrollen, indtil da varetages billetkontrollen af G4S.

Letbanen

Letbanen består i budget 2014 af Letbanesekretariatet, som er Budget 2013 fremskrevet med 1,4 %. Der er ingen ændringer i forhold til budgetvedtagelsen i september.

I det oprindelige budget for 2014 var der budget for operatørbudgetet. Operatørbudgetet vil blive finansieret af Drifts- og infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane og posten er derfor ikke længere i Midttrafiks budget.

Letbanen tilsluttes Rejsekortprojektet med forventet udrulning i maj 2016. I det tidligere vedtagne budget var 75 % af investeringen lånefinansieret via låntagning i Midttrafik. I budgettet forudsættes det, at Drifts- og infrastrukturselskabet for Aarhus Letbane fremadrettet selv finansierer låntagelsen.

I perioden 2014-2028 vil der være en samlet udgift på 13,7 mio. kr. til dækning af både installation af udstyr samt efterfølgende driftsudgifter. Det reviderede budget 2014 for rejsekort på letbanen er således 1,4 mio. kr. lavere end det oprindeligt vedtagne budget. Forskellen skyldes ændring i behovet for udstyr.

Letbanen , Rejsekort	Budget 2014, januar							Budget 2014, september	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019-2028	2014-2028	2014-2028	Forskel
Investering i udstyr	4,0	0,0	4,2	0,2	0,0	0,0	8,3	7,7	0,7
Drift og vedligehold af udstyr	0,0	0,0	0,2	0,3	0,4	4,4	5,3	7,4	-2,1
I ALT	4,0	0,0	4,4	0,5	0,4	4,4	13,7	15,1	-1,4

Budgettet for Rejsekortet i forbindelse med Letbanen er i 2014 på 4,0 mio. kr., heri er tillagt investeringen i 2013, da 2013 holdes udgiftsfri for Letbanen. Midttrafik har dækket udgiften midlertidigt i 2013 via opsparede midler fra regnskab 2012.

Rejsekortet

Det reviderede budget for det oprindelige rejsekortprojekt er i 2014 på 65,8 mio.kr. som primært går til indskud af ekstra ansvarligt lån og indkøb af udstyr.

Samlet for perioden 2013-2028 er budgettet 657,7 mio. kr., hvilket giver en besparelse på 9,2 mio. kr. i forhold til det tidligere vedtagne budget. Ringkøbing-Skjern Kommune har foretaget en ekstra bestilling af udstyr, så de totale udgifter i perioden bliver 659,5 mio. kr., og den samlede besparelse bliver til 7,4 mio. kr.

Besparselsen i forhold til det tidligere vedtagne budget skyldes flere forhold:

- Aarhus Kommune er reduceret med 30 busser, som tages ud af driften, når Letbanen idriftsættes og Samsø Kommune ønsker ikke rejsekortudstyr, som er fratrukket jævnfør Bestyrelsens beslutning 13. september 2013. Det samlede antal busser er ligeledes tilpasset mellem leverandøren og bestillerfordelingen.
- Budgettet er tilrettet til endelig betalingsaftale med leverandøren og fremskrevet til 2014.

I 2014 skal der ske yderligere indskud af ansvarligt lån i Rejsekort A/S på 15,1 mio. kr. I budgettet er indregnet 13,0 mio. kr. og de resterende 2,1 mio. kr. foreslår administrationen bliver finansieret af Midttrafiks mindreforbrug i 2013. Det behandles på bestyrelsesmødet 4. april 2014.

Baggrunden for indskud til ansvarligt lån til Rejsekort A/S, er at bestyrelsen i Rejsekort A/S i efteråret 2013 vedtog, at der på grund af bl.a. forsinkelser i udrulningen er opstået et behov for et øget kapitalindskud fra ejerne.

Rejse- og omsætningsafgiften bevares uændret for det samlede projekt, da den dels påvirkes af kundernes ibrugtagning af rejsekortet, dels påvirkes af udfasningen af andre billetsystemer, herunder andre trafikelskabers beslutninger om dette.

Mio. kr. (2014 -priser)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013-28	Budget, januar 2014	Budget 2014, september	Forskel
INVESTERINGER										
Årets investering aktier, ansvarlige lån, udstyr (25%)	0,0	41,7	5,7	1,3	0,0	0,0	48,7		46,0	2,7
Kontantfinansiering (Silkeborg og Horsens)	12,8	2,0	0,7	0,5	0,0	0,0	16,1		15,1	1,0
Årets investering internt projekt (25%)	0,0	2,0	1,9	0,5	0,0	0,0	4,4		4,7	-0,3
Investeringer i alt	12,8	45,7	8,3	2,4	0,0	0,0	69,3		65,8	3,5
LÅN OG FORRENTNING AF LÅN										
Ydelse på lån. (75 % af rest invest.)	0,0	14,8	13,3	13,1	12,9	12,8	179,5		171,2	8,3
Forrentning og tilbagebetaling af ansv. lånekapital	0,0	0,0	0,0	-7,3	-7,3	-7,3	-78,4		-59,9	-18,5
Tilbagebetaling af aktieindskud							-18,3		-18,3	0,0
Lån og investeringer i alt	0,0	14,8	13,3	5,8	5,6	5,4	82,8		93,0	-10,2
DRIFTSUDGIFTER										
Rejse- og omsætningsafgifter	0,0	0,5	11,2	25,3	25,3	31,8	411,9		411,9	0,0
Drift af lokalt udstyr	0,0	0,9	3,7	4,1	5,1	5,2	70,8		69,9	0,9
Bus & Tog, kundecenter	0,0	1,0	3,0	3,0	2,0	2,0	23,0		25,0	-2,0
Distribution netto	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Drift i alt	0,0	2,5	17,9	32,4	32,4	39,0	505,7		506,9	-1,1
ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN										
Drift af det nuværende billetsalgssystem	0,0	-0,7	-1,0	-3,0	-4,0	-4,0	-52,7		-52,7	0,0
Kundeservice og betjent salg	0,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0		-45,0	0,0
Tællinger, analyser	0,0	0,0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0		-7,0	0,0
Periodekort, klippekort mv.	0,0	0,0	-0,4	-0,7	-1,0	-1,0	-13,1		-13,1	0,0
Sparet salgsprovision	0,0	0,0	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0		-59,0	0,0
Ændret ressourceforbrug i administrationen	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4		15,0	-0,6
Ændrede udgifter i alt	0,0	-2,7	-4,4	-10,8	-12,0	-12,0	-162,4		-161,8	-0,6
NETTOUDGIFT I ALT	12,8	60,2	35,1	29,8	25,9	32,3	495,3		503,9	-8,5
Besparelse udmøntet i Trafikelskabet	0,0	2,7	4,4	10,8	12,0	12,0	162,4		161,8	0,6
NETTOUDGIFT I FORHOLD TIL BUSINESS CASE	12,8	63,0	39,5	40,6	38,0	44,4	657,7		665,6	-9,2
UDSTYR - BESTILLERØNSKER UDOVER BUSINESS CASE										
Ringkøbing-Skjern Kommune, udstyr 7 ekstra busser		0,85					0,8		0	0,8
Ringkøbing-Skjern Kommune, ekstra vedligehold		0,02	0,05	0,06	0,07	0,07	0,9		0	0,9
Ekstra udstyr og vedligehold i alt		0,86	0,05	0,06	0,07	0,07	1,8		0	1,8
NETTOUDGIFT TIL AKTUELLE BESTILLERE		0,86	0,05	0,06	0,07	0,07	1,8		0	1,8
I ALT, SAMLET UDGIFT TIL BESTILLERFORDELING		63,84	39,52	40,6	38,1	44,4	659,5		665,6	-7,4

Ovenstående tabel viser dels nettoudgiften for rejsekortprojektet svarende til business casen, dels

det supplerende indkøb af udstyr i henhold til bestillerønsker. Det samlede budget til bestillerfordeling er 63,8 mio. kr. for 2014.

Forskellen mellem det oprindeligt vedtagne budget og det reviderede budget for projektet, der svarer til business casen kan forklares med nedenstående:

- De samlede lånefinansierede investeringer for hele projektet øges i budget 2014 med 2,7 mio. kr. Dette skyldes dels en reduktion i de samlede udgifter til udstyr, dels det ekstra indskud af ansvarligt lån i Rejsekort A/S. Kontantfinansieringen for Silkeborg og Horsens ændres af samme årsag.
- Det samlede budget for rejsekortsekretariatet er med det reviderede budget 2014 blevet en smule lavere.
- Ydelserne på lånet stiger med 8,3 mio. kr. for bestillerne, idet en større del af det hjemtagne lån anvendes som følge af den forestående betaling af ekstra ansvarligt lån.
- Tilbagebetalingen fra Rejsekort A/S af ansvarligt lån stiger med 18,5 mio. kr. og modsvarer det ekstra indskudte ansvarlige lån inklusiv forrentning.
- Drift af lokalt udstyr øges med 0,9 mio. kr., hvilket primært skyldes tilretning af indeksering.
- Der forventes en yderligere besparelse på Bus & Tog Kundecenter på 2,0 mio. kr. ligesom besparelsen i Midttrafik administration reduceres med 0,6 mio. kr.

De samlede besparelser i forbindelse med implementeringen af rejsekortet vil i årene 2013-2018 udgøre 162,4 mio. kr. Besparelserne vil blive udmøntet i Trafikselskabet og ikke i rejsekort budgettet. Den samlede ydelse pr. bestiller er derfor højere for rejsekortet og tilsvarende lavere ved Trafikselskabet.

Det skal bemærkes, at udmøntningen af besparelserne er baseret på udrulningsplanen jf. business case 2013 som fremlagt for Bestyrelsen i juni 2013. Eventuelle forskydninger i tidsplanen kan medføre tilsvarende forskydninger i besparelserne.

I forbindelse med implementering af rejsekortet i den enkelte kommune er der mulighed for at justere på antallet af busser i forhold til business casen. Dette ekstra udstyr finansieres kontant af den respektive bestiller. Prisen på udstyret er estimeret og forventes at blive ca. 20 % højere end ved den oprindelige aftale med leverandøren omkring udstyr i forhold til business casen.

Forudsætninger der gør sig gældende ved bestillerfordelingen af Rejsekortets budget 2014 er uændrede i forhold til business casen.

Tabellerne

På de næste sider er der en række tabeller, der viser de enkelte driftsområder bestillerfordelt.

Tabel 1: Midttrafik, forslag til revideret budget 2014

	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto	Netto
	Bud drift	Handicap kørsel	Kan-kørsel incl. call center	Togdrift	Trafik- selskabet	Kontrolafgifter	Letbanen sekretariat	Letbanen operatør	Letbanen andel af Rejsekort	Rejsekortet	I alt	Netto
Farskov	14.738.000	817.000	503.000	905.000	38.000	215.000	17.216.000					
Hedensted	6.971.000	996.000	126.000	902.000	0	263.000	9.258.000					
Herning	29.949.000	1.504.000	0	3.447.000	0	1.971.000	36.871.000					
Holstebro	25.995.000	813.000	1.014.000	2.321.000	0	1.166.000	31.309.000					
Horsens	26.340.000	1.788.000	4.353.000	4.012.000	0	1.519.000	38.012.000					
Ikast-Brande	14.970.000	579.000	57.000	966.000	0	189.000	16.761.000					
Lemvig	7.784.000	497.000	304.000	530.000	0	96.000	9.211.000					
Norddjurs	13.715.000	546.000	2.463.000	765.000	38.000	141.000	17.668.000					
Odder	5.394.000	649.000	0	507.000	38.000	72.000	6.660.000					
Randers	59.159.000	1.895.000	2.808.000	7.559.000	38.000	3.755.000	75.214.000					
Ringkøbing-Skjern	21.040.000	1.235.000	495.000	1.866.000	0	1.673.000	26.309.000					
Samsø	4.090.000	169.000	324.000	464.000	0	140.000	5.187.000					
Silkeborg	30.123.000	1.699.000	3.356.000	4.948.000	38.000	647.000	40.811.000					
Skanderborg	16.920.000	643.000	0	1.434.000	38.000	623.000	19.658.000					
Skive	19.783.000	635.000	10.762.000	2.313.000	0	1.154.000	34.647.000					
Struer	7.024.000	429.000	36.000	720.000	0	269.000	8.478.000					
Syddjurs	12.313.000	564.000	2.185.000	1.043.000	38.000	383.000	16.526.000					
Viborg	29.541.000	1.637.000	584.000	4.347.000	0	2.353.000	38.462.000					
Aarhus	190.252.000	13.617.000	4.685.000	41.009.000	499.000	16.854.000	277.216.000					
Regionen	210.339.000	0	123.048.000	51.041.000	42.218.000	166.000	457.166.000					
I alt ve dr. Midttrafiks bes illere	746.440.000	30.712.000	157.103.000	51.041.000	122.276.000	6.306.000	1.182.640.000	63.837.000	3.994.000	63.837.000	1.182.640.000	
Staten												
Sydtrafik			196.970.000								196.970.000	
NT			53.000								53.000	
Fynbus			67.086.000								67.086.000	
I alt ve dr. øvrige	0	0	264.109.000	0	0	0	264.109.000	0	0	0	264.109.000	
Total Midttrafik	746.440.000	30.712.000	421.212.000	51.041.000	122.276.000	6.306.000	931.000	63.837.000	3.994.000	63.837.000	1.446.749.000	

Tabel 2: Busdrift, forslag revideret budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Budget 2013	Forslag til budget 2014
Favrskov	15.613.671	15.582.000	15.905.000	15.905.000	-1.148.989	-1.272.000	-1.167.000	0	0	0	0	0	14.464.682	14.310.000	14.310.000	14.738.000
Hedensted	12.031.438	12.231.000	11.053.000	11.053.000	-3.873.294	-2.647.000	-3.153.000	-929.000	-899.000	-913.000	-929.000	-929.000	7.259.144	8.671.000	8.671.000	6.971.000
Herning	45.430.860	45.596.000	47.276.000	47.276.000	-17.018.264	-16.076.000	-17.322.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	28.407.596	29.515.000	29.515.000	29.949.000
Holstebro	33.387.809	33.433.000	34.550.000	34.550.000	-8.748.144	-8.868.000	-8.555.000	0	0	0	0	0	24.639.665	24.565.000	24.565.000	25.995.000
Horsens	44.536.290	45.906.000	46.600.000	46.600.000	-19.691.298	-19.342.000	-19.942.000	-318.000	-307.000	-312.000	-318.000	-318.000	24.537.992	26.252.000	26.252.000	26.340.000
Ikast-Brandø	14.680.811	14.936.000	14.970.000	14.970.000	0	0	0	0	0	0	0	0	14.680.811	14.936.000	14.936.000	14.970.000
Lenwåg	8.361.131	8.318.000	7.784.000	7.784.000	0	0	0	0	0	0	0	0	8.361.131	8.318.000	8.318.000	7.784.000
Norddjurs	14.581.656	15.003.000	15.540.000	15.540.000	-1.561.982	-2.015.000	-1.350.000	-475.000	-460.000	-467.000	-475.000	-475.000	12.559.674	12.521.000	12.521.000	13.715.000
Odder	6.331.166	6.286.000	6.658.000	6.658.000	-1.356.951	-1.217.000	-1.264.000	0	0	0	0	0	4.974.215	5.069.000	5.069.000	5.394.000
Randers	88.737.888	90.224.000	90.511.000	90.511.000	-31.142.640	-30.074.000	-30.658.000	-694.000	-671.000	-682.000	-694.000	-694.000	56.924.248	59.468.000	59.468.000	59.159.000
Ringkøbing-Skjern	25.761.641	24.802.000	26.558.000	26.558.000	-3.775.935	-3.755.000	-3.925.000	-1.593.000	-1.540.000	-1.565.000	-1.593.000	-1.593.000	20.445.706	19.482.000	19.482.000	21.040.000
Samsø	5.761.195	5.522.000	5.381.000	5.381.000	-1.270.669	-1.384.000	-1.291.000	0	0	0	0	0	4.490.526	4.138.000	4.138.000	4.090.000
Silkeborg	53.434.439	54.063.000	55.528.000	55.528.000	-25.077.748	-24.667.000	-25.405.000	0	0	0	0	0	28.356.691	29.386.000	29.386.000	30.123.000
Skanderborg	21.788.119	21.530.000	22.173.000	22.173.000	-5.221.881	-4.893.000	-5.253.000	0	0	0	0	0	16.566.238	16.637.000	16.637.000	16.920.000
Skive	28.569.744	28.693.000	29.063.000	29.063.000	-8.696.452	-8.831.000	-8.637.000	-643.000	-622.000	-632.000	-643.000	-643.000	19.251.292	19.230.000	19.230.000	19.783.000
Struer	8.191.853	7.584.000	8.170.000	8.170.000	-1.144.533	-1.131.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	7.047.320	6.453.000	6.453.000	7.024.000
Syddjurs	20.438.639	19.905.000	15.960.000	15.960.000	-3.562.959	-3.648.000	-3.647.000	0	0	0	0	0	16.875.680	16.257.000	16.257.000	12.313.000
Viborg	45.214.672	47.716.000	49.097.000	49.097.000	-16.338.185	-15.394.000	-16.707.000	-2.849.000	-2.755.000	-2.799.000	-2.849.000	-2.849.000	26.121.487	29.523.000	29.523.000	29.541.000
Århus	467.130.285	455.427.000	469.586.000	469.586.000	-278.914.331	-264.345.000	-279.334.000	0	0	0	0	0	188.215.954	191.082.000	191.082.000	190.252.000
Regionen	451.589.680	467.535.000	485.052.000	485.052.000	-266.345.519	-279.241.000	-282.219.000	7.506.000	7.259.000	7.375.000	7.506.000	7.506.000	192.503.161	195.669.000	195.669.000	210.339.000
I alt	1.411.572.987	1.420.282.000	1.457.415.000	1.457.415.000	-694.889.774	-688.800.000	-710.975.000	0	0	0	0	0	716.683.213	731.482.000	731.482.000	746.440.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 2 (fortsat): Busdrift, forslag til revideret budget 2014 (budgetoverslagsårene 2015-2017)

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Tilskud		Tilskud		Netto		Netto	
	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2017
Favrskov	15.905.000	15.905.000	15.905.000	-1.167.000	-1.167.000	-1.167.000	0	0	0	-929.000	-929.000	0	14.738.000	14.738.000	14.738.000	14.738.000
Hedensted	11.053.000	11.053.000	11.053.000	-3.153.000	-3.153.000	-3.153.000	-3.153.000	-3.153.000	-929.000	-929.000	-929.000	0	6.971.000	6.971.000	6.971.000	6.971.000
Hemming	47.276.000	47.276.000	47.276.000	-17.322.000	-17.322.000	-17.322.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000	0	29.949.000	29.949.000	29.949.000	29.949.000
Holstebro	34.550.000	34.550.000	34.550.000	-8.555.000	-8.555.000	-8.555.000	0	0	0	0	0	0	25.995.000	25.995.000	25.995.000	25.995.000
Horsens	46.600.000	46.600.000	46.600.000	-19.942.000	-19.942.000	-19.942.000	-318.000	-318.000	-318.000	-318.000	-318.000	0	26.340.000	26.340.000	26.340.000	26.340.000
Ikast-Brande	14.970.000	14.970.000	14.970.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.970.000	14.970.000	14.970.000	14.970.000
Lemvig	7.784.000	7.784.000	7.784.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.784.000	7.784.000	7.784.000	7.784.000
Norddjurs	15.540.000	15.540.000	15.540.000	-1.350.000	-1.350.000	-1.350.000	-475.000	-475.000	-475.000	-475.000	-475.000	0	13.715.000	13.715.000	13.715.000	13.715.000
Odder	6.658.000	6.658.000	6.658.000	-1.264.000	-1.264.000	-1.264.000	0	0	0	0	0	0	5.394.000	5.394.000	5.394.000	5.394.000
Randers	90.511.000	90.511.000	90.511.000	-30.658.000	-30.658.000	-30.658.000	-694.000	-694.000	-694.000	-694.000	-694.000	0	59.159.000	59.159.000	59.159.000	59.159.000
Ringkøbing-Skjern	26.558.000	26.558.000	26.558.000	-3.925.000	-3.925.000	-3.925.000	-1.593.000	-1.593.000	-1.593.000	-1.593.000	-1.593.000	0	21.040.000	21.040.000	21.040.000	21.040.000
Samsø	5.381.000	5.381.000	5.381.000	-1.291.000	-1.291.000	-1.291.000	0	0	0	0	0	0	4.090.000	4.090.000	4.090.000	4.090.000
Silkeborg	55.528.000	55.528.000	55.528.000	-25.405.000	-25.405.000	-25.405.000	0	0	0	0	0	0	30.123.000	30.123.000	30.123.000	30.123.000
Skanderborg	22.173.000	22.173.000	22.173.000	-5.253.000	-5.253.000	-5.253.000	0	0	0	0	0	0	16.920.000	16.920.000	16.920.000	16.920.000
Skive	29.063.000	29.063.000	29.063.000	-8.637.000	-8.637.000	-8.637.000	-643.000	-643.000	-643.000	-643.000	-643.000	0	19.783.000	19.783.000	19.783.000	19.783.000
Struer	8.170.000	8.170.000	8.170.000	-1.146.000	-1.146.000	-1.146.000	0	0	0	0	0	0	7.024.000	7.024.000	7.024.000	7.024.000
Syddjurs	15.960.000	15.960.000	15.960.000	-3.647.000	-3.647.000	-3.647.000	0	0	0	0	0	0	12.313.000	12.313.000	12.313.000	12.313.000
Viborg	49.097.000	49.097.000	49.097.000	-16.707.000	-16.707.000	-16.707.000	-2.849.000	-2.849.000	-2.849.000	-2.849.000	-2.849.000	0	29.541.000	29.541.000	29.541.000	29.541.000
Aarhus	469.586.000	469.586.000	469.586.000	-279.334.000	-279.334.000	-279.334.000	0	0	0	0	0	0	190.252.000	190.252.000	190.252.000	190.252.000
Regionen	485.052.000	485.052.000	485.052.000	-282.219.000	-282.219.000	-282.219.000	7.506.000	7.506.000	7.506.000	7.506.000	7.506.000	0	210.339.000	210.339.000	210.339.000	210.339.000
I alt	1.457.415.000	1.457.415.000	1.457.415.000	-710.975.000	-710.975.000	-710.975.000	0	0	0	0	0	0	746.440.000	746.440.000	746.440.000	746.440.000

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 3: Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014
Farskov	1.025.566	1.010.000	1.041.000	-230.277	-228.000	-224.000	795.289	782.000	782.000	795.289	782.000	817.000
Hedensted	1.423.313	1.395.000	1.252.000	-288.558	-284.000	-256.000	1.134.755	1.111.000	1.111.000	1.134.755	1.111.000	996.000
Herning	1.942.796	1.914.000	1.886.000	-420.350	-414.000	-382.000	1.522.446	1.500.000	1.500.000	1.522.446	1.500.000	1.504.000
Holstebro	1.076.681	1.037.000	1.100.000	-287.164	-275.000	-287.000	789.517	762.000	762.000	789.517	762.000	813.000
Horsens	2.402.344	2.353.000	2.349.000	-550.194	-547.000	-561.000	1.852.150	1.806.000	1.806.000	1.852.150	1.806.000	1.788.000
Ikast-Brande	837.548	826.000	767.000	-208.833	-206.000	-188.000	628.715	620.000	620.000	628.715	620.000	579.000
Lemvig	599.567	584.000	639.000	-150.225	-148.000	-142.000	449.342	436.000	436.000	449.342	436.000	497.000
Norddjurs	695.769	673.000	694.000	-168.259	-153.000	-148.000	527.510	520.000	520.000	527.510	520.000	546.000
Odder	704.162	688.000	818.000	-142.371	-141.000	-169.000	561.791	547.000	547.000	561.791	547.000	649.000
Randers	2.495.011	2.463.000	2.381.000	-506.591	-506.000	-486.000	1.988.420	1.957.000	1.957.000	1.988.420	1.957.000	1.895.000
Ringkøbing-Skjern	1.627.160	1.607.000	1.575.000	-385.692	-381.000	-340.000	1.241.468	1.226.000	1.226.000	1.241.468	1.226.000	1.235.000
Samsø	200.115	209.000	206.000	-38.211	-38.000	-37.000	161.904	171.000	171.000	161.904	171.000	169.000
Silkeborg	2.366.911	2.306.000	2.195.000	-548.319	-538.000	-496.000	1.818.592	1.768.000	1.768.000	1.818.592	1.768.000	1.699.000
Skanderborg	891.346	873.000	843.000	-211.932	-210.000	-200.000	679.414	663.000	663.000	679.414	663.000	643.000
Skive	915.993	883.000	830.000	-227.226	-224.000	-195.000	688.767	659.000	659.000	688.767	659.000	635.000
Struer	562.653	560.000	596.000	-151.572	-152.000	-167.000	411.081	408.000	408.000	411.081	408.000	429.000
Syddjurs	831.498	799.000	719.000	-191.284	-187.000	-155.000	640.214	612.000	612.000	640.214	612.000	564.000
Viborg	2.143.419	2.124.000	2.121.000	-475.979	-480.000	-484.000	1.667.440	1.644.000	1.644.000	1.667.440	1.644.000	1.637.000
Aarhus	20.792.463	18.602.000	17.059.000	-2.966.073	-3.797.000	-3.442.000	17.826.390	14.805.000	14.805.000	17.826.390	14.805.000	13.617.000
I alt	43.534.315	40.906.000	39.071.000	-8.149.110	-8.909.000	-8.359.000	35.385.205	31.997.000	31.997.000	35.385.205	31.997.000	30.712.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 3 (fortsat): Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2014 (budgetoverslagsårene 2015-2017)

	Udgifter			Udgifter			Indtægter			Indtægter			Netto	
	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2016	BO 2017
Favrskov	1.041.000	1.041.000	1.041.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	817.000	817.000	817.000	817.000	817.000
Hedensted	1.252.000	1.252.000	1.252.000	-256.000	-256.000	-256.000	-256.000	-256.000	-256.000	996.000	996.000	996.000	996.000	996.000
Herning	1.886.000	1.886.000	1.886.000	-382.000	-382.000	-382.000	-382.000	-382.000	-382.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000	1.504.000
Holstebro	1.100.000	1.100.000	1.100.000	-287.000	-287.000	-287.000	-287.000	-287.000	-287.000	813.000	813.000	813.000	813.000	813.000
Horsens	2.349.000	2.349.000	2.349.000	-561.000	-561.000	-561.000	-561.000	-561.000	-561.000	1.788.000	1.788.000	1.788.000	1.788.000	1.788.000
Ikast-Brande	767.000	767.000	767.000	-188.000	-188.000	-188.000	-188.000	-188.000	-188.000	579.000	579.000	579.000	579.000	579.000
Lemvig	639.000	639.000	639.000	-142.000	-142.000	-142.000	-142.000	-142.000	-142.000	497.000	497.000	497.000	497.000	497.000
Norddjurs	694.000	694.000	694.000	-148.000	-148.000	-148.000	-148.000	-148.000	-148.000	546.000	546.000	546.000	546.000	546.000
Odder	818.000	818.000	818.000	-169.000	-169.000	-169.000	-169.000	-169.000	-169.000	649.000	649.000	649.000	649.000	649.000
Randers	2.381.000	2.381.000	2.381.000	-486.000	-486.000	-486.000	-486.000	-486.000	-486.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000
Ringkøbing-Skjern	1.575.000	1.575.000	1.575.000	-340.000	-340.000	-340.000	-340.000	-340.000	-340.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000	1.235.000
Samsø	206.000	206.000	206.000	-37.000	-37.000	-37.000	-37.000	-37.000	-37.000	169.000	169.000	169.000	169.000	169.000
Silkeborg	2.195.000	2.195.000	2.195.000	-496.000	-496.000	-496.000	-496.000	-496.000	-496.000	1.699.000	1.699.000	1.699.000	1.699.000	1.699.000
Skanderborg	843.000	843.000	843.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	-200.000	643.000	643.000	643.000	643.000	643.000
Skive	830.000	830.000	830.000	-195.000	-195.000	-195.000	-195.000	-195.000	-195.000	635.000	635.000	635.000	635.000	635.000
Struer	596.000	596.000	596.000	-167.000	-167.000	-167.000	-167.000	-167.000	-167.000	429.000	429.000	429.000	429.000	429.000
Syddjurs	719.000	719.000	719.000	-155.000	-155.000	-155.000	-155.000	-155.000	-155.000	564.000	564.000	564.000	564.000	564.000
Viborg	2.121.000	2.121.000	2.121.000	-484.000	-484.000	-484.000	-484.000	-484.000	-484.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000	1.637.000
Aarhus	17.059.000	17.059.000	17.059.000	-3.442.000	-3.442.000	-3.442.000	-3.442.000	-3.442.000	-3.442.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000	13.617.000
I alt	39.071.000	39.071.000	39.071.000	-8.359.000	-8.359.000	-8.359.000	-8.359.000	-8.359.000	-8.359.000	30.712.000	30.712.000	30.712.000	30.712.000	30.712.000

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 4: Kan-kørsel, forslag til revideret budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017		
Favskov	540.240	799.000	503.000	503.000	503.000	503.000		503.000
Hedensted	69.215	82.000	126.000	126.000	126.000	126.000		126.000
Herning		0	0	0	0	0		0
Holstebro	930.280	1.032.000	1.014.000	1.014.000	1.014.000	1.014.000		1.014.000
Horsens	10.446.025	10.521.000	4.353.000	4.353.000	4.353.000	4.353.000		4.353.000
Ikast-Brande	45.576	50.000	57.000	57.000	57.000	57.000		57.000
Lemvig	291.366	306.000	304.000	304.000	304.000	304.000		304.000
Norddjurs	2.637.768	3.727.000	2.463.000	2.463.000	2.463.000	2.463.000		2.463.000
Odder		0	0	0	0	0		0
Randers	7.574.721	1.615.000	2.808.000	2.808.000	2.808.000	2.808.000		2.808.000
Ringkøbing-Skjern	115.882	653.000	495.000	495.000	495.000	495.000		495.000
Samsø	308.482	308.000	324.000	324.000	324.000	324.000		324.000
Silkeborg	2.905.556	3.028.000	3.356.000	3.356.000	3.356.000	3.356.000		3.356.000
Skanderborg		0	0	0	0	0		0
Skive	10.480.030	10.565.000	10.762.000	10.762.000	10.762.000	10.762.000		10.762.000
Struer	25.665	27.000	36.000	36.000	36.000	36.000		36.000
Syddjurs	902.253	3.474.000	2.185.000	2.185.000	2.185.000	2.185.000		2.185.000
Viborg	1.866.405	2.003.000	584.000	584.000	584.000	584.000		584.000
Aarhus	4.781.567	5.762.000	4.685.000	4.685.000	4.685.000	4.685.000		4.685.000
Regionen	105.825.047	104.986.000	123.048.000	123.048.000	123.048.000	123.048.000		123.048.000
I alt vedr. bestillere	149.746.078	148.938.000	157.103.000	157.103.000	157.103.000	157.103.000		157.103.000
Sydtrafik	131.011.624	181.168.000	196.970.000	196.970.000	196.970.000	196.970.000		196.970.000
NT	39.258	0	53.000	53.000	53.000	53.000		53.000
Fynbus	32.455.240	51.760.000	67.086.000	67.086.000	67.086.000	67.086.000		67.086.000
I alt vedr. øvrige	163.506.122	232.928.000	264.109.000	264.109.000	264.109.000	264.109.000		264.109.000
I alt	313.252.200	381.866.000	421.212.000	421.212.000	421.212.000	421.212.000		421.212.000

Note: 1) Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

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

Tabel 5: Kan-kørsel udspecificeret, forslag til revideret budget 2014

	Budget 2014						
	Kørsel i alt	Kørsel KAN	Kørsel Flextur	Administration i alt	Administration KAN	ADM Flextur	I alt kørsel og administration
Favrskov	341.000	28.000	313.000	162.000	2.000	160.000	503.000
Hedensted	81.000	0	81.000	45.000	0	45.000	126.000
Herning	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	894.000	894.000	0	120.000	120.000	0	1.014.000
Hørsens	3.994.000	3.994.000	0	359.000	359.000	0	4.353.000
Ikast-Brande	34.000	0	34.000	23.000	0	23.000	57.000
Lernevig	276.000	232.000	44.000	28.000	12.000	16.000	304.000
Norddjurs	1.999.000	881.000	1.118.000	464.000	120.000	344.000	2.463.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0
Randers	2.409.000	2.000.000	409.000	399.000	161.000	238.000	2.808.000
Ringkøbing-Skjern	382.000	0	382.000	113.000	0	113.000	495.000
Samsø	246.000	246.000	0	78.000	78.000	0	324.000
Silkeborg	2.941.000	2.811.000	130.000	415.000	343.000	72.000	3.356.000
Skanderborg	0	0	0	0	0	0	0
Skive	10.252.000	10.188.000	64.000	510.000	438.000	72.000	10.762.000
Struer	19.000	0	19.000	17.000	0	17.000	36.000
Syddjurs	1.856.000	1.064.000	792.000	329.000	101.000	228.000	2.185.000
Viborg	310.000	0	310.000	274.000	52.000	222.000	584.000
Aarhus	4.038.000	3.061.000	977.000	647.000	337.000	310.000	4.685.000
Regionen	118.002.000	118.002.000	0	5.046.000	5.046.000	0	123.048.000
I alt vedr. bestillere	148.074.000	143.401.000	4.673.000	9.029.000	7.169.000	1.860.000	157.103.000
Sydtrafik	196.237.000	196.237.000	0	733.000	733.000	0	196.970.000
NT	53.000	53.000	0	0	0	0	53.000
Fynbus	66.646.000	66.646.000	0	440.000	440.000	0	67.086.000
I alt vedr. øvrige	262.936.000	262.936.000	0	1.173.000	1.173.000	0	264.109.000
I alt	411.010.000	406.337.000	4.673.000	10.202.000	8.342.000	1.860.000	421.212.000

Tabel 6: Togdrift forslag til revideret budget 2014

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014
Regionen												
Driftstilskud	43.287.159	60.213.800	53.052.000	-15.064.594	-15.900.000	-16.800.000	28.222.565	44.313.800	44.313.800	21.036.951	14.712.000	14.789.000
Anlægstilskud	21.036.951	14.712.000	14.789.000				7.661.000	4.558.000	4.635.000	10.153.504	10.154.000	10.154.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	7.661.000	4.558.000	4.635.000									
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.153.504	10.154.000	10.154.000									
I alt	64.324.110	74.925.800	67.841.000	-15.064.594	-15.900.000	-16.800.000	49.259.516	59.025.800	51.041.000			

Note: Regnskab 2012 og budget 2013, budget 2014 er i årets priser mens BO-årene er i 2014-prisniveau.
Midttrafik afholder afdrag på gældsbevægelse til Region Midtjylland på mio. kr. 10,154. Gældsbevægelse vedrører et anlægstilskud til sporombygning på Odderbanen.

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Netto	
	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Regionen												
Driftstilskud	52.900.700	52.900.700	52.900.700	-16.800.000	-16.800.000	-16.800.000	36.100.700	36.100.700	36.100.700	14.789.800	10.154.000	10.154.000
Anlægstilskud	14.789.800	10.154.000	10.154.000				4.635.800	4.635.800	4.635.800	10.154.000	10.154.000	10.154.000
- heraf ordinære anlægsinvesteringer	4.635.800	4.635.800	4.635.800									
- heraf ydelse vedr. spor på Odderbanen	10.154.000	10.154.000	10.154.000									
I alt	67.690.500	63.054.700	63.054.700	-16.800.000	-16.800.000	-16.800.000	50.890.500	46.254.700	46.254.700			

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.
Nuværende investeringsplan udløber i 2015. Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Region Midtjylland udarbejder revideret investeringsplan i 2013.

Tabel 7: Trafikselskabet, forslag til revideret budget 2014

Tabel 10a: Letbanesekretariat	Regnskab 2012			Budget 2013			Forslag til budget 2014		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favskov	590.000	288.000	878.000	600.000	286.000	886.000	608.000	297.000	905.000
Hedensted	635.000	433.000	1.068.000	602.000	390.000	992.000	543.000	359.000	902.000
Herning	2.796.000	544.000	3.340.000	2.889.000	515.000	3.404.000	2.912.000	535.000	3.447.000
Holstebro	2.032.000	419.000	2.451.000	1.910.000	343.000	2.253.000	1.925.000	396.000	2.321.000
Horsens	3.121.000	797.000	3.918.000	3.126.000	858.000	3.984.000	3.132.000	880.000	4.012.000
Ikast-Brande	777.000	239.000	1.016.000	716.000	251.000	967.000	707.000	259.000	966.000
Lemvig	716.000	185.000	901.000	605.000	158.000	763.000	347.000	183.000	530.000
Norddjurs	548.000	198.000	746.000	593.000	162.000	755.000	595.000	170.000	765.000
Odder	286.000	199.000	485.000	295.000	198.000	493.000	272.000	235.000	507.000
Randers	5.997.000	735.000	6.732.000	6.845.000	818.000	7.663.000	6.716.000	843.000	7.559.000
Ringkøbing-Skjern	1.864.000	407.000	2.271.000	1.602.000	450.000	2.052.000	1.404.000	462.000	1.866.000
Samsø	383.000	59.000	442.000	452.000	80.000	532.000	383.000	81.000	464.000
Silkeborg	3.829.000	665.000	4.494.000	3.990.000	801.000	4.791.000	4.152.000	796.000	4.948.000
Skanderborg	993.000	372.000	1.365.000	1.083.000	316.000	1.399.000	1.104.000	330.000	1.434.000
Skive	2.421.000	308.000	2.729.000	2.084.000	288.000	2.372.000	2.012.000	301.000	2.313.000
Struer	517.000	170.000	687.000	552.000	168.000	720.000	551.000	169.000	720.000
Syddjurs	1.020.000	243.000	1.263.000	1.091.000	228.000	1.319.000	838.000	205.000	1.043.000
Viborg	3.684.000	661.000	4.345.000	3.862.000	622.000	4.484.000	3.687.000	660.000	4.347.000
Aarhus	40.021.000	7.226.000	47.247.000	30.167.000	6.710.000	36.877.000	34.337.000	6.672.000	41.009.000
Regionen	45.380.000		45.380.000	43.174.000		43.174.000	42.218.000	0	42.218.000
Besparelse fra Rejsekort									
I alt	117.610.000	14.148.000	131.758.000	106.238.000	13.642.000	119.880.000	108.443.000	13.833.000	122.276.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Note: Der er i budget 2014 indregnet 2,7 mio kr besparelse fra Rejsekortet i trafikelskabet, som i budgetårene forhøjes til samlet at udgøre 12 mio kr årligt.

Tabel 7 (fortsat): Trafikselskabet, forslag til revideret budget 2014 (budgetoverslagsårene 2015-2017)

	BO 2015			BO 2016			BO 2017		
	Busadm.	Handicap- adm	I alt	Busadm.	Handicap- adm	I alt	Busadm.	Handicap- adm	I alt
Favskov	608.000	297.000	905.000	608.000	297.000	905.000	608.000	297.000	905.000
Hedensted	543.000	359.000	902.000	543.000	359.000	902.000	543.000	359.000	902.000
Herning	2.912.000	535.000	3.447.000	2.912.000	535.000	3.447.000	2.912.000	535.000	3.447.000
Holstebro	1.925.000	396.000	2.321.000	1.925.000	396.000	2.321.000	1.925.000	396.000	2.321.000
Horsens	3.132.000	880.000	4.012.000	3.132.000	880.000	4.012.000	3.132.000	880.000	4.012.000
Ikast-Brande	707.000	259.000	966.000	707.000	259.000	966.000	707.000	259.000	966.000
Lemvig	347.000	183.000	530.000	347.000	183.000	530.000	347.000	183.000	530.000
Norddjurs	595.000	170.000	765.000	595.000	170.000	765.000	595.000	170.000	765.000
Odder	272.000	235.000	507.000	272.000	235.000	507.000	272.000	235.000	507.000
Randers	6.716.000	843.000	7.559.000	6.716.000	843.000	7.559.000	6.716.000	843.000	7.559.000
Ringkøbing-Skjern	1.404.000	462.000	1.866.000	1.404.000	462.000	1.866.000	1.404.000	462.000	1.866.000
Samsø	383.000	81.000	464.000	383.000	81.000	464.000	383.000	81.000	464.000
Silkeborg	4.152.000	796.000	4.948.000	4.152.000	796.000	4.948.000	4.152.000	796.000	4.948.000
Skanderborg	1.104.000	330.000	1.434.000	1.104.000	330.000	1.434.000	1.104.000	330.000	1.434.000
Skive	2.012.000	301.000	2.313.000	2.012.000	301.000	2.313.000	2.012.000	301.000	2.313.000
Struer	551.000	169.000	720.000	551.000	169.000	720.000	551.000	169.000	720.000
Syddjurs	838.000	205.000	1.043.000	838.000	205.000	1.043.000	838.000	205.000	1.043.000
Viborg	3.687.000	660.000	4.347.000	3.687.000	660.000	4.347.000	3.687.000	660.000	4.347.000
Aarhus	34.337.000	6.672.000	41.009.000	34.337.000	6.672.000	41.009.000	34.337.000	6.672.000	41.009.000
Regionen	42.218.000	0	42.218.000	42.218.000	0	42.218.000	42.218.000	0	42.218.000
Besparelse fra Rejsek	-1.700.000		-1.700.000	-8.100.000		-8.100.000	-9.300.000		-9.300.000
I alt	106.743.000	13.833.000	120.576.000	100.343.000	13.833.000	114.176.000	99.143.000	13.833.000	112.976.000

Note: Budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Note: Der er i budget 2014 indregnet 2,7 mio kr besparelse fra trafikskortet i trafikskortet i trafikskortet, som i budgetårene forhøjes til samlet at udgøre 12 mio kr årligt.

Table 8: Trafikskelskabet busadministration udspecificeret, forslag til revideret budget 2014

	Lønudgifter	Udmøntning af besparelse	Teletaxa adm	Div. administration	Billetteringsudstyr	Rutebilstationer/gods inkl. moms	Information og markedsføring	Provision	X-bus	Bespørelse billetteringsudstyr	Kundeservice og betjent salg	Nye funktioner	Bus-adm i alt
Favrskov	293.000	-7.000	0	226.000	1.000	0	91.000	0	0	0	-2.000	6.000	608.000
Hedensted	206.000	-5.000	48.000	159.000	79.000	0	64.000	0	0	-13.000	0	5.000	543.000
Herning	1.389.000	-32.000	1.000	1.070.000	6.000	45.000	431.000	0	0	-1.000	-28.000	31.000	2.912.000
Holstebro	915.000	-21.000	0	704.000	27.000	56.000	284.000	0	0	-4.000	-56.000	20.000	1.925.000
Horsens	1.426.000	-33.000	25.000	1.099.000	196.000	0	442.000	0	0	-32.000	-23.000	32.000	3.132.000
Ikast-Brande	348.000	-8.000	0	268.000	1.000	0	108.000	0	0	-1.000	-18.000	8.000	707.000
Lemvig	185.000	-4.000	3.000	143.000	5.000	0	57.000	0	0	-1.000	-45.000	4.000	347.000
Norddjurs	286.000	-7.000	0	220.000	2.000	0	89.000	0	0	0	-1.000	6.000	595.000
Odder	128.000	-3.000	10.000	100.000	2.000	0	40.000	0	0	0	-8.000	3.000	272.000
Randers	2.548.000	-59.000	0	1.968.000	206.000	1.254.000	790.000	118.000	0	-34.000	-131.000	56.000	6.716.000
Ringkøbing-Skjern	703.000	-16.000	0	542.000	16.000	130.000	218.000	0	0	-3.000	-202.000	16.000	1.404.000
Samsø	157.000	-4.000	52.000	124.000	2.000	0	49.000	0	0	0	0	3.000	383.000
Silkeborg	1.865.000	-43.000	13.000	1.438.000	174.000	0	579.000	118.000	0	-29.000	-4.000	41.000	4.152.000
Skanderborg	507.000	-12.000	41.000	392.000	11.000	0	157.000	0	0	-2.000	-1.000	11.000	1.104.000
Skive	959.000	-22.000	10.000	740.000	79.000	30.000	297.000	0	0	-13.000	-89.000	21.000	2.012.000
Struer	260.000	-6.000	5.000	201.000	5.000	0	81.000	0	0	-1.000	0	6.000	551.000
Syddjurs	402.000	-9.000	0	309.000	2.000	0	125.000	0	0	0	0	9.000	838.000
Viborg	1.684.000	-39.000	45.000	1.299.000	84.000	198.000	522.000	0	0	-14.000	-129.000	37.000	3.687.000
Aarhus	12.174.000	-281.000	0	9.400.000	1.159.000	4.270.000	3.776.000	4.464.000	0	-190.000	-704.000	269.000	34.337.000
Regionen	16.948.000	-392.000	0	13.144.000	2.213.000	6.115.000	5.256.000	0	480.000	-363.000	-1.559.000	376.000	42.218.000
I alt	43.383.000	-1.003.000	253.000	33.546.000	4.270.000	12.098.000	13.456.000	4.700.000	480.000	-700.000	-3.000.000	960.000	108.443.000

Tabel 9: Kontrolafgifter forslag til revideret budget 2014

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Kontrolafgifter	-13.826.330	-12.541.000	-12.717.000	-12.717.000	-12.717.000	-12.717.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	8.249.150	7.261.000	7.363.000	7.363.000	7.363.000	7.363.000
Afskrivninger						
Kompetence udvikling						
Billetkontroladministration		11.499.000	11.660.000	11.660.000	11.660.000	11.660.000
I alt	-5.577.180	6.219.000	6.306.000	6.306.000	6.306.000	6.306.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 10: Letbane, forslag til revideret budget 2014

Tabel 10a: Letbanesekretariat

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Farskov	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Hedensted				0	0	0
Herning				0	0	0
Holstebro				0	0	0
Horsens				0	0	0
Ikast-Brande				0	0	0
Lemvig				0	0	0
Norddjurs	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Odder	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Randers	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Ringkøbing-Skjern				0	0	0
Samsø				0	0	0
Silkeborg	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skanderborg	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Skive				0	0	0
Struer				0	0	0
Syddjurs	36.000	37.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Viborg				0	0	0
Aarhus	486000	492000	499.000	499.000	499.000	499.000
Regionen	162.000	164.000	166.000	166.000	166.000	166.000
I alt	900.000	915.000	931.000	931.000	931.000	931.000

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

Tabel 10b: Letbane Operatørbudget

	Regnskab 2012	Budget 2013	Forslag til budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Aarhus		0	0	0	0	0
Regionen		0	0	0	0	0
I alt	609.291	0	0	0	0	0

Note: Regnskab 2012 og budget 2013 er i årets priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2013-prisniveau.

2) Letbanens Etape 1 udgår fra og med 2013 af Midttraffiks budget og regnskab.

Tabel 10c: Letbane Rejsekort

	Regnskab 2012	Budget 2013	Budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017
Aarhus		0	3.994.000	0	4.380.000	496.000
I alt	0	0	3.994.000	0	4.380.000	496.000

Table 11: Rejsekort, forslag til revideret budget 2014

	Budget 2013*	Budget 2014	BO 2015	BO 2016	BO 2017	Besparelse i Midttrafikadministration 2013-2028	Samlet budget efter indregning af besparelse, januar 2013-2028	Samlet budget efter indregning af besparelse, september 2013-2028	Samlet budget efter indregning af besparelse, juni 2013-2028	Business Case 2013 samlet udgift 2013-2028	Difference budget, januar minus september 2013-2028	Difference budget, januar minus juni 2013-2028	Difference budget, januar minus Business Case 2013-2028**
Favrskov	-	215.000	101.000	82.000	76.000	-86.000	1.227.000	1.240.000	1.241.000	107.000	-13.000	-14.000	1.120.000
Hedensted	-	263.000	138.000	126.000	119.000	-1.005.000	996.000	981.000	922.000	-898.000	15.000	74.000	1.894.000
Herning	-	1.971.000	1.035.000	981.000	914.000	-674.000	14.951.000	15.094.000	15.107.000	16.162.000	-143.000	-156.000	-1.211.000
Holstebro	-	1.166.000	578.000	507.000	469.000	-1.294.000	6.779.000	6.814.000	6.822.000	9.593.000	-35.000	-43.000	-2.814.000
Horsens	4.398.000	1.519.000	1.219.000	858.000	619.000	-2.952.000	14.042.000	14.260.000	14.276.000	17.279.000	-218.000	-234.000	-3.237.000
Ikast-Brande	-	189.000	51.000	13.000	7.000	-333.000	-85.000	-46.000	-47.000	162.000	-39.000	-38.000	-247.000
Lernvåg	-	96.000	26.000	7.000	4.000	-765.000	-637.000	-611.000	-611.000	44.000	-26.000	-26.000	-681.000
Norddjurs	-	141.000	74.000	77.000	72.000	-84.000	1.157.000	1.179.000	1.180.000	76.000	-22.000	-23.000	1.081.000
Odder	-	72.000	42.000	42.000	40.000	-156.000	514.000	514.000	515.000	-125.000	-	-1.000	639.000
Randers	-	3.755.000	2.039.000	2.008.000	1.884.000	-6.310.000	25.745.000	25.933.000	25.956.000	27.634.000	-188.000	-211.000	-1.889.000
Ringkøbing-Skjern	-	1.673.000	406.000	362.000	358.000	-3.320.000	3.463.000	1.683.000	1.691.000	250.000	1.780.000	1.772.000	3.213.000
Samsø	-	140.000	55.000	48.000	44.000	-47.000	761.000	1.572.000	1.573.000	112.000	-811.000	-812.000	649.000
Silkeborg	8.418.000	647.000	621.000	1.077.000	765.000	-3.925.000	17.912.000	18.158.000	18.182.000	20.833.000	-246.000	-270.000	-2.921.000
Skanderborg	-	623.000	333.000	310.000	290.000	-211.000	4.709.000	4.727.000	4.732.000	5.129.000	-18.000	-23.000	-420.000
Skive	-	1.154.000	501.000	441.000	409.000	-2.432.000	4.799.000	4.873.000	4.879.000	7.211.000	-74.000	-80.000	-2.412.000
Struer	-	269.000	110.000	89.000	82.000	-100.000	1.358.000	1.359.000	1.361.000	114.000	-1.000	-3.000	1.244.000
Syddjurs	-	383.000	174.000	157.000	147.000	-82.000	2.480.000	2.490.000	2.493.000	3.179.000	-10.000	-13.000	-699.000
Viborg	-	2.353.000	1.111.000	999.000	926.000	-3.204.000	12.902.000	13.090.000	13.105.000	15.964.000	-188.000	-203.000	-3.062.000
Aarhus	-	16.854.000	13.850.000	14.516.000	13.872.000	-82.514.000	151.011.000	162.286.000	162.417.000	150.281.000	-11.275.000	-11.406.000	730.000
Regionen	-	30.354.000	17.053.000	17.924.000	16.957.000	-52.905.000	233.023.000	227.605.000	230.047.000	244.351.000	5.418.000	2.976.000	-11.328.000
I alt	12.816.000	63.837.000	39.517.000	40.624.000	38.052.000	-162.399.000	497.107.000	503.201.000	505.841.000	517.458.000	-6.094.000	-8.734.000	-20.351.000

Note: 1) Budget 2013 er i årets, priser mens budget 2014 og BO-årene er i 2014-prisniveau.

* Kontantfinansieret indskud fra Horsens og Silkeborg. Rest bestillere dækkes via lån i 2014.

** Menugift hos nogle bestillere skyldes indkøb af flere busser end i BC2013

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 1**

Bilag 1.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. december 2013	1-25-01-813-4-13	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87 40 82 22

**Status for takster - gratis kørsel i Midttrafiks område
november 2013**

Kommune	Bybus rute	Lokal rute	Rabatruter / åbne Skolebus rute	Bemærkning
Favrskov	-	Midttrafik	Gratis	
Hedensted	-	Midttrafik	Midttrafik	
Herning	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Holstebro	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	Julenatbus = gratis. Forsøg m/gratis institutioner.
Horsens	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Ikast-Brande	Gratis	Gratis	Gratis	
Lemvig	-	Gratis	Gratis	
Norddjurs	Midttrafik	Gratis	Gratis	
Odder	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	2 gratis ture ugentlig – svømmekørsel
Randers	Midttrafik	Midttrafik	Gratis	Billige årskort til pensionister
Ringkjøbing- Skjern	-	Midttrafik	Gratis (*)	* Gratis på rute 573 i 2014 Skolekort er gratis
Samsø	-	Midttrafik	-	
Silkeborg	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	
Skanderborg	Midttrafik	Midttrafik	Gratis	
Skive	Midttrafik	Midttrafik	-	
Struer	Midttrafik	Midttrafik	Midttrafik	Gratis i lokal- og bybusrute for skoleelever + friskole elever op til 10. klasse.
Syddjurs	-	Midttrafik	Gratis	
Viborg	Midttrafik	Midttrafik	-	10 kr. billet – kun gyldig i bybusser og lokalruter
Århus	Midttrafik	-	-	

Midttrafik = Midttrafiks takster

Gratis = Gratis kørsel eller 0-takst

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 2**

Bilag 2 Økonomiske effekter af rejsekort på indførelse af rejsekort på nuværende rabatruiter

Overslag for ét budget år med B2014 som udgangspunkt og med nuværende rutestruktur

	Hedensted 12	Herning 27	Holstebro 20 (2)	Horsens 14	Odder 8	Silkeborg 8	Struer 6
Indtægter							
Passagerindtægter fra Rabatruiterne (1)	200.000	105.424	111.026	220.000	277.000	5.000	100.000
<i>Gennemsnit indtægter pr. rute</i>	16.667	3.905	5.551	15.714	34.625	625	16.667
<i>Samlede passagerindtægter for ALLE kommunens ruter</i>	865.264	9.925.593	3.921.000	13.538.152	385.834	15.455.426	427.503
Rejsekort - pr. år i projektperioden							
Afdrag vedr. udstyr (check ind mini) og drift (3)	-46.000	-126.000	-88.666	-65.333	-41.066	-37.333	-28.000
Drift af udstyr	-12.500	-33.750	-23.750	-17.500	-10.000	-10.000	-7.500
Øget administrationsbidrag	-169.000	-365.000	-368.000	-238.000	-192.000	-181.000	-105.000
I alt	-227.500	-524.750	-480.416	-320.833	-243.066	-228.333	-140.500

Resultat af billettering (4)

	-27.500	-419.326	-397.486	-100.833	33.934	-223.333	-40.500
--	----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------------	-----------------	----------------

Årets priser

- (1) Fra R2012. Indtægter fra salg af billetter i busserne. Beløb for Hedensted, Horsens og Struer er anslået.
- (2) Fra K14 øges antallet af rabatruiter fra 20 til 23, med rute 253, 260 og 270. Som følge heraf forventes øgede indtægter på rabatruiterne.
- (3) Anslåede udgifter. Opgørelsen tager højde for, at dele af check ind mini skal refinansieres mindst én gang i løbet af projektperioden (2014-2028).
- (4) Beregningen viser, om de direkte passagerindtægter kan dække merudgifterne ved ibrugtagning af rejsekort og øget administrationsbidrag, hvis ruterne ændres til lokalruiter. Et negativt beløb indikerer, at det ikke kan svare sig økonomisk, mens et positivt beløb indikerer, at indtægterne fortsat vil overstige merudgifterne.

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 3**

Responsum vedrørende Midttrafiks indførelse af rejsekort og åbne skolebusruter (rabatruter)

3. december 2013

1. Indledning og baggrund

1.1 Nærværende responsum er udarbejdet efter aftale med Midttrafiks direktion, som har anmodet om en juridisk vurdering af følgende spørgsmål:

- Hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om ikke at indføre rejsekort på de åbne skolebusruter (rabatruter).
- Hvorvidt kommunerne kan vælge at indføre 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruter).

1.2 Som baggrund for spørgsmålene er det oplyst, at der i Midttrafik er truffet beslutning om indførelse af rejsekort i Midttrafik i løbet af 2014-2015, men at det ikke er praktisk muligt at indføre rejsekort på rabatruterne, idet de nødvendige forudsætninger i relation til opsamling, vedligeholdelse og eksport af data ikke kan opfyldes som følge af, at rabatruternes planlægning varetages af kommunerne. Det er endvidere oplyst, at udgifterne ved indførelse af rejsekort på rabatruterne ikke står mål med indtægterne fra salg af billetter og kort på disse ruter.

Midttrafiks direktion ønsker på denne baggrund at indstille til bestyrelsen, at der ikke indføres rejsekort på de åbne skolebusruter (rabatruter) med den virkning, at det ikke længere vil være muligt at opretholde billettering og billet salg på disse ruter, og har i denne forbindelse anmodet om en juridisk vurdering af, hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe en sådan beslutning.

Det er oplyst, at nogle kommuner i dag gennemfører billet salg og billettering på rabatruterne i forhold til andre kundegrupper end skoleeleverne, mens andre kommuner har indført en såkaldt 0-takst på ruterne, dvs. at det er gratis for alle at køre med skolebusserne. Hvad angår de rabatruter, som vil blive berørt af indførelsen af rejsekort og den dermed forbundne afskaffelse af den hidtil anvendte billettering og billet salg, har Midttrafiks direktion anmodet om

en juridisk vurdering af, hvorvidt kommunerne er berettiget til at indføre 0-takst på disse ruter.

- 1.3 Nedenfor under pkt. 2 er behandlet spørgsmålet om, hvorvidt Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om ikke at indføre rejsekort på rabatruter. Under pkt. 3 er behandlet spørgsmålet om, hvorvidt kommunerne er berettiget til at indføre 0-takst på disse ruter.

2. Kan Midttrafik beslutte ikke at indføre rejsekort på rabatruter?

- 2.1 Af lov om trafikkselskaber, § 5, stk. 1, nr. 2, fremgår, at et trafikkselskab inden for selskabets geografiske område bl.a. har til opgave at fastsætte takster og billetteringssystemer. Midttrafiks beslutning om indførelse af rejsekort er således truffet med hjemmel i loven.

I forhold til de deltagende kommuner og regioner er Midttrafik som led i varetagelsen af selskabets virksomhed berettiget til at fastsætte *generelle*, saglige vilkår for selskabets udførelse af dets opgaver med henblik på at sikre en hensigtsmæssig tilrettelæggelse heraf.

Det følger heraf, at Midttrafik i konsekvens af beslutningen om at indføre rejsekort som billetteringssystem er berettiget til at fastsætte generelle, saglige vilkår, som måtte være nødvendige af hensyn til at sikre en i såvel økonomisk som praktisk henseende hensigtsmæssig implementering af rejsekortet.

Det er min vurdering, at Midttrafik i denne forbindelse er berettiget til at fastsætte vilkår om, at al offentlig servicetrafik, som udføres af Midttrafik, skal omfattes af rejsekortet som billetteringssystem, og i forbindelse hermed nedlægge de nuværende billetteringssystemer, ligesom Midttrafik må anses for berettiget til at fastsætte de systemmæssige krav, som måtte være nødvendige i forbindelse hermed, herunder f. eks.

- at der i busserne installeres det nødvendige, tekniske rejsekortudstyr,
- at busserne har adgang til dagligt at aflevere og modtage rejsedata på de særlige, trådløse netværk, som forventes installeret på garageanlæggene, og
- at planlægningen af ruterne varetages af Midttrafik, såfremt dette måtte være nødvendigt af hensyn til opsamling, vedligeholdelse og eksport af data vedrørende rejsekortet.

- 2.2 De åbne skolebusruter (rabatruterne) er efter det oplyste i dag kendetegnet ved, at kommunerne selv står for planlægning og ændringer af ruterne, mens

Midttrafik kun løser en begrænset opgave, bl.a. vedrørende udbud og afregning. Som følge af, at kommunerne selv står for planlægningen af ruterne, betales et lavere administrationsbidrag til Midttrafik sammenlignet med andre ruter.

Efter Midttrafiks vurdering er det ikke praktisk muligt at indføre rejsekort på de pågældende rabatruter, medmindre der i busserne installeres det nødvendige tekniske udstyr og planlægningen af ruterne overgår til Midttrafik (hvilket i givet fald vil indebære, at der ikke længere vil være tale om "rabatruter").

Som ovenfor anført må Midttrafik anses for berettiget til at fastsætte generelle vilkår for indførelsen af rejsekort, herunder vilkår om at planlægning af ruterne varetages af Midttrafik, med den virkning, at Midttrafik er berettiget til at træffe beslutning om *ikke* at indføre rejsekort, såfremt disse vilkår ikke opfyldes.

Det ændrer ikke herved, at opfyldelse af de generelle vilkår vil indebære, at de åbne skolebusruter i så fald ikke længere vil have karakter af rabatruter (idet administration og planlægning varetages af Midttrafik), og at kommunerne derfor må betale fuldt administrationsbidrag til Midttrafik, idet de af Midttrafik fastsatte generelle vilkår må anses for fastsat ud fra saglige kriterier.

Såfremt en kommune ikke ønsker at lade planlægningen af de åbne skolebusruter (rabatruterne) overgå til Midttrafik, er Midttrafik således efter min vurdering berettiget til at træffe beslutning om *ikke* at indføre rejsekort på rabatruterne. Tilsvarende er gældende, såfremt en kommune ikke ønsker at afholde udgifterne til installation og drift af det nødvendige tekniske udstyr.

Omvendt må Midttrafik anses for forpligtet til at indføre rejsekort på ruter, herunder åbne skolebusruter, såfremt de bestillende kommuner accepterer at opfylde de af Midttrafik fastsatte, generelle vilkår herfor, herunder i relation til afholdelse af de dermed forbundne udgifter.

3. Fastsættelse af 0-takst på rabatruter

- 3.1 Som anført ovenfor under pkt. 1.2 er det oplyst, at visse kommuner i dag har indført såkaldt 0-takst på rabatruterne, dvs. at det er gratis for alle (og ikke kun skoleeleverne) at køre med skolebusserne.

Vedrørende de åbne skolebusruter (rabatruter), hvor der i dag gennemføres billettering og billetsalg, har Midttrafiks direktion derfor anmodet om en juridisk vurdering af, hvorvidt kommunerne er berettiget til at indføre 0-takst på disse ruter som alternativ til indførelse af rejsekortsystemet.

- 3.2 Indledningsvis bemærkes, at der ikke er noget til hinder for, at kommunerne giver mulighed for, at andre end skoleelever kan benytte skolebusserne, dvs. at der træffes beslutning om indførelse af "åbne" skolebusruter. Åbne skolebusruter er således forudsat i bemærkningerne til § 5, stk. 3 i forslag til lov om trafikskaber, hvor det anføres:

»Kommunernes forpligtelse til at tilbyde deres borgere trafik i henhold til anden lovgivning, fx folkeskoleloven, berøres ikke af forslaget, men bestemmelsen giver kommunerne mulighed for at vælge at aftale med trafikskabet, at trafikskabet på kommunernes vegne står om trafikfører for sådan trafik. Bestemmelsen giver endvidere regionerne mulighed for at bruge trafikskaberne som trafikførere for trafik, som regionerne er forpligtet til i henhold til anden lovgivning, fx patientbefordring i henhold til sundhedsloven. Kommunerne eller regionerne har selv finansieringsansvaret for sådan trafik.

En sådan koordinering af trafikken vil kunne give visse stordriftsfordele, idet busserne på den måde både kan bruges til fx kørsel med folkeskoleelever og samtidig fungere som almindelig offentlig servicetrafik« (min understregning)¹.

- 3.3 Hvad angår muligheden for at indføre 0-takst på åbne skolebusruter (rabatruterne) foreligger der så vidt ses hverken tilsyns- eller retspraksis, som direkte behandler spørgsmålet².

Spørgsmålet om lovligheden af ydelse af rabat på buskørsel er derimod behandlet i tilsynets udtalelse i j. nr. 2007-613/263. Den konkrete sag vedrører en forespørgsel fra Randers Kommune til statsforvaltningen om lovligheden af indførelse af rabat til pensionistbuskort, evt. således at kortene blev gratis. Tilsynets udtalelse indeholder imidlertid en helt generel redegørelse for kommunernes mulighed for at yde rabat på eller tilbyde gratis buskørsel, som derfor også må antages at finde anvendelse på tilsynets eventuelle vurdering af indførelsen af 0-takst på skolebusruter (rabatruter).

I tilsynets vejledende udtalelse anføres således:

»Lov om trafikskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikskaber med senere ændringer) regulerer organiseringen og finansieringen af den kollektive trafik. Der kan rejses det spørgsmål, om denne lov afskærer en kommune fra at yde støtte til kollektiv trafik til kommunens borgere eller grupper af borgere i yderligere omfang end fastsat af trafikskabet i medfør af § 3, stk. 2. Herom har transportministeren i forbindelse med et spørgsmål om, hvorvidt kommunerne fortsat må have lov til at tilbyde gratis kørsel i kommunerne, svaret Folketingets trafikudvalg, den 2. juni 2005:

¹ Jf. tilsvarende i den af Transportministeriet udgivne rapport: Evaluering af lov om trafikskaber (marts 2013), s. 39.

² I Syddjurs Kommune har spørgsmålet om, hvorvidt det udgjorde ulovlig forskelsbehandling, at nogle skolebørn på skolebusruter med 0-takst kunne køre gratis uden at opfylde folkeskolelovens afstandskrav, mens andre skolebørn skulle opfylde afstandskravet for at få udstedt skolebuskort til sædvanlige takstruter, været forelagt Statsforvaltningen (j. nr. 2011-613/1050). Statsforvaltningens udtalelse i sagen indeholder imidlertid ikke nogen egentlig stillingtagen til lovligheden af 0-takst, idet det blot - under henvisning til, at kommunen havde igangsat en analyse af den kollektive trafik- og billetstruktur bl.a. med henblik på en vurdering af, om der kunne opnås større lighed i tilbuddet af transport for skoleelever - anføres, at Statsforvaltningen ikke fandt anledning til at foretage sig yderligere.

”at der i bestemmelserne i lovforslaget om trafikskaber ikke er noget til hinder for at kommunerne kan udstede frikort til borgere eller grupper af borgere. Kommunerne skal naturligvis selv betale, ligesom man i sådanne tilfælde gør det i dag. Det vil være trafikskaberne der skal fastlægge reglerne for hvordan kommunerne kan indkøbe den gratis kørsel”.

Transportministeriet har i brev af 8. maj til Statsforvaltningen Midtjylland hertil tilføjet, at det er den enkelte kommune, der bestemmer såvel omfang og serviceniveau for den lokale offentlige servicetrafik i kommunen.

Det er således efter statsforvaltningens opfattelse ikke i den skrevne lovgivning reguleret, hvorvidt en kommune kan give rabat til pensionistbuskort.

Det må herefter afgøres efter kommunalfuldmagtsreglerne.

Det er i den juridiske litteratur antaget, at en kommunes adgang til efter kommunalfuldmagtsreglerne at gennemføre foranstaltninger blandt andet er begrænset af, hvad der traditionelt er betegnet som almennytteskriterium. Se således Jens Garde og Karsten Revsbech, Kommunalret, 2. udgave, 2005, side 17 f samt Hans Gammeltoft-Hansen, Forvaltningsret, 2. udgave 2002, side 691 f.

Almennytteskriteriet indebærer, at en kommune som udgangspunkt kan gennemføre foranstaltninger, som har sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov, og som kommer alle kommunens borgere eller en sagligt afgrænset kreds af kommunens borgere, f.eks. unge eller ældre, til gode.

Dette udgangspunkt indebærer, at en kommune normalt ikke kan gennemføre foranstaltninger, der udelukkende eller i det væsentligste er begrundet i varetagelse af individuelle interesser hos enkeltpersoner eller enkelte virksomheder. Det er endvidere antaget, at en kommune ikke uden lovhjemmel kan tildele ydelser til en kreds af enkeltpersoner, der er afgrænset efter økonomiske eller andre sociale kriterier.

Der skal som udgangspunkt være fri og lige adgang for kommunens borgere til at modtage kommunens ydelser. Hvis ydelsen ikke stilles til rådighed for alle kommunens borgere, skal udvælgelsen af hvem der får del deri være sagligt begrundet, ligesom alle der opfylder de saglige kriterier, skal have adgang til ydelsen.

Yderligere en afgrænsning af kommunalfuldmagten følger af det såkaldte lokalitetsprincip, som indebærer, at en kommune kun kan varetage opgaver eller støtte udførelse af opgaver, som interesse-mæssigt er knyttet til kommunen.

Karsten Revsbech skriver i Kommunernes opgaver, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2005, 1. udgave, side 283, følgende om problemstillingen:

”Kommunerne har også mulighed for at gøre forskel på egne borgere i henseende til takster. Det må blot ikke ske med henblik på at begunstige enkeltpersoner eller grupper af personer ud fra sociale kriterier eller med henblik på at nedsætte disses leveomkostninger (og dermed hæve deres levestandard). Kan der imidlertid påvises saglige trafikøkonomiske fordele ved en takstdifferentiering, er en sådan lovlig inden for rammerne af kommunalfuldmagtsreglerne. Eksempelvis er det lovligt at nedsætte taksten for pensionister, der benytter bybusserne uden for myldretiden. Dette indebærer trafikøkonomiske fordele, idet der sker en lettelse af presset på busserne på de belastede tidspunkter og behovet for indkøb af nye busser bliver mindre, samtidig med at buskapaciteten generelt udnyttes bedre. I praksis er det blevet accepteret, at der kan gives rabat til pensionister, også selvom rabatten ikke er bundet til transport til bestemte tidspunkter, idet der mere generelt kan være (trafik-) økonomiske fordele ved at tiltrække pensionisterne som kunder”.« (mine understregninger).

Vurderingen af, om det vil være lovligt at indføre 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruter), hvor der i dag gennemføres billettering og billetsalg, mens der opretholdes billettering på den almindelige rutekørsel i kommunen, må antages at skulle ske efter de retningslinjer, som er anført i tilsynets redegørelse.

Afgørende for lovligheden er således,

- Om indførelse af 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruterne) opfylder almenytttekriteriet, dvs. har sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov og kommer alle kommunens eller en sagligt afgrænset kreds af borgere til gode.
- Om der kan påvises saglige trafikøkonomiske fordele ved indførelsen af 0-takst.

Vurderingen må antages at skulle foretages konkret for hver enkelt rute for sig.

3.4 For en række af de nuværende rabatruters vedkommende gør der sig efter det oplyste allerede i dag gældende, at billetindtægterne ikke står i rimeligt forhold til udgifterne til administration af billetteringen.

Idet Midttrafik som anført under pkt. 2.2 som led i implementeringen af rejsekortet må anses for berettiget til at nedlægge de nuværende billetteringssystemer samt fastsætte generelle vilkår for billettering via rejsekortet (krav til planlægning, systemkrav mv.), er fastsættelse af 0-takst for kommunerne det eneste alternativ til ruternes overgang til billettering via rejsekortsystemet, såfremt ruterne fortsat skal varetages af Midttrafik i henhold til lov om trafikskaber § 5. stk. 3.

Overgang til billettering via rejsekortet indebærer som ovenfor anført betydelige udgifter til investering i teknisk udstyr, ligesom det er en forudsætning, at planlægningen og administrationen i givet fald overgår til Midttrafik (dvs. at ruterne ikke længere kan opretholdes som rabatruter, hvor der alene betales et reduceret administrationsbidrag til Midttrafik).

Efter det oplyste vil overgang af administration og planlægning af skolebusruterne til Midttrafik indebære en række uhensigtsmæssigheder. Kommunerne har således efter det oplyste i dag mulighed for at gennemføre en meget fleksibel planlægning af buskørslen i samarbejde med de berørte skoler, således at der sikres fastlæggelse af den mest hensigtsmæssige befordring af de skoleelever, som benytter ruten. Det vil efter det oplyste ikke være muligt for Midttrafik at gennemføre en tilsvarende, fleksibel planlægning af skolebusruterne.

På baggrund af det anførte vil det efter min vurdering være muligt for kommunerne at indføre 0-takst på åbne skolebusruter (rabatruter), såfremt det konkret vurderes, at indførelsen af rejsekort på de pågældende ruter vil medføre (1) udgifter, som ikke står i rimeligt forhold til indtægterne og/eller (2) væsentlige planlægningsmæssige uhensigtsmæssigheder som følge af planlægningens overgang fra kommunen til Midttrafik.

Såfremt disse betingelser er opfyldt, vil indførelse af 0-takst efter min vurdering være i overensstemmelse med almennyttetekriteriet.

For det første vil 0-takst ruterne principielt stå til rådighed for alle kommunens borgere (uanset hvor i kommunen disse måtte have bopæl).

For det andet er der tale om ruter, som i udgangspunktet er etableret med henblik på kommunens opfyldelse af forpligtelsen til at sikre befordring til elever, som opfylder folkeskolelovens afstandskrav, men hvor buskapaciteten udnyttes optimalt ved også at give andre borgere mulighed for at benytte ruten (og typisk i områder, hvor transportbehovet ikke kan dækkes af den øvrige, kollektive trafik)³. At det ikke er i strid med kommunalfuldmagtsreglerne at give andre borgere mulighed for gratis at benytte skolebusserne, er også forudsat i Transportministeriets rapport: Evaluering af lov om trafikskaber (marts 2013), s. 40, hvor der for kommunalt drevne skolebusruter (lukkede skolebusruter) fremsættes følgende forslag:

»Det foreslås, at alle kommuner får mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre grupper af passagerer. Kommunen kan således selv bestemme, hvem der må køre med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal være gratis for alle passagerer«.

For det tredje må indførelse af 0-takst i tilfælde, hvor udgifterne til indførelse af rejsekort ikke står mål med indtægterne og/eller medfører væsentlige planlægningsmæssige uhensigtsmæssigheder i forhold til elevbefordringen, anses for et sagligt (trafikøkonomisk) hensyn.

Det er dog i ovenstående vurdering forudsat, at der er tale om åbne skolebusruter, som er etableret (og i praksis i det væsentligste planlægges) ud fra hensynet til at befordre skoleelever, og at der således ikke er tale om ruter, som reelt er at betragte som almindelig rutebuskørsel.

³ Jf. herved det af Syddjurs Kommune i brev af 20. december 2011 til Statsforvaltningen Midtjylland anførte i j. nr. 2011-613/1050, hvor det bl.a. anføres, at »...0-ruterne understøtter bl.a. det planpolitiske hensyn at tiltrække børnefamilier til at bosætte sig også uden for hovedbyerne«.

4. Sammenfattende konklusion

4.1 Sammenfattende er det min juridiske vurdering, at

- Midttrafik er berettiget til at træffe beslutningen om ikke at indføre rejsekort på ruter, som ønskes opretholdt som rabatruter,
- indførelse af 0-takst på rabatruter ikke er i strid med kommunalfuldmagten, forudsat af indførelsen efter en konkret vurdering opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium.

Aarhus, den 3. december 2013



Erik Jensen

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 5
Bilag nr. 4**

Supplerende redegørelse vedrørende indførelse af 0-takst på åbne skolebusruter

4. februar 2014

1. Indledning

Midttrafiks bestyrelse behandlede på bestyrelsesmøde den 13. december 2013 direktionens indstilling vedrørende rejsekort og åbne skolebusruter (rabatruter). Til brug for bestyrelsens behandling var fremlagt det af Holst, Advokater afgivne responsum af 3. december 2013.

Det er oplyst, at der på bestyrelsesmødet – bl.a. fra Horsens Kommunes side - blev givet udtryk for usikkerhed med hensyn til, om det er muligt for kommunerne at indføre 0-takst på de åbne skolebusruter, herunder den i responsummet af 3. december 2013 indeholdte vurdering heraf.

Der har på denne baggrund den 14. januar 2014 været afholdt et møde mellem Horsens Kommune, repræsenteret ved Ole Helboe Nielsen og Claus Rindahl Hansen, Midttrafik repræsenteret ved Michael Steinberg og undertegnede til drøftelse af spørgsmålet.

Som konklusion på de konstruktive drøftelser på mødet blev aftalt, at jeg skulle udarbejde nærværende supplerende redegørelse til præcisering af den i responsummet indeholdte vurdering af muligheden for indførelse af 0-takst på de åbne skolebusruter.

2. Indførelse af 0-takst

I mit responsum af 3. december 2013, s. 6 øverst, anførte jeg følgende om lovligheden af indførelse af 0-takst:

»Afgørende for lovligheden er således,

- Om indførelse af 0-takst på de åbne skolebusruter (rabatruterne) opfylder almennytteskriteriet, dvs. har sammenhæng med det kommunale fællesskabs behov og kommer alle kommunens eller en sagligt afgrænset kreds af borgere til gode.

- Om der kan påvises saglige trafikøkonomiske fordele ved indførelsen af 0-takst

Vurderingen må antages at skulle foretages konkret for hver enkelt rute for sig«.

I responsummet, s. 8, konkluderes, at »...indførelse af 0-takst på rabatruter ikke er i strid med kommunalfuldmagten, forudsat at indførelsen efter en konkret vurdering opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium« (min understregning).

Det skal i denne forbindelse understreges, at mit responsum ikke indeholder nogen *konkret* stillingtagen til, hvorvidt det vil være lovligt for de i Midttrafik deltagende kommuner at indføre 0-takst på de eksisterende åbne skolebusruter, men alene en *generel* vurdering af, at det kan være lovligt for en kommune at indføre 0-takst på åbne skolebusruter, såfremt ordningen efter en konkret vurdering af forholdene i den pågældende kommune opfylder det kommunalretlige almennytteskriterium.

De enkelte kommuner, som måtte ønske eller overveje at indføre 0-takst på eksisterende åbne skolebusruter, må således foretage en selvstændig, individuel vurdering af, hvorvidt dette – ud fra en konkret bedømmelse af forholdene i den pågældende kommune – vil være lovligt.

Mit responsum af 3. december 2013 indeholder således alene en *generel* vurdering af hvilke hensyn, der i så henseende vil være at betragte som saglige hensyn.

Trafikøkonomiske fordele i forhold til indførelse af rejsekort (eller lukkede skolebusruter i kommunalt regi) kan udgøre et sådant sagligt hensyn, jf. herved Karsten Revsbech, Kommunernes opgaver, 2. udgave (2010), s. 293, hvor det anføres:

»Kommunerne har også mulighed for at gøre forskel på egne borgere i henseende til takster. Det må blot ikke ske med henblik på at begunstige enkeltpersoner eller grupper af personer ud fra sociale kriterier eller med henblik på at nedsætte disses leveomkostninger (og dermed hæve deres levestandard). Kan der imidlertid påvises f.eks. saglige trafikøkonomiske fordele ved en takstdifferentiering, er en sådan lovlig inden for rammerne af kommunalfuldmagtsreglerne«.

Såfremt udgifterne til indførelse af det nødvendige tekniske udstyr samt betaling af fuldt administrationsbidrag til Midttrafik ved en rabatrutes overgang til rejsekort står i misforhold til de fremtidige billetindtægter vil der således være trafikøkonomiske fordele forbundet med indførelse af 0-takst på rabatruterne som alternativ til indførelse af rejsekort.

En økonomisk besparelse ved indførelse af 0-takst er imidlertid ikke i sig selv tilstrækkeligt til, at den heraf følgende forskelsbehandling af kommunens borgere er lovlig. Hertil må efter min vurdering yderligere kræves:

- at den økonomiske besparelse efter en konkret vurdering ikke er uvæsentlig, og
- at den forskelsbehandling af kommunens borgere, som indførelsen af 0-takst indebærer, ud fra en konkret vurdering kan anses for sagligt begrundet.

Hvad sidstnævnte angår, er det som anført i mit responsum af 3. december 2013 min vurdering, at der ud fra en konkret vurdering *kan* foreligge sådanne saglige, kommunale hensyn, der kan begrunde den ved indførelse af 0-takst afstedkomne forskelsbehandling, eksempelvis:

- Planlægningsmæssige hensyn, såfremt overgang af planlægning fra kommunerne til Midttrafik vil medføre væsentlige, planlægningsmæssige u hensigtsmæssigheder i forhold til kommunernes tilrettelæggelse af skolebuskørslen.
- Trafikpolitiske hensyn, såfremt de åbne skolebusruter giver mulighed for udnyttelse af ledig buskapacitet i områder, hvor transportbehovet ikke kan dækkes af den øvrige, kollektive trafik.

Som anført i mit responsum af 3. december 2013 er det min vurdering, at det i denne forbindelse må antages at indgå i vurderingen,

- at 0-takst ruterne principielt står til rådighed for alle kommunens borgere (og ikke kun de borgere, som har bopæl i nærheden af den pågældende rute),
- at at de åbne skolebusruter er etableret og – i relation til køreplan - planlagt ud fra hensynet til opfyldelse af kommunens forpligtelse efter folkeskoleloven til at sikre befordring mellem skole og hjem af elever, der opfylder folkeskolelovens afstandskrav, og at de åbne skolebusruter således ikke udgør et reelt alternativ til – eller er sammenlignelige med – almindelig rutebuskørsel.

Ved den *konkrete* vurdering af, hvorvidt indførelse af 0-takst må anses for lovlig, kan der i sagens natur være (ikke ubetydelige) forskelle i relation til de enkelte åbne skolebusruter (eksempelvis i relation til billetindtægter fra de enkelte ruter, øvrig kollektiv trafik i området mv.). Vurderingen af, hvorvidt indførelse af 0-takst er lovlig, må derfor antages at skulle foretages konkret for hvert område/rute for sig.

3. Afsluttende bemærkninger

Som anført i mit responsum af 3. december 2013, s. 4, foreligger der så vidt ses hverken tilsyns- eller retspraksis, som direkte behandler spørgsmålet om lovligheden af indførelse af 0-takst på åbne skolebusruter, og den juridiske vurdering i mit responsum af 3. december 2013 og nærværende supplerende redegørelse er derfor behæftet med usikkerhed.

Den endelige vurdering af spørgsmålet henhører således under Statsforvaltningen som tilsynsmyndighed.

ooo000ooo

Aarhus, den 4. februar 2014



Erik Jensen

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 1**

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om trafikskaber

(Finansiering af trafikskabet på Sjælland, organiseringen af den offentlige servicetrafik på Sjælland, passagerrettigheder mv.)

§ 1

I lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2010, som ændret ved § 26 i lov nr. 432 af 16. maj 2012, foretages følgende ændringer:

1. I *kapitel 1* indsættes i *overskriften* og *deloverskriften* efter »finansiering«: »mv. «.

2. I § 1 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Kommuner, som udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, kan med transportministerens tilladelse undlade at deltage i et trafikskab. Deltager en ø-kommune ikke i et trafikskab, skal de opgaver, der efter denne lov påhviler trafikskaberne, varetages af ø-kommunen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

3. I § 2, *stk. 4*, udgår »og derefter af transportministeren og indenrigs- og sundhedsministeren«.

4. I § 2, *stk. 4*, indsættes som 2. og 3. *pkt.*:

»Selskabets vedtægter sendes herefter til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges med en begrundet udtalelse herfor.«

5. § 3, *stk. 3*, affattes således:

»Stk. 3. Tilskuddet til trafikskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, der er fastsat af trafikskabet, fordelt på hver region, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.«

6. I § 3 indsættes efter stk. 3, som nyt stykke:

»Stk. 4. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

7. I § 3, stk. 4, der bliver til stk. 5, indsættes efter »stk. 3«: »og 4«

8. Efter § 3 indsættes som ny § 3 a:

»§ 3 a. Regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.«

9. I § 5 indsættes efter stk. 1, som nye stykker:

»Stk. 2. Der kan på ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, efter den enkelte kommunes beslutning medtages andre passagerer end skolebørn. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten.

Stk. 3. Trafikselskabet kan efter aftale med regionen, jf. § 3 a, eller vejmyndigheden varetage ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Endvidere kan trafikselskabet beslutte, at trafikselskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 4-8.

10. I § 5 indsættes efter stk. 2, der bliver til stk. 4, som nyt stykke:

»Stk. 5. Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der berører mere end to trafikselskabers områder. Trafikselskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikselskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. stk. 6.«

Stk. 3-6, der bliver til stk. 5-8, bliver herefter stk. 6-9.

11. I § 5, stk. 3, der bliver til stk. 6, udgår »indkøb af«.

12. I § 5 indsættes efter stk. 6, der bliver til stk. 9, som nyt stykke:

»Stk. 10. Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikøberansvaret til trafikselskabet.«

13. I § 6 a, stk. 7, ændres »Trafikstyrelsen« til: »transportministeren«.

14. I § 6 b indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.«

15. § 7, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, skal i fællesskab etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevedtatte opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik, der udføres på Sjælland af selskaberne. Endvidere kan selskaberne også samarbejde om opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.«

16. I § 7 indsættes efter stk. 3, som nyt stykke:

»Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering mv. som nævnt i stk. 5.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

17. I § 9 indsættes som 2. pkt.:

»Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.«

18. § 20, stk. 2, 2. pkt., affattes således:

»Tilladelser til trafikselskaber, Bornholms Regionskommune og udmeldte ø-kommuner jf. § 1, stk. 3, udstedes dog med gyldighed indtil videre.«

19. I § 20 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om krav til oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakter mv.«

20. § 21, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om trafikselskabernes, Bornholms Regionskommunes og udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3, rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen prøvelse af behovet for kørslen som nævnt i stk. 1.«

21. I § 22, stk. 2, indsættes efter »Bornholms Regionskommunes«: » og udmeldte ø-kommuner, jf. § 1, stk. 3,«.

22. I §§ 27 og 28 indsættes efter »Bornholms Regionskommune,«: » udmeldte ø-kommuner jf. § 1, stk. 3,«.

23. I §§ 27 og 28 ændres »Ørestadsselskabet« til: »Metroselskabet I/S«.

24. Efter § 28 indsættes:

»Kapitel 4 a Passagerrettigheder og EU-forhold

»§ 28 a. Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder.

Stk. 2. Trafikstyrelsen behandler klager i forhold til forordningen nævnt i stk. 1, der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

§ 28 b. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om tilsyn, klageadgang, gebyrer, meddelelse af påbud og forbud, om oplysningspligter mv.«

25. I § 30 indsættes efter stk. 1, som nye stykker:

»*Stk. 2.* Med bøde straffes den, der overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder.

Stk. 3. I regler, der er udstedt i medfør af denne lov, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.«

Stk. 2. bliver herefter til stk. 4.

26. I § 31, *stk. 1*, udgår », Færdselsstyrelsen«.

§ 2

Bekendtgørelser fastsat i medfør af lov om trafikkselskaber forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Stk. 2. Tilladelse til rutekørsel, der er udstedt inden denne lovs ikrafttræden, er gyldig indtil tilladelsens gyldighedsperiode udløber.

§ 3

Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 4

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 414 af 11. april 2013, som ændret ved § 16 i lov nr. 513 af 7. juni 2013, foretages følgende ændringer:

1. § 15, stk. 1, nr. 6 affattes således:

»6) Personkøretøjer, der med kontrakt om udførelse af rutekørsel, jf. § 20, stk. 3, i lov om trafikselskaber eller med tilladelse efter lov om trafikselskaber anvendes til rutekørsel, og herudover alene anvendes til kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, udføres efter de for det pågældende område normalt gældende takstbestemmelser og i henhold til en forud offentliggjort køreplan.«

§ 5

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	8
2. Lovforslagets hovedpunkter	9
2.1 Tilladelse til at melde sig ud af trafikskabet for ø-kommuner uden bro eller landfast forbindelse	9
2.1.1 Gældende ret.....	9
2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget	9
2.2 Godkendelse af trafikskabets vedtægter.....	10
2.2.1 Gældende ret	10
2.2.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget.....	10
2.3 Trafikskabets finansiering på Sjælland	11
2.3.1 Gældende ret	11
2.3.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget.....	11
2.4 Åben skolebuskørsel for alle passagerer	13
2.4.1 Gældende ret	13
2.4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget.....	14
2.5 Regionens og trafikskabets mulighed for varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. samt finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.	15
2.5.1 Gældende ret.....	15
2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget.....	15
2.6 Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet	18
2.6.1 Gældende ret	18
2.6.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	18
2.7 Trafikskabet i Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikøberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn.	19
2.7.1 Gældende ret.....	19
2.7.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	19
2.8 Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland.....	20
2.8.1 Gældende ret	20
2.8.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	20
2.9 Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik.	21
2.9.1 Gældende ret	21
2.9.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	22

2.10 Tilladelse til rutekørsel	23
2.10.1 Gældende ret.....	23
2.10.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	24
2.11 Passagerrettigheder og EU-forhold generelt	25
2.11.1 Gældende ret	25
2.11.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold.....	26
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	27
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.....	28
5. Administrative konsekvenser for borgerne	28
6. De ligestillingsmæssige konsekvenser.....	28
7. Miljømæssige konsekvenser	28
8. Forholdet til EU-retten.....	28
9. Hørte myndigheder og organisationer	28
10. Sammenfattende skema	28

1. Indledning

Af regeringsgrundlaget fremgår, at ”Regeringen vil evaluere, om der i forlængelse af strukturreformen kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den kollektive transport i Danmark.” (s. 31).

Transportministeriet afgav på denne baggrund i marts 2013 Evaluering af lov om trafikselskaber, hvori en række elementer i lov om trafikselskaber har været undersøgt.

Evalueringen viste, at organiseringen af den kollektive trafik i store træk fungerer tilfredsstillende udenfor hovedstadsområdet, mens den nuværende organisering i hovedstadsområdet indebærer en række uhensigtsmæssigheder.

Problemet i hovedstadsområdet er især, at de offentligt ejede selskaber – dvs. Movia, Metroselskabet og DSB – konkurrerer om hinandens kunder, frem for at fokusere på at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik. Resultatet er bl.a. forskellige loyalitetsprogrammer, ukoordinerede tilbud, manglende fælles trafikinformation og markedsføring.

Med evalueringen foreslog Transportministeriet, at der oprettes en paraplyorganisation, hvor der skabes en fælles kundeblade. Paraplyorganisationen skal i forhold til kunderne give det kollektive trafiksystem ét ansigt og ét brand.

Herudover konstateredes det i evalueringen, at ansvars- og finansieringsmodellen for busdriften på Sjælland - der blandt er afgørende for finansieringen af administrationsudgifter og busruter der krydser kommunegrænser – er ugennemsigtig og blokerer for, at der gennemføres hensigtsmæssige tilpasninger af bustrafikken.

Med evalueringen foreslog Transportministeriet en ny ansvars- og finansieringsmodel, der blandt andet medfører, at administrationsomkostninger for trafikselskabet på Sjælland, som i dag afholdes af Region Hovedstaden og Region Sjælland, fordeles ud på både regioner og kommuner. Regionernes ansvar for busdrift styrkes, så de i større grad får ansvar for den del af bustrafikken, der har regional karakter. Modellen foreslås også ændret for de ruter, som fortsat kører på tværs af kommuner, således at modellen understøtter en hensigtsmæssig busplanlægning og forbedrer incitamentsstrukturen.

I evalueringen opstilles endvidere løsningsforslag på en række øvrige områder, herunder forbedret samarbejde uden for hovedstadsområdet, mulighed for at trafikselskaber kan eje faste anlæg, mulighed for at åbne skolebuskørslen, mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet for fire ø-kommuner, lempelse af tilladelseskrav for visse typer af rutekørsel mv.

Evaluering af lov om trafikselskaber blev sendt i høring i marts 2013. På baggrund af evalueringen og de indkomne høringssvar, er der fundet behov for at ændre en række bestemmelser i lov om trafikselskaber.

Der foreslås på den baggrund ændringer omhandlende ø-kommuners mulighed for ikke at deltage i et trafikselskab, smidiggørelse af godkendelsesproceduren for trafikselskabets vedtægtsændringer, finansieringsmodellen på Sjælland, åbning af skolebuskørsel udført af kommuner, trafikselskabets mulighed for medfinansiering og varetagelse af ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg,

der relaterer sig til offentlig servicetrafik, herunder regioners mulig for at finansiere sådanne anlæg, udvidede samarbejdsmuligheder imellem trafikskaberne i hele landet i relation til individuel handicapkørsel og trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, organiseringen af den offentlige servicetrafik på Sjælland, bedre planlægning af offentlig servicetrafik i hele landet og afskaffelse af tilladelser til visse typer af rutekørsel.

Herudover har ikrafttrædelsen af forordning nr. 181/2011 om buspassagerers rettigheder (buspassagerrettighedsforordningen) nødvendiggjort, at der foreslås indført bestemmelser omhandlende tilsyns- og klageorganer samt sanktioner for overtrædelse af forordningen. Der foreslås også indført en generel hjemmel til administrativ gennemførelse af EU-retsakter.

Endvidere har regeringens konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012, hvoraf fremgår, at regeringen vil gennemføre forsøg med at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger, nødvendiggjort etablering af en hjemmel hertil i loven. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1 Tilladelse til at melde sig ud af trafikskabet for ø-kommuner uden bro eller landfast forbindelse

2.1.1 Gældende ret

Alle kommuner, undtagen Bornholms Regionskommune, skal deltage i et trafikskab, jf. § 1 i lov om trafikskaber.

Dette skyldes, at det efter kommunalreformen er trafikskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikskabs område.

Det er således ikke muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik, bortset fra Bornholms Regionskommune, da ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik er samlet i trafikskaberne.

Der findes ikke i den gældende lov dispensationsmulighed for kommunerne til ikke at deltage i et trafikskab.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Enkelte kommuner har rettet henvendelse til Transportministeriet med henblik på at få tilladelse til at træde ud af trafikskabet og selv stå for den offentlige servicetrafik.

Da der ikke er hjemmel i lov om trafikskaber hertil, har de pågældende kommuner fået afslag.

Baggrunden herfor har været, at hvis nogle kommuner ikke er medlem af et trafikskab, ville det blive sværere at sikre en sammenhængende trafik i trafikskabets område, da der ikke længere vil være incitament til at have ruter, der krydser kommunegrænsen. Endvidere vil de stordriftsfordele, der er ved at lade trafikskaberne udbyde og planlægge kørslen på vegne af alle kommuner, reduceres, hvis en række kommuner begynder at udbyde kørsel på egen hånd.

Dog findes der enkelte kommuner, nemlig de kommuner, som udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, hvor der ikke er sammenhæng med den øvrige kollektive trafik pga. ø-kommunens geografiske placering, og som derfor ikke har bustrafik over en kommunegrænse. Ovennævnte hensyn har således ikke samme vægt i forhold til disse ø-kommuner.

For disse ø-kommuner foreslås det derfor, at transportministeren, efter ansøgning fra den enkelte ø-kommune, kan give tilladelse til, at ø-kommunen ikke deltager i et trafikselskab. Deltager en ø-kommune ikke i et trafikselskab, skal de opgaver, der efter lov om trafikselskaber påhviler trafikselskaberne, varetages af ø-kommunen.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 2, 18 og 20-22.

2.2 Godkendelse af trafikselskabets vedtægter

2.2.1 Gældende ret

Trafikselskabet fastsætter selv selskabets vedtægter, som skal godkendes af repræsentantskabet for trafikselskabet og de berørte regionsråd og derefter af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren jf. § 2, stk. 4, i lov om trafikselskaber.

Herved sikres trafikselskabet mulighed for at tilpasse selskabets anliggender til specifikke, lokale forhold, således at der kan skabes de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne.

Trafikselskabet har fastsat deres vedtægter på baggrund af en standardvedtægt, der er fastsat af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren jf. bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt). Standardvedtægten indeholder en lang række bestemmelser, som trafikselskaberne ikke kan fravige.

Ønsker trafikselskabet at ændre i sine vedtægter, skal også ændringen godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af transportministeren og indenrigs- og økonomiministeren, som bl.a. påser, at eventuelle ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten er iagttaget og vurderer hensigtsmæssigheden af de regler, som er fastsat i vedtægten. Der skal herunder ske en prøvelse af, om eventuelle fravigelser af de almindelige styrelsesretlige regler, der som udgangspunkt gælder for kommunale fællesskaber, er hensigtsmæssige.

2.2.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Godkendelsesproceduren kan for vedtægtsændringer af mindre vigtig betydning virke usmidig og tung. Især når der henses til, at en stor del af bestemmelserne i standardvedtægterne, fastsat af transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, ikke kan fraviges.

Det foreslås derfor, at processen for de statslige myndigheders godkendelse smidiggøres, så selskabets vedtægter efter godkendelse af repræsentantskabet og de berørte regionsråd, sendes til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 ugers for indsigelser. Fristen kan forlænges ved en begrundet udtalelse fra transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren til trafikselskabet.

For vedtægtsændringer af vanskelig karakter, som er tidsmæssigt krævende at undersøge mv., kan fristen forlænges ved, at transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren afgiver en begrundet udtalelse til trafikskaberne om, hvorfor fristen ikke kan overholdes. Er fristen forlænget, må trafikskaberne afvente ministeriernes stillingtagen til vedtægtsændringer, før de kan anses som godkendt.

Med bestemmelsen kan trafikskaberne forudsætte, at vedtægtsændringer er godkendt, hvis der ikke er indkommet indsigelser senest 12 uger efter, at transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren har modtaget forslag til vedtægtsændringer.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 3 og 4.

2.3 Trafikskabets finansiering på Sjælland

2.3.1 Gældende ret

En væsentlig indtægtskilde for trafikskaberne er indtægter fra passagererne. Passagerindtægterne vil dog ikke kunne dække alle trafikskabernes udgifter, og det er derfor nødvendigt med et tilskud fra de deltagende kommuner og regionen eller regionerne i trafikskabet, jf. § 3 i lov om trafikskaber.

På Sjælland har regionerne det økonomiske ansvar for privatbanerne og for et regionalt busnet, som forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening. Regionerne finansierer endvidere alle de fælles udgifter i trafikskabet, som ikke kan henføres til de enkelte busruter, som f.eks. køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre m.v.

Fordelingen af tilskuddet til administrationsudgifterne mellem Region Sjælland og Region Hovedstaden fremgår ikke af loven, men besluttes af trafikskabet.

Kommunerne har det økonomiske ansvar for de lokale busruter samt udgifterne til individuel handicapørsel for kommunens egne borgere.

De enkelte kommuner har således det økonomiske ansvar for de respektive ruter, som kun forløber internt i kommunen.

Kommunerne samarbejder om de øvrige busruter, som berører to eller flere kommuner, idet udgifterne deles af kommunerne i forhold til deres gensidige pendlingsomfang, dog således at det kørselsomfang i en kommune, som overstiger kørselsomfanget i den anden kommune, betales af den kommune med det største kørselsomfang. Det betyder, at den enkelte kommune, som ruten passerer – bortset fra kommunen med det største kørselsomfang – betaler udgifterne til det dobbelte af kørslen i kommunen, multipliceret med kommunens andel af den samlede pendling mellem de af ruten betjente kommuner. Kommunen med det største kørselsomfang betaler for alle rutens udgifter minus bidragene fra de øvrige kommuner.

2.3.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Den gældende finansieringsmodel på Sjælland indeholder en række uhensigtsmæssigheder.

Et grundlæggende problem er, at modellen er meget kompleks i forhold til busruter, som krydser én eller flere kommunegrænser.

Endvidere kan den nuværende model i praksis virke blokerende for ændringer af disse busruter, da modellen er konstrueret således, at ændringer i én kommune påvirker betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken ruteføring eller frekvens i disse kommuner. Én kommune kan således komme til at betale mere for den samme busrute, fordi en anden kommune gør sin del af ruten kortere eller længere. Da modellen indebærer, at alle kommuner skal være enige, førend der kan foretages ændringer på ruten, kan den gældende finansieringsmodel bidrage til at hindre trafikalt hensigtsmæssige ændringer i bustrafikken. Hertil kommer, at en kommune ikke har noget incitament til at sikre en sammenhængende betjening, da kommunerne ikke opnår fordele ved at lade en busrute køre igennem kommunen, hvis dens egne borgere ikke har nytte af bussen.

Det forhold, at regionerne betaler alle trafikalselskabets administrationsomkostninger, gør kommunernes incitament til at støtte initiativer, der medfører lavere administrationsomkostninger, begrænset.

Bl.a. på baggrund af ovennævnte uhensigtsmæssigheder foreslås en ny model for finansiering af tværgående ruter samt af administrationsomkostningerne.

Det har for en række af de ruter, der går igennem flere kommuner, vist sig, at disse har mere karakter af at være regionale end lokale. Disse ruter bør derfor varetages af regionerne. Regionernes styrkede rolle i busdriften vil samtidig bidrage til at sikre en bedre sammenhæng i det samlede netværk af busruter.

På Sjælland er ruter af regional karakter som udgangspunkt ruter, der går igennem 3 eller flere kommuner. Det beror dog på en konkret vurdering, hvorvidt det er hensigtsmæssigt, at lade en rute finansieres regionalt. F.eks. vil det for en rute, der går igennem 3 eller flere kommuner, være relevant at vurdere hvorvidt den skal finansieres kommunalt eller regionalt, hvis ruten betjener små og tætliggende kommuner, eller hvor en eller flere kommuner, blandt de 3 eller flere kommuner ruten betjener, kun i meget lille grad bliver berørt af ruten. Endvidere vil også ruter, der berører under 3 kommuner, kunne vurderes at være regionale, hvis de f.eks. betjener meget store kommuner, eller hvis rutens karakter gør det hensigtsmæssigt, at denne finansieres af regionen.

Det er ud fra ovennævnte kriterier for det nuværende rutenet på Sjælland vurderet, at ruter, der f.eks. betjenes af S-, R- og N-busser, anses for at være af regional karakter. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at overflytte finansieringen af disse ruter, der ikke i forvejen finansieres af regionerne, til regionerne.

Det er dog trafikalselskabet, der efter forhandling med de to regioner og kommuner beslutter, hvilke ruter der vil være hensigtsmæssige at lade finansiere regionalt.

Overflytning af en række ruter, der går gennem flere kommuner, fra kommunerne til regionerne, vil samtidig gøre det muligt, at kommunerne medfinansierer nogle af trafikalselskabets omkostninger til administration, således at også kommunerne får incitament til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger.

Herudover foreslås fordelingsmodellen for udgifterne til de lokale busruter, der fortsat deles af flere kommuner, ændret, så den i højere grad afspejler kommunernes reelle forbrug og samtidig afspejler, at busruterne skal ses som et samlet netværk, der også giver fordele for andre end kommunens egne borgere.

Det foreslås derfor, at finansieringsmodellen af busdriften på Sjælland fastlægges sådan, at de to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager fortsat med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Trafikselskabets omkostninger til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, fastsat af trafikselskabet, fordelt på hver region, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. Det foreslås, at 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.

Den foreslåede finansieringsmodel vil eliminere mange af den nuværende models uhensigtsmæssigheder. Samtidig indeholder modellen et solidarisk element i form af fordeling af udgifterne ud fra kommunernes befolkningstal, som – sammen med regionernes større ansvar for selve busdriften – understøtter busruterens karakter af at være del af et samlet net. Endelig får kommunerne også et incitament til ikke at øge trafikselskabets administrationsomkostninger.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 5 og 6.

2.4 Åben skolebuskørsel for alle passagerer

2.4.1 Gældende ret

Al offentlig servicetrafik skal som nævnt i afsnit 2.1.1 varetages af et trafikselskab, hvorfor kommunerne ikke selv må udføre offentlig servicetrafik.

En kommune kan dog i henhold til loven vælge selv at udbyde og indkøbe specialkørsel, dvs. trafik som har hjemmel i anden lovgivning eller er begrænset til bestemte grupper af passagerer som f.eks. befordring af skoleelever. Når kommunen selv varetager skolebuskørslen, afskæres almindelige passagerer fra at benytte kørslen, da der ellers ville være tale om udførelse af offentlig servicetrafik.

Kommunerne har mulighed for at henlægge specialkørsel til trafikselskabet i stedet for at varetage denne selv.

En kommune kan f.eks. indgå aftale med et trafikselskab om, at trafikselskabet skal varetage skolebuskørslen. Overdrages indkøbet af skolebuskørsel til trafikselskabet, kan buskørslen udføres som offentlig servicetrafik, og andre passagerer vil derfor også kunne benytte bussen.

2.4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Flere kommuner har fremsat ønske om at kunne åbne for, at den skolebuskørsel, som kommunen varetager, også kan medtage almindelige passagerer. Dette begrundes med, at det både fra kommunens og andre passagerers synspunkt, virker som unødigt spild af kapacitet, at en bus, der kører på en bestemt rute på faste tidspunkter, ikke må medtage andre passagerer end skolebørn.

Heroverfor står, at det i dag kun er trafikselskaberne, der må udføre offentlig servicetrafik. Hensynene bag er bl.a., at det er nemmere for passagererne at anvende den offentlige servicetrafik, når det alene er trafikselskaber, der udfører denne samt de stordriftsfordele, der opnås ved at samle indkøb af bustrafik i trafikselskaberne.

At give kommunerne mulighed for en bedre kapacitetsudnyttelse af den skolebuskørsel de selv varetager, vurderes dog ikke at kollidere med hensynene bag reglen om, at kommunerne ikke selv må drive offentlig servicetrafik. Tværtimod gives der mulighed for at yde eventuelle passagerer på ruten en bedre service end i dag. Endvidere er kørslen en type kørsel, som kommunerne ikke skal, men alene kan, lade trafikselskaberne varetage, hvorfor stordriftstanken ikke har stor betydning.

Herudover vurderes den konkurrence, der evt. kunne opstå til trafikselskabets rutekørsel, ikke at være af betydning, da kommunale skolebusruter ofte oprettes i mindre befolkede områder, hvor kommunen ikke i forvejen via trafikselskabet har indsat offentlig servicetrafik, eller i hvert fald ikke offentlig servicetrafik, der passer med tidspunkterne for befordring af skolebørn. Herudover skal der opnås tilladelse til speciel rutekørsel som f.eks. skolekørsel, hvis kørslen udføres med busser, dvs. motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren. Trafikstyrelsen vil således her have mulighed for at foretage en prøvelse af, hvorvidt behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes af eksisterende offentlig servicetrafik, jf. den gældende lovs § 20, stk. 1. Der henvises i øvrigt til beskrivelsen i afsnit 2.10.

På denne baggrund foreslås det, at der på ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, efter den enkelte kommunes beslutning, kan medtages andre passagerer end skolebørn. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten.

Kravene om, at ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og at der ikke opkræves betaling fra passageren for brug af ruten, skal hindre, at kommunen omgår loven ved at oprette ruter med baggrund i bestemmelsen, der reelt ikke har til formål at befordre skoleelever, og derved driver en form for offentlig servicetrafik.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 9.

2.5 Regionens og trafikskabets mulighed for varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. samt finansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

2.5.1 Gældende ret

Ansvar for faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, såsom stoppesteder, læskure mv., er i dag placeret hos vejmyndigheden. Det betyder, at opsætning og vedligehold af faste anlæg på kommunale veje er kommunernes ansvar, og på statslige veje er statens ansvar.

Selvom både regioner og kommuner er ansvarlige for offentlig servicetrafik og finansierer henholdsvis regionale og kommunale ruter, omfatter regionernes ansvar ikke, som for kommunerne, vejene og det hertil hørende ansvar for faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Regionerne har således på nuværende tidspunkt hverken pligt eller ret til at varetage eller finansiere opgaver i forbindelse med anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, ud over den drift og opsætning af faste anlæg, som regionerne eventuelt indirekte medfinansierer ved, at de respektive trafikskabers bestyrelser har besluttet at anse det som en tilknyttet accessorisk ydelse til opgaven at drive offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, jf. nedenfor.

For kommunale stoppesteder er der uens praksis i forhold til, hvem der opsætter og vedligeholder de faste anlæg. I nogle kommuner vedligeholdes anlægget af kommunen, i andre af trafikskabet.

Trafikskabernes nuværende kompetence til at varetage opsætning og drift af stoppesteder for kommunerne beror som nævnt ovenfor hjemmelsmæssigt på, at det i de respektive trafikskabers bestyrelser er besluttet at anse dette som en tilknyttet accessorisk ydelse til opgaven at drive offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, jf. lov om trafikskaber § 5.

Det vurderes dog ikke muligt for trafikskaberne med hjemmel i den gældende lovgivning at varetage opsætning af større anlæg, ej heller til at eje faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Trafikskabernes eventuelle varetagelse af opsætning og vedligehold af faste anlæg finansieres direkte af den kommune, der bestiller ydelsen, eller alternativt ud fra de principper, trafikskabet har fastlagt i forhold til mindre vedligehold af busstoppesteder.

Trafikskabet har således ikke mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, f.eks. gennem en medfinansiering af reovering af en busterminal, der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser mv. til fordel for det samlede busnetværk. Sådanne anlæg skal som nævnt betales fuldt ud af den kommune, hvor anlægget er beliggende.

2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Regionernes mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik

For regionalt finansierede ruter er ansvaret som vejmyndighed skilt fra ansvaret for busdriften.

En konsekvens ved at skille ansvaret som vejmyndighed fra ansvaret for busdrift kan være, at incitamentet hos vejmyndigheden til at investere i busfremkommelighed, med dertil følgende lavere driftsomkostninger ved busdriften, reduceres.

Det bør derfor være muligt for regionerne at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, f.eks. projekter der forbedrer fremkommelighed for deres buslinjer, da dette er tæt knyttet til regionernes opgaver vedrørende offentlig servicetrafik og endvidere kan forbedre regionernes mulighed for at varetage sine opgaver så økonomisk ansvarligt som muligt, hvis de kan investere i tiltag, der gavner rutens driftsøkonomi.

Det foreslås derfor, at regionerne gives mulighed for at kunne finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Ud over at der giver regionen adgang til selv at finansiere faste anlæg, gives der også regionerne mulighed for at lade trafikskabet varetage ejerskab eller drift, opsætning mv. af sådanne faste anlæg, jf. ovennævnte afsnit.

Det er vigtigt at bemærke, at bestemmelsen ikke gør regionerne til vejmyndighed eller forpligtiger regionerne til at varetage vedligehold af anlægget, medmindre de selv har finansieret anlægget, da vejene fortsat er kommunernes og statens ansvar.

Bestemmelsen giver blot mulighed for, at regionerne kan finansiere projekter i relation til f.eks. vejfremkommelighed. Dette skal især ses i sammenhæng med den nye finansieringsmodel på Sjælland, jf. afsnit 2.3, men også i forhold til resten af Danmark, hvor regionerne har et noget større trafikøberansvar, end regionerne på Sjælland har efter den gældende ordning.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 8.

Trafikskabets varetagelse af ejerskab eller drift, opsætning mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik

Faste anlæg som stoppestedstandere, læskure, terminaler mv. er tæt knyttet til et trafikskabs kerneprodukt, da det er en naturlig service i forbindelse med busdriften, som passagerne forbinder med trafikskabet.

Da det er vejmyndigheden, der som nævnt har ansvaret for sådanne anlægs drift og opsætning, er der ofte ikke en ens standard for, hvordan f.eks. stoppestederne inden for trafikskabets område skal se ud. Det betyder, at der inden for et trafikskabs område kan være stor forskel på stoppestedernes udformning og tilstand, alt afhængig af den enkelte vejmyndigheds prioriteter. Den tætte tilknytning disse anlæg har til trafikskabet gør det ønskeligt at tilvejebringe en mulighed for, at trafikskaberne kan få indflydelse herpå.

Det foreslås, at trafikskabet efter aftale med regionen, jf. den foreslåede udvidelse af regionens finansieringsmuligheder, eller vejmyndighederne, kan varetage ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Hvis vejmyndighederne eller regionen ønsker det, skabes der herved i højere grad en mulighed for, at trafikskabet kan få indflydelse på stoppesteder mv., der som nævnt af passagerne anses som en naturlig service i forbindelse med busdriften.

Trafikselskabets mulighed for at varetage opsætning og drift af faste anlæg er en kodificering af den praksis, der udøves i dag, men muligheden for at varetage ejerskab af faste anlæg, er en nyskabelse i forhold til gældende praksis på området.

Det er med bestemmelsen hensigten, at kommunerne giver trafikselskaberne mulighed for skabe et ensartet udtryk ved især stoppestedstanderne, der har en nær tilknytning til busdriften fra passagerernes synspunkt, i hele trafikselskabets område, og at kommunerne bestræber sig på ikke at udarbejde forskellige retningslinjer for standere i hver enkelt kommune.

Hensyn som trafiksikkerhed, vejplanlægning mv. kan fortsat varetages af vejmyndigheden, da det med bestemmelsen bliver frivilligt for den enkelte kommune/staten, om denne ønsker, at trafikselskabet skal varetage opsætning eller drift, evt. begge dele, eller om trafikselskabet helt skal overtage ejerskabet af anlæggene. Hvis den enkelte kommune/staten beslutter at lade trafikselskabet varetage ejerskab eller drift, opsætning mv., kan der i aftalegrundlaget mellem parterne tages højde for finansiering, trafiksikkerhed og vejplanlægning.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 9.

Trafikselskabets mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik

På nuværende tidspunkt finansieres trafikselskabernes eventuelle varetagelse af opsætning og vedligehold af faste anlæg direkte af den kommune, der bestiller ydelsen, eller alternativt ud fra de principper, trafikselskabet har fastlagt i forhold til mindre vedligehold af busstoppesteder.

Trafikselskabet har således ikke mulighed for at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, til fordel for det samlede busnetværk, f.eks. ved en medfinansiering af en forbedring af en busterminal der fungerer som knudepunkt for en del busruter, udskiftning af en række læskure på en strækning, der benyttes af et større antal busser mv.

Da sådanne anlæg potentielt kan komme mange kommunes borgere til gode, vil det være hensigtsmæssigt, at fællesskabet, i kraft af trafikselskabet, gives mulighed for at bidrage til sådanne forbedringer eller nyanlæg. En mulighed for medfinansiering supplerer endvidere forslaget om, at trafikselskaberne i større grad kan gives ansvar for eller overtager ejerskabet af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Det foreslås derfor, at trafikselskabet kan beslutte, at trafikselskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikselskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Trafikselskaberne får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette besluttes i trafikselskabets bestyrelse. Bestyrelsen har i den forbindelse mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansieringen.

For at regionerne ikke skal blokere for kommunernes ønske om en sådan medfinansiering, kan trafikselskabet beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikselskabet, der bidrager til og har ansvar for medfinansieringen.

Denne mulighed er alene givet i forhold til trafikskabers medfinansiering af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 2. og 3. pkt., og ikke i forhold til trafikskabers varetagelse af opsætning, drift, ejerskab mv. af faste anlæg, jf. den foreslåede § 5, stk. 3, 1. pkt., da sidstnævnte ikke belaster regionerne økonomisk. Med § 5, stk. 3, 1. pkt. ”bestiller” kommunerne som nævnt en ydelse gående ud på, at trafikskabet skal stå for opsætning, drift, vedligehold, ejerskab mv., som kommunen på samme vis som med bestilt trafik, selv skal betale for.

Beslutes det, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan trafikskabet opkræve tilskud, både faste og engangstilskud, fra trafikskabets deltagere. Sådanne tilskud vil kunne danne grundlag for, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da kommunen også selv skal tage ansvar for forbedringer af et i kommunen beliggende anlæg.

Der henvises til den foreslåede § 1, nr. 9.

2.6 Udvidet mulighed for samarbejde mellem trafikskaberne i hele landet

2.6.1 Gældende ret

Trafikskaberne skal i samarbejde med de tilstødende trafikskaber sørge for offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikskaber. Dette gælder dog ikke for trafikskabet på Sjælland, som hverken har pligt til eller mulighed for at samarbejde med de andre trafikskaber om trafik, der krydser trafikskabets grænse, da en sådan grænseoverskridende trafik defineres som fjernbuskørsel jf. § 19, stk. 4, hvilken trafikskabet som udgangspunkt ikke må varetage. Trafikskabet på Sjælland har dog pligt at samarbejde med de andre trafikskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der krydser trafikskabets grænse.

Samarbejde mellem trafikskaber, hvis områder ikke støder op til hinanden, er ikke muligt. Rutekørsel, der forløber over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område, kan således ikke varetages af trafikskaberne, men skal i stedet udføres som kommerciel fjernbuskørsel, jf. § 22. Endvidere har trafikskaberne ingen samarbejdsmuligheder vedrørende opgaver, som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. § 5, stk. 3.

2.6.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Der har indenfor visse typer kørsel vist sig et behov for, at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde i forhold til kørsel, der berører mere end et trafikskabs område.

Dette behov har bl.a. vist sig i forhold til samarbejde mellem trafikskaberne på områder indenfor individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og indenfor de visiterede kørselsopgaver, trafikskaberne varetager for kommuner og regioner. Det har f.eks. ikke med gældende lov været muligt at tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland, og som er

tilknyttet trafikskabet på Sjælland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel i Nordjyllands Trafikskab under et ophold i Nordjylland.

Da øgede samarbejdsmuligheder således hovedsagligt har vist sig nødvendige i forhold til individuel handicapkørsel samt for opgaver, som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, bør muligheden for samarbejde mellem trafikskaberne udvides for de nævnte typer af kørsel.

Der bør ikke åbnes for et videre samarbejde i forhold til resterende offentlig servicetrafik, da dette vil være uhensigtsmæssigt i forhold til den liberaliserede fjernbuskørsel. Det er således ikke hensigten at skabe konkurrence til fjernbuskørslen.

Det foreslås derfor, at trafikskaberne får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, der berører mere end to trafikskabers områder. Trafikskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. den gældende § 5, stk. 3.

Trafikskaberne vil med bestemmelsen således kunne samarbejde om kørsler, herunder købe ydelser af hinanden, der vedrører de nævnte typer kørsler.

Det vil i forhold til individuel handicapkørsel løse problemstillingen omkring, at ordningen eftergældende ret ikke kan benyttes landsdækkende.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 10.

2.7 Trafikskabet i Region Nordjyllands overtagelse af statens trafikføberansvar for lokaltogstrafik mellem Hobro og Frederikshavn.

2.7.1 Gældende ret

I dag varetages den offentlige servicetrafik på statens jernbaner i Region Nordjylland af DSB i henhold til den forhandlede kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014.

2.7.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Regeringen har i det konkurrencepolitiske udspil fra oktober 2012 meldt ud, at regeringen vil gennemføre forsøg med at lade andre operatører end DSB overtage driften på lokale banestrækninger. Initiativet forventes i første omgang gennemført på forsøgsbasis i Nordjylland.

DSB kører normalt ca. 1,1 mio. km om året med lokale tog internt i region Nordjylland. Det er denne trafik, som planlægges overdraget til lokalt ansvar, mens DSB fortsat skal betjene landsdelsforbindelserne til og fra Aalborg efter en forhandlet kontrakt med staten.

Med den foreslåede hjemmel bliver der mulighed for, at transportministeren kan indgå en aftale med Region Nordjylland om overdragelse af trafikføberansvaret for lokal togtrafik på strækningen Skørping og Frederikshavn til region Nordjylland. Såfremt en sådan aftale indgås, vil ansvaret for

den lokale togbetjening på strækningen Skørping og Frederikshavn således påhvile Region Nordjylland, idet regionen vil blive kompenseret af staten for at overtage opgaven i form af et årligt tilskud.

Det foreslås, at Regionen kan overdrage trafikøberansvaret til Nordjyllands Trafikselskab. Med den foreslåede bestemmelse får Nordjyllands Trafikselskab i givet fald mulighed for at indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikselskab vil således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafikelskabet varetager i forhold til privatbanerne i Region Nordjylland.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 12.

2.8 Forbedret samarbejde mellem aktører i den offentlige servicetrafik på Sjælland

2.8.1 Gældende ret

Med hjemmel i gældende lov kan transportministeren fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikelskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikelskabet på Sjællands område.

Transportudbyderne i hovedstadsområdet er således ved bekendtgørelse nr. 1009 af 9. oktober 2006 om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v. forpligtet til at samarbejde i en samarbejdsorganisation om bl.a. kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplaner, for at skabe sammenhæng i den offentlige service trafik.

Samarbejdet finder i praksis sted i det såkaldte direktørsamarbejde, der sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen og med deltagelse af direktørerne fra de enkelte selskaber. Dette samarbejde omfatter bl.a. fælles billetter, abonnementskort og priser (takster), herunder indtægtsdeling, kundeinformation og markedsføring, erhvervssalg, rejsekort, fælles mobilbilletter, rejseregler og koordinering af køreplaner.

Samarbejdet har ifølge bekendtgørelsen karakter af et fælles forum for udveksling af ideer og initiativer til udvikling af analyser og vurderinger af den offentlige servicetrafik.

Direktørsamarbejdet forudsætter enighed, før der kan træffes beslutninger. Der er således tale om en konsensusmodel uden en mekanisme til at løse konflikter. Der stilles endvidere ikke krav til, hvad parterne i samarbejdet skal opnå, hvilke områder der skal samarbejdes på og med hvilket ambitionsniveau.

2.8.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Der er behov for at den offentlige servicetrafik på Sjælland bliver mere sammenhængende, end den er i dag.

Med tre forskellige selskaber (herefter benævnt selskaberne), der varetager trafikken på Sjælland, oplever kunderne, at der trods et allerede eksisterende samarbejde mellem selskaberne, ikke er optimal sammenhæng på rejser, hvor der anvendes flere transportmidler.

For at styrke sammenhængen i den offentlige servicetrafik og for at forbedre kundernes oplevelse heraf, skal selskabernes samarbejde have en mere forpligtende karakter, og samarbejdet skal omfatte flere områder, end det gør i dag.

For at sikre, at selskaberne har klar hjemmel til at varetage en række opgaver i fællesskab, foreslås den forøgede pligt til samarbejde mellem selskaberne fastsat direkte i loven i stedet for ved bekendtgørelse alene.

Det foreslås derfor, at trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, i fællesskab etablerer et samarbejde for den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevedtede opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik der udføres på Sjælland af selskaberne.

Der foreslås endvidere, at selskaberne også kan samarbejde om, at udføre opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.

Det kollektive trafiksystem på Sjælland forventes herefter præsenteret ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 15 og 16.

2.9 Bedre planlægning af den offentlige servicetrafik.

2.9.1 Gældende ret

Trafikselskaberne står for at planlægge den offentlige servicetrafik ud fra den bustrafik, som regioner og kommuner bestiller. Trafikselskaberne har således ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner med henblik på en lokal og regional busbetjening inden for trafikselskabets område jf. § 5, stk. 1.

Det er med lovgivningen ikke fastlagt på forhånd, hvilken bustrafik kommuner og regioner har ansvar for hver især. Forarbejderne til lov om trafikselskaber foreskriver alene, at regionen er økonomisk ansvarlig for et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommuner finansierer lokale ruter. Den konkrete fordeling fastlægger parterne derfor selv ud fra deres ønskede serviceniveau.

Ud over den almindelige planlægning af bustrafikken, forpligtes trafikselskaberne også til at udarbejde langsigtede planer for den offentlige servicetrafik, som trafikselskaberne er ansvarlige for inden for rammerne af statens planlægning. En del af formålet med den langsigtede planlægning er at udmønte politisk/økonomiske servicemålsætninger for den offentlige servicetrafik på længere sigt.

Der er på nuværende tidspunkt ikke noget krav til, at trafikselskabernes trafikplan for den offentlige servicetrafik skal indeholde nærmere overvejelser om ansvarsfordelingen mellem regioner og

kommuner eller langsigtede planer for fastlæggelsen af et mere stabilt og fast rutenet. Busnettet er fuldt ud afhængigt af kommunernes og regionerne prioriteringer i de årlige budgetter.

Af forarbejder til lov om trafikselskaber fremgår alene, at trafikselskabets plan bl.a. skal beskrive betjeningsomfang og således synliggøre, hvilke prioriteringer der er foretaget i den offentlige servicetrafik inden for trafikselskabets område.

2.9.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

For at skabe et mere stabilt rutenet indenfor trafikselskabets geografiske område, hvor ansvaret mellem kommuner og regioner sættes i mere forudsigelige og stabile rammer, foreslås det, at trafikplanen også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet samt et flerårigt budgetoverslag.

Der skal med det strategiske grundlag fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på, og som de som udgangspunkt ikke på kort sigt ændrer.

Det strategiske grundlag skal ses som en form for aftale mellem kommuner og regioner i trafikselskabet, hvor de overfor hinanden har lagt sig fast på dette grundlæggende rutenet, som kommuner og regioner efterfølgende vil kunne arbejde ud fra i forbindelse med planlægningen af øvrige ruter.

Med forslaget fastlægges de overordnede principper for rutenettet, ud fra en længere planlægningshorisont end det er tilfældet med planlægningen af bustrafikken i dag.

For at understøtte denne planlægning, findes det hensigtsmæssigt, at der i samspil med disse overordnede principper for rutenettet udarbejdes et flerårigt budgetoverslag. På den måde er det muligt for de enkelte kommuner og regioner at tilrettelægge egen trafik og midlerne hertil bedre.

Hensigten med det strategiske grundlag og flerårige budgetoverslag er at eliminere noget af den usikkerhed, der opstår ved, at der årligt lægges nye budgetter, der betyder, at busruter kan besluttes nedlagt med kort varsel.

Kommunernes og regionernes 1-årige budgetplanlægning er naturligvis fortsat det bærende element i økonomien, og det strategiske grundlag er ikke til hinder for, at en kommune eller regions økonomi nødvendiggør, at der med kort frist ændres eller nedlægges en busrute, der indgår i det strategiske grundlag. Det er således fortsat op til parterne selv at fastlægge serviceniveauet, selvom der udarbejdes et strategisk grundlag.

Det strategiske grundlag er særlig relevant i forhold til busomlægninger som følge af større projekter såsom den kommende letbane i ring 3, åbningen af metrocity-ringen eller ved beslutningen om, hvilke kommunale ruter der vil være hensigtsmæssige at overflytte til regionen i forbindelse med den nye finansieringsmodel som behandlet i punkt. 2.3.

Det er bestyrelsen, der ifølge standardvedtægten i sidste ende træffer beslutning om trafikplanen, men de enkelte kommuner og regioner skal inddrages i arbejdet, da det som nævnt er kommuner og regioner, der fastlægger eget serviceniveau.

Jo tættere et område er trafikeret, jo mere relevant er det, at trafikselskabet og dennes bestyrelse arbejder for, at der skabes en fælles forståelse for det formålstjenlige i, at der nås til enighed om tilpasningen af busruter og fastlæggelsen af et grundlæggende rutenet.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 17.

2.10 Tilladelse til rutekørsel

2.10.1 Gældende ret

Private buskørselsvirksomheder, de regionale trafikselskaber mv. der ønsker at udføre rutekørsel, skal have tilladelse hertil af transportministeren. Tilladelseskompetencen er delegeret til Trafikstyrelsen.

Med rutekørsel forstås en regelmæssig befordring af personer med bus eller bil i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst en gang om ugen, og hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder. Typisk vil kørslen foregå i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan.

Er rutekørslen åben for alle, betegnes den ”almindelig rutekørsel”. Under denne betegnelse falder dog også individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes rutekørslen som ”speciel rutekørsel”.

Rutekørsel kan også udføres som fjernbuskørsel. Herved forstås en rute, der kører over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, er der krav om en vis frekvens.

Der kræves tilladelse til at udføre alle typer af rutekørsel. Tilladelseskravet for almindelig rutekørsel gælder for ethvert motorkøretøj, uanset størrelse, i modsætning til krav om tilladelse til speciel rutekørsel, som kun gælder, for så vidt kørslen udføres med busser, dvs. motorkøretøjer indrettet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren.

Tilladelse til rutekørsel er betinget af, at ansøgeren har tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring jf. § 1, stk. 1, i lov om buskørsel. Dette krav gælder dog ikke for trafikselskaber eller Bornholms Regionskommune. En tilladelse til erhvervmæssig personbefordring giver ret til at udføre anden form for buskørsel end rutekørsel og kan udstedes til ansøgere, der opfylder buslovgivningens krav til økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer og vandel.

Ved afgørelsen af om tilladelse til rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, skal gives, skal der desuden foretages en behovsprøvelse, hvor der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

Baggrunden for denne afvejning er et ønske om at koordinere og planlægge den offentlige servicetrafik. Dette skyldes, at det med tilblivelsen af lov om trafikskaber blev fastsat, at det er trafikskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikskabs område. Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår.

Med tilladelseskravet sikres det, at der er en form for kontrol med, at private buskørselsvirksomheder ikke opretter konkurrerende ruter på særligt lukrative strækninger og med begrænsede køreplaner, som dermed trækker kunder bort fra den offentlige servicetrafik, således at trafikskabernes indtjening undergraves. Dette er med til at sikre, at der kan eksistere et veludbygget netværk af busstrafik, som betjener hele landet, også i de mindre befolkede egne, hvor det ikke vil kunne betale sig at drive en busrute.

Tilladelse til trafikskaber og Bornholms Regionskommune til at udføre rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, og til at lade sådan kørsel udføre af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt, udstedes dog uden prøvelse af behovet for ruten.

2.10.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Trafikstyrelsen behandler årligt ca. 1500 ansøgninger om tilladelse til rutekørsel og giver meget sjældent en ansøger afslag på tilladelse til rutekørsel.

Det har inden for en række kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede og ældre samt kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge mv. vist sig, at tilladelseskravet ikke tjener noget formål i forhold til lov om trafikskaber, da disse kørselstyper ikke vurderes til at være i konkurrence med de regionale trafikskaber, hvorfor en prøvelse af behovet ikke er nødvendig.

Ansøgning om og udstedelse af tilladelser udgør således en unødigt administrativ byrde for både Trafikstyrelsen og busoperatørerne.

Det foreslås derfor, at der fastsættes en generel bemyndigelsesbestemmelse, hvor transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse.

De undtagne kørselstyper skal fastsættes i bekendtgørelse nr. 1736 af 22. december 2006 om rutekørsel.

Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig.

Visse kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af almindelig busdrift med en fast køreplan, bør f.eks. fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da sådan rutekørsel vil

blive udført i konkurrence med de regionale trafikselskaber, hvorfor en behovsvurdering fortsat vurderes nødvendig.

Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil indebære en ikke uvæsentlig reduktion i antallet af ansøgninger til behandling i Trafikstyrelsen og vil samtidig lette erhvervet, da det forventes, at antallet af ansøgninger om lokal- og regional rutekørsel vil blive væsentligt reduceret.

Tilladelserne anvendes i dag også som dokumentation i forhold til politiets håndhævelse af reglerne helt generelt, gældende skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og for håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne.

Det vurderes dog, at tilladelserne i forhold til disse formål vil kunne erstattes af en skriftlig kørselskontrakt, hvis denne indeholder oplysninger, som før kunne findes i tilladelsen. Det bemærkes, at vægtafgiftsloven foreslås ændret som følge heraf.

Det foreslås derfor, at transportministeren for kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan fastsætte nærmere regler om krav til oprettelsen af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten mv.

I henhold Europa Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, kan EU-cabotagekørsel, når der er tale om speciel rutekørsel, dokumenteres overfor kontrolmyndighederne ved aftalen mellem transportvirksomheden og transportarrangøren (altså kørselskontrakten), jf. artikel 17, nr. 4. Dette taler således for, at en kørselskontrakt/aftale vil kunne anvendes som dokumentation for, at der er tale om rutekørsel.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 19.

2.11 Passagerrettigheder og EU-forhold generelt

2.11.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder (i det følgende benævnt passagerrettighedsforordningen), der er optrykt som *bilag 1* til lovforslaget, finder anvendelse fra den 1. marts 2013.

Passagerrettighedsforordningen, der har hjemmel i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde artikel 91, stk. 1, om fælles regler for transportområdet, finder direkte anvendelse i Danmark.

Formålet med passagerrettighedsforordningen er at fastsætte regler for bustransport af passagerer med hensyn til ikke-diskrimination, rettigheder i tilfælde af ulykker, aflysning eller forsinkelse, assistance til handicappede og bevægelseshæmmede, mindstekrav til oplysninger til passagererne, behandling af klager og generelle regler om håndhævelse.

Der findes på lignende vis passagerrettigheder inden for luftfart, jernbane og søfart.

Forordningen finder i sin helhed anvendelse på passagerer, der benytter almindelig rutekørsel med en rejseafstand på 250 km eller mere, mens det alene er nogle af de mere generelle bestemmelser, der finder anvendelse for almindelig rutekørsel med en rejseafstand, der er mindre end 250 km, og for lejlighedsvis kørsel.

Der er i gældende lov ikke en generel hjemmel til, at der kan fastsættes regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af EU om forhold der vedrører lov om trafikskaber.

2.11.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

For at sikre passagerrettighedsforordningens krav om effektiv klageadgang og håndhævelse, foreslås der med lovforslaget indsat supplerende bestemmelser til passagerrettighedsforordningen vedrørende klageadgang, håndhævelse og sanktion.

Der foreslås endvidere indsat en bemyndigelsesbestemmelse, der giver transportministeren hjemmel til administrativt at fastsætte nærmere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage, hvis dette vurderes nødvendigt.

Når det, trods fastsættelse af klage- og tilsynsorgan ved lov, samtidig foreslås, at de nærmere regler for opfyldelse og anvendelse kan fastsættes administrativt, er det for at sikre, at reglerne kan tilpasses en eventuel udvikling på området.

I forhold til udpegning af klageorganer, foreslås det, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Trafikstyrelsen behandler klagesagerne.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro er et uafhængigt ankenævn, som er godkendt af erhvervs- og vækstministeren i medfør af forbrugerklageloven.

Ankenævnet for bus, Tog og Metro er også udpeget som klageorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Det findes derfor hensigtsmæssigt, at bus- og jernbanepassagerer i forhold til de EU-retlige passagerrettigheder kan klage samme sted.

Endvidere behandler nævnet også andre klager over rejser med bus, der ikke relaterer sig til forordningen, hvorfor det af hensyn til forbrugeren bør være samme klageorgan, der behandler størstedelen af klager over busrejser.

Det har dog været nødvendigt at udpege to klageorganer til håndhævelse af forordningen, da Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene har kompetence til at behandle civile tvister angående rejser med kollektiv trafik mellem forbrugere og udbyderen af bus, tog og metro. En klage kan dog angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne.

Trafikstyrelsen skal derfor varetage de klager, som nævnet ikke har kompetence til at behandle.

De klager, som Trafikstyrelsen forventes, at varetage vil være eventuelle ikke-forbrugerrelaterede klager, klager over lejlighedsvis kørsel, jf. forordningens artikel 3 (b) i relation til artikel 8 om

rimelig assistance i tilfælde af ulykker med hensyn til passagerenes praktiske behov og artikel 17, stk. 3, om fremskaffelse af midlertidige erstatningshjælpemidler samt klager over personskadeerstatning i henhold til artikel 7.

Størstedelen af de klager, der kan forventes at indkomme på forordningens område, forventes dog at vedrøre aspekter, som Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har kompetence til at behandle.

Med udpegningen af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro foreslås den i forordningen nævnte mulighed for, at passageren forinden skal have klaget til transportøren, før de udpegede klageorganer kan behandle klagen, anvendt. Det forventes også, at der for klager rettet til Trafikstyrelsen, skal være klaget til transportøren forinden.

For at sikre effektiv håndhævelse af forordningen, foreslås Trafikstyrelsen udpeget som tilsynsorgan og der foreslås indført mulighed for bødestraf ved overtrædelse af forordningen.

Endvidere foreslås det, at der fastsættes en generel hjemmel til at gennemføre EU-direktiver og fastsætte supplerende regler vedr. EU-forordninger på bus- og privatbaneområdet.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes regler, der indeholder en generel bemyndigelse, således at der ikke skal foretages ændringer af lov om trafikkselskaber på baggrund af direktiver og forordninger, hvis disse holder sig indenfor lovens formål.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 24 og 25.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Finansieringsmodellen anses samlet set ikke at medføre ændrede økonomiske konsekvenser for hverken regioner eller kommuner på Sjælland. Den ændrede opgavefordeling i forhold til de administrative udgifter og regionernes varetagelse af flere tværkommunale ruter forventes at være DUT-neutral.

Med forventningen om, at det ved bekendtgørelse fastsættes, at tilladelseskravet afskaffes for en række nærmere fastsatte typer af rutekørsel, vil det betyde administrative lettelser for Trafikstyrelsen, da de ikke længere skal vurdere samme antal ansøgninger som tidligere.

Som ordningen er opbygget nu, får Trafikkselskaberne i dag en betydelig mængde ansøgninger om tilladelser i høring. I forhold til fjernelse af tilladelseskravet i forhold til visse kørselstyper, vil den påtænkte lovændring betyde, at trafikkselskaberne vil skulle foretage færre behovsvurderinger.

Dog har trafikkselskaberne for en række af den type kørsler der forventes undtaget tilladelseskravet afgivet indsigelsesret, hvorfor det ikke forventes for trafikkselskaberne at skabe væsentligt administrative lettelser.

Da antallet af behovsvurderinger, der forventes at bortfalde, er rimelig få, vurderes det, at de administrative mindre-omkostninger for trafikkselskaberne vil være under bagatelgrænsen i relation til DUT.

Trafikstyrelsens rolle som tilsyns- og klageorgan, herunder udarbejdelse af en rapport hvert 2. år, forventes at medføre minimalt administrativt merarbejde.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Med forventning om, at det ved bekendtgørelse fastsættes, at tilladelseskravet afskaffes for en række nærmere fastsatte typer af rutekørsel, vil det betyde administrative lettelser for buskørselsvirksomheder, idet det antages, at der allerede i dag indgås skriftlige kontrakter om rutekørsel mellem buskørselsvirksomheder og transportarrangører.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Ingen.

6. De ligestillingsmæssige konsekvenser

Ingen.

7. Miljømæssige konsekvenser

Ingen.

8. Forholdet til EU-retten

I henhold til artikel 28, 29 og 31 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder har medlemsstaterne pligt til at sikre, at forordningens bestemmelser om klageadgang og effektiv håndhævelse finder anvendelse i medlemsstaten.

Dette vil blive efterlevet ved fastsættelse af bestemmelser om klage- og tilsynsmyndighed samt strafbestemmelser.

Endvidere indføres der en generel hjemmel til administrativt at fastsætte regler til opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af EU om forhold omfattet af loven.

9. Hørte myndigheder og organisationer

Udkast til lovforslaget har været i høring hos følgende organisationer m.v.: ...

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser	Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil	Trafikstyrelsens rolle som tilsyns- og klageorgan, herunder

for det offentlige	indebære en ikke uvæsentlig reduktion i antallet af ansøgninger til behandling i Trafikstyrelsen og derved en mindre administrativ byrde.	udarbejdelse af en rapport hvert 2. år, forventes kun at medføre minimalt administrativt merarbejde.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Fjernelse af tilladelseskravet til visse kørselstyper vil lette erhvervet, da det forventes, at antallet af ansøgninger om lokal- og regional rutekørsel vil blive væsentligt reduceret.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Evt. Ligestillingsmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>I henhold til artikel 28, 29 og 31 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder har medlemsstaterne pligt til at sikre, at forordningens bestemmelser om klageadgang og effektiv håndhævelse finder anvendelse i medlemsstaten.</p> <p>Dette vil blive efterlevet ved fastsættelse af bestemmelser om klage- og tilsynsmyndighed samt strafbestemmelser.</p> <p>Endvidere indføres der en generel hjemmel til administrativt at fastsætte regler til opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af EU om forhold omfattet af loven</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede ændring af overskriften og deloverskriften i kapitel 1 er en konsekvensændring som følge af, at der indsættes en ny § 3 a, hvor regionerne gives mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Kapitlet regulerer som følge af den foreslåede ændring ikke alene trafikselskabernes finansiering, men også regionernes finansieringsmuligheder, hvilket der ikke i dag er hjemmel til i anden lovgivning.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5. samt til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 9.

Til nr. 2

Det foreslås i § 1, stk. 3, at kommuner, der udgør en ø, og som ikke har bro eller anden landfast forbindelse til andre kommuner, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikselskab. Deltager en ø-kommune ikke i ét trafikselskab, skal de opgaver, der efter lov om trafikselskaber påhviler trafikselskaberne, varetages af ø-kommunen.

Der er tale om et nyt stykke i bestemmelsen.

Bestemmelsen vil helt konkret have betydning for ø-kommunerne Fanø, Læsø, Samsø og Ærø. Andre kommuner end nævnte ø-kommuner vil med denne bestemmelse ikke have mulighed for at melde sig ud af trafikselskabet.

Den enkelte ø-kommune skal ansøge om at få tilladelse til ikke at deltage i et trafikselskab. Det er således alene hvis ø-kommunen ønsker at melde sig ud af trafikselskabet, og denne ansøger herom og får tilladelse, at ø-kommunens nuværende deltagelse i et trafikselskab ophører. Ø-kommunernes nuværende deltagelse i trafikselskaberne ændres således kun ved, at de aktivt ansøger herom.

Medmindre der er tungtvejende hensyn imod, at en ø-kommune melder sig ud af trafikselskabet, forventes tilladelse til ø-kommunens udmelding givet.

Ø-kommuner, der efter tilladelse ikke deltager i et trafikselskab, omtales i lovens øvrige bestemmelser som ”udmeldte ø-kommuner efter § 1, stk. 3”.

Er en ø-kommune udmeldt, kan kommunen i stedet drive egenproduktion eller udbyde kørslen selv. Ø-kommunen kan også vælge at oprette et trafikselskab i henhold til de almindelige regler om kommuners mulighed for at henlægge opgaver til kommunale selskaber.

Konsekvenserne af en ø-kommunes udtræden er, at kommunen overtager pligten til at varetage de opgaver, som påhviler trafikselskabet efter loven. I en ø-kommune, der ikke deltager i et

trafikselkskab, vil det derfor være den pågældende kommune, der er ansvarlig for de opgaver, der i det øvrige land varetages af trafikselkskaberne.

Tilsvarende ordning findes i Bornholms Regionskommune.

Ved en ø-kommunes udtræden af trafikselkskabet, bortfaldet regionens forpligtelser i forhold til de opgaver, som trafikselkskabet skal varetage.

Da en udmeldt ø-kommune ikke deltager i trafikselkskabet, skal ø-kommunen ikke have et medlem i trafikselkskabets repræsentantskab og evt. trafikselkskabets bestyrelse, hvis en repræsentant skulle være valgt hertil.

En udmeldt ø-kommunes repræsentantskabsmedlem og eventuelle bestyrelsesmedlem vil skulle udtræde af henholdsvis repræsentantskabet og trafikselkskabets bestyrelse ved ø-kommunens udtræden af trafikselkskabet. Nærmere regler herom foreslås fastsat i standardvedtægten, som fastsat ved bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikselkskaber.

En ø-kommune, der har fået tilladelse til at melde sig ud af trafikselkskabet, skal efter nærmere aftale med trafikselkskabet fastlægge tidspunktet for ø-kommunens udtræden. Hvis en udmeldt ø-kommune ikke ønsker at bevare den trafik, som trafikselkskabet på bestilling af ø-kommunen har tegnet kontrakt på, indtil kontraktens mulige ophør, er ø-kommunen økonomisk ansvarlig for de konsekvenser, der følger heraf.

En udmeldt ø-kommune vil altid kunne deltage i trafikselkskabet igen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 3

Det foreslås, at § 2, stk. 4, 1. pkt., ændres som led i at godkendelsesproceduren for trafikselkskabets vedtægter i forhold til de statslige myndigheder smidiggøres.

Med bestemmelsen udgår transportministeren og indenrigs- og sundhedsministeren af bestemmelsens 1. pkt. Herved foreslås det, at disse, det vil i dag sige transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, som udgangspunkt ikke skal godkende vedtægter og ændringer heraf, men alene skal have vedtægterne eller vedtægtsændringerne tilsendt, med mulighed for indsigelser, hvilket fremgår af den foreslåede § 1, nr. 4.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

Til nr. 4

Det foreslås i § 2, stk. 4, at selskabets vedtægter herefter sendes til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges med en begrundet udtalelse herfor.

Med bestemmelsen smidiggøres godkendelsesproceduren for trafikselkskabets vedtægter i forhold til de statslige myndigheder.

Som følge af ovennævnte ændring i den foreslåede § 1, nr. 3, skal trafikskabet fastsætte selskabets vedtægter, der skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd.

Med bestemmelsen foreslås det, at selskabets vedtægter herefter sendes til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges ved en begrundet udtalelse fra transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren til trafikskabet, om hvorfor, fristen ikke kan overholdes.

Med bestemmelsen kan trafikskaberne forudsætte, at vedtægtsændringer er godkendt, hvis der ikke er indkommet indsigelser senest 12 uger efter at transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren har modtaget forslag til vedtægtsændringer.

For vedtægtsændringer af vanskelig karakter eller som er tidsmæssigt krævende at undersøge, kan fristen forlænges ved en begrundet udtalelse til trafikskaberne om, hvorfor fristen ikke kan overholdes. Er fristen forlænget, må trafikskaberne afvente ministeriernes stillingtagen til vedtægtsændringer, før de kan anses som godkendt.

Det bør fremgå direkte af udtalelsen, at fristen på de 12 uger ikke overholdes, og at trafikskabet ikke kan anse vedtægtsændringerne for godkendt, før dette er tilkendegivet fra transportministeren eller økonomi- og indenrigsministeren, således at trafikskaberne ikke er i tvivl om, hvorvidt vedtægterne er godkendt.

Ministerierne vil uanset fristen altid kunne erklære bestemmelser i vedtægterne, der går imod ufravigelige bestemmelser i standardvedtægterne uden tilladelse, ugyldige. Dette følger i sagens natur af bestemmelseernes ufravigelighed.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

Til nr. 5

Der foreslås i § 3, stk. 3, at tilskuddet til trafikskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter, jf. stk. 4, og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvist af de to regioner på baggrund af et grundbeløb, der er fastsat af trafikskabet, fordelt på hver region, og delvist af regioner og kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område.

Med bestemmelsen fastholdes den nuværende ansvarsfordeling mellem regioner og kommuner, bortset fra ansvaret for finansieringen af trafikskabets administration og drift. Dog beskrives der under de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3 en nærmere definition af, hvad der kan anses som regionale ruter. Dette skal ikke ses som en ændring af ansvarsfordelingen, men blot en præcisering af, at en række ruter, der nu er kommunale, bør flyttes over i regionalt regi og derved finansieres af regionerne, da de anses for at have regional karakter.

Med bestemmelsen fastsættes det, at både regioner og kommuner skal bidrage til administrations- og driftsudgifter. Administrations- og driftsudgifter skal i stedet fordeles ud på de enkelte busruter, med et beløb svarende til de overførte ruter fra kommunerne til regionerne.

Trafikselskabets administration og drift er alle fælles udgifter i trafikselskabet, som ikke kan henføres til de enkelte ruter, som f.eks. køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre mv.

Regionernes og kommunernes tilskud til administrations- og driftsudgifterne fastsættes af trafikselskabet. Det forudsættes med bestemmelsen, at regionerne skal dække en del af disse udgifter på baggrund af et af trafikselskabet fastsat grundbeløb fordelt på hver region. Endvidere skal den resterende del dækkes af både regioner og kommuner ved, at udgifterne fordeles ud på de konkrete buslinjer.

Modellen forventes administreret således, at trafikselskabets samlede administrations- og driftsudgifter først fordeles ud på de to regioners områder. På baggrund af denne fordeling fastsætter trafikselskabet det grundbeløb, der skal finansieres af henholdsvis Regions Sjælland og Region Hovedstaden. Dette fastsættes ud fra, hvor mange ruter der er overgået til at skulle finansieres regionalt i hver region for sig.

Den del af det beløb, der er fordelt ud på Region Hovedstadens område, der ikke dækkes af det grundbeløb Region Hovedstaden skal finansiere, skal Region Hovedstaden og de heri beliggende kommuner dække via en fordeling efter regionens og kommuners forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres i Region Hovedstadens område.

Ligeledes skal Region Sjælland og de heri beliggende kommuner, dække den resterende del af det beløb, der er fordelt ud på Region Sjællands område, der ikke dækkes af det grundbeløb Region Sjælland skal finansiere, via en fordeling efter regionens og kommuners forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer der udføres i Region Sjællands område.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne under afsnit 2.3.

Til nr. 6

Der foreslås i § 3, stk. 4, at lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunen er beliggende i.

Med bestemmelsen fastlægges principperne for finansieringen af de lokale ruter, der betales af kommunerne.

Kører en busrute alene internt i en kommune, betales hele ruten af kommunen.

Kører en busrute i flere kommuner, fordeles udgifterne til busruten mellem de berørte kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige andel af bussens samlede køreplanstimer, og den resterende del dækkes af alle

kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region kommunen er beliggende i.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Til nr. 7

Bestemmelsen er en konsekvensændring som følge af, at den gældende stk. 3, ændres og bliver til to stykker.

Med den foreslåede bestemmelse fastslås det, at kommunerne og regionerne fortsat i konkrete tilfælde kan aftale at fravige fordelingsprincipperne i § 3, stk. 3 og 4, jf. også den foreslåede § 1, nr. 7, såfremt særlige forhold taler herfor, og alle parter er enige herom. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis en rute internt i én kommune har speciel interesse for andre kommuner, og disse kommuner derfor har særskilt interesse i at medfinansiere ruten.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 5 og 6.

Til nr. 8

Der foreslås i § 3 a, at regionerne kan finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, menes bl.a. terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informationsstandere, skraldespande, anlæg til optimering af vejfremkommelighed mv.

Bestemmelsen giver alene regionerne mulighed for at finansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Bestemmelsen foreskriver således ikke en pligt for regionerne til en sådan finansiering.

Bestemmelsen forventes hovedsagligt benyttet i forhold til anlæg, der f.eks. driftsoptimerer en regional rute, hvis vejmyndigheden ikke ønsker at finansiere et sådant anlæg.

Regionen kan finansiere anlægget helt eller delvist efter aftale med vejmyndigheden. Regionen kan således ikke gennemtvinge etableringen af et fast anlæg, selvom regionen finansierer det fuldt ud, hvis vejmyndigheden ikke finder det hensigtsmæssigt.

Med bestemmelsen ændres der ikke på, at det fortsat er kommunerne og staten der er vejmyndigheder, og har ansvaret for vejplanlægning og- sikkerhed samt for finansiering af veje og faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik mv. Se nærmere omkring afgrænsning til vejmyndighedens ansvar i bemærkningerne til § 1, nr. 9 nedenfor.

Bestemmelsen suppleres af den foreslåede ændring om at trafikselskabet kan varetage ejerskab eller drift, opsætning mv. heraf, hvilket også gøres til en mulighed for regionen, hvis regionen beslutter at finansiere faste anlæg.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger til afsnit 2.5 for en nærmere beskrivelse af hensynene bag bestemmelsen.

Til nr. 9

Der foreslås i § 5, stk. 2, at der på ruter, der oprettes til befordring af børn i henhold til lov om folkeskolen, efter den enkelte kommunes beslutning kan medtages andre passagerer end skolebørn. Ruten skal planlægges ud fra skoleformål, og der må ikke opkræves betaling fra passagererne for brug af ruten.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Kommunerne får med denne bestemmelse mulighed for at åbne skolebuskørslen for andre passagerer på linje med det, trafikselskaberne hele tiden har kunnet. Dette betyder i praksis, at der åbnes for, at kommunerne selv må drive offentlig servicetrafik, hvis dette sker som et led i skolebuskørslen.

Kommunen kan med forslaget selv beslutte, om der må køre andre passagerer med kommunalt drevne skolebusser. Kørslen skal dog være gratis for alle passagerer.

Endvidere skal ruten planlægges ud fra skoleformål. Ruten skal således have en skole som enten start- eller slutdestination, og må endvidere ikke planlægges at køre til destinationer som f.eks. et lægehus, hvis det ikke er begrundet i skolekørsel.

Det er ikke hensigten med bestemmelsen, at en kommune skal kunne drive al offentlig servicetrafik i kommunen som ”skolebuskørsel”, ved at oprette ruter med hjemmel i bestemmelsen, der reelt ikke har til formål at befordre skoleelever og på den måde omgå kravet om, at det alene er trafikselskaberne der må drive offentlig servicetrafik,

Kommunen skal fortsat overholde betingelserne i folkeskoleloven i forhold til at sikre et kørselstilbud til de folkeskoleelever, der er berettigede hertil.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger til afsnit 2.4.

Der foreslås i § 5, stk. 3, 1. pkt., at trafikselskabet efter aftale med regionen, jf. § 3 a, eller vejmyndigheden kan varetage ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Med faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik menes bl.a. terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informationsstandere, skraldespande, anlæg til optimering af vejfremkommelighed mv.

Med bestemmelsen gives der hjemmel til, at vejmyndigheden eller regionen kan beslutte, at de vil lade trafikselskabet overtage ejerskabet eller opsætning, drift mv. af de i kommunen (eller på statsvejene) beliggende faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Bestemmelsen kan anvendes således, at der mellem trafikselskabet og kommunen f.eks. aftales en fast årlig kontraktbetaling for at trafikselskabet for fremtiden varetager de pligter der hører til ejerskabet af de faste anlæg, herunder bl.a. vedligehold og drift af de eksisterende anlæg, om eksisterende anlægs udskiftning, ensretning af stoppesteders udtryk, beslutning om placering af nye faste anlæg hvor trafikselskabet finder det hensigtsmæssigt osv.

Det er dog op til vejmyndigheden og trafikselskabet at aftale fremgangsmåde, nærmere vilkår, herunder om, at vejbestyrelsen kan påbyde, at trafikselskabet skal vedligeholde de faste anlæg, finansiering mv. for trafikselskabets overtagelse af ejerskab eller opsætning, drift mv. af faste anlæg.

Udnyttelsen af denne hjemmel skal ses i samme lys, som når kommunen bestiller trafik. Efter nærværende bestemmelse ”bestiller” kommunen blot en ydelse, hvorefter trafikselskabet skal stå for opsætning, drift, vedligehold, ejerskab mv. som kommunen på samme vis som med trafik, selv skal betale for.

Det er ikke en forudsætning, at overflytningen af opgavevaretagelsen til trafikselskabet skal omfatte alle faste anlæg på hele kommunens eller statens geografiske område. Det kan således aftales, at trafikselskaberne alene overtager ansvaret for nogle af kommunens, statens eller regionens faste anlæg.

Ved trafikselskabets overtagelse af ejerskab eller ansvaret for opsætning af faste anlæg, gælder vejlovens § 102 om, at det kræver kommunens tilladelse at anbringe materiel, materialer, løsørengstande og lignende på kommuneveje af hensyn til at sikre trafiksikkerheden.

Trafikselskaberne skal derfor have tilladelse til at ændre eksisterende anlæg eller opsætte nye faste anlæg på kommunale veje. Ligeledes vil trafikselskabet skulle søge om rådighedstilladelser til de stoppesteder på statsvejene, hvor selskabet ønsker at opsætte f.eks. skure og informationsstandere.

I forbindelse med en sådan tilladelse vil der kunne stilles vilkår, således at det sikres, at vejmyndigheden f.eks. kan foretage ændringer eller udvidelse af vejen, uden at den bliver mødt med krav fra den, der råder over vejarealet. Dette vil i sagens natur alene være aktuelt i de situationer hvor vejmyndigheden ikke er den samme, som den der råder over arealet.

Vejmyndigheden vil f.eks. kunne stille saglige vilkår om, at trafikselskabet skal rykke installationen inden for en rimelig frist, hvis dette er nødvendigt af hensyn til vejens drift.

Der bør tages stilling til håndteringen af sådanne krav i aftalegrundlaget mellem trafikselskabet og vejmyndigheden, der regulerer trafikselskabets opgavevaretagelse af de faste anlæg.

Parterne bør også i aftalegrundlaget gøre ansvarsfordelingen klar i forhold til, om det også er trafikselskabet, der skal stå for almindelig vedligeholdelse af fx. græs, fliserenholdelse, affaldstømning mv., eller om vejmyndigheden fortsat varetager denne del selv. Der kan f.eks.

indgås samarbejds- eller driftsaftaler mellem trafikskabet og den enkelte kommunes vejafdeling herom.

Det er således ikke hensigten med forslaget, at grundreglen om, at det er vejmyndigheden, der ejer og har den fulde råderet over vejarealet, skal fraviges. Aftales der mellem en kommune og et trafikskab overtagelse af ejerskab af faste anlæg, bliver trafikskabet som udgangspunkt ikke ejere af den matrikel, stoppestedet er placeret på, men alene af selve det faste anlæg, f.eks. stoppestedsinstitutionen.

Det foreslås i § 5, stk. 3, 2. pkt., at trafikskabet endvidere kan beslutte, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Trafikskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i trafikskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

Et trafikskab får med bestemmelsen hjemmel til at medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, hvis dette beslutes i bestyrelsen. Det er muligt for bestyrelsen at beslutte, at regionerne ikke skal bidrage hertil.

Bestyrelsen har mulighed for at fastsætte nærmere rammer for medfinansiering.

Det forventes fastsat i bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikskaber, at bestyrelsen træffer beslutning om medfinansiering af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik.

Beslutter bestyrelsen, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, kan trafikskabet opkræve tilskud, både faste og engangstilskud, fra trafikskabets deltagerer. Sådanne tilskud vil kunne danne grundlag for, at trafikskabet kan medfinansiere faste anlæg.

En anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at kommunen selv finansierer dele af projektet, da det er vigtigt, at kommunen fortsat har incitamentet til og herunder også selv tager ansvar for forbedringer af et i kommunen beliggende anlæg.

Bestemmelsen antages ikke at være i strid med princippet om, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser, samt at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til at sikre trafikbetjening af regional betydning, da medfinansiering set ud fra et større perspektiv om, at sådanne anlæg kan være til fordel for en større del af det samlede busnetværk, betyder, at alle kommuner/regioner drager fordel heraf. F.eks. ved at kommunens egne borgere i en anden kommune gør brug af anlægget eller ved at kommunen selv på et tidspunkt får medfinansieret et projekt på kommunens eget område.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.

Til nr. 10

Det foreslås i § 5, stk. 5, at trafikskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der berører mere end to trafikskabers områder. Trafikskaberne

kan endvidere samarbejde om opgaver som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, der berører to eller flere trafikskabers områder, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. nyt stk. 6.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen udvides muligheden for samarbejde mellem trafikskaber i forhold til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, således at også trafikskaber, der ikke grænser op til hinanden, kan samarbejde, herunder ved f.eks. at købe kørsel af hinanden.

Der skabes således hjemmel til, at et trafikskab f.eks. kan tilbyde en bruger af individuel handicapkørsel, der har bopæl på Sjælland og derfor er tilknyttet trafikskabet på Sjælland i forhold til handicapkørslen, at anvende individuel handicapkørsel under et ophold i Nordjylland, hvor det således vil være trafikskabet i Nordjylland der varetager kørslen.

Det er med bestemmelsen ikke et krav, at selve kørslen som trafikskaberne udfører, rent fysisk skal gå igennem alle de berørte trafikskabernes geografiske områder.

Med bestemmelsen åbnes der endvidere for mulighed for, at alle trafikskaber, hvad enten de grænser op til hinanden eller ej, i forhold til opgaver, som trafikskabet varetager vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. det foreslåede nye stk. 6, kan samarbejde, herunder ved f.eks. at købe kørsel af hinanden.

Med denne udvidede samarbejds mulighed vil trafikskaberne kunne etablere bedre transportløsninger særligt tilpasset f.eks. patienter mv. der sendes mellem landsdelene.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.6.

Til nr. 11

Det foreslås i § 5, stk. 3, der bliver til stk. 6, at ”indkøb af” udgår af bestemmelsen for at præcisere, at det ikke alene er indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, som trafikskabet får hjemmel til at varetage, men også alle andre opgaver i relation til varetagelsen af trafikken, såsom selve driften mv.

Det er således alle opgaver der knytter sig til opgavevaretagelsen, herunder også indkøb, trafikskabet har kompetence til at varetage.

Til nr. 12

Det foreslås i § 5, stk. 10, at Region Nordjylland efter aftale med transportministeren kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikføberansvaret til trafikskabet.

Såfremt denne bestemmelse udnyttes, vil Nordjyllands Trafikskab skulle indkøbe togtrafikken fra Nordjyske Jernbaner eller fra en anden jernbanevirksomhed. Nordjyllands Trafikskab vil

således skulle varetage de samme opgaver for togbetjeningen på strækningen Skørping og Frederikshavn, som trafikskabet varetager i forhold til privatbanerne i Region Nordjylland.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.7.

Til nr. 13

Det foreslås, at § 6 a, stk. 7, ændres således, at ”Trafikstyrelsen” ændres til ”transportministeren” for at sikre fleksibilitet i forhold til opgaveomorganiseringer.

Det er hensigten at delegere beføjelserne til Trafikstyrelsen.

Til nr. 14

Det foreslås i § 6 b, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om et sammenhængende takstsystem på tværs af takstområderne.

Der pågår på nuværende tidspunkt et fælles arbejde mellem Transportministeriet, DSB, Movia og Metroselskabet om at forenkle og harmonisere taksterne på Sjælland.

Med bestemmelsen gives der således mulighed for, at der i forbindelse med en eventuel forenkling og harmonisering af taksterne, kan fastsættes nærmere regler herfor ved bekendtgørelse.

Til nr. 15

Det foreslås i § 7, stk. 3, at trafikskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten på Sjællands område, i fællesskab skal etablere et samarbejde for den offentlige servicetrafik på Sjælland. Selskaberne skal i samarbejde varetage kundevendte opgaver på selskabernes vegne, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejseregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation mv. for trafik, der udføres på Sjælland af selskaberne. Endvidere kan selskaberne også samarbejde om opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking mv.

Det kollektive trafiksystem på Sjælland forventes således præsenteret ved ét navn, ét ansigt og ét brand.

Samarbejdet skal indrettes på en måde, som sikrer, at den kollektive trafik udvikles til gavn for kunderne og med kunden i centrum, således at kundetilfredsheden i den kollektive trafik øges. Samtidig forventes effektiviteten for de opgaver, som løses i fællesskab mellem selskaberne, også at øges.

Transportministeriet og selskaberne vil i samarbejde fastlægge de nærmere retningslinjer for samarbejdet, herunder hvordan det skal opbygges, drives, finansieres, hvilke opgaver samarbejdet skal varetage mv. Det er her især vigtigt, at samarbejdet skal kunne træffe beslutninger på en effektiv og smidig måde.

De deltagende selskaber ændrer ikke status for så vidt angår ejerskab og selskabsform, og selskaberne vil fortsat være ansvarlige for egne indtægter og udgifter.

Selskaberne er ifølge bestemmelsen forpligtigede til at varetage opgaver af kundeendt karakter i samarbejde, og selskaberne må således ikke hver især varetage disse opgaver uden for samarbejdet.

Hensigten med, at selskaberne i samarbejde skal varetage kundeendte opgaver på selskabernes vegne, er, at kunderne skal opleve den kollektive trafik på Sjælland som én sammenhængende enhed, uafhængigt af hvem der producerer ydelserne.

Der gives samtidig mulighed for, at selskaberne ud over de direkte kundeendte opgaver, også kan samarbejde om at varetage andre opgaver, herunder f.eks. opgaver der er indirekte relaterede til kunderne såsom koordinering af køreplanlægning mv.

Oplistingen af opgaver skal ikke anses som en pligt for selskaberne til at skulle tilbyde kunderne de oplyste ydelser. Bestemmelsen betyder alene, at har selskaberne valgt at have kundeendte ydelser, også ud over de oplyste, jf. nedenfor, skal opgavevaretagelsen heraf være i regi af samarbejde mellem selskaberne.

Hvorvidt selskaberne er forpligtede til at lade deres opgaver udføre i regi af samarbejdet mellem selskaberne beror på, om disse kan anses som kundeendte. De oplyste ydelser i bestemmelsens 3. pkt. anses således som kundeendte, men der kan også være andre opgaver, som pga. deres karakter af at være rettet mod kunderne, skal varetages i regi af samarbejdet.

At alle kundeendte aktiviteter skal foretages i regi af samarbejdet mellem selskaberne betyder f.eks. at al kundeendt passagerinformation skal afsendes i samarbejdets navn, at kundeendt kommunikation f.eks. baserer sig på ét fælles logo, en fælles designlinje og fælles sprog og at etableres én indgang til den kollektive trafik i samarbejdets område gennem én e-mailadresse, ét telefonnummer, ét kundecenter, én hjemmeside, én app, én facebook side og ét kundeprogram.

Det betyder også, at selskaberne, indenfor det geografiske område selskaberne samarbejder omkring, skal have en fælles strategi for udvikling af salgsflader, fælles billetprodukter, tilbud, kampagner mv., fælles markedsføring af samarbejdets produkter og services, både for den samlede trafik og for de enkelte transportformer, mv.

En forudsætning for at skabe en fælles kundeblade, er, at selskabernes selskabsspecifikke kundeblade, der alene dækker indenfor det geografiske område, som samarbejdet mellem selskaberne omfatter, vil blive afviklet, da samarbejdet mellem selskaberne udgør den fremtidige og fælles kundeblade.

Der vil naturligvis også kunne løses opgaver via de eksisterende interessenter og aktører, fx Rejseplanen A/S, Rejsekortet A/S, Bus & Tog samarbejdet, Banedanmark samt andre relevante myndigheder.

Det vil for selskaber med landsdækkende trafik, være nødvendigt at have to platforme, da denne trafik, og alt hvad der relaterer sig hertil, indtil videre ikke skal varetages af samarbejdet. Det gøres

derfor tydeligt i bestemmelsen, at forpligtelsen til at lade samarbejdet varetage de kundevendte opgaver på selskabernes vegne alene vedrører trafik der udføres på Sjælland.

Samarbejdet mellem selskaberne indskrænker selskabernes kompetence i forhold til opgaver, der er tillagt de enkelte selskaber at varetage som følge af lov om trafikselskaber eller anden lovgivning, da selskaberne som følge af, at opgaven skal varetages i samarbejde, ikke længere egenhændigt kan træffe beslutninger, der vedrører de ved lov tillagte opgaver.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

Til nr. 16

Der foreslås i § 7, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler for samarbejdet i stk. 3, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering mv. som nævnt i stk. 5.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Transportministeren kan således fastsætte nærmere regler for samarbejdet mellem selskaberne, herunder om samarbejdets opbygning, finansiering, ledelse, drift, opgavevaretagelse, afrapportering mv. hvis det viser sig nødvendigt. Der vil f.eks. kunne fastsættes regler, som sikrer beslutningsdygtighed i forhold til de opgaver, selskaberne samarbejder om.

Samarbejdet mellem selskaberne forventes at udvikle sig løbende, hvorfor det er hensigtsmæssigt ikke at fastlægge de nærmere detaljer direkte i loven.

Endvidere fastholdes den gældende rapporteringspligt for samarbejdet, således at de nævnte parter i stk. 3, i samarbejde en gang årligt udarbejder en rapport, der gør status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

Til nr. 17

Der foreslås i § 9, stk. 1, 2. pkt., at trafikselskabernes plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik også skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Det betyder, at trafikselskabets trafikplan også skal indeholde et strategisk grundlag, hvormed der så vidt muligt fastlægges et grundlæggende net af ruter, herunder en beskrivelse af kørsels- og betjeningsomfang, som regioner og kommuner så vidt som muligt har lagt sig fast på og som de som udgangspunkt har en indbyrdes aftale om på kort sigt ikke at ændre.

Det strategiske grundlag foreslås endvidere understøttet af et flerårigt budgetoverslag, så parterne har en fornemmelse af, hvordan der forventes budgetteret de følgende år. Det er ikke på forhånd fastlagt hvor mange år budgetoverslaget skal omfatte.

I praksis kan flerårige budgetoverslag vanskeliggøres af étårige aftalerammer og budgetlovens rammer, men det strategiske grundlag og budgetoverslaget anses mere for hensigtserklæringer fra regioner og kommuner, der ønskes opnået for at sikre en vis stabilitet i busudbuddet, end for bindende erklæringer. Flerårige budgetoverslag ændrer derfor ikke ved, at regionsrådene og kommunalbestyrelserne fortsat har ret til at prioritere deres budgetter fra år til år.

Det er ikke hensigten, at der med fastlæggelse af et grundlæggende rutenet skal blokeres for, at der omlægges ruter, hvis det findes nødvendigt, ligesom det ikke er hensigten at bestemmelsen eller det strategiske grundlag skal opfattes som et minimumskrav til serviceniveau. Det er fortsat kommuner og regioner der bestemmer serviceniveauet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.9.

Til nr. 18

Det foreslås i § 20, stk. 2, 2. pkt., at udmeldte ø-kommuner efter § 1, stk. 3, tilføjes bestemmelsen.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikselskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikselskaberne og Bornholms Regionskommune.

Det betyder, at tilladelse til rutekørsel til udmeldte ø-kommuner foreslås udstedt med gyldighed indtil videre, i stedet for alene at være gyldige i 5 år, hvilket er den almindelige regel for tilladelser til rutekørsel. En tidsgrænse på 5 år vil i disse tilfælde ikke være hensigtsmæssig, da kontrakter om rutekørsel ofte indgås med en varighed på 6-8 år.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 19

Der foreslås i § 20, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvilke typer af rutekørsel, der er undtaget fra kravet om tilladelse. For kørselstyper, der undtages fra tilladelseskravet, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om krav til oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakten mv.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Det forventes, at kompetencen delegeres til Trafikstyrelsen, da Trafikstyrelsen allerede i dag varetager bestemmelserne vedr. rutetilladelser.

Med bestemmelsen kan der således fastsættes regler om, at visse typer af rutekørsel ikke skal være omfattet af kravet om tilladelse. Der kan også fastsætte nærmere regler for krav om en skriftlig kontrakt for kørslen, sådanne kørselstyper derimod skal leve op til.

Der skal ved fastsættelsen af reglerne tages hensyn til, hvorvidt rutekørslen muligvis vil blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber, og om en behovsvurdering derfor fortsat vurderes nødvendig. Der skal være tale om kørselsarrangementer uden konkurrence til offentlig servicetrafik og de regionale trafikskaber.

Kategorier af rutekørsel såsom almindelig rutekørsel i form af buskørsel med en fastlagt køreplan, kørsel med skoleelever, arbejdstagerkørsel, mv. bør som udgangspunkt fortsat omfattes af kravet om tilladelse til rutekørsel, da de fleste af disse kørselsarrangementer muligvis kan blive udført i konkurrence med de regionale trafikskaber. En prøvelse af behov vurderes derfor fortsat nødvendig. Særligt i forhold til kommuners mulighed for at åbne for, at andre passagerer kan anvende skolebuskørslen, forventes tilladelseskravet til denne type kørsel fastholdt.

Kategorier af rutekørsel som kørsel med handicappede, ældre, børnehaver, konfirmander, svømmekørsel, medlemmer af sportsklubber til sport og kørsel til kirke, læge, speciallæge, tandlæge mv. vurderes umiddelbart ikke at være i konkurrence med de regionale trafikskaber, og en prøvelse af behovet vurderes således ikke nødvendig.

Hvilke kørselstyper, der nærmere skal undtages fra tilladelseskravet vil skulle drøftes med trafikskaberne, og kan endvidere ændre sig over tid.

Tilladelseernes øvrige anvendelsesområde som dokumentation i forhold til politiets håndhævelse af reglerne helt generelt, gældende skatte- og afgiftsforhold (moms og vægtafgift) og håndhævelse af køre- og hviletidsreglerne, erstattes af et forslag om, at der i stedet kan fastsættes nærmere krav til oprettelse og indhold af en skriftlig kontrakt mellem operatøren og transportarrangøren, således at denne kan anvendes som dokumentation overfor relevante myndigheder.

Det forventes derfor, at det ved bekendtgørelse fastsættes, at der for rutekørsel fastsættes et krav om, at der skal oprettes en skriftlig kørselskontrakt, samt regler om hvilke oplysninger en sådan kontrakt mellem busvirksomheden og transportarrangøren skal indeholde.

Det forventes, at der udarbejdes en blanket, der kan anvendes ved indgåelse af kørselskontrakter mellem busvognmanden og transportarrangøren. Denne blanket vil skulle indeholde oplysninger, der sikrer, at det overfor kontrolmyndighederne kan dokumenteres, at betingelserne for rutekørsel er opfyldt, jf. § 19 i den gældende lov om trafikskaber. En sådan kontraktblanket vil kunne udarbejdes i samarbejde med Danske Busvognmænd.

I forhold til politiets generelle håndhævelse er der i dag ikke krav om, at en tilladelse til rutekørsel skal medbringes i bussen under kørslen. Ved kontrol på vejen af en bus, der udfører rutekørsel, kan politiet således først efterfølgende konstatere kørslens lovlighed ved at anmode om at få forelagt tilladelsen.

Politiets kontrolmuligheder anses ikke at blive forringet af, at tilladelseskravet erstattes med et krav om en skriftlig aftale mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren, når aftalen indeholder oplysninger, der sikrer, at det overfor kontrolmyndighederne kan dokumenteres, at betingelserne for rutekørsel er opfyldt.

Rutekørsel er fritaget for moms, og busser, der udelukkende anvendes til rutekørsel, er registreret med anvendelse ”rutekørsel” og fritaget for vægtafgift. I modsætning hertil er anden form for buskørsel end rutekørsel pålagt moms, og der betales vægtafgift af busser, der anvendes til sådan kørsel.

I dag anvendes tilladelsen til speciel rutekørsel som dokumentation over for Skat, både hvad angår momsfrigivelse og fritagelse for vægtafgift, og en skriftlige kontrakt vurderes at kunne erstatte tilladelsen som dokumentation over for Skat.

Det bemærkes, at vægtafgiftsloven ændres i overensstemmelse hermed.

Busruter under 50 km er ikke omfattet af køre- og hviletidsreglerne. I dag anvendes tilladelsen til speciel rutekørsel som dokumentation over for politiet for, at kørslen ikke er omfattet af køre- og hviletids-reglerne.

Den skriftlige kontrakt vurderes at kunne erstatte tilladelsen som dokumentation over for politiet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.10.

Til nr. 20

Det foreslås i § 21, stk. 2, at udmeldte ø-kommuner efter § 1, stk. 3, tilføjes bestemmelsen.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede § 1, stk. 3 om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikselskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikselskaberne og Bornholms Regionskommune.

Det betyder, at Transportministeren også for udmeldte ø-kommuner kan fastsætte regler om rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsprøvelse som nævnt i § 21, stk. 1. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt tilladelsen skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for trafikselskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Der er efter bekendtgørelse nr. 1736 af 22. december 2006 om rutekørsel fastsat, at tilladelse til at udføre rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, og til at lade kørsel udføre af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt udstedes til trafikselskaber og Bornholms Regionskommune, uden at der foretages behovsprøvelse.

Samme regel forventes at skulle gælde for udmeldte ø-kommuner.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 21

Det foreslås i § 22, stk. 2, at udmeldte ø-kommuner efter § 1, stk. 3, tilføjes, således at der også på udmeldte ø-kommuner område efter transportministerens tilladelse, på en fjernbusrute kan

befordres passagerer mellem flere områder inden for området for den konkrete udmeldte ø-kommune, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikelskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikelskaberne og Bornholms Regionskommune.

Der er formentlig ikke stor sandsynlighed for, at der oprettes fjernbusruter der kører på udmeldte ø-kommuners geografiske områder, men det er vurderes hensigtsmæssigt at tilvejebringe samme rettigheder for udmeldte ø-kommuner, som for Bornholms Regionskommune.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 22

Det foreslås i §§ 27 og 28, at udmeldte ø-kommuner efter § 1, stk. 3, tilføjes, så udmeldte ø-kommuner får samme rettigheder, som de øvrige parter i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S, hvis ø-kommunerne ønsker at tilslutte sig disse samarbejder.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i § 1, stk. 3, om, at ø-kommuner, uden bro eller anden landfast forbindelse, efter transportministerens tilladelse, kan undlade at deltage i et trafikelskab. Der tilvejebringes med bestemmelsen således hjemmel til, at en udmeldt ø-kommune har samme rettigheder og kan pålægges samme pligter som trafikelskaberne og Bornholms Regionskommune.

Bestemmelserne giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejsekortet og rejseplanen i tillæg til rejsekortets og rejseplanens primære anvendelse som henholdsvis elektronisk rejsehjemmel og elektronisk køreplan.

Som eksempel kan nævnes, at rejsekortet kan anvendes som ”småpengekort” til kiosker m.v., og rejseplanen kan anvendes i integration med andre elektroniske systemer, fx mobiltelefoni.

Endvidere giver bestemmelsen mulighed for, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan udbetale udbytte til sine aktionærer. Udbyttebetaling forventes især at blive aktuel i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. På den måde vil de offentligt ejede virksomheder få mulighed for at få en del af den indskudte kapital forrentet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 23

Det foreslås i §§ 27 og 28, at Ørestadsselskabet ændret til Metroselskabet I/S.

Ændringen foreslås som en konsekvens af, at Ørestadsselskabet I/S er opløst, og at Metroselskabet I/S nu står for driften af metroen.

Til nr. 24

Det foreslås i § 28 a, stk. 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse udmønter artikel 28 i passagerrettighedsforordningen, hvorefter medlemsstaterne skal udpege et eller flere organer, som skal være ansvarligt/-e for håndhævelsen af forordningen. Det foreslås, at Trafikstyrelsen varetager denne opgave og således fører tilsyn med forordningens overholdelse. Tilsynet suppleres af udpegning af klageorganer jf. den foreslåede § 28 a, stk. 2

Tilsynet består i, at Trafikstyrelsen på eget initiativ eller efter klage kan undersøge forhold, der er omfattet af forordningens område. I de tilfælde, hvor Trafikstyrelsen konstaterer, at forordningen ikke overholdes, kan de afgive en vejledende udtalelse, der indeholder styrelsens retsopfattelse og samtidig foreholde den forpligtede hvad den efter styrelsens opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Efterlever den forpligtede ikke styrelsens udtalelse og er Trafikstyrelsen af den opfattelse, at overtrædelse af forordningen er så grov, at overtrædelsen skal sanktioneres, kan styrelsen melde den forpligtede efter forordningen til politiet jf. den foreslåede § 30, stk. 2, der forskriver, at overtrædelser af passagerrettighedsforordningen straffes med bøde.

Tilsynet indebærer endvidere, at Trafikstyrelsen i henhold til passagerrettighedsforordningens artikel 29 senest d. 15. juni 2015 og herefter hvert andet år skal udarbejde og offentliggøre en rapport om sin virksomhed for de foregående to kalenderår, som særligt indeholder en beskrivelse af, hvad der er gjort for at iværksætte foranstaltninger til opfyldelse af bestemmelser i passagerrettighedsforordningen samt statistikker over klager og anvendte sanktioner.

Det foreslås i § 28 a, stk. 2, at Trafikstyrelsen behandler klagesager i forhold til forordningen nævnt i stk. 1, der ikke kan behandles af Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen opfylder Danmark sin forpligtigelse ifølge passagerrettighedsforordningens artikel 28, til at udpege klageorganer, der har ansvaret for håndhævelse af passagerrettighedsforordningen.

Der er med bestemmelsen udpeget to klageorganer. Dette skyldes, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene har kompetence til at behandle civilretlige tvister angående rejser med kollektiv trafik mellem forbrugere og udbyderen af bus, tog og metro, men en klage kan dog angå samtlige omstændigheder i et retsforhold imellem parterne. Trafikstyrelsen skal følgelig behandle de resterende klager, som nævnet ikke har kompetence til at behandle.

Trafikstyrelsen forventes at skulle behandle eventuelle ikke-forbrugerrelaterede klager, klager over lejlighedsvis kørsel jf. forordningens artikel 3 (b) i relation til artikel 8 om rimelig assistance i tilfælde af ulykker med hensyn til passagerenes praktiske behov og artikel 17, stk. 3, om fremskaffelse af midlertidige erstatningshjælpe midler samt klager over personskadeerstatning i henhold til artikel 7.

Der fremgår også af passagerrettighedsforordningen en pligt for transportøren og terminaloperatøren til selv at indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og forpligtelser, som er omhandlet i passagerrettighedsforordningen jf. dennes artikel 26 og 27. Klagen skal indgives tre måneder fra den dag, hvor rutekørslen blev udført eller skulle have været udført. Transportøren skal, inden for en måned efter modtagelsen af klagen, give besked til passageren om, hvorvidt klagen er imødekommet, er blevet afvist eller stadig er under behandling. Det endelige svar skal gives højst tre måneder efter modtagelsen af en klage.

Forordningens artikel 28 giver mulighed for nationalt at beslutte at anvende et to-trins klagesystem, således at passageren først skal have klaget til transportøren, før der kan klages til klageorganet.

Danmark planlægger at benytte sig af denne mulighed, da en klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro alene kan indgives hertil, hvis passageren forinden har klaget til transportøren og ikke har fået medhold i klagen.

Også for de klager som Trafikstyrelsen skal behandle, forventes det fastsat, at passageren forinden skal have klaget til transportøren før Trafikstyrelsen kan behandle klagen.

Det anses for rimeligt, at den forpligtede, transportøren og terminaloperatøren, i henhold til passagerrettighedsforordningen først får mulighed for at behandle klagen, inden den behandles af ankeinstanser. Det må ligeledes antages at have en vis præventiv effekt i forhold til transportører, at disse først selv skal behandle alle klager.

Det foreslås endvidere i § 28 b, at transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om tilsyn, klageadgang, gebyrer, meddelelse af påbud og forbud, om oplysningspligter mv.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Bestemmelsen kan således også anvendes til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opfyldelse og anvendelse af passagerrettighedsforordningen. Med en bemyndigelsesbestemmelse, sikres det, at reglerne kan tilpasses en eventuel udvikling på området.

Bestemmelsen suppleres af den foreslåede § 30, stk. 3, omkring fastsættelse af regler om straf for overtrædelse af eventuelle fremtidige EU-forordninger og EU-direktiver, som vedrører lov om trafikselskabers område.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.11.

Til nr. 25

Det foreslås i § 30, stk. 2, at overtrædelser af passagerrettighedsforordningen straffes med bøde.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I henhold til passagerrettighedsforordningen artikel 31 skal medlemsstaten fastsætte sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser. Bestemmelsen giver bl.a. Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed mulighed for at melde overtrædelser af forordningen til politiet.

Ifølge forordningen skal sanktionerne være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Det foreslås i § 30, stk. 3, at der i regler, der er udstedt i medfør af lov om trafikskaber, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Bestemmelsen skaber hjemmel til, at der også kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af eventuelle fremtidige EU-forordninger og EU-direktiver, som vedrører lov om trafikskabers område, på linje med de regler som transportministeren kan fastsætte om andre forhold, med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold, jf. den foreslåede § 28 b.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.11.

Til nr. 26

Trafikstyrelsen fusionerede med virkning fra den 15. april 2010 med Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen udgår således af bestemmelsen, da denne styrelse ikke eksisterer længere.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at bekendtgørelser fastsat i medfør af lov om trafikskaber forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Det betyder, at bekendtgørelser udstedt i medfør af lov om trafikskaber er gældende, medmindre de ændres som følge af eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelse til rutekørsel, der er udstedt inden denne lovs ikrafttræden, er gyldig indtil tilladelsens gyldighedsperiode udløber.

Bliver det ved bekendtgørelse fastsat, at en type rutekørsel, der tidligere var krav om tilladelse til, ikke længere er omfattet af tilladelseskravet, men derimod bliver underlagt krav om en skriftlig kontrakt, jf. den foreslåede § 20, stk. 3, er tilladelsen således gyldig indtil gyldighedsperiodens udløb.

Det er således først når tilladelsen udløber, at de eventuelt undtagne typer af rutekørsel skal opfylde eventuelle kontrakts krav.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.11.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at transportministeren kan fastsætte tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Det skyldes, at der kan være behov for en periode til at forberede og indfase lovens forslag. Da det ikke er muligt at forudsige det nøjagtige tidspunkt for denne periodes afslutning, er det nødvendigt, at transportministeren får bemyndigelse til at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet.

F.eks. forventes forslaget til den nye finansieringsmodel for busdriften på Sjælland ikke indført før 2015.

Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at transportministeren kan fastsætte, at loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Det betyder, at transportministeren kan fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for de enkelte bestemmelser i loven på forskellige tidspunkter, således at den ovenfor omtalte forberedelses- og indfasningsperiode kan tilrettelægges fleksibelt.

Til § 4

Det foreslås i vægtafgiftslovens § 15, *stk. 1, nr. 6*, at personkøretøjer, der med kontrakt om udførelse af rutekørsel, jf. § 20, *stk. 3*, i lov om trafikskaber eller med tilladelse efter lov om trafikskaber anvendes til rutekørsel, og herudover alene anvendes til kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, og som alene afviger herfra ved at opfylde et kortvarigt trafikbehov. Kørsel, der må ligestilles med almindelig rutekørsel, udføres efter de for det pågældende område normalt gældende takstbestemmelser og i henhold til en forud offentliggjort køreplan.

Den foreslåede ændring vedrørende fritagelse for vægtafgift mv. på baggrund af en kontrakt om udførelse af rutekørsel er en konsekvensændring af den foreslåede § 20, *stk. 3* om, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om typer af rutekørsel, der kan undtages fra kravet om tilladelse, og at der for disse kørselstyper kan fastsættes nærmere regler om krav til oprettelse af en skriftlig kontrakt om kørslen, indholdet af kontrakter mv.

De typer af rutekørsel, der ved bekendtgørelse besluttes undtaget fra tilladelseskravet, og hvortil der i stedet forventes krav om kontrakt, foreslås således med denne bestemmelse fortsat omfattet af vægtafgiftslovens regel om fritagelse for vægtafgift mv.

Den foreslåede ændring vedrørende fritagelse for vægtafgift mv. på baggrund af tilladelse efter lov om trafikskaber, hvor der tidligere henvises til tilladelser efter lov om buskørsel, er en konsekvensændring af, at lov om buskørsels bestemmelser om rutekørsel blev indarbejdet i lov om trafikskaber med dennes vedtagelse i 2007, således at busloven alene regulerer adgangen til erhvervet.

Endvidere er den gældende § 15, stk. 1, nr. 6, litra b, udgået, da befordring af passagerer for jernbaner eller luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser, allerede omfattes af almindelig rutekørsel jf. den gældende § 19, stk. 2, nr. 2, i lov om trafikkselskaber, og derfor allerede er omfattet af bestemmelsen, når der i denne henvises til rutekørsel.

Det er ikke hensigten, at der med bestemmelsen skal ændres på den af SKAT udviklede praksis vedr. tilladelser. Bestemmelsen er blot tilpasset således, at personkøretøjer, der anvendes til rutekørsel, hvortil der fastsættes, at der ikke skal gælde et tilladelseskrav, fortsat er fritaget for vægtafgift mv.

Til § 5

Det foreslås i § 5, at loven ikke skal gælde for Grønland og Færøerne.

Bilag

1. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassageres rettigheder.

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 8
Bilag nr. 2**

Transportministeriet
trm@trm.dk
kopi til ahvh@trm.dk

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om trafik-selskaber

Midttrafik afgiver hermed bemærkninger til udkastet til forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber.

Det bemærkes, at det ikke har været praktisk muligt med en politisk behandling af høringsmaterialet, idet den nyvalgte bestyrelse konstitueres 17. januar 2014. Høringssvaret er således alene administrativt, og der tages forbehold for, at den kommende bestyrelse ønsker at knytte yderligere bemærkninger til lovforslaget. Disse vil i givet fald blive rettet til Transportudvalget.

Midttrafiks direktion er overvejende enig i de forslag til ændringer i lov om trafikskaber, der lægges op til. Direktionen finder dog anledning til at knytte bemærkninger til tre punkter:

- § 1, stk. 3: Midttrafik kan bakke op om, at ø-kommuner uden landfast forbindelse kan beslutte sig for at forlade et trafikskab. Det forudsættes, at der vil blive mulighed for at indgå samarbejdsaftaler, således at trafikskabet kan sælge trafikfaglige ydelser til ø-kommunen, hvis ø-kommunen måtte ønske dette. Dette kan være hensigtsmæssigt for at sikre en effektiv og kundeorienteret løsning af opgaverne også fremadrettet.
- § 5, stk. 2: Midttrafik anerkender kommunernes mulighed for at åbne egentligt skolebusruter for andre borgere uden at opkræve betaling. Af hensyn til kunderne og sammenhængen i den kollektive trafik, bør den lokale kollektive trafik fortsat baseres primært på løsninger, som fx buskørsel og flextur, der udbydes, koordineres og udvikles af trafikskaberne.
- § 5, stk. 3: Midttrafik anerkender det hensigtsmæssige i en frivillig model for vejmyndighederne i forhold til samarbejde med trafikskabet om stoppesteder og publikumsfaciliteter. Midttrafik er dog bekymret for, om man dermed opnår den ønskede effekt i form af kundevenlige faciliteter, der understøtter borgernes tilvalg af den kollektive trafik. Midttrafik ville foretrække en tydeligere tilkendegivelse af et ønske om, at trafikskaberne kan bidrage til en forbedring af stoppesteder, læskure m.v.

Dato

6. januar 2014

Journalnummer

0-3-3-07

Kontaktperson

Danni Giørtz-Jørgensen

Mail

dgj@midttrafik.dk

Direkte telefon

87 40 82 04

Midttrafik bakker op om, at det bliver muligt for trafikkselskaber og regioner at indgå i ejerskabet af rutebilstationer, samt at det bliver muligt for regioner at bidrage til finansieringen af busfremkommelighed.

Venlig hilsen
Midttrafik

Jens Erik Sørensen
Direktør

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Århus Kommune
Skanderborg Kommune
Randers Kommune
Favrskov Kommune
Odder Kommune
Syddjurs Kommune
Norddjurs Kommune
Region Midtjylland



Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Dato
29. juni 2007

Journalnummer
1-7-1-07

Kontaktperson
Lisa Bak Jensen

Mail
lbj@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 8267

Mobiltelefon
24 69 6874

Vedr. aftale om samarbejde om Letbane i Århus

Hermed fremsendes "Aftale om samarbejde om Letbane i Århus" med de indarbejdede ændringer og præciseringer aftalt på 1. styregruppemøde d. 16. april 2007.

I forbindelse med behandlingen af de indkomne bemærkninger har Midttrafiks bestyrelse præciseret bestyrelsens opfattelse af styregruppens rolle som følger:

"De overordnede formål og rammer for samarbejdet er fastlagt i samarbejdsaftalen, som er godkendt af regionsrådet og de enkelte kommunalbestyrelser. I henhold til §§ 5, 6 og 8 er styregruppen, der træffer alle beslutninger inden for samarbejdsaftalens rammer og formål, herunder disponeringen af den økonomiske ramme, som parterne stiller til rådighed. Styregruppens dispositioner skal således ikke godkendes af Midttrafiks bestyrelse.

På den anden side har Midttrafiks direktion og Midttrafiks bestyrelse som koordinerende part i samarbejdet et overordnet ansvar for, at arbejdet gennemføres inden for rammerne af samarbejdsaftalen".

Venlig hilsen
Midttrafik


Jens Erik Sørensen
Direktør

Bilag: Aftale om samarbejde om Letbane i Århus, 23. maj 2007

23. maj 2007

**Aftale
om
samarbejde om Letbane i Århus
gældende fra 1. januar 2007**

Parter i samarbejdet

§ 1

Aftalen fastlægger rammerne for samarbejdet om udvikling, administration og markedsføring af et letbaneprojekt i Århus-området.

Aftalen er indgået mellem:

- Århus Kommune
- Region Midtjylland
- Norddjurs Kommune
- Syddjurs Kommune
- Odder Kommune
- Favrskov Kommune
- Skanderborg Kommune
- Randers Kommune
- Midttrafik

Stk. 2. Andre kommuner kan optages i samarbejdet, og de nærmere vilkår og økonomiske forpligtelser i forbindelse med optagelsen i samarbejdet forhandles med styregruppen.

Stk. 3. Transport- og Energiministeriet og Trafikstyrelsen inviteres til at deltage i samarbejdet.

Formål

§ 2

Formålet med samarbejdet er at samle kræfterne om virkeliggørelse af visionen om en letbane i Østjylland.

Stk. 2. Formålet med letbanen er at styrke udviklingsmulighederne i Østjylland ved at give den kollektive trafik et kvalitetsløft, der kan medføre flere passagerer i den kollektive trafik – og mindske trængselsproblemer på vejnettet samt medføre miljøforbedringer.

Stk. 3. Letbanen skal være en integreret del af Midttrafiks trafiknet.

Stk. 4. Formålet med samarbejdsaftalen er at få gennemført de indledende forberedelser af letbaneprojektet.

Samarbejdsområder

§ 3

Samarbejdet omfatter:

I. Organisatoriske og administrative områder:

- Etablering af et fælles udviklingssekretariat, forankret i Midttrafik
- Etablering af tværgående projektgruppe bestående af administrative repræsentanter for aftaleparterne samt evt. Trafikstyrelsen.
- Etablering af en tværgående styregruppe bestående af ledende repræsentanter for alle aftaleparterne samt Transport- og Energiministeriet.

- Samarbejde med Trafikstyrelsen, togoperatører og infrastrukturforvaltere på de togstrækninger der indgår (DSB, HHJ, Arriva) og BaneDanmark
 - Fastlæggelse af kommissorium, herunder målsætninger, tidsrækkefølge, tidsplan og forventede resultater af arbejdet, samt godkendelse af kommissoriet hos aftaleparterne.
 - Fastlæggelse af budget og fordelingsnøgle samt godkendelse af aftale om finansiering mellem aftaleparterne samt staten.
2. Videreførelse af arbejdet med etableringen af et letbaneprojekt i Østjylland, som tager udgangspunkt i det udredningsarbejde, som Århus Amt og Århus Kommune har gennemført i 2005/2006. Udviklingssekretariatet skal fungere som initiativtager og tovholder, samt sikre fremdriften af projektet.
 3. Gennemførelse af VVM undersøgelse for i første omgang projektets 1. etape under anvendelse af nødvendig konsulentbistand.
 4. Information, herunder:
 - Presse og Borgerinddragelse
 - Internet/Hjemmeside

Stk. 2. Trafikmodel

Trafikmodellen, som har været grundlag for det hidtidige arbejde med letbaner i Århusområdet opdateres og udbygges m.h.p. at forbedre grundlaget for:

1. Fastlæggelse af linieføring og kapacitetsbehov i letbanenettet
2. Fastlæggelse af etape-rækkefølge
3. Planlægning af konsekvensændringer i rutenettet
4. Beregning af økonomiske konsekvenser

Stk. 3. Deltagerne i samarbejdet er forpligtet til løbende at bidrage med økonomiske data, planlægningsdata mv. for de busruter og banestrækninger, der vil blive påvirket af etableringen af en letbane, at bistå ved gennemførelsen af tællinger og passagerundersøgelser, samt indgå i arbejdsgrupper i nødvendigt omfang.

Organisation

§ 4

Udviklingskontoret er under daglig ledelse af Midttrafiks direktion. Samarbejdet er under overordnet ledelse af Midttrafiks bestyrelse.

§5

Samarbejdet ledes af en styregruppe, der er en embedsmandsgruppe. Hver deltagende part udpeger ét medlem (direktør/chefniveau) til styregruppen. Transport- og Energiministeriet inviteres til at udpege en repræsentant til styregruppen.

Stk. 2. Der kan optages observatører i styregruppen.

Stk. 3. Hvis de faste medlemmer af styregruppen er forhindret i at deltage i et møde, kan der sendes en stedfortræder.

§ 6

Direktøren for Midttrafik er formand for Styregruppen. Styregruppen vælger en næstformand. Styregruppen afgør omfanget af formandens bemyndigelser.

Stk. 2. Styregruppen er kun beslutningsdygtig, når Midttrafik, Århus Kommune og Region Midtjylland er repræsenteret. Alle beslutninger kræver som minimum enighed mellem disse tre parter og desuden skal der være simpelt flertal blandt de fremmødte i Styregruppen.

Stk. 3. Beslutninger, som dokumenteret har direkte økonomiske konsekvenser i form af bidrag til projektudviklingen, skal godkendes af alle deltagerne i samarbejdet.

§ 7

Styregruppen afholder møde efter formandens bestemmelse, eller når et medlem af gruppen anmoder om det. Der afholdes møde mindst en gang hvert kvartal.

§ 8

Styregruppen har ansvaret for styringen i forbindelse med samarbejdet og for, at de aftalte økonomiske rammer og øvrige betingelser overholdes.

§ 9

De daglige funktioner i forbindelse med samarbejdet varetages af et udviklingskontor.

Stk. 2. Udviklingskontoret er placeret i Midttrafik, der varetager personaleadministrationen for medarbejderne i sekretariatet. Lokaleudgifter, kontorholdsudgifter mv. dækkes af Letbanesamarbejdet efter nærmere aftale.

Stk. 3. Lederen af sekretariatet refererer til formanden for styregruppen, men følger i praktiske spørgsmål vedr. udviklingskontorets drift forholdene hos Midttrafik. Udviklingskontoret indplaceres som et selvstændigt team, forankret i Området Trafikplanlægning i Midttrafik.

Stk. 4. Regionen, Århus Kommune og Midttrafik udpeger hver repræsentanter til en projektgruppe (arbejdsgruppe), som har ansvaret for det løbende samarbejde med udviklingskontoret og med egen organisation. Odder, Favrskov, Syddjurs, Norddjurs, Skanderborg og Randers Kommuner kan udpege repræsentanter til projektgruppen. Trafikstyrelsen inviteres til at deltage i projektgruppen. Området Trafikplanlægning i Midttrafik varetager formandsskabet for projektgruppen.

§ 10

Der etableres en politisk følgegruppe med en repræsentant fra hver af de i § 1 nævnte deltagende parter

Mindst én gang om året afholdes et møde i følgegruppen, hvor status og fremtidige mål for letbanesamarbejdet drøftes.

Handlingsplan

§ 11

Udviklingskontoret udarbejder til styregruppen løbende afrapporteringer om projektets fremdrift. Herudover udarbejdes halvårslige handlingsplaner, som beskriver, hvilke projekter, der forventes igangsat, og hvilke projekter, der forventes afsluttet med klare succeskriterier og en tidsplan. Afrapporteringer godkendes løbende og handlingsplanen godkendes på sidste styregruppemøde forud for iværksættelsen.

Finansiering

§ 12

For fællesomkostninger i forbindelse med samarbejdet fastlægges en budgetramme og en fordeling af omkostningerne mellem de deltagende parter. Fordelingen beregnes ud fra følgende fordelingsnøgle:

- Århus Kommune: 57%
- Region Midtjylland: 19%
- Syddjurs, Norddjurs, Odder, Favrskov, Skanderborg og Randers Kommuner hver mindst 4%
- Transport- og Energiministeriet inviteres til at bidrage økonomisk til samarbejdet og vil blive ansøgt om midler til finansiering af særskilte projekter, forundersøgelser og etablering af letbanen, inkl. infrastruktur og tog.

Stk 2. Fordelingen af omkostninger mellem de deltagende parter for anlægs- og driftsomkostninger – herunder VVM undersøgelse – skal vurderes og godkendes af alle parter, når disse er kendt og kan budgetteres, og når der er kendskab til tilskud fra Transport- og Energiministeriet.

§ 13

Hvis samarbejdet udvides med flere parter fastlægges de økonomiske vilkår i forbindelse med udvidelsen i styregruppen. Nye deltagere indgår i øvrigt på samme vilkår som de øvrige deltagere.

§ 14

De deltagende parter har fuld indsigt i alle samarbejdets forhold. Retten til indsigt udøves først og fremmest via deltagernes repræsentanter i styregruppen og gennem deltagere i arbejdsgrupper. Disse personer kan til enhver tid kræve oplysning om ethvert fælles forhold, uanset om oplysningen foreligger skriftligt eller mundtligt. Styregruppen og udviklingskontoret er forpligtet til at imødekomme sådanne forespørgsler uden unødigt ophold.

Budget og regnskab

§ 15

Der udarbejdes hvert år et budget og et årsregnskab for fællesomkostningerne i forbindelse med samarbejdet. Budget og regnskab godkendes af styregruppen.

Stk. 2. Budget og regnskab følger kalenderåret. Et færdigt budget for det kommende år skal foreligge senest den 1. marts. Årsregnskabet med revisors bemærkninger tilsendes de deltagende

trafikelskaber/amter senest 6 måneder efter regnskabsårets udløb. For 2007 skal budgetforslag foreligge i februar 2007 og budget for 2008 skal være godkendt senest 15. september 2007.

Stk. 3. Regnskabet revideres af revisionen hos Midttrafik, efter det her gældende regulativ.

Stk. 4. Et overskud på et årsregnskab kan overføres til det efterfølgende år.

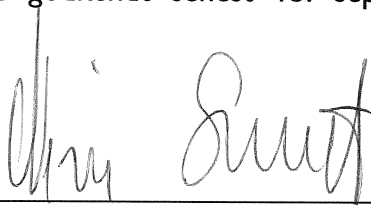
Gyldighed, opsigelse

§ 16

Aftalen gælder med virkning fra den 1. marts 2007 og indtil videre.

Stk. 2. Ønsker en part at trække sig ud af samarbejdet, kan dette ske med ét års varsel til 1. januar, dog skal budget for 2008 være godkendt senest 15. september 2007, for at samarbejdet videreføres i 2008.

Den 18/9-07

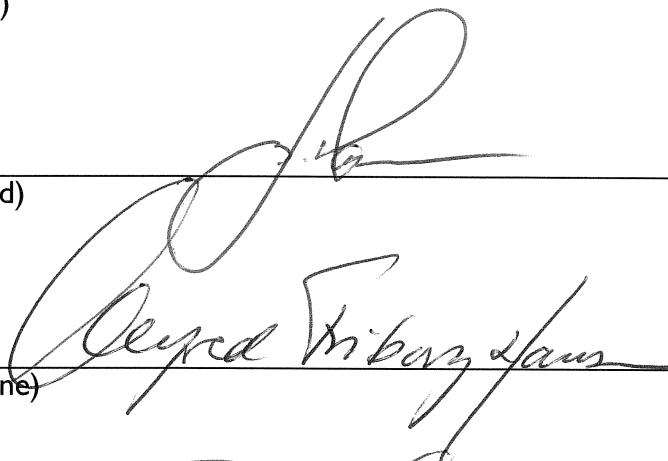


(for Århus Kommune)

Den 24/10-07

(for Region Midtjylland)

Den 30/8-07



(for Syddjurs Kommune)

Den 4/10-07

(for Norddjurs Kommune)

Den 30/08-07



(for Odder Kommune)

Den 20/8-07



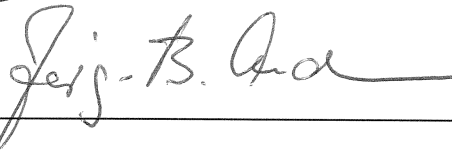
(for Favrskov Kommune) **Anders G. Christensen**
Borgmester

Den 30/8-07



(for Skanderborg Kommune)

Den 30/8-07



(for Randers Kommune)

Den 30/8 07



Midttrafik

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

**Aftale om
Letbanesamarbejdet i Østjylland
gældende fra d. 1. marts 2014**

Baggrund

Letbanesamarbejdet blev etableret i 2007. Formålet med samarbejdet er at samle kræfterne om virkeliggørelse af visionen om letbanen i Østjylland og at gennemføre planlægningen af etape 1 af Aarhus Letbane.

Siden 2007 er der sket følgende omkring letbaneprojektet.

- I perioden 2008 – 2010 blev der gennemført en VVM-undersøgelse for letbanens etape 1, som resulterede i endelig vedtagelse i Aarhus Byråd af et kommuneplantillæg om letbane i Aarhus-området - etape 1.
- Den 29. januar 2009 blev der i en aftale mellem partier i Folketinget, "En grøn transportpolitik", afsat 500 mio. kr. til etablering af etape 1 af letbanen i Aarhus.
- Den 26. november 2010 blev der indenfor det samme forlig afsat yderligere 200 mio. kr. til etapen i aftalen "Bedre mobilitet".
- Den 8. maj 2012 vedtog Folketinget Lov om Aarhus Letbane.
- Den 12. juni 2012 blev der i aftalen "Bedre og billigere kollektiv trafik" fra staten reserveret 100 mio. kr. til at sikre fuld elektrificering af Grenaa-banen.
- Den 30. august 2012 blev anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S stiftet, og ansvaret for udbud og etablering af etape 1 overgik til selskabet.
- Den 30. september 2013 stiftedes Aarhus Letbane Drift I/S. Selskabet har i henhold til lov om Aarhus Letbane ansvaret for driften af letbanen.
- I november 2013 blev der i forligskredsen bag aftalen "Bedre og billigere kollektiv trafik" aftalt at finansiere opgradering af hastigheden mellem Ryomgård og Grenaa og skabe forudsætningen for ½ timedrift på strækningen ved etablering af en krydsningsstation i Trustrup.

I 2011 blev der udarbejdet en fase 1-undersøgelse af udvalgte udbygningsetaper. På baggrund heraf er det besluttet at igangsætte konkret planlægning af to udbygningsetaper, Aarhus C – Brand og Lisbjerg – Hinnerup.

I forbindelse med den statslige Togplan DK og statens strategiske analyser af de trafikale udbygningsmuligheder i Østjylland er der udarbejdet et forslag, Samspil 2025, som er et udspil til samarbejde med staten om en overordnet plan for bane og letbaneudbygning i Østjylland.

Parterne har på den baggrund fundet behov for opdatering af aftalen fra 2007.

Parter i samarbejdet

§1

Aftalen fastlægger rammer for samarbejde og interessevaretagelse i forbindelse med udvikling og udbygning af letbanen i Østjylland og letbanens sammenhæng med trafikterminaler, Parker & Rejs-anlæg samt de statslige banestrækninger og udbygningen heraf.

Aftalen er indgået mellem:

- Region Midtjylland

- Aarhus Kommune
- Favrskov Kommune
- Norddjurs Kommune
- Odder Kommune
- Randers Kommune
- Silkeborg Kommune
- Skanderborg Kommune
- Syddjurs Kommune
- Midttrafik

Stk. 2. Andre kommuner kan optages i samarbejdet. De nærmere vilkår og økonomiske forpligtelser i forbindelse med optagelsen i samarbejdet skal godkendes af Letbanerådet.

Stk. 3. Transportministeriet og Trafikstyrelsen inviteres til at deltage i samarbejdet i forbindelse med den videre planlægning af letbaneudbygningen og i udarbejdelse af VVM-redegørelser for letbanens udbygningsetaper.

Stk. 4. Der kan optages observatører i Letbanesamarbejdet efter beslutning i letbanerådet.

Formål

§2

Formålet med samarbejdet er at arbejde for en fælles plan for udvikling og udbygning af letbanen i Østjylland og letbanens sammenhæng med trafikterminaler, Parker & Rejs-anlæg, regional og lokal bustrafik i Østjylland, de statslige banestrækninger og udbygningen heraf. Planer for udbygning og udvikling af letbanens etape 1 indgår i arbejdet. Samarbejdet skal sikre, at parterne over for staten står sammen om en fælles strategi på disse områder.

Målet er at styrke mobiliteten og udviklingsmulighederne i Østjylland gennem forbedringer af den kollektive trafik, som øger den kollektive trafiks andel af persontrafikken i Østjylland, herunder især i det sammenhængende byområde omkring Aarhus.

Med en konkurrencedygtig, attraktiv kollektiv trafik skal presset på vejnettet reduceres, så der samlet opnås en bedre mobilitet.

Stk. 2. Udbygning af letbanen skal koordineres med kommunernes byudviklingsplaner for at sikre, at letbanen og byudviklingen gensidigt understøtter brugen af kollektiv trafik.

Stk. 3. Udbygning af letbanen skal koordineres med planerne for udvikling af den kollektive trafik i Region Midtjylland.

Stk. 4. Letbanen skal være en integreret del af Midttrafiks trafiknet.

Stk. 5. Letbanen skal koordineres med og understøtte den statslige togtrafik m.h.p. forbedring af den samlede rejse til og fra rejsemål i Østjylland. Gode terminal- og omstigningsforhold for tog, letbane og busser er en vigtig del af udbygningen.

Stk. 6. I udbygningen af letbanen skal der være særlig fokus på kombinationsrejser i form af Parker og Rejs-anlæg og cykelparkering ved standsningsstederne. Dette skal koordineres med kommunerne og staten.

Stk. 7. Samarbejdet skal sikre at planerne for letbanens udbygning forankres i by- og regionsråd, og at der er en bred viden om planerne både lokalt og nationalt. Samarbejdet skal arbejde på at udbygningen optages i statslige investeringsplaner.

Samarbejdsområder

§3

Samarbejdet omfatter:

1. Organisatoriske og administrative områder:
 - Et politisk letbaneråd bestående af ledende politiske repræsentanter for alle aftaleparterne
 - Et fælles letbanesekretariat forankret i Midttrafik
 - En administrativ styregruppe bestående af ledende administrative repræsentanter for alle aftaleparterne og evt. Transportministeriet
 - Ad. hoc.-projektgrupper bestående af administrative repræsentanter for aftaleparterne afhængig af opgaver
 - Løbende samarbejde og gensidig informationsudveksling med Aarhus Letbane I/S, Aarhus Letbane Drift I/S og Midttrafik
2. Videreførelse af arbejdet med etableringen af letbanens udbygningsetaper i Østjylland, som tager udgangspunkt i det udredningsarbejde, som Letbanesamarbejdet har gennemført i perioden 2007-2013
3. Udarbejdelse af overordnet plan og strategi for udbygning af letbanen samt løbende justeringer af strategioplæg
4. Underbygning og konsolidering af plan for udbygning (herunder Samspil 2025, som løbende kan revideres af letbanerådet), gerne i samarbejde med Transportministeriet/Trafikstyrelsen
5. Gennemførelse af VVM-undersøgelser i samarbejde med berørte kommuner for projektets udbygningsetaper under anvendelse af nødvendig konsulentbistand
6. Koordinering af letbanens etape 1 og udbygningsetaper, herunder i samarbejde med Aarhus Letbane I/S at sikre, at der i anlægget af etape 1 tages højde for en fremtidig udbygning af letbanen
7. Information, herunder:
 - Presse og borgerinddragelse
 - Hjemmeside og nyhedsbrev
8. Koordineret indsats i forhold til Folketingets Trafikudvalg, Folketingspolitikere valgt i regionen/Østjylland m.h.p. at opnå statslig finansiering til VVM og anlæg af nye etaper

Stk. 2. Deltagerne i samarbejdet er forpligtet til løbende at bidrage med økonomiske data, planlægningsdata mv. for de busruter og banestrækninger, der vil blive påvirket af etableringen af en letbane, at bistå ved gennemførelsen af tællinger og passagerundersøgelser samt indgå i arbejdsgrupper i nødvendigt omfang.

Organisation

§4

Samarbejdet ledes af et letbaneråd med en repræsentant fra hver af de i § 1 nævnte deltagende parter. Region Midtjyllands repræsentant er regionrådsformanden.

Stk. 2. Letbanerådet har en rådgivende funktion i forhold til parterne i Letbanesamarbejdet.

Stk. 3. Regionrådsformanden er formand for letbanerådet. Letbanerådet vælger en næstformand.

Stk. 4. Der afholdes et årligt ordinært møde i letbanerådet i april måned, hvor rådet orienteres om status, hvor regnskab og budget fremlægges, og hvor årsplan og fremtidige mål og strategier for Letbanesamarbejdet fastlægges.

Stk. 5. Letbanerådet indkaldes ekstraordinært, hvis styregruppen finder behov for at forelægge væsentlige spørgsmål vedr. Letbanesamarbejdet eller dets samarbejdsområder, eller hvis en af rådets deltagere anmoder om det.

Stk. 6. Letbanerådet er kun beslutningsdygtig, når Midttrafik, Aarhus Kommune og Region Midtjylland er repræsenteret. Alle beslutninger kræver som minimum enighed mellem disse tre parter. Desuden skal der være simpelt flertal blandt de fremmødte i letbanerådet.

Stk. 7. Hvis de faste medlemmer af letbanerådet er forhindrede i at deltage i et møde, kan der sendes en stedfortræder.

§5

Samarbejdet styres af en administrativ styregruppe inden for de rammer, der fastlægges af letbanerådet, herunder overholdelse af de aftalte økonomiske rammer og øvrige betingelser.

Stk. 2. Hver deltagende part udpeger et medlem (på direktør-/chefniveau) til styregruppen.

Stk. 3. Direktøren for Midttrafik er formand for styregruppen. Styregruppen vælger en næstformand. Styregruppen afgør omfanget af formandens bemyndigelser.

Stk. 4. Styregruppens formand skal sikre, at Midttrafiks bestyrelse løbende er orienteret om Letbanesamarbejdets planer og sikre koordinering med den regionale trafikplan, Midttrafik er forpligtet til at udarbejde i henhold til Lov om trafikkselskaber.

Stk. 5. Der afholdes møde i styregruppen mindst en gang hvert kvartal, eller når et medlem af styregruppen anmoder om det.

Stk. 6. Hvis de faste medlemmer af styregruppen er forhindret i at deltage i et møde, kan der sendes en stedfortræder.

§6

De daglige funktioner i forbindelse med samarbejdet varetages af et letbanesekretariat. Letbanesekretariatet fungerer ligeledes som initiativtager og tovholder og sikrer fremdriften af projektet.

Stk. 2. Letbanesekretariatet er placeret hos Midttrafik, der varetager personaleadministrationen for medarbejderne i sekretariatet. Lokaleudgifter, kontorholdsudgifter mv. dækkes af Letbanesamarbejdet efter nærmere aftale.

Stk. 3. Letbanesekretariatet er under daglig ledelse af Midttrafiks direktion.

Stk. 4. Lederen af Letbanesekretariatet refererer til formanden for styregruppen, men følger i praktiske spørgsmål vedr. sekretariatets drift forholdene hos Midttrafik. Letbanesekretariatet indplaceres som et selvstændigt team, forankret under Midttrafiks direktion.

Stk. 5. Letbanesekretariatet støttes af ad. hoc.-projektgrupper bestående af administrative repræsentanter for aftaleparterne afhængig af opgaver.

Årsplan, afrapporteringer, budget og regnskab

§7

Letbanesekretariatet udarbejder årsplaner, som beskriver, hvilke projekter der forventes igangsat, og hvilke projekter der forventes afsluttet med klare succeskriterier og en tidsplan.

Stk. 2. Afrapporteringer i forbindelse med årsplanen godkendes løbende af styregruppen, imens årsplanen og en samlet afrapportering herfor godkendes af letbanerådet.

§8

Letbanesekretariatet udarbejder hvert år et budget og et årsregnskab for fællesomkostningerne i forbindelse med samarbejdet. Forslag til budget og regnskab godkendes af letbanerådet.

Stk. 2. Forslag til regulering af budgettet, som ligger uden for den almindelige budgetprocedure, skal godkendes af letbanerådet og parterne i Letbanesamarbejdet.

Stk. 3. Budget og regnskab følger kalenderåret. Et forslag til budget for det kommende år skal forelægges Letbanerådet senest den 1. marts. Budget og regnskab for Letbanesamarbejdet følger Midttrafiks samlede budget og regnskab.

Stk. 4. Regnskabet revideres af revisionen hos Midttrafik, efter det her gældende regulativ.

Stk. 5. Et overskud på et årsregnskab kan overføres til det efterfølgende år.

Finansiering

§9

For fællesomkostninger i forbindelse med samarbejdet fastlægges en budgetramme og en fordeling af omkostningerne mellem de deltagende parter. Fordelingen beregnes ud fra følgende fordelingsnøgle:

- Region Midtjylland: 40 %
- Midttrafik: 10 %

Anden halvdel af udgifterne fordeles mellem Aarhus Kommune og de øvrige kommuner i samarbejdet efter befolkningstallet 1. januar 2013. De øvrige kommuners andel fordeles ligeligt med 1/7 til hver kommune. Fordelingen af betalingen fra kommunerne bliver herefter:

- Aarhus Kommune: 22 %
- Favrskov Kommune: 4 %
- Norddjurs Kommune: 4 %
- Odder Kommune: 4 %
- Randers Kommune: 4 %
- Silkeborg Kommune: 4 %
- Skanderborg Kommune: 4 %

- Syddjurs Kommune: 4 %

Stk. 2. Omkostninger til større analyseopgaver og lignende, eksempelvis udarbejdelse af VVM, afholdes særskilt af den eller de parter, der måtte ønske dette arbejde igangsat.

§10

Hvis samarbejdet udvides med flere parter, fastlægges forslag til økonomiske vilkår i forbindelse med udvidelsen i styregruppen før det forelægges letbanerådet. Nye deltagere indgår i øvrigt på samme vilkår som de øvrige deltagere.

§11

De deltagende parter har fuld indsigt i alle samarbejdets forhold. Retten til indsigt udøves først og fremmest via deltagernes repræsentanter i styregruppen og gennem deltagere i arbejdsgrupper. Disse personer kan til enhver tid kræve oplysning om ethvert fælles forhold, uanset om oplysningen foreligger skriftligt eller mundtligt. Styregruppen og udviklingskontoret er forpligtet til at imødekomme sådanne forespørgsler uden unødigt ophold.

Gyldighed og opsigelse

§12

Aftalen gælder med virkning fra den 1. marts 2014 og indtil videre.

Stk. 2. Ønsker en part at trække sig ud af samarbejdet, kan dette ske med et års varsel til 1. januar.

Den _____

(for Region Midtjylland)

Den _____

(for Aarhus Kommune)

Den _____

(for Favrskov Kommune)



Den _____

(for Norddjurs Kommune)

Den _____

(for Odder Kommune)

Den _____

(for Randers Kommune)

Den _____

(for Silkeborg Kommune)

Den _____

(for Skanderborg Kommune)

Den _____

(for Syddjurs Kommune)

Den _____

(for Midttrafik)

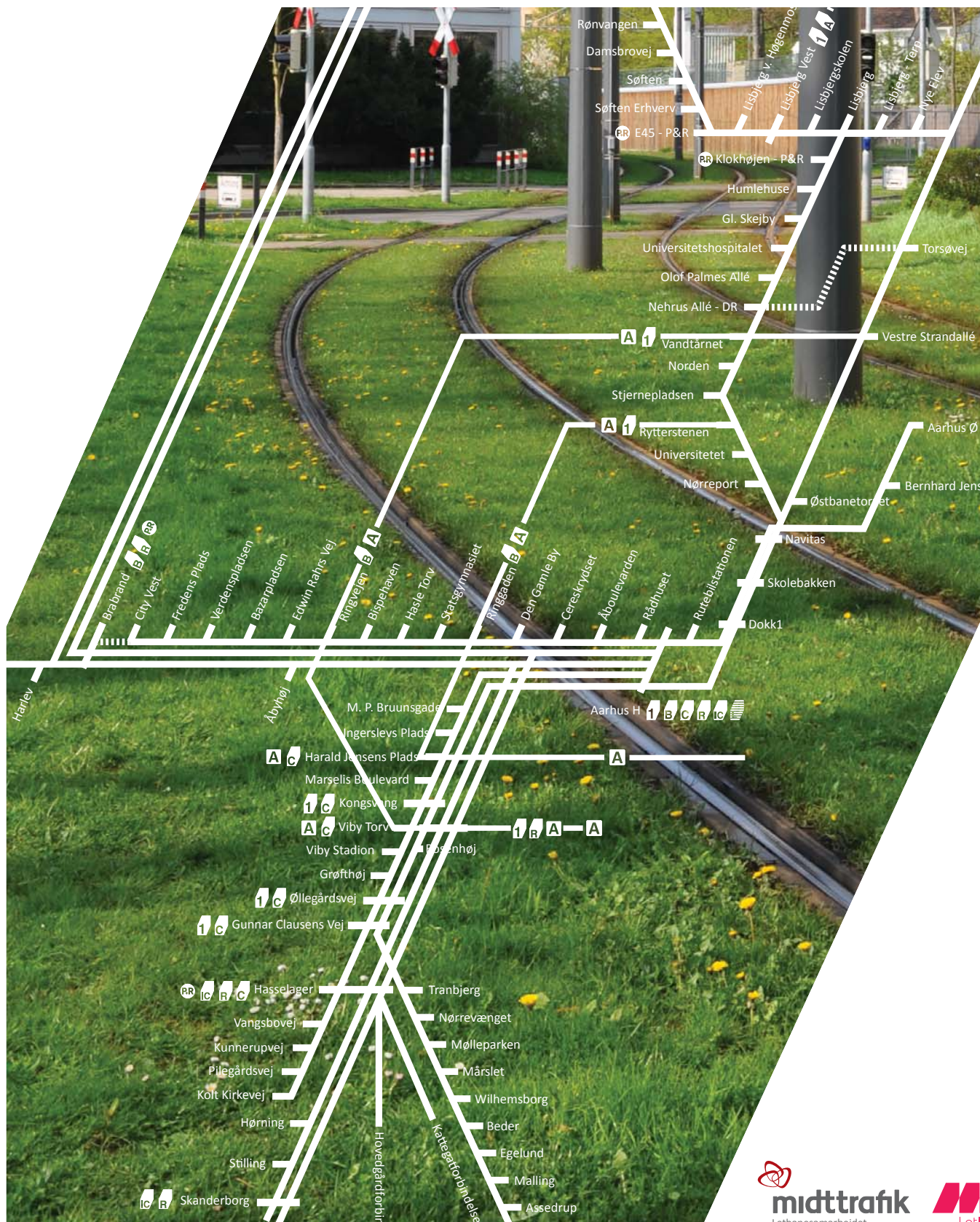
Aarhus, 12. februar 2014

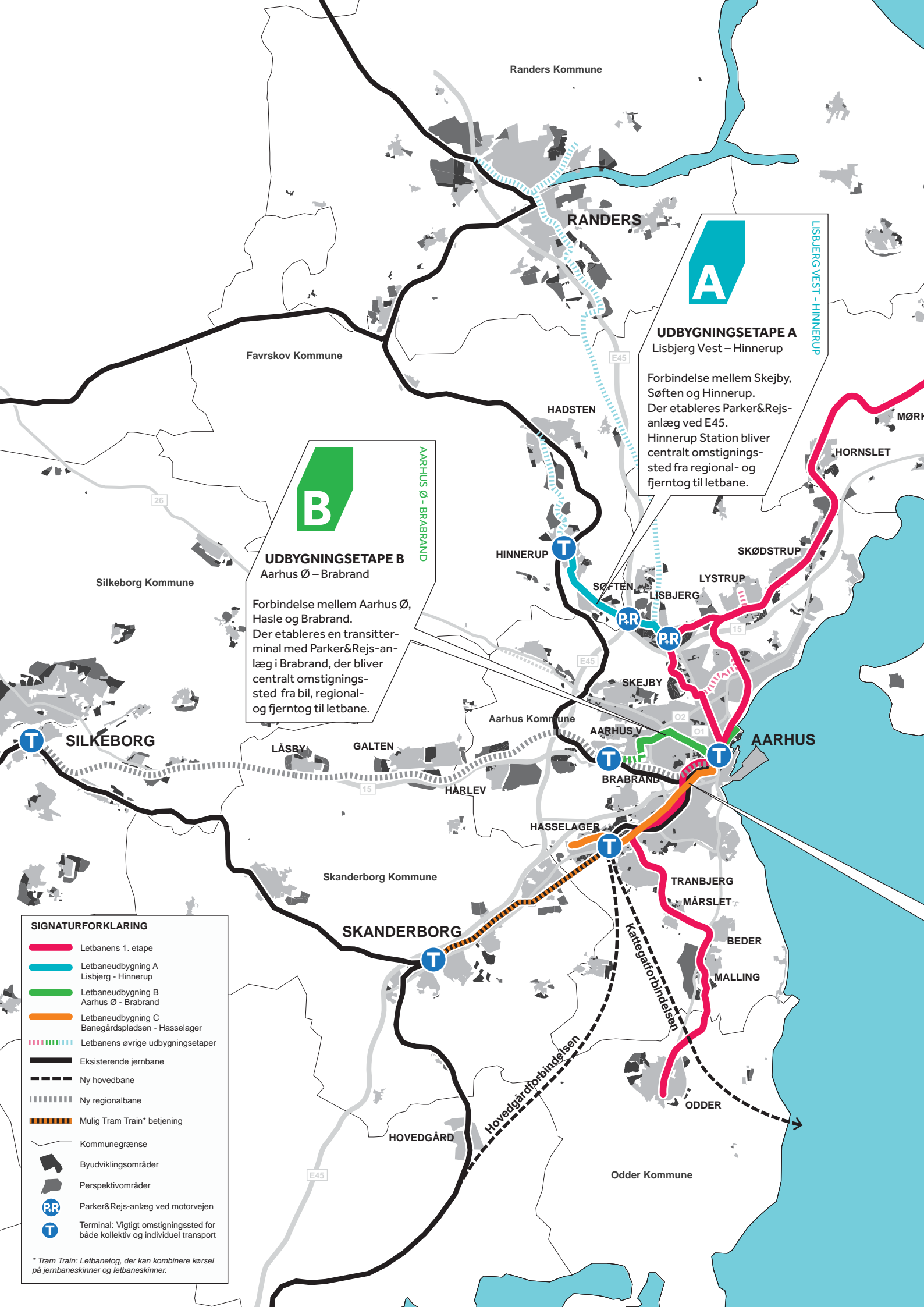
**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 10
Bilag nr. 3**

SAMSPIL 2025

Vision for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Østjylland





UDBYGNINGSETAPE A
Lisbjerg Vest – Hinnerup

Forbindelse mellem Skejby, Søften og Hinnerup. Der etableres Parker&Rejs-anlæg ved E45. Hinnerup Station bliver centralt omstigningssted fra regional- og fjerntog til letbane.



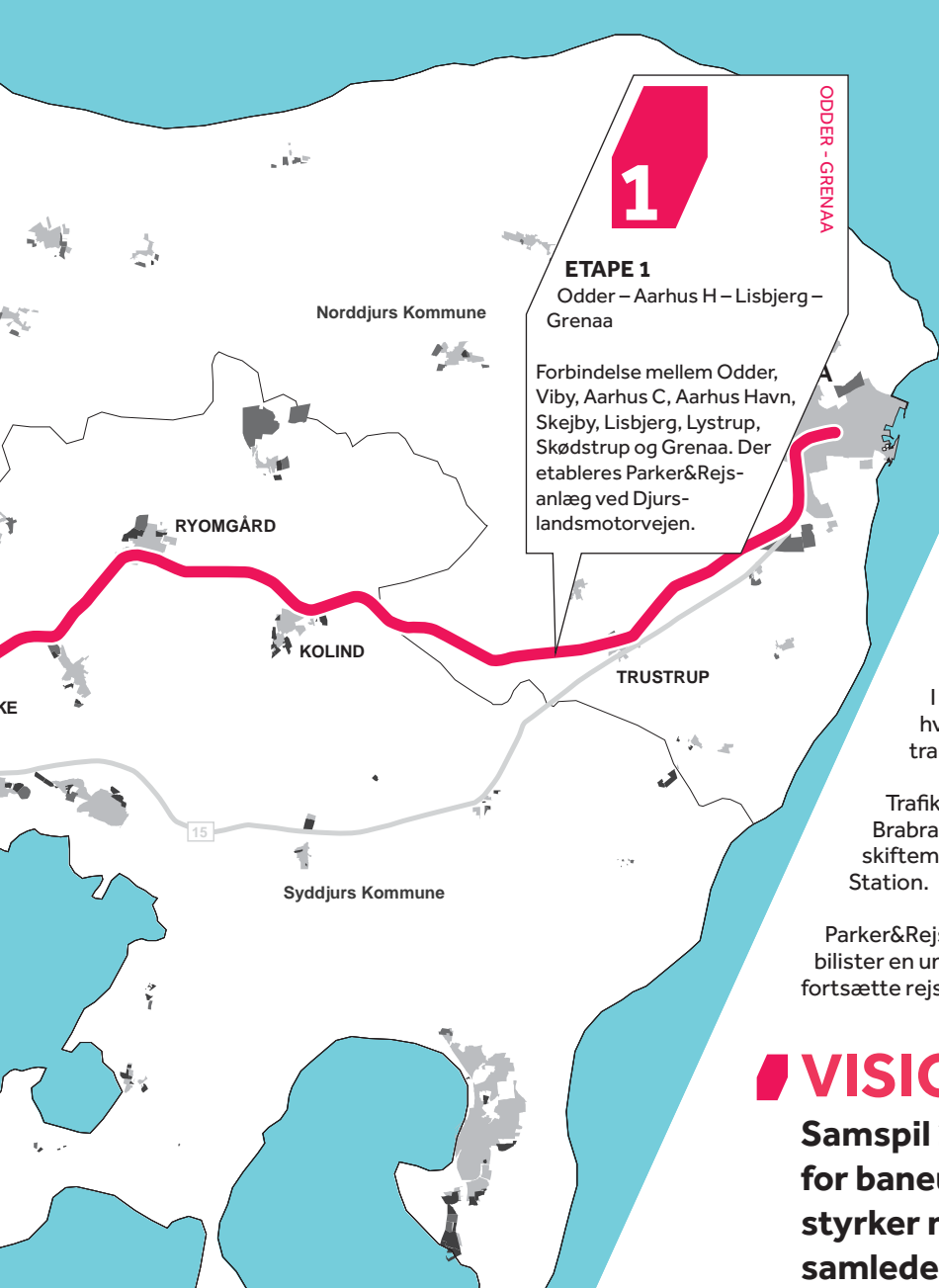
UDBYGNINGSETAPE B
Aarhus Ø – Brabrand

Forbindelse mellem Aarhus Ø, Hasle og Brabrand. Der etableres en transitterminal med Parker&Rejs-anlæg i Brabrand, der bliver centralt omstigningssted fra bil, regional- og fjerntog til letbane.

SIGNATURFORKLARING

- Letbanens 1. etape
- Letbaneudbygning A
Lisbjerg - Hinnerup
- Letbaneudbygning B
Aarhus Ø - Brabrand
- Letbaneudbygning C
Banegårdspladsen - Hasselager
- - - Letbanens øvrige udbygningsetaper
- Eksisterende jernbane
- - - Ny hovedbane
- - - Ny regionalbane
- - - Mulig Tram Train* betjening
- Kommunegrænse
- Byudviklingsområder
- Perspektivområder
- P.R Parker&Rejs-anlæg ved motorvejen
- T Terminal: Vigtigt omstigningssted for både kollektiv og individuel transport

* Tram Train: Letbanetog, der kan kombinere kørsel på jernbaneskinner og letbaneskinner.

**1**

ODDER - GRENAA

ETAPE 1

Odder – Aarhus H – Lisbjerg – Grenaa

Forbindelse mellem Odder, Viby, Aarhus C, Aarhus Havn, Skejby, Lisbjerg, Lystrup, Skødstrup og Grenaa. Der etableres Parker&Rejs-anlæg ved Djurslandsmotorvejen.

RYOMGÅRD

KOLIND

TRUSTRUP

Syddjurs Kommune

15

C

AARHUS H - HASSELAGER

UDBYGNINGSETAPE C
Aarhus H – Hasselager/Kolt

Forbindelse mellem Aarhus C, Viby og Hasselager. Der etableres en transitterminal med Parker&Rejs-anlæg i Hasselager, der bliver centralt omstigningssted fra bil, regional- og fjern tog til letbane.

Samspil 2025 er Letbanesamarbejdets oplæg til en udbygning af et effektivt kollektivt transportsystem, som understøtter byudviklingen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd.

I planen integreres de statslige planer for baneudbygning, planerne for letbanens nye etaper, busbetjeningen og Parker&Rejs-anlæg i et sammenhængende net, der sikrer en god mobilitet i Aarhusområdet, der omfatter Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs Kommuner.

I planen foreslås det at etablere trafikknudepunkter, hvor det er muligt at skifte mellem kollektiv og individuel transport – både tog, letbane, busser, biler og cykler.

Trafikknudepunkterne er bl.a. terminaler ved Hasselager og Brabrand samt Parker&Rejs-anlæg ved E45. Og der etableres skiftemulighed mellem regionaltog og letbane ved Hinnerup Station.

Parker&Rejs-anlægget ved E45/Djurslandsmotorvejen vil give bilister en unik mulighed for at parkere direkte ved motorvejen og fortsætte rejsen med letbanen mod Aarhus og Skejbyområdet.

VISION

Samspil 2025 understøtter statens planer for baneudbygning i Østjylland. Planen styrker mobiliteten og reducerer den samlede rejsetid for et stort antal rejser mellem landsdelene, i det østjyske bybånd og internt i Aarhusområdet.

De statslige planer for baneudbygning med en timemodell for rejser mellem de største byer i Danmark vil give et kraftigt løft til den kollektive trafik mellem landsdelene og internt i det østjyske bybånd.

I statens planer for timemodellen indgår en ny bane mellem Hovedgård nord for Horsens og Hasselager syd for Aarhus, som skal fungere som supplement til den eksisterende banestrækning via Skanderborg. Timemodellen kan med fordel suppleres af en Kattegatforbindelse med begyndelse i Hasselager, som ligeledes vil kunne frigive kapacitet på den østjyske længdebane.

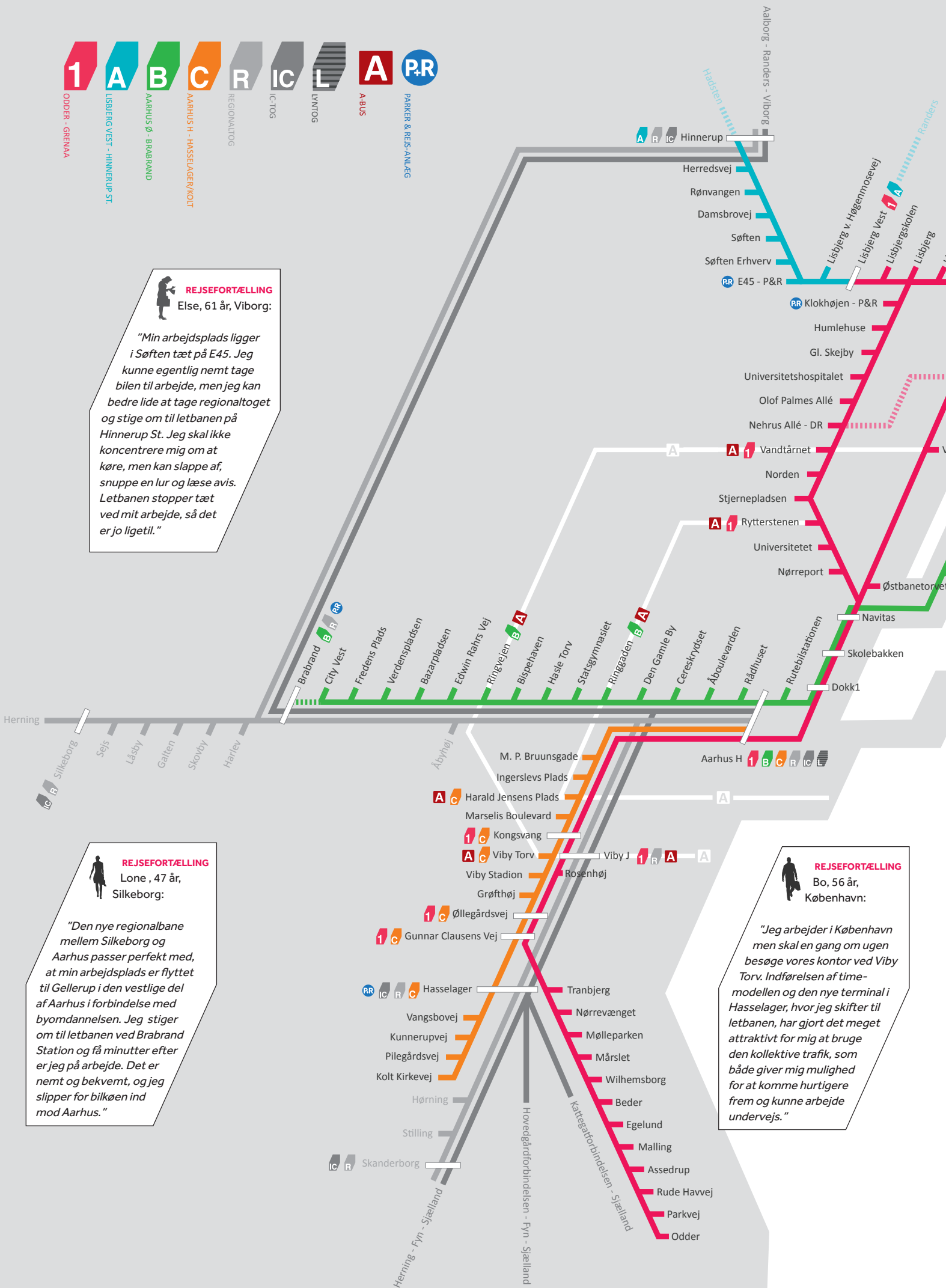
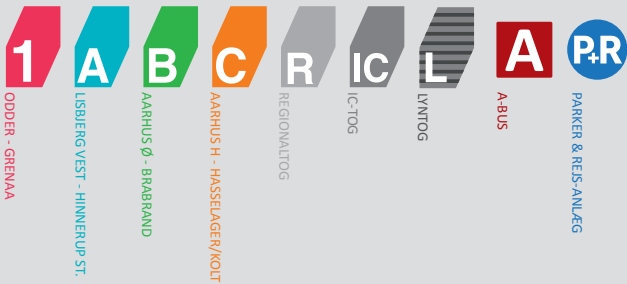
Planerne åbner samtidig mulighed for S-togslignende drift på den eksisterende banestrækning mellem Aarhus og Skanderborg og videre sydpå mod Horsens.

Samspil 2025 foreslår, at stationen i Stilling genåbnes, og at der etableres en ny terminal samt et Parker&Rejs-anlæg i Hasselager, hvor tog og letbane mødes. Denne terminal bliver et attraktivt omstigningspunkt for et stort antal rejser. Bilister vil herfra både kunne tage tog mod København og letbanen mod Aarhus.

I de statslige planer indgår også en ny direkte regionalbane på strækningen Aarhus-Galten-Silkeborg, som vil være en stor forbedring af den kollektive trafik på tværs af Region Midtjylland.

Samspil 2025 foreslår, at modellen med dobbeltspor på strækningen vælges. Dette åbner mulighed for at betjene bysamfund og forstadsområder mellem Aarhus og Silkeborg med nærbanetrafik. Regionalbanen kan med fordel åbnes inden timemodellens etablering for at understøtte timemodellens kundegrundlag.

I Brabrand foreslås der etableret en terminal for bane, letbane og bus samt et Parker&Rejs-anlæg.



REJSEFORTÆLLING
 Else, 61 år, Viborg:

"Min arbejdsplads ligger i Søften tæt på E45. Jeg kunne egentlig nemt tage bilen til arbejde, men jeg kan bedre lide at tage regionaltoget og stige om til letbanen på Hinnerup St. Jeg skal ikke koncentrere mig om at køre, men kan slappe af, snuppe en lur og læse avis. Letbanen stopper tæt ved mit arbejde, så det er jo ligetil."

REJSEFORTÆLLING
 Lone, 47 år, Silkeborg:

"Den nye regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus passer perfekt med, at min arbejdsplads er flyttet til Gellerup i den vestlige del af Aarhus i forbindelse med byomdannelsen. Jeg stiger om til letbanen ved Brabrand Station og få minutter efter er jeg på arbejde. Det er nemt og bekvemt, og jeg slipper for bilkøen ind mod Aarhus."

REJSEFORTÆLLING
 Bo, 56 år, København:

"Jeg arbejder i København men skal en gang om ugen besøge vores kontor ved Viby Torv. Indførelsen af time-modellen og den nye terminal i Hasselager, hvor jeg skifter til letbanen, har gjort det meget attraktivt for mig at bruge den kollektive trafik, som både giver mig mulighed for at komme hurtigere frem og kunne arbejde undervejs."

Sådan realiseres Samspil 2025

Første etape af Aarhus Letbane anlægges netop nu og forventes i drift inden 2017. Etapen er et vigtigt første skridt i realiseringen af **Samspil 2025**.

Anlæg af letbane mellem Lisbjerg og Hinnerup

A Letbanen mellem Lisbjerg og Hinnerup vil betjene Aarhus Kommunes store fremtidige byudviklingsområder fra Lisbjerg mod E45. Ved E45 etableres et Parker&Rejs-anlæg. På de resterende 6 km af strækningen frem til Hinnerup Station betjenes Søften og Hinnerup. Ved Hinnerup Station bliver der mulighed for skift til IC- og regionaltog.

Anlæg af letbane mellem Aarhus Ø og Brabrand

B Letbanen mellem Aarhus Ø og Brabrand vil forbinde flere af byens store uddannelses- og kulturinstitutioner og flere af de største almene boligområder i byen. Letbanen er et centralt element i omdannelsen af både Nordhavnen, rutebilstationen og Gellerup, hvor visionen er at omdanne området fra udsat boligområde i Brabrand til en attraktiv bydel i Aarhus. Letbanen videreføres ca. 1 kilometer fra Gellerup til en ny terminal i Brabrand, hvor der er mulighed for at skifte mellem letbane, regionaltog, fjerntog, busser og individuel transport.

Anlæg af regionalbane Aarhus-Galten-Silkeborg

R Planen forudsætter, at en ny regionalbane mellem Silkeborg og Aarhus bliver dobbeltsporet, så der bliver mulighed for at køre to systemer på strækningen:

- Hurtige tog fra (Holstebro) - Herning - Silkeborg med, som udgangspunkt, to stop mellem Silkeborg og Aarhus i henholdsvis Galten og en ny terminal i Brabrand.

- Stoppende tog, som betjener stationer i Sejs, Låsby, Galten, Skovby, Harlev/Framlev, Brabrand og Åby.

Anlæg af letbane mellem Aarhus H og Hasselager

C Letbanen mellem Aarhus H og Hasselager betjener nogle af de tættest befolkede områder i Aarhus fra Banegårdspladsen frem til Marselis Boulevard, Kongsvang og området omkring Viby Torv. På strækningen fra Viby mod Hasselager betjenes en række store virksomheder og skoler herunder Jyllands-Posten og Aarhus Tech Campus Syd. Letbanen bindes sammen med en større terminal i Hasselager og fortsætter mod de tæt bebyggede områder i Kolt/Hasselager. Terminalen i Hasselager er centralt placeret for omstigning mellem letbane, busser, regional- og fjerntog. Der placeres desuden et Parker&Rejs-anlæg i Hasselager.

Implementering af timemodell og S-togslignende drift mellem Aarhus og Skanderborg

L Der etableres en ny jernbane mellem Hasselager og Hovedgård og fra Hasselager til en Kattegatforbindelse. En realisering af timemodellen betyder, at der på den eksisterende hovedbane Aarhus - Skanderborg - Horsens kan etableres en S-togslignende drift med (gen-)åbning af stationer. Mellem Skanderborg og Aarhus vil der være stationer i Stilling, Hørning, Hasselager og Viby J, som vil sikre, at den nuværende jernbane kan anvendes som reelt nærbaeanlæg.

R I Hasselager etableres en "Høje Tåstrup"-station med stop for fjerntog og S-togslignende drift fra Skanderborg. Fra stationen er der forbindelse til letbane og busser. Der etableres et stort Parker&Rejs-anlæg, som kan reducere den samlede rejsetid for et stort antal sydgående togpassagerer yderligere og nedbringe behovet for parkering ved Aarhus H og den hertil hørende trafik i de centrale bydele.

På strækningen Skanderborg-Aarhus kan brug af tog, der kan kombinere kørsel på jernbaneskiner og letbaneskiner være en mulighed (såkaldte Tram Trains). Disse tog kan eksempelvis køre på jernbanen mellem Skanderborg og Hasselager og herfra skifte til letbanens spor på Skanderborgvej videre mod Aarhus.

Hastighedsopgradering på Grenaa-banen

1 Hastigheden på Grenaa-banen opgraderes til 100 km/t mellem Ryomgård og Grenaa, og der etableres en krydsningsstation i Trustrup.

Derudover indeholder **Samspil 2025** fortsat de regionale letbaneetaper til Randers og Hadsten, som bør ses i sammenhæng med eventuelle fremtidige statslige planer for reduktion af rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg.

I det fortsatte arbejde med Samspil 2025 vil det også blive undersøgt, hvilke funktioner der kan understøtte Parker&Rejs-anlæg, hvordan Samspil 2025 og letbanen bedst og billigst kan understøtte betjeningen af Aarhus Lufthavn, og endelig om der med fordel kan placeres en terminal/et Parker&Rejs-anlæg ved Sønderhøj.



REJSEFORTÆLLING

Jesper, 34 år,
Hadsund:

"Jeg arbejder i Skejby, hvor trafikken er et problem hver eneste morgen. Nu er jeg begyndt at bruge Parker&Rejs-anlægget ved E45 og tage letbanen derfra. Det er langt hurtigere, og så kan jeg jo også tanke bilen op ved parkeringspladsen, inden jeg kører hjem."

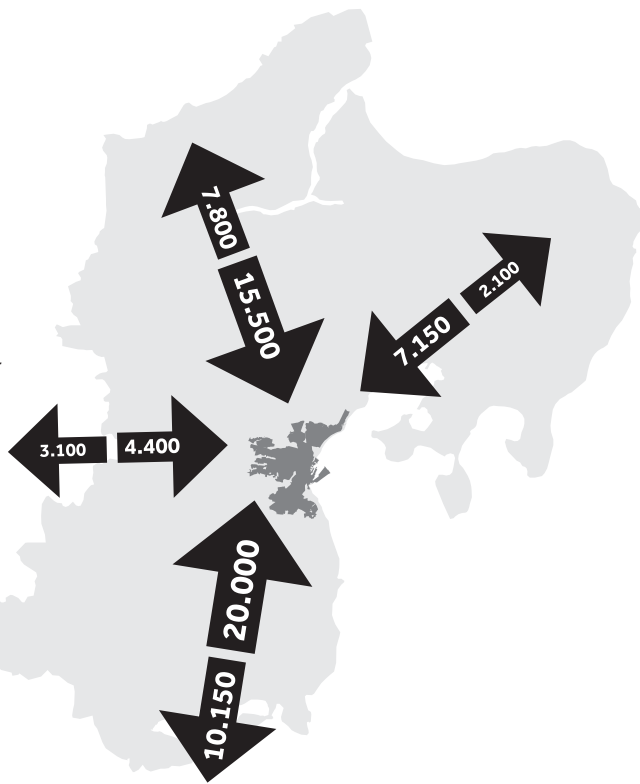
REJSEFORTÆLLING

Yasmin, 23 år,
Gellerup:

"Jeg tager tit letbanen ind til byen, både når jeg skal på studiet, til koncerter og på shoppetur sammen med mine veninder. Byomdannelsen og etableringen af letbanen i den nye hovedgade har flyttet Gellerup tættere på midtbyen. Det tager mig kun 15 minutter at komme derind. Det er hurtigt og nemt."

VÆKST Der er en kraftig erhvervs- og befolkningsmæssig vækst i Østjylland især i Aarhusområdet. Alene i Aarhus vil befolkningstallet øges med 75.000 og antallet af arbejdspladser med 50.000 frem mod 2030. Hertil kommer at østjyderne rejser længere for at komme til og fra arbejde. Denne udvikling må forventes at fortsætte.

Hver dag pendler 29.700 aarhusianere for at komme på arbejde uden for kommunen, mens 52.600 pendler til Aarhus Kommune. De vigtigste pendlingsstrømme til/fra Aarhus er illustreret i figuren til højre. Kun ca. 20 procent af pendlere til Aarhus arbejder i den centrale midtby, som i dag har god og direkte kollektiv trafik. Ca. hver fjerde pendler til en af de mange arbejdspladser i Aarhus N, og ca. hver syvende pendler til Hasselager, Viby og Tranbjerg. Det er i dag ikke muligt for pendlere at komme direkte til disse områder med kollektiv trafik fra alle omegnskommuner eller internt i Aarhus.



Projekt for byfortætning ved Hornslet Station



Kunstmuseet AROS



Kvinde med barnevogn:

"Jeg tager nemt barnevognen med i letbanen fra Hinnerup til Aarhus C for at mødes med min veninde. Der er god plads til barnevognen i letbanen, og det er nemt at komme ind - helt uden at jeg behøver at bede andre passagerer om hjælp til at løfte barnevognen."



Perlekæden Ny Banegårdsgade

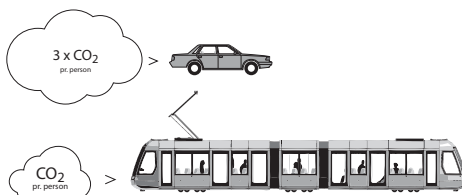


Pendler:

"Jeg pendler hver dag på job og starter turen med at logge på internettet og tjekke mine mails. Netforbindelsen og letbanens bekvemme indretning med stikkontakt og behagelige sæder gør det nemt for mig at udnytte rejsetiden til at arbejde."

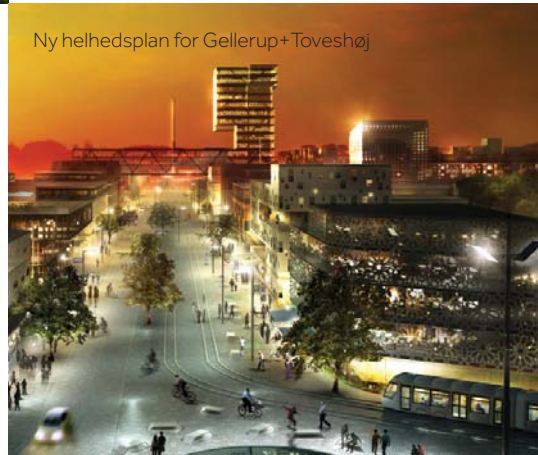


Aarhus Universitet



CO₂ Beregninger viser, at en bil udleder mere end tre gange så meget CO₂ pr. person pr. kilometer som en letbane. Bustrafik udleder også mindre CO₂ end biltrafik, men da letbanen kører på el i stedet for diesel og har plads til op til 250 passagerer i et enkelt vognsæt, er CO₂ udledningen lavere end ved busdrift.

Ny helhedsplan for Gellerup+Toveshøj





3

GODE GRUNDE

Der er god fornuft i at tænke Letbanesamarbejdets planer om letbaneudbygning i Aarhusområdet sammen med statens planer om udbygning af det østjyske banenet. De tre vigtigste grunde er:

Kvinde i kørestol:

"Det er let at få kørestolen ind i letbanen, da vognene har sænkede gulve. Letbanen kører glidende uden generende ryk, når den starter og standser. I vognene med åbne rum er der god plads til min kørestol, og jeg har altid selskab af andre rejsende med barnevogne, cykler og folk med større bagage, der skal ud at rejse."



Letbanens standsningssteder



1. God mobilitet i fremtidens storbyregion

Aarhusområdet er allerede en mindre storbyregion, og der er betydelige og voksende udfordringer for mobiliteten i form af kødannelser på vejene og længere rejsetider. Forbedringer af den kollektive trafik er et centralt instrument til at opretholde en god mobilitet. Med en konkurrencedygtig, nem og bekvem kollektiv trafik kan presset på vejene reduceres, så der samlet opnås en bedre mobilitet. Det gælder både for kollektivt rejsende og for rejsende, som er afhængig af bilen bl.a. for at opnå en rimelig rejsetid.

Samspil 2025 vil give et markant løft til et sammenhængende kollektivt transporttilbud. Etableringen af trafikknudepunkter med mulighed for at skifte til andre transportmidler understøtter kombinationsrejser med korte skifte- og rejsetider.

Med **Samspil 2025** bliver der skabt forudsætninger for at opnå en betydelig større markedsandel for den kollektive trafik. Planen giver et skinnebåret grundnet i Østjylland med høj kapacitet og komfort.

2. Et sikkert grundlag for en byudvikling, der fremmer mobilitet og vækst

En god fremtidig kollektiv mobilitet kræver både en indsats i byplanlægningen og investeringer i kollektiv trafik af høj kvalitet.

I Aarhusområdet er man nået et godt stykke i retning af at koncentrere byudviklingen i "fingre", som kan betjenes effektivt med kollektiv trafik.

Men der er et udtalt behov for, at staten, Region Midtjylland, kommunerne i området samt Midttrafik nu går sammen om at lave den plan for den kollektive trafik, der kan udgøre skelettet og et sikkert grundlag for den fremtidige byudvikling.

Samspil 2025 sikrer gode rammer for den fortsatte byvækst i Aarhus og Østjylland. Der er potentiale i at udvikle områderne langs letbanen og på statens banenet både i form af stationsnær byudvikling, byomdannelse og fortætning.

3. Bæredygtig mobilitet

Det er en fælles opgave for staten og de lokale myndigheder at nedbringe miljø- og klimabelastningen fra trafikken. Et af de oplagte instrumenter er at øge den kollektive trafiks andel af trafikken i og omkring de store byer og i trafikken mellem landsdelene. Det giver mindre energiforbrug, CO₂-belastning, støj og luftforurening.

Samspil 2025 vil styrke togtrafikken i Østjylland og mellem landsdelene og samtidig styrke den kollektive trafik internt i Aarhusområdet. Bortset fra Hovedstadsregionen er der her det største potentiale for, at kollektiv trafik kan bidrage til den fælles klimadagsorden.

Det er også et stærkt ønske at bevare de centrale bydele som et attraktivt handels- og kulturcenter med et varieret udbud af arbejdspladser og boliger og med en varieret befolkningssammensætning. Det kræver, at støj, luftforurening og barriereeffekter fra biltrafikken begrænses, så der kan skabes attraktive byrum og pladser.

Med den stærke befolkningstilvækst i hele byregionen er en fremtidig god tilgængelighed til de centrale byområder stærkt afhængig af en høj kvalitet i den kollektive trafik. Letbaneudbygningen vil derfor bidrage til bedre bykvaliteter og et bedre byliv. Den vil binde Aarhusområdet og ikke mindst midtbyen og de omkringliggende bydele og forstæder sammen på en ny og effektiv måde.



Et net af letbanelinjer for ca. 2,2 mia. kr.

En udbygning af Aarhus Letbane til et net af letbaner, der understøtter og supplerer statens timemodell, kan etableres for yderligere ca. 2,2 mia. kr. Beregningerne af omkostningerne er gennemført efter retningslinjerne i statslig anlægsbudgettering, hvor der er tillagt en korrektionsreserve på 50 procent.

På driftssiden forventes ekstra omkostninger på netto 2 mio. kr. ved at erstatte de nuværende busser med nye letbanelinjer. Meromkostningerne er inkl. en beregnet vækst i passagertallet ved letbanedrift og ekskl. kapitalomkostninger til infrastrukturen.

Den interne rente af det samlede projekt (det årlige samfundsøkonomiske afkast af investeringerne) forventes at ligge omkring 2 procent. Justeres beregningerne ud fra, at det er mere komfortabelt at køre med letbane end eksempelvis bus, vil den interne rente ligge på op til 3-4 procent.

Den samfundsøkonomiske analyse værdisætter ikke fuldt ud letbanens betydning for byudviklingen i Aarhusområdet, hvilket bør indgå parallelt med den samfundsøkonomiske analyse i beslutninger om yderligere letbaner i Aarhusområdet.

Hvornår kan det stå færdigt - 2025

Med en fungerende anlægsorganisation, der kan bygge videre på konceptet fra letbanens første etape, vil projektering, udbud og anlæg af en ny etape at kunne gennemføres på 4-5 år. I Bergen, hvor man havde overlap i anlæg og projektering af næste etape, blev etape 2 sat i drift 3 år efter åbning af Bybanen. Det er derfor ikke urealistisk, at man kan være nået meget langt i udbygningen af letbanen i Aarhus i 2025.

Anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S står for at etablere letbanens første etape i Aarhusområdet. Anlægsorganisationen råder over de nødvendige kompetencer til at anlægge nye etaper fra 2016, hvor første etape overgår til drift. Hvis anlægsorganisationen skal fastholdes skal projektering og udbud af nye etaper påbegyndes i 2016. Det kræver, at plangrundlag i form af VVM og kommuneplanproces påbegyndes senest i 2014.

Aarhus Kommune og Favrskov Kommune har allerede afsat midler til VVM-undersøgelser af letbaner til henholdsvis Brabrand og Hinnerup. Kommunerne er sammen med Region Midtjylland parate til at indlede planlægningsprocessen, men det er afgørende, at også staten bakker op om planerne for en samlet styrkelse af den kollektive trafik og mobiliteten i Aarhusområdet.

Økonomi for de enkelte etaper

Lisbjerg Vest – Hinnerup Station.

- Længde: 8,2 km
- Anlægsudgifter *: 596 mio. kr.
- Anlægsudgift pr. km: 73 mio. kr.
- Driftsudgifter **: 4,8 mio. kr.

Aarhus Ø – Brabrand***

- Længde: 7,7 km
- Anlægsudgifter *: 718 mio. kr.
- Anlægsudgift pr. km: 93 mio. kr.
- Driftsudgifter **: 2,0 mio. kr.

Banegårdspladsen – Hasselager/Kolt

- Længde: 11,6 km
- Anlægsudgifter *: 906 mio. kr.
- Anlægsudgift pr. km: 78 mio. kr.
- Driftsudgifter **: -4,9 mio. kr.

* Inkl. korrektionsreserve på 50 procent

** Driftsudgifter er opgjort som årlige netto meromkostninger i forhold til busdrift ekskl. kapitalomkostninger til infrastruktur/anlæg. Etappen til Hinnerup Station kan evt. gennemføres delvist med enkeltspor og 20-minuttersdrift i stedet for kvartersdrift, hvilket vil reducere anlægs- og driftsudgifter.

*** Nettodriftsudgiften ved betjening af strækningen Banegårdspladsen - Aarhus Ø er ikke indregnet.



Letbanesamarbejdet

Otte østjyske kommuner (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs), Region Midtjylland og Midttrafik samarbejder om at etablere en letbane, som skal binde de østjyske byer sammen.

Letbanesamarbejdet er et element i kommunernes bestræbelser på at mindske trængslen på vejnettet, forbedre miljøet og give den kollektive trafik det nødvendige kvalitetsløft i relation til rejsetid og komfort for at kunne tiltrække flere passagerer.



midttrafik
Letbanesamarbejdet



Letbanen

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. februar 2014	1-3-3-12	Frits Hedegaard	fnh@midttrafik.dk	87 40 82 50

Analyse af muligheden for nedlæggelse af 4 stationer på Aarhus Nærbane i forbindelse med køreplanændringer i K15

Administrationen har undersøgt muligheden for, at 4 små stationer¹ Assedrup, Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang nedlægges på Aarhus Nærbane mellem Aarhus og Odder. Der er set på:

- 1) Midttrafik og DSB ønsker at forbedre regulariteten og gøre togkøreplanen mere robust. Erfaringerne fra samdriften mellem Odderbanen og Grenaabanen viser, at togkøreplanen er meget stram og er en medvirkende årsag til forsinkelser på ca. 4 procent af togene.
- 2) Der vil i løbet af de næste 1-2 år være etableringsudgifter forbundet med at opretholde betjeningen af de 4 små stationer – dels som følge af etablering af Rejsekortudstyr og som følge af ændringer af perronhøjder/sporhøjder når der skal indsættes nyt Letbanemateriel.
- 3) En rapport fra Trafikstyrelsen angiver vejledninger i – ud fra en såkaldt tærskelværdi – hvornår en station bør etableres eller nedlægges. Kundebenyttelsen på de 4 stationer er efter administrationens vurdering under de tærskelværdier, som gælder, hvis betjeningen af stationerne bør opretholdes.
- 4) Når den nuværende Aarhus Nærbane og den nye Letbane skal integreres mellem Mårslet og Aarhus H, skal der, sammenlignet med i dag afvikles dobbelt så mange tog mellem Mårslet og Aarhus H - og der vil være øget risiko for, at forsinkelser på den nuværende Nærbane strækning vil brede sig til den fremtidige Letbane strækning – og omvendt. Denne risiko kan minimeres med mere luft i køreplanerne.
- 5) Nedlæggelse af betjeningen på de 4 stationer vil betyde, at 2,5 procent af kunderne mellem Aarhus og Odder mister deres tog, og vil være henvist til at benytte anden kollektiv trafik. Hovedparten af de øvrige kunder vil som følge af forslaget opleve større regularitet og kortere rejsetid.

Regulariteten på Aarhus Nærbane

DSB's driftserfaringer på Aarhus Nærbane, som blev etableret som samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen den 9. december 2012, viser bl.a., at togene er forsinkede - især i myldretiden. Iflg. DSB er ca. 4 procent af togene forsinkede med mere end 3 minutter og det skønnes, at et betydeligt antal tog har forsinkelser, som er mindre end 3 minutter.

Forsinkelserne betyder eksempelvis, at kunder fra togene kan have svært ved at nå deres planlagte videreforbindelser med busserne i Park Allé og på Banegårdspladsen. Forsinkelserne breder sig også nemt til andre tog på hele strækningen mellem Odder og Grenå, fordi togkøreplanen mellem Aarhus og Odder iflg. DSB er meget stram, og fordi der nu er mange flere bindinger afledt af, at de to baner er lagt sammen til én næsten 100 km lang enkeltsporet bane, hvor togene skal forbi hinanden på en række fastlagte stationer. Forsinkelserne skyldes blandt andet, at den samlede robusthed i køreplanen ved forsinkelser er for svag.

Da Aarhus Nærbane blev etableret, blev køretiden udvidet fra 38 til 41 minutter i retningen fra Odder til Aarhus. I den modsatte retning blev den udvidet fra 39 til 44 minutter. Altså med 3 minutter i den ene- og 5 minutter i den anden retning. Den forlængelse af køretiden som blev lavet i forbindelse med driftsstarten, skyldes primært, at ekspeditionstiden på stationerne er blevet længere pga. de nye togs særlige procedure ved døråbning- og lukning (samt ind- og

¹ Stationerne Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang defineres som "trinbrætter". Et trinbræt har fx ikke signaler og sporskifter, men er blot et sted på strækningen, hvor der er etableret en perron. Assedrup er en station med sporskifter og signaler – hvis stationen nedlægges, ændrer den status til "teknisk station", hvor det sidst ankomne tog ved togpassage er gennemkørende (for at spare tid).

udskydelse af trinbræt). Trods øget køretid er togkøreplanen alligevel meget stram, og det illustreres ved, at det samlede køretidsoverskud i retningen mod Aarhus kun er på ca. 1 minut og i retningen mod Odder kun ca. et ½ minut. En løsning på regularitetsproblemerne kunne være, at øge køretiden yderligere, men det kan administrationen ikke anbefale, da en yderligere forlænget rejsetid ikke er særlig kundevenlig.

DSB har efter drøftelser med Midttrafik lavet et forslag til ny togkøreplan, som forudsætter, at betjeningen af Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup ophører. Med bortfald af standsning på disse 4 små stationer øges køretidsoverskuddet til ca. 3 minutter i retningen mod Aarhus og til ca. 2 minutter i retningen mod Odder. Samtidig bliver rejsetiden ens i begge retninger mod hhv. Aarhus og Odder – og mange kunder får en kortere rejsetid. Det drejer sig først og fremmest om kunder, som rejser fra Mårslet, Tranbjerg og Viby til Aarhus, som får en forkortelse af rejsetiden på ca. 3 minutter, samt kunder som rejser den anden vej helt til Odder – disse kunder får ligeledes en rejsetidsforkortelse på 3 minutter.

Etableringsudgifter på de 4 stationer

Der er truffet en foreløbig administrativ beslutning om, at der ikke etableres Rejsekortudstyr i Assedrup, Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang – analogt med at der heller ikke er Nautilibillet-automater på disse stationer. Til forskel fra den nuværende situation, hvor der ikke er billetautomater på de 4 stationer, og hvor man nu kan anvende klippekort og periodekort, så forsvinder den mulighed i takt med at Rejsekortet bliver indfaset over hele landet. Altså vil det være nødvendigt, at etablere rejsekortudstyr, hvis stationerne fortsat skal betjenes.

Det ventes, at Rejsekortet fra den 20. januar 2014 vil kunne anvendes på alle andre stationer på hele Aarhus Nærbane.

Hvis man vælger at udstyre de 4 stationer med rejsekortudstyr, så estimeres det, at ville koste 0,5 mio. kr. pr. station.

I løbet af 2015-16 skal perronerne på alle stationer sænkes pga. lavere indstigningshøjde i de nye tog, som skal køre på Letbanen og Nærbanen fra 2016. Det estimeres, at det vil koste 0,2 mio. kr. pr. station at sænke perronerne på de 4 stationer. Endvidere estimeres det, at ville koste 0,1 mio. kr. pr. station, at flytte og genetablere rejsekortudstyret, når perronerne skal sænkes.

Alt i alt skønner administrationen, at der i løbet af de næste 1-2 år vil blive udløst etableringsudgifter på ca. 0,8 mio. kr. pr. station – eller 3,2 mio. kr. i alt, hvis betjeningen af de 4 stationer skal opretholdes. Hertil kommer løbende udgifter til stationernes drift (vedligeholdelse, snerydning, belysning, rejsekortudstyr mv.).

Analyse af DSB stationer – lukning af stationer på Odderbanen?

Det er administrationens vurdering, at man kan bruge Trafikstyrelsens rapport *Stationsstrukturen i Danmark*² som en vejledning i forhold til overvejelser om stationslukninger på Aarhus Nærbane.

Trafikstyrelsen har i en screening undersøgt muligheden for at åbne nye stationer og lukke mindre benyttede eksisterende stationer. Der bruges en metode som sammenligner en *tærskelværdi*³ for det bæredygtige passagerantal med det aktuelle passagerantal/potentialet på en station. Disse resultater giver fingerpeg om, hvilke stationslokalteter det kan forekomme rimeligt at undersøge nærmere.

Undersøgelsen omfatter 116 lokaliteter, som er undersøgt med henblik på at afdække potentialet for åbning, og 38 eksisterende stationer på de statslige baner er undersøgt med henblik på eventuel lukning. Disse 38 stationer er udvalgt ud fra et kriterium om, at der til- og fra sta-

² Stationsstrukturen i Danmark – en screening af det statslige jernbanenet udenfor Hovedstadsområdet, 2008.

³ Tærskelværdien er et mål for, hvor mange passagerer der skal være for at det ud fra en samfundsøkonomisk vurdering, er relevant at etablere eller nedlægge en station.

tionen i alt foretages mindre end 100 rejser på en hverdag. De fleste af disse stationer ligger på Fyn og i det vestlige Jylland. Stationerne Assedrup, Egelund, Vilhelmsborg og Kongsvang på Aarhus Nærbane har alle mindre end 100 rejser⁴ pr. dag.

Vurderingen af om en station skal betjenes, er en afvejning mellem den fordel, som opnås for passagerer til/fra den pågældende stationslokalitet, og den ulempe som det ekstra ophold giver for gennemkørende passagerer. Jo flere passagerer der er på stationen i forhold til de gennemkørende passagerer, jo større fordel er det at betjene stationen. Stop i Kongsvang betyder fx forsinkelse for ca. 835.000 andre passagerer pr. år – omregnet svarer forsinkelsen til, at 835.000 passagerer bliver forsinket ca. 1,20⁵ minut (pga. standsning) ved passage af Kongsvang – det svarer til en samlet forsinkelse på 16.700 timer eller 696 døgn pr. år i alt for de kunder, som dagligt skal bruge tid på standsning i Kongsvang/den forlængede køretid, som der er mellem Aarhus og Viby.

Analyse af DSB stationer – lukning af stationer på Aarhus Nærbane?

På Grenaabanen (Aarhus-Grenaa) er "Hessel", "Hornslet Syd", "Thorsager" og "Risskov" undersøgt med henblik på at afdække potentialet for at åbne disse stationer. Men der er iflg. rapporten ikke potentiale for at åbne disse stationer.

Thorsager (undersøgt af Trafikstyrelsen)

Tærskelværdien eller det passagergrundlag, som der skal være i Thorsager, for at man efter Trafikstyrelsens vurdering bør åbne stationen, er opgjort til 213 passagerer pr. døgn⁶ – men potentielt vil der kun være 80 passagerer. Forholdet mellem de potentielle passagerer og tærskelværdien skal være mindst 1,0 – men iflg. rapporten helst noget mere pga. de usikkerheder, der er ved sådanne kalkulationer.

Assedrup, Egelund og Vilhelmsborg

Det skønnes, at tærskelværdien i Assedrup, Egelund og Vilhelmsborg vil ligge på samme niveau som i Thorsager – men passagertallet er endnu lavere end potentialet i Thorsager, idet der kun er mellem 18 og 42 passagerer pr. døgn.

Risskov (undersøgt af Trafikstyrelsen)

Tærskelværdien eller det passagergrundlag som der skal være i Risskov, for at man efter Trafikstyrelsens vurdering bør åbne stationen, er opgjort til 380 passagerer pr. døgn – men potentialet er "kun" 202 passagerer pr. døgn. Bemærk, at tærskelværdien er højere i Risskov end i Thorsager – det skyldes bl.a., at et togstop i Risskov giver gene for flere kunder end i Thorsager, da togene er mere belastede i nærheden af Aarhus H.

Kongsvang

administrationen skønner, at tærskelværdien i Risskov og Kongsvang vil ligge på nogenlunde samme niveau – altså på ca. 380 passagerer pr. døgn, men der er kun ca. 72 passagerer i Kongsvang pr. døgn – og det er betydeligt lavere end potentialet i Risskov.

De nuværende passagertal på de fire Odderbanestationer ligger altså meget langt fra de tærskelværdier, som gælder i forbindelse med de nogenlunde sammenlignelige vurderede DSB stationer på Grenaabanen, som Trafikstyrelsen j.f. rapporten ikke anbefaler at åbne.

Integration mellem Aarhus Nærbane og Letbanen

Den nuværende togstrækning Odder-Aarhus-Grenaa på Aarhus Nærbane vil blive en integreret del af Letbanen i 2016. I dag kører togene på denne strækning ca. hver halve time – suppleret med enkelte myldretidstog. Når Letbanen kommer, vil frekvensen og antallet af tog imellem Tranbjerg/Mårslet og Aarhus i spidstimerne blive øget til det dobbelte, således at der bliver 15 minutters drift mellem Mårslet og Aarhus H. Etableringen af 15-minutters drift på denne del af

⁴ Trafikstyrelsens metode til opgørelse af rejser er anvendt – dvs. samlet på- og afstigning på en hverdag.

⁵ Ved en hastighed på 75 km/t angiver Trafikstyrelsen, at det samlede tidsforbrug ved stop på en station er 1,2 minut.

⁶ Trafikstyrelsen angiver passagertallet i årsdøgn – dvs. det gennemsnitlige passagertal over et døgn.

strækningen er en afgørende forudsætning for, at der kan etableres 7/8-minutters drift på Letbanen mellem Aarhus og Skejby.

Man kan opgøre behovet for "sporkapacitet" kvantitativt. I dag udnyttes strækningens kapacitet mellem Aarhus og Odder med ca. 50 procent – når Letbanen skal integreres mellem Mårslet og Aarhus stiger kapacitetsudnyttelsen til 100 procent – eller sagt på en anden måde: - *I dag møder togene hinanden på hver anden station – men når Letbanetogene kommer, skal togene mødes på alle stationer – og der kan dermed ikke køre flere tog på strækningen, som da vil være fuldt udnyttet.*

Mellem Aarhus og Odder passerer togene nu hinanden planmæssigt i Viby, Mårslet og Assedrup. Ved forsinkelser er der i dag mulighed for at lade togene passere hinanden på andre stationer, så forsinkelserne ikke så nemt breder sig til et modkørende tog – fx kan togene også passere hinanden i Aarhus, Tranbjerg og Malling. Men når Letbanetogene kommer, så skal togene forbi hinanden på *alle* stationer mellem Mårslet og Aarhus hvilket betyder, at det ikke længere er muligt imødegå forsinkelser ved at lade togene mødes på en anden station – altså er det helt afgørende at togene – både Letbanetogene og Nærbanetogene, er rettidige, da man ellers risikerer at udløse en "dominoeffekt" med forsinkelser af de tog, som skal afvente et forsinket tog, som så bliver forsinket osv. Mellem Mårslet og Odder vil det fortsat være muligt at imødegå, at forsinkelser breder sig til andre tog – men efter nedlæggelsen af Beder Station, som krydsningsstation⁷, er der relativt langt fra Mårslet Station til næste krydsningsstation, som er Malling. Det betyder, at det bliver meget vanskeligt at imødegå forsinkelser ved at flytte de forsinkede tog til andre stationer – dels fordi det enten ikke er muligt mellem Aarhus og Mårslet og fordi, der er relativt langt til fra Mårslet til Malling.

Som modtræk til de regularitetsmæssige udfordringer, som kan blive et resultat af den fuldstændige udnyttelse af sporkapaciteten mellem Mårslet og Aarhus H samt afstanden til nærmeste krydsningsstation i Malling, anbefaler administrationen, at der på forhånd indarbejdes lidt slæk i køreplanerne til imødegåelse af forsinkelser og de følgevirkninger de uvægerligt vil medføre. Dette kan bl.a. opnås ved nedlæggelse af de nævnte stationer.

For yderligere at sikre regulariteten når Letbanen kommer, kan det overvejes, at øge strækningshastigheden fra 75 km/t til 100 km/t mellem Aarhus og Viby. En opgradering af strækningshastigheden her giver kun mening/effekt, hvis Kongsvang station nedlægges. De økonomiske konsekvenser af et sådant forslag har tidligere været estimeret i et teknisk notat fra ATKINS Danmark A/S (2003). I dette notat estimeres de økonomiske konsekvenser ud fra, at der "blot" skal påregnes udgifter til undersøgelse og dokumentation af, om sporene opfylder kravet til 100 km/t og til evt. udgifter til sporjusteringer afledt af undersøgelserne. Det blev i 2003 skønnet, at udgiften for at undersøge strækningen Aarhus-Viby ville være ca. 0,3 mio. kr. og at eventuelle justeringer af sporet ville koste skønnet 0-1,2 mio. kr. afhængigt af, hvad sporundersøgelserne viste.

Konsekvenser for kunder i Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup

Nedlægges betjeningen af Kongsvang, Vilhelmsborg, Egelund og Assedrup, så mister 2,5 procent⁸ af kunderne på Aarhus Nærbane mellem Aarhus og Odder deres togbetjening, og vil være henvist til anden kollektiv trafik. Passagertælling fra 2. kvartal 2013⁹ viser at:

- I Kongsvang vil ca. 44 kunder pr. dag på hverdage miste deres togbetjening – i weekenden 16 kunder pr. dag.
- I Vilhelmsborg vil ca. 27 kunder pr. dag på hverdage miste deres togbetjening – i weekenden 5 kunder pr. dag.
- I Egelund vil ca. 11 kunder pr. dag på hverdage miste deres togbetjening – i weekenden 4 kunder pr. dag.

⁷ En krydsningsstation er en station med mere end ét spor, som muliggør, at to tog kan passere hinanden i modsat køreretning.

⁸ Hvis de 4 stationer nedlægges, vil det berøre ca. 1 procent af samtlige passagerer på Aarhus Nærbane.

⁹ Antallet er kunder på de nævnte stationer er estimeret ved at dividere summen af på- og afstigning med 2.

- I Assedrup vil ca. ca. 11 kunder pr. dag på hverdage miste deres togbetjening – i weekenden 4 kunder pr. dag.

Alternativ kollektiv trafik i Kongsvang.

Figur 1



Som det fremgår af Figur 1, har borgerne i Kongsvangområdet mange busalternativer til toget. Bybuslinjer: 1A, 2A, 4A, 14 og 20 samt regionalruter: 109, 200 og 202. Det bemærkes, at linje 20 holder lige ved Kongsvang Station, og kører med stort set samme hyppighed som toget. Alt i alt har Kongsvangområdet inden for en afstand af ca. 500 meter fra togstationen ca. 25-30 busafgange pr. time til/fra Aarhus Hovedbanegård/Park Alle. For kunder som ønsker at rejse fra Kongsvang mod Odder, er der mulighed for at køre til Øllegårdsvej Station ved Skanderborgvej med linje 1A, rute 109 eller 200 som samlet set kører 10-12 gange i timen.

Alternativ kollektiv trafik i Vilhelmsborg

Figur 2



I Mårslet findes 3 togstationer (figur 2): Mølleparken, Mårslet Station samt Vilhelmsborg. I Området ved Vilhelmsborg Station på Bedervej betjener toget først og fremmest kunder, som skal til/fra ridecentret ved herregården Vilhelmsborg. Det bemærkes, at afstanden fra Vilhelmsborg Station til ridecentret er på ca. 550 meter og at afstanden til rute 100, 103 og 302 på Oddervej er ca. 850 meter. Busserne på Oddervej kører til/fra Aarhus og Odder samt til/fra Saksild. Enkelte kunder vil dog være henvist til Flextur. Det bemærkes, at det kollektive trafiktilbud i Vilhelmsborg efter stationslukning vil være på samme niveau som mange andre mindre lokaliteter i regionen. Der er i denne del af Aarhus Kommune støttet Flextur, som koster 4 kr./km.

Alternativ kollektiv trafik i Egelund.

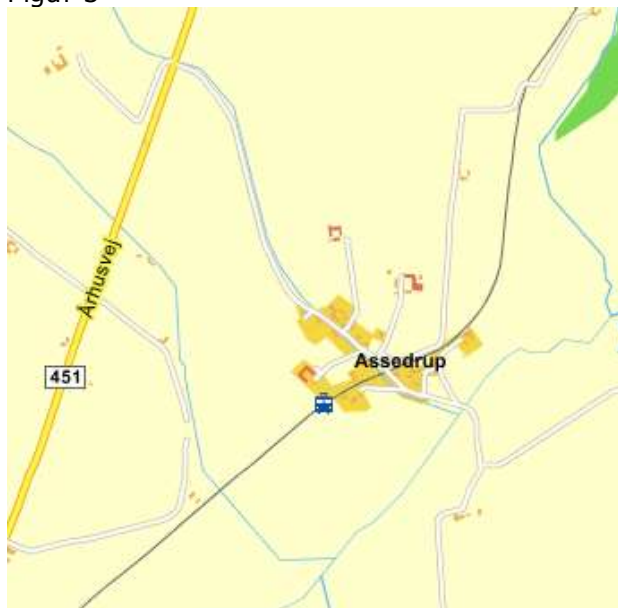
Figur 2



Som det fremgår af Figur 2, har borgerne i Egelund rute 100 og rute 103 som busalternativ til toget. Kunder i Egelund har samme afstand til busalternativerne som til togalternativerne. Buserne kører mellem Aarhus og Odder ca. 2-4 gange i timen. Det bemærkes, at det kollektive trafiktilbud i Egelund efter stationslukning vil være på et relativt højt niveau set i forhold til lokalitetens størrelse. Der er også i denne del af Aarhus Kommune støttet Flextur, som koster 4 kr./km.

Alternativ kollektiv trafik i Assedrup

Figur 3



I Assedrupområdet (figur 3) vil en del af kunderne kunne benytte Odder Kommunes skolebuslinje 1004 som betjener Assedrup-Odder morgen og eftermiddag på skoledage. For nogle kunder vil det også være realistisk at bevæge sig ud til Aarhusvej til rute 100 og rute 103 som kører 4-8 gange i timen mellem Aarhus og Odder. Gang- og cykleafstanden til stoppestedet er ca. 1000 meter. Enkelte kunder vil dog være henvist til Flextur. Det bemærkes, at det kollektive trafiktilbud i Assedrup efter stationslukning vil være på samme niveau som mange andre mindre lokaliteter i regionen. Der er i Odder Kommune ikke støttet Flextur. Her koster Flextur 14 kr./km. Derfor bør det overvejes at indføre støttet Flextur som alternativ.

Tidsplan for køreplanrettelse

Aarhus Nærbanes køreplan kan rettes til K15, hvilket vil sige medio december 2014 efter en høring af borgerne.

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. januar 2014	1-15-0-77-3-10	Sarah Mandrup	sm@midttrafik.dk	+45 87 40 82 31

Notat om resultater af tilfredshedsundersøgelsen blandt kunder i handicapkørsel 2013

Undersøgelsens gennemførelse

Et af Midttrafiks overordnede mål i Strategiplan 2013-2016 er tilfredse kunder. Kundetilfredsheden med Midttrafiks Handicapkørsel måles ved en undersøgelse.

I 2009 blev den første kundetilfredshedsundersøgelse i Midttrafiks handicapkørsel gennemført. Undersøgelsen er blevet gentaget i november 2013. Undersøgelsen belyser kundernes tilfredshed med handicapkørsel, både i forhold til Midttrafiks og chaufførens service.

De overordnede resultater præsenteres, og Direktionen peger på de væsentligste indsatsområder for at forbedre tilfredsheden.

Undersøgelsen blev udført af et analysebureau, som foretog telefoninterviews blandt kunderne. Der er i alt foretaget 1407 telefoninterviews. Deltagerne blev bedt om at angive deres tilfredshed med en række spørgsmål, på følgende skala:

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Ved ikke

Kundetilfredshedsundersøgelsen i 2009 viste, at opfyldelse af ønske om afhentningstidspunkt og besked ved opkald i forbindelse med forsinkelse, var særlige indsatsområder. Resultaterne fra 2013 viser, at der er sket en mindre stigning i tilfredsheden på disse to områder, men at der stadig er behov for bedre information til kunderne.

Resultat af undersøgelsen:

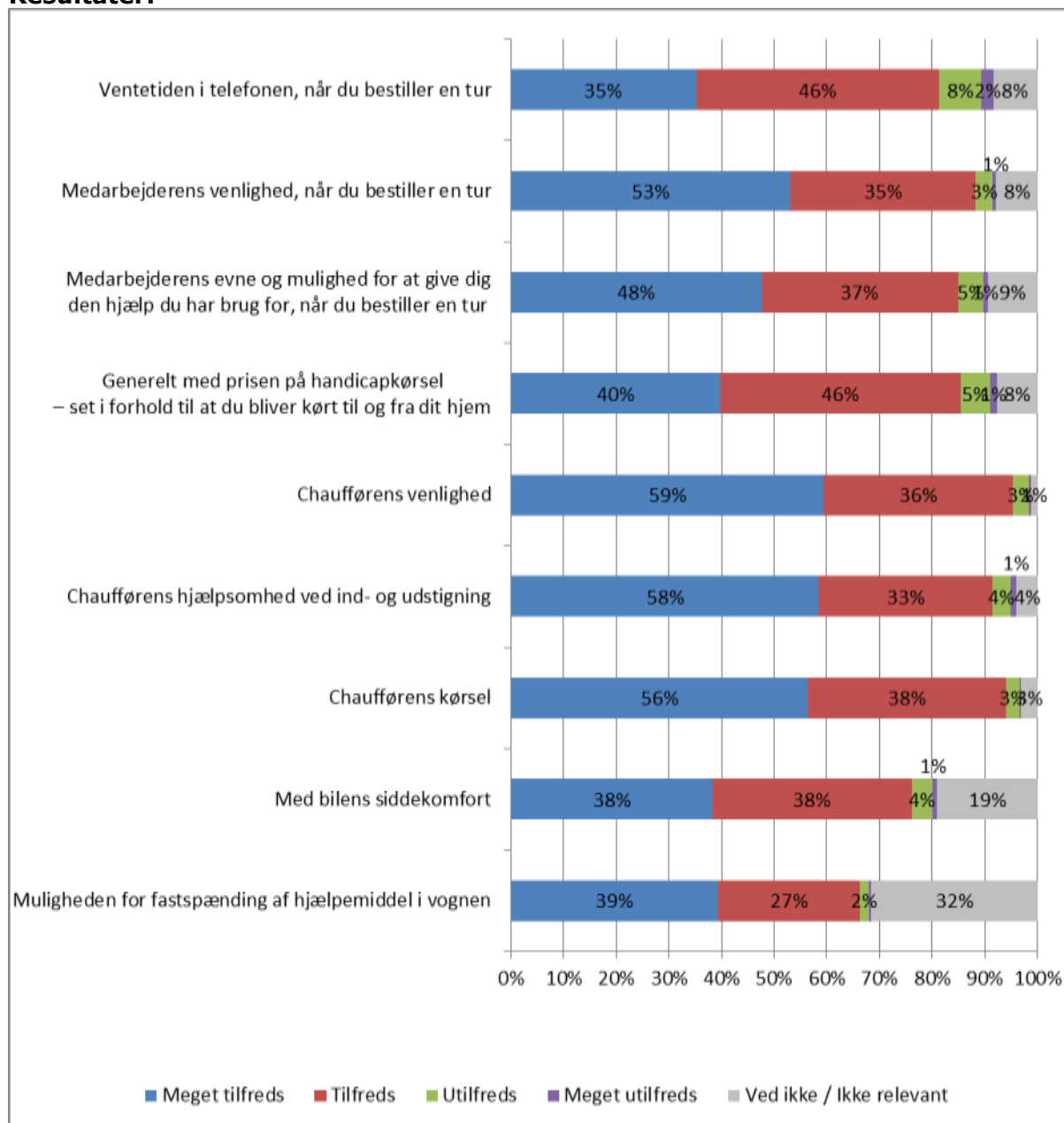
Den overordnede konklusion af kundetilfredshedsundersøgelsen er, at 95 % af de adspurgte kunder er tilfredse samlet set med handicapkørslen. Heraf er 60 % meget tilfredse. På langt de fleste emner, der spørges til i tilfredshedsundersøgelsen, er det et fåtal af kunderne, der er utilfredse. Der er nogle besvarelser, der viser, at Midttrafik skal gøre det bedre. Der er plads til forbedring på følgende områder (med kursiv er angivet Midttrafiks planlagte initiativ for at forbedre tilfredsheden):

- Mulighed for fastspænding af hjælpemiddel i vognen. *En generel information til vognmændene om vigtigheden heri.*
- Besked og information ved opkald i forbindelse med forsinkelse. *Selvom der er sket en mindre stigning i tilfredsheden her, er det stadig et indsatsområde, at kunne give kunderne en brugbar information i en situation, hvor forsinkelser gør, at produktet ikke lever op til kundernes forventning.*
- Længere rejsetid, når der er andre med i samme kørsel.
- Længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog.
- Det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling.

En generel information om rammerne for kørslen og information om, hvilke tilbud, der kan benyttes.

På flere af spørgsmålene er andelen af "ved ikke" svar høj. Dette kan skyldes flere ting, heriblandt at respondenterne ikke har kendskab til de omtalte muligheder og tilbud hos Midttrafik, at respondenterne har kendskab til disse, men ikke benytter sig af dem, at spørgsmålene ikke er relevant i forhold til respondentens primære kørsel hos Midttrafik.

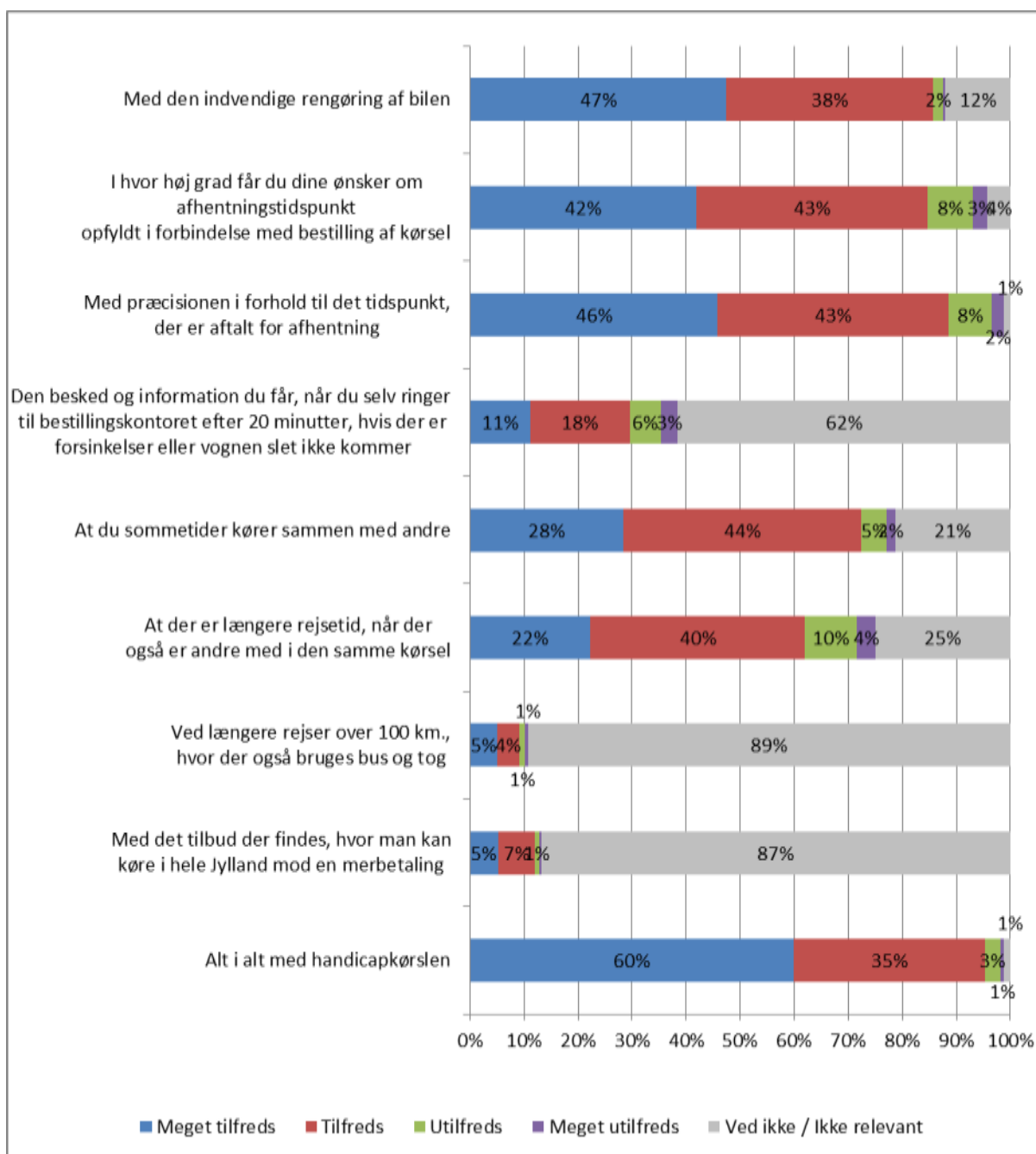
Resultater:



På spørgsmålet om tilfredshed med "Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vogn" var der i 2009 en tilfredshed på 58 %. I 2013 var tilfredsheden på 66 %, heraf var 2 % af kunderne utilfredse. 32 % af kunderne har svaret ved ikke/ikke relevant på spørgsmålet.

Handlingsplan/indsatser tager udgangspunkt fastspænding af kunde og hjælpemiddel:

- Information via nyhedsbreve
- Information via chauffør/leverandørmøder
- I forbindelse med vognkontrol øget fokus på fastspænding af kunde og hjælpemiddel
- Ved kundeforhørelser konsekvent opfølgning i forhold til leverandør



På spørgsmålet om tilfredshed med "Den besked og information du får, når du selv ringer ind til bestillingskontoret efter 20 min., hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer" var tilfredsheden i 2009 på 27 %. I 2013 er tilfredsheden på 29 %, heraf er 9 % af kunderne utilfredse. De resterende 62 % har svaret ved ikke. For at sikre en fortsat øget tilfredshed vil, vil der blive iværksat følgende handlinger:

Handlingsplan/indsatser:

- Øget fokus på imødekommenhed overfor kunderne, når de ringer ind. Dette vil blive et løbende punkt på ugentlige målstyringsmøde samt på trafikstyringsmøder i Midttrafik funktionen for handicapkørsel/flextrafik.
- Øget fokus på at kontakte kunden pr. tlf. ved kendte forsinkelser, og derved give kunden trykthed, og derved en bedre oplevelse/service for kunden. Dette vil blive et løbende punkt på ugentlig målstyringsmøde samt på trafikstyringsmøder.
- Øget fokus på at give kunden en fyldestgørende information om konsekvensen af og årsagen til forsinkelsen. Dette vil blive et løbende punkt på ugentlig målstyringsmøde samt på trafikstyringsmøder.

- I 2014 vil der blive gennemført kundetilfredsundersøgelser efter behov, hvor der vil blive spurgt ind til "den besked og information du får, når du selv ringer ind til bestillingskontoret efter 20 min., hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer".

På spørgsmålet om tilfredshed med "At der er længere rejsetid, når der også er andre med i samme kørsel" var der i 2009 en tilfredshed på 52 %. I 2013 var tilfredsheden steget til 62 %, men utilfredsheden var øget med 2 % point, fra 12 % til 14 %. De resterende 25 % svarer ved ikke.

Handlingsplan:

- Information til kunderne om rammerne for denne type kørsel
- Information til kunderne om at tilbuddet er en del af øvrig kollektiv trafik og ikke "almindelig" taxakørsel

På spørgsmålet om tilfredshed "Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog" var tilfredsheden i 2009 på 9 %. I 2013 var tilfredsheden ligeledes på 9 %, heraf var 2 % af kunderne utilfredse. De resterende 89 % svarer ved ikke.

På spørgsmålet om tilfredshed "Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling" var der i 2013 en tilfredshed på 12 %, heraf var 1 % af kunderne utilfredse. Spørgsmålet indgik ikke i undersøgelsen i 2009.

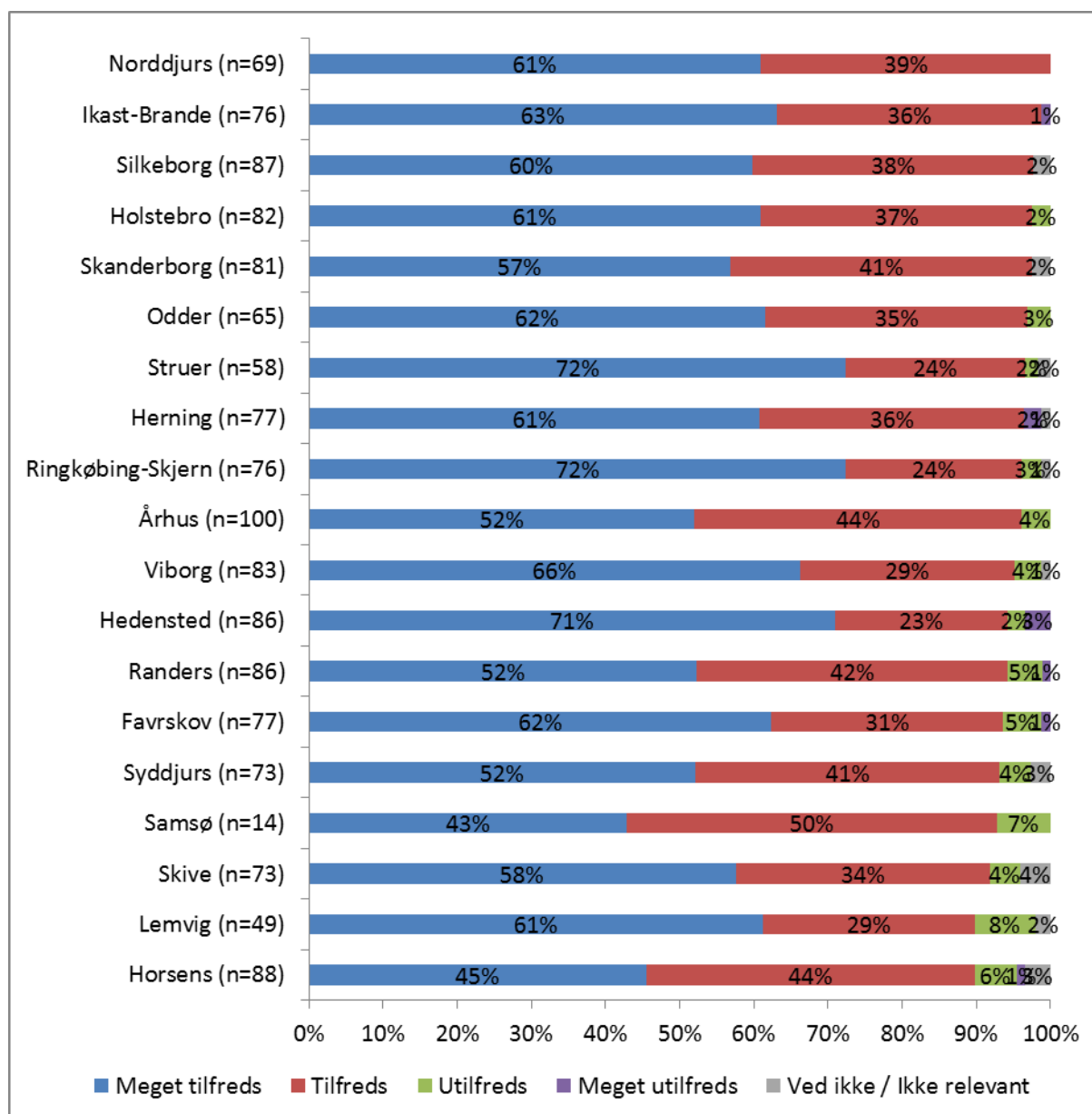
Generelt kan det siges, at utilfredsheden er meget lav. Dog er der en stor andel af kunderne, hele 87 %, som har svaret ved ikke/ikke relevant. Dette kan være et udtryk for, at det kun er en lille andel af kunderne, som reelt har et kørselsbehov for rejser over 100 km.

I 2013 blev der udført ca. 175.000 handicaprejser. Der blev udført 210 lange rejser, hvor X bus eller tog indgik på en del af rejsen. Der blev udført 767 lange rejser over 100 km i egen vogn.

Handlingsplan for de to ovenstående spørgsmål:

- Øget kendskab blandt visitatorer, så de kan informere kunderne om mulighederne indenfor ordningen. Dette øgede kendskab skal opnås ved, at der udsendes information fra Midttrafik til samtlige visitatorer samt punkt på kommende kommunemøde i 2014.
- Øget fokus på information på Midttrafiks hjemmeside, bl.a. i form af pop-up vindue eller banner
- I 2014 vil der blive gennemført kundetilfredsundersøgelser efter behov, hvor der vil blive spurgt ind til tilfredsheden "ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog" samt tilfredsheden "med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling".

Tilfredshed i kommunerne:



I Norrdjurs Kommune er kunderne mest tilfredse. Her er tilfredsheden med handicapkørsel samlet set på 100 %.

I Lemvig er utilfredsheden størst. Her er utilfredsheden med handicapkørsel samlet set på 10 %. Der er ikke sket nogen ændringer i kørslen i Lemvig, der umiddelbart kan indikere, hvorfor utilfredsheden her er højst. Utilfredsheden på 10 % skal dog også ses i lyset af, at tilfredsheden således er på 90 %, hvilket er højt.

I 2009 var kunderne i Hedensted mest tilfredse. Her var den samlede tilfredshed på 98 %. Nu er tilfredsheden faldet en smule til 94 %.

I 2009 var det kunderne i Horsens, der angav størst utilfredshed. Her var den samlede utilfredshed på 13 %. Nu er den samlede utilfredshed på 7 %, og der er således sket en positiv udvikling.

Samlet set, på tværs af alle kommunerne, er tilfredsheden dog steget fra 92 % i 2009 til 95 % i 2013.

Rejsefrekvens:

	En eller flere gange om ugen (n=313)	1-3 gange om måneden (n=506)	Sjældnere (n=588)
Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur	74 %	86 %	81 %
Medarbejderens venlighed, når du bestiller en tur	84 %	90 %	89 %
Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur	82 %	89 %	84 %
Generelt med prisen på handicapkørsel – set i forhold til at du bliver kørt til og fra dit hjem	86 %	87 %	84 %
Chaufførens venlighed	96 %	95 %	95 %
Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning	92 %	92 %	90 %
Chaufførens kørsel	92 %	94 %	95 %
Med bilens siddekomfort	76 %	75 %	77 %
Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vognen	68 %	69 %	63 %
Med den indvendige rengøring af bilen	87 %	86 %	85 %
I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningstidspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel	81 %	87 %	85 %
Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning	87 %	91 %	88 %
Den besked og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 20 minutter, hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer	38 %	34 %	21 %
At du sommetider kører sammen med andre	79 %	75 %	67 %
At der er længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel	70 %	64 %	55 %
Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog	11 %	11 %	7 %
Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling	12 %	12 %	12 %
Alt i alt med handicapkørslen	95 %	97 %	94 %

Rejsefrekvensen og kundernes tilfredshed adskiller sig ikke i særlig grad fra hinanden.

Fælles for de kunder der rejser en eller flere gange om ugen, 1-3 gange om måneden og de kunder, der rejser sjældnere er, at de er mest tilfredse med chaufførens venlighed og mindst tilfredse med længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog.

Samlet set er de kunder, der rejser 1-3 gange om måneden en smule mere tilfredse med handicapkørsel, deres tilfredshed er på 97 % sammenlignet med den generelle tilfredshed på 95 %.

Formål med rejsen:

	Fri- tid/indkøb (n=471)	Besøg (n=878)	Behandling (n=589)	Andet (n=55)
Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur	80 %	84 %	80 %	76 %
Medarbejderens venlighed, når du bestiller en tur	87 %	90 %	87 %	82 %
Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur	84 %	87 %	84 %	75 %
Generelt med prisen på handicapkørsel – set i forhold til at du bliver kørt til og fra dit hjem	87 %	90 %	80 %	78 %
Chaufførens venlighed	96 %	96 %	95 %	93 %
Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning	91 %	94 %	90 %	91 %
Chaufførens kørsel	95 %	95 %	93 %	89 %
Med bilens siddekomfort	76 %	77 %	76 %	78 %
Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vognen	66 %	67 %	68 %	69 %
Med den indvendige rengøring af bilen	86 %	87 %	85 %	89 %
I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningstidspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel	82 %	86 %	82 %	82 %
Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning	87 %	90 %	87 %	85 %
Den besked og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 20 minutter, hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer	33 %	30 %	29 %	38 %
At du sommetider kører sammen med andre	76 %	72 %	74 %	76 %
At der er længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel	65 %	62 %	62 %	62 %
Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog	10 %	10 %	9 %	15 %
Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling	13 %	12 %	12 %	20 %
Alt i alt med handicapkørslen	95 %	96 %	94 %	91 %

Formålet med rejsen og kundernes tilfredshed adskiller sig ikke i særlig grad fra hinanden. Man kan antage at kunderne vil være påvirket af, om de skal til behandling eller om de skal på besøg eller noget i fritiden/indkøb. Det viser sig, at de kunder der skal på besøg eller noget i fritiden/indkøb samlet set er 1-2 %-point mere tilfredse end de kunder, der skal til behandling og denne gruppe er også en lille smule mere tilfreds med chaufførens service, end dem, der skal til behandling.

Anciennitet:

	Mindre end 1 år (n=154)	1 til 3 år (n=328)	3 til 5 år (n=354)	5 til 10 år (n=305)	10 år eller mere (n=198)
Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur	84 %	80 %	84 %	83 %	75 %
Medarbejderens venlighed, når du bestiller en tur	83 %	89 %	91 %	88 %	86 %
Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur	79 %	85 %	88 %	87 %	83 %
Generelt med prisen på handicapkørsel – set i forhold til at du bliver kørt til og fra dit hjem	82 %	85 %	90 %	89 %	81 %
Chaufførens venlighed	95 %	96 %	97 %	94 %	96 %
Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning	92 %	90 %	95 %	90 %	90 %
Chaufførens kørsel	94 %	97 %	96 %	93 %	92 %
Med bilens siddekomfort	75 %	82 %	77 %	72 %	74 %
Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vognen	63 %	62 %	70 %	68 %	68 %
Med den indvendige rengøring af bilen	87 %	90 %	85 %	86 %	84 %
I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningstidspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel	90 %	87 %	86 %	88 %	74 %
Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning	90 %	91 %	89 %	88 %	85 %
Den besked og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 20 minutter, hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer	19 %	32 %	31 %	30 %	33 %
At du sommetider kører sammen med andre	69 %	73 %	78 %	71 %	70 %
At der er længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel	61 %	65 %	67 %	61 %	55 %
Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog	7 %	7 %	10 %	10 %	11 %
Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling	10 %	14 %	10 %	14 %	13 %
Alt i alt med handicapkørslen	95 %	97 %	97 %	94 %	92 %

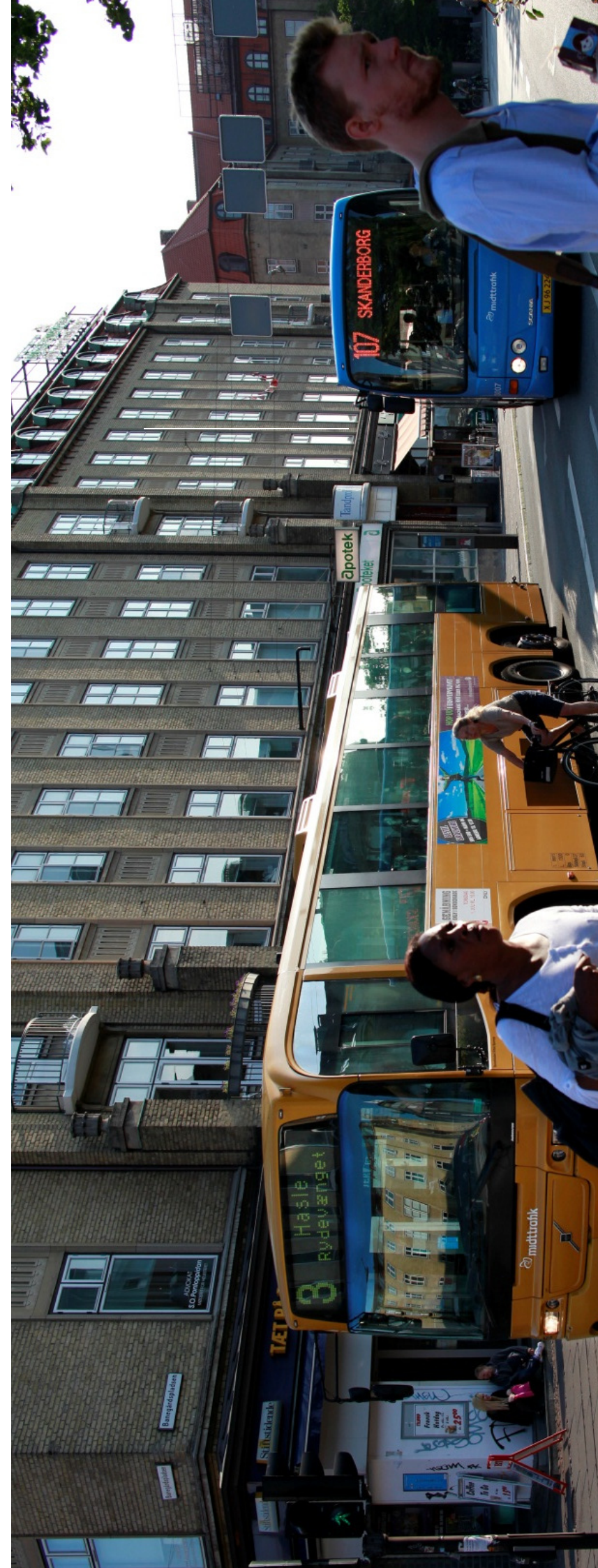
De kunder, der har benyttet sig af handicapkørsel i 1-5 år, er 2 % point mere tilfredse samlet set end de kunder, der har benyttet handicapkørsel mindre end et år. De kunder der har benyttet handicapkørsel i mere end 10 år, er mindst tilfredse samlet set. Deres tilfredshed er dog på 92 %, hvilket stadig er højt.

Der ligger således en opgave i at bevare kundernes høje tilfredshed, især for de kunder der har benyttet produktet i mange år og for de helt nye kunder, selvom tilfredsheden samlet set er rigtig høj.

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 12
Bilag nr. 2**



HANDICAPKØRSEL

Rapport

December 2013

EPINIQON



INDHOLD

1 EXECUTIVE SUMMARY

Side 3

2 SAMLEDE RESULTATER

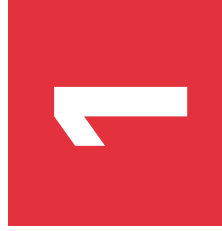
Side 6

3 DELRESULTATER

Side 9

4 PRIORITERINGSKORT

Side 14



EXECUTIVE SUMMARY

I dette afsnit præsenteres analysens formål, datagrundlag og metode samt udvalgte hovedresultater.

Executive summary

Kort om undersøgelsen

BAGGRUND OG FORMÅL

Undersøgelsen af handicapkørselskunderne, der ligger til grund for denne afrapportering, har til formål at tilvejebringe viden omkring handicapkørsel kundernes tilfredshed med handicapkørselsordningen.

Resultaterne fra undersøgelsen skal dokumentere, om der er områder, hvor der er plads til forbedringer eller områder, hvor der skal ske ændringer i handicapkørselstilbuddet, der udbydes af Midttrafik.

UNDERSØGELSESDSIGN

Undersøgelsen er gennemført i uge 47-49 2013 og interviewene er foretaget som telefoninterview, da denne metode er mest velegnet til målgruppen. Der er i alt indsamlet 1407 besvarelser .

Spørgeskemaet, der ligger til grund for undersøgelsen, er leveret af Midttrafik.

LÆSEVEJLEDNING

I rapporten er der fokus på **tilfredsheden** blandt brugerne.

Først præsenteres hovedkonklusioner og dernæst gennemgås de enkelte resultater af undersøgelsen. Resultaterne præsenteres for alle brugere og på tværs af kommuner, rejsefrekvens, rejseformål og anciennitet, hvor det giver mening.

Executive summary

Udvalgte hovedkonklusioner

” De mest tilfredse brugere findes i Norddjurs, Ikast-Brande og Silkeborg ”

” Den højeste tilfredshed findes ved chaufførens venlighed, kørsel og hjælpsomhed ved ud- kørsel og hjælpsomhed ved ud- og indstigning ”

” Tilfredsheden med ventetid, rejsetid, præcision og opfyldelse af ønsker bør prioriteres af Midttrafik ”

Den største andel tilfredse eller meget tilfredse med handicapkørsel alt i alt findes i Norddjurs, Ikast-Brande og Silkeborg. Modsat findes den højeste andel utilfredse eller meget utilfredse med handicapkørsel alt i alt i Lemvig, Horsens og Samsø.

Den største andel tilfredse eller meget tilfredse findes ved chaufførens venlighed, kørsel og hjælpsomhed ved ud- og indstigning. Dette gælder på tværs af rejsefrekvens, rejseformål og anciennitet. Modsat findes den laveste andel tilfredse eller meget tilfredse med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling samt ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog. De lave andele tilfredse eller meget tilfredse skyldes dog ikke en høj grad utilfredse, men derimod en meget høj andel der svarer "ved ikke / ikke relevant".

Længere rejsetid ved samkørsel, opfyldelse af ønsker om afhentningstidspunkt, præcisionen, ventetiden i telefonen samt tilbuddet hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling har en relativ lav tilfredshed, men har stor betydning for den samlede tilfreds. Disse delelementer bør derfor prioriteres af Midttrafik hvis der ønskes en højere samlet tilfredshed.

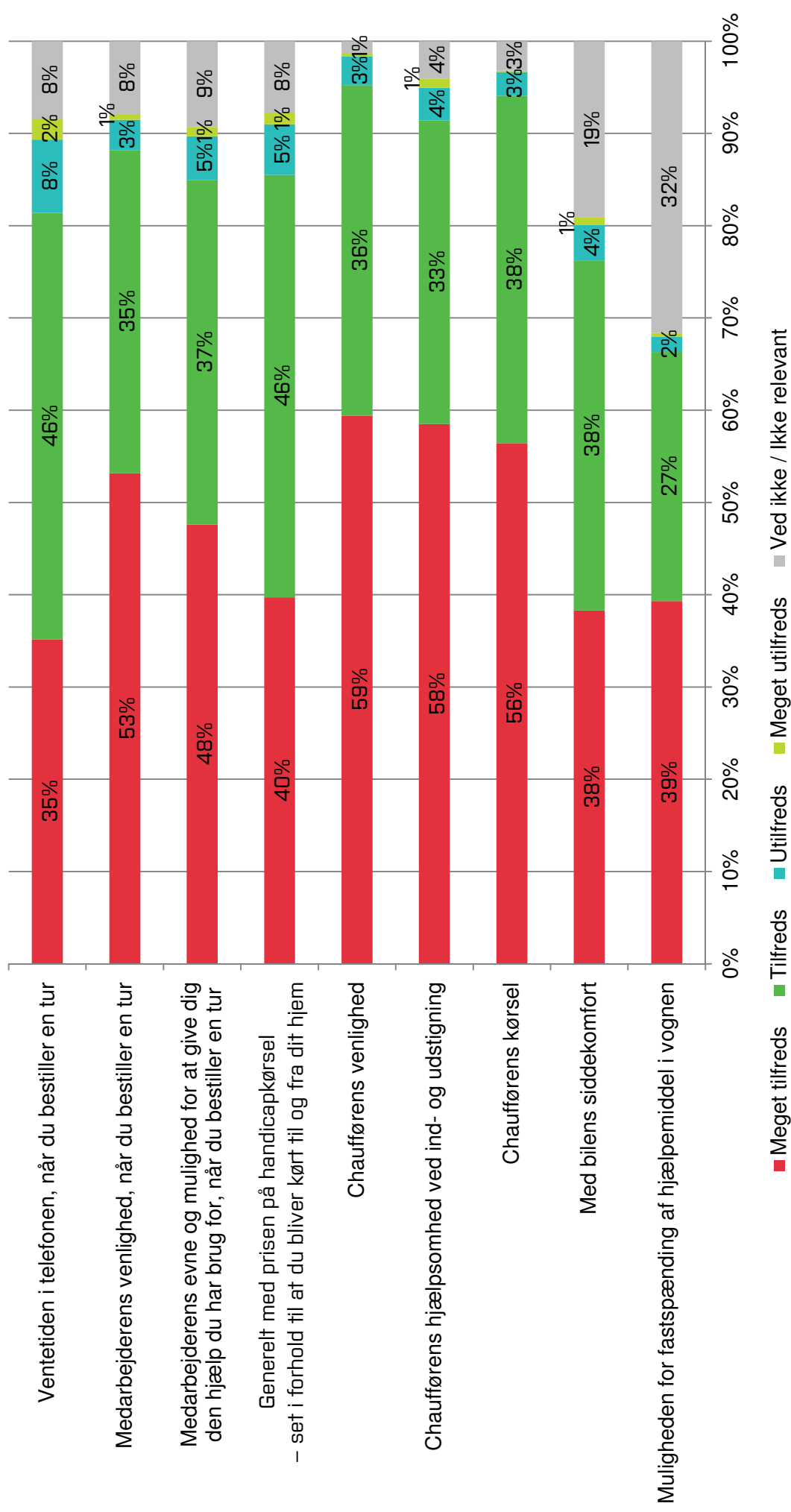


SAMLEDE RESULTATER

I dette afsnit præsenteres de samlede resultater af undersøgelsen

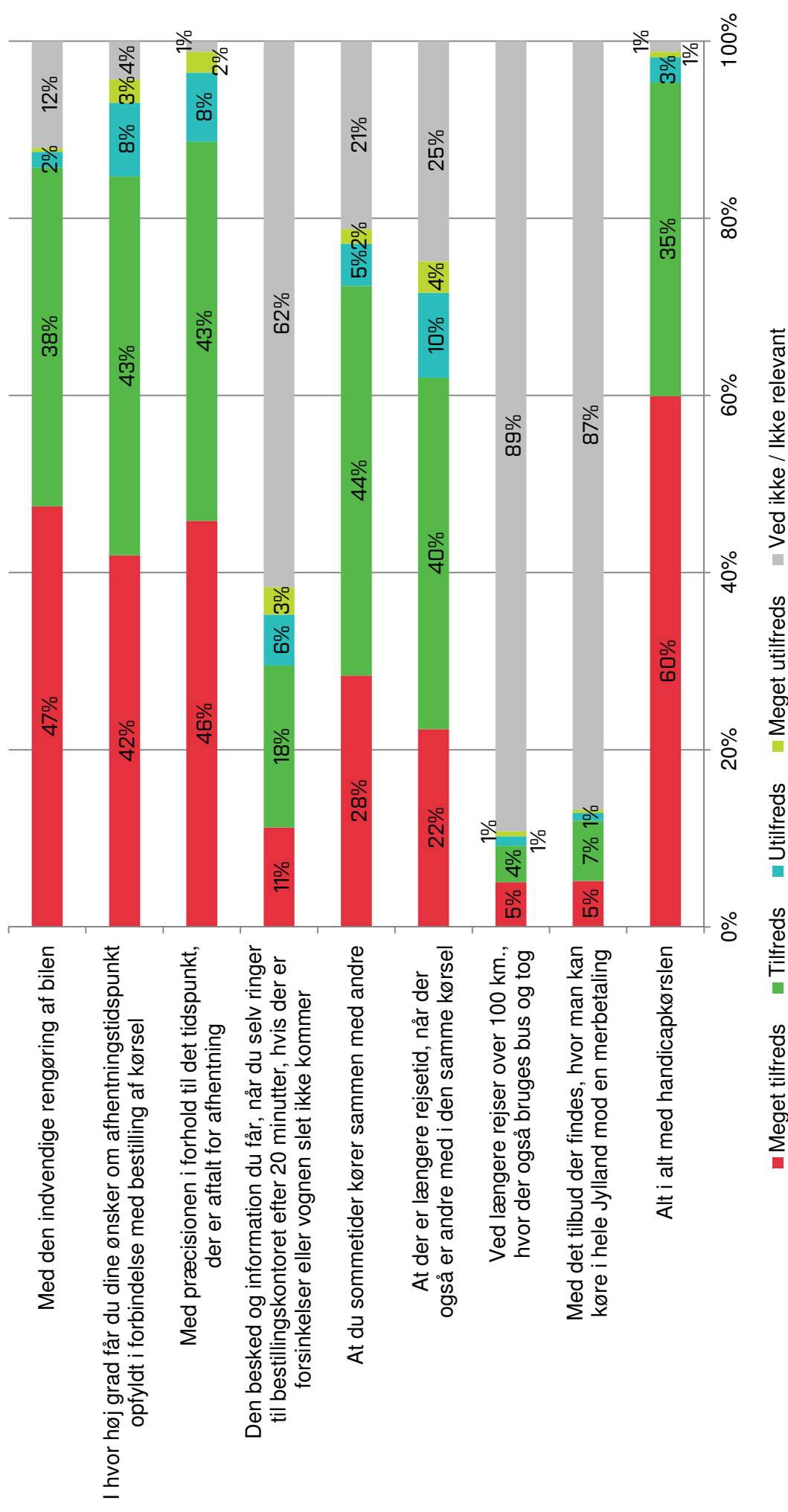
Chaufførens venlighed, kørsel og hjælpsomhed har den højeste andel tilfredse eller meget tilfredse

Tilfredshedsparametre



Den laveste tilfredshedsandel findes ved tilbuddet, hvor man kan køre i hele Jylland og længere rejser over 100 km

Tilfredshedsparametre





DELRESULTATER

I dette afsnit præsenteres undersøgelsens resultater på tværs af kommuner, rejsefrekvens, rejseformål og anciennitet, hvor det giver mening.

Midtrafiks kunder i Norddjurs er mest tilfredse

Kunderne i Lemvig er omvendt mest utilfredse

Samlet tilfredshed på tværs af kommuner



Der er ikke større forskelle i tilfredsheden på tværs af rejsefrekvens

Kunderne, der rejser 1-3 gange om måneden, er mest tilfredse med handicapkørslen alt i alt

Samlet andel meget tilfredse og tilfredse opdelt på rejsefrekvens

	En eller flere gange om ugen (n=313)	1-3 gange om måneden (n=506)	Sjældnere (n=588)
Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur	74%	86%	81%
Medarbejderens venlighed, når du bestiller en tur	84%	90%	89%
Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur	82%	89%	84%
Generelt med prisen på handicapkørsel – set i forhold til at du bliver kørt til og fra dit hjem	86%	87%	84%
Chaufførens venlighed	96%	95%	95%
Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning	92%	92%	90%
Chaufførens kørsel	92%	94%	95%
Med bilens siddekomfort	76%	75%	77%
Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vognen	68%	69%	63%
Med den indvendige rengøring af bilen	87%	86%	85%
I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningstidspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel	81%	87%	85%
Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning	87%	91%	88%
Den besked og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 20 minutter, hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer	38%	34%	21%
At du sommetider kører sammen med andre	79%	75%	67%
At der er længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel	70%	64%	55%
Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog	11%	11%	7%
Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling	12%	12%	12%
Alt i alt med handicapkørslen	95%	97%	94%

Der er ikke større forskelle i tilfredsheden på tværs af rejseformål

Kunderne, der rejser i forbindelse med besøg eller fritid/indkøb, er mest tilfredse med handicapkørslen alt i alt

Samlet andel meget tilfredse og tilfredse opdelt på type af rejseformål

	Fritid/indkøb (n=471)	Besøg (n=878)	Behandling (n=589)	Andet (n=55)
Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur	80%	84%	80%	76%
Medarbejderens venlighed, når du bestiller en tur	87%	90%	87%	82%
Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur	84%	87%	84%	75%
Generelt med prisen på handicapkørsel – set i forhold til at du bliver kørt til og fra dit hjem	87%	90%	80%	78%
Chaufførens venlighed	96%	96%	95%	93%
Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning	91%	94%	90%	91%
Chaufførens kørsel	95%	95%	93%	89%
Med bilens siddekomfort	76%	77%	76%	78%
Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vognen	66%	67%	68%	69%
Med den indvendige rengøring af bilen	86%	87%	85%	89%
I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningstidspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel	82%	86%	82%	82%
Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning	87%	90%	87%	85%
Den beskede og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 20 minutter, hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer	33%	30%	29%	38%
At du sommetider kører sammen med andre	76%	72%	74%	76%
At der er længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel	65%	62%	62%	62%
Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog	10%	10%	9%	15%
Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling	13%	12%	12%	20%
Alt i alt med handicapkørslen	95%	96%	94%	91%

Der er ikke større forskelle i tilfredsheden på tværs af anciennitet

Kunderne, der har benyttet handicapkørsel mellem 1 til 5 år, er mest tilfredse med handicapkørslen alt i alt

Samlet andel meget tilfredse og tilfredse opdelt på anciennitet

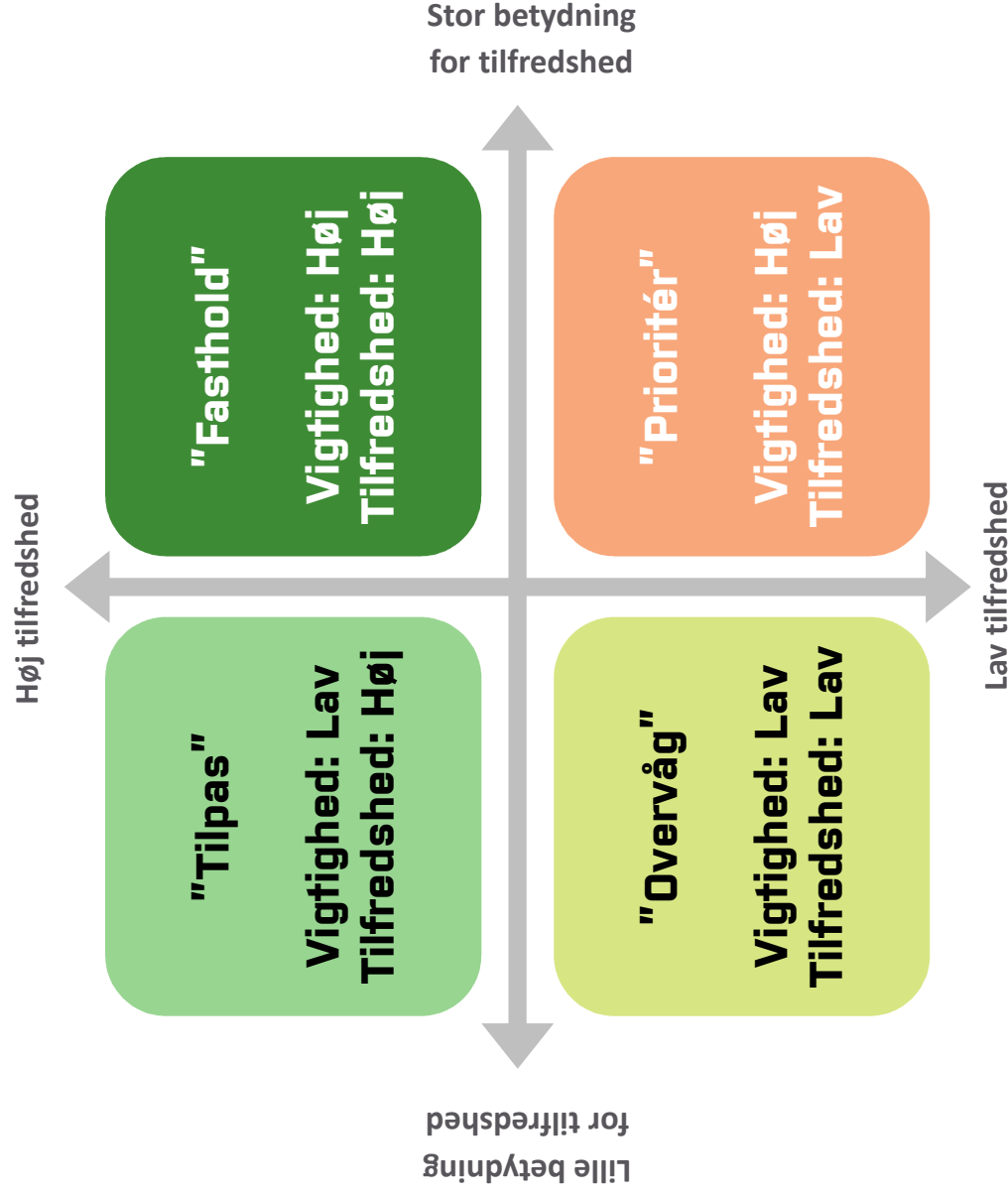
	Mindre end 1 år (n=154)	1 til 3 år (n=328)	3 til 5 år (n=354)	5 til 10 år (n=305)	10 år eller mere (n=198)
Ventetiden i telefonen, når du bestiller en tur	84%	80%	84%	83%	75%
Medarbejderens venlighed, når du bestiller en tur	83%	89%	91%	88%	86%
Medarbejderens evne og mulighed for at give dig den hjælp du har brug for, når du bestiller en tur	79%	85%	88%	87%	83%
Generelt med prisen på handicapkørsel – set i forhold til at du bliver kørt til og fra dit hjem	82%	85%	90%	89%	81%
Chaufførens venlighed	95%	96%	97%	94%	96%
Chaufførens hjælpsomhed ved ind- og udstigning	92%	90%	95%	90%	90%
Chaufførens kørsel	94%	97%	96%	93%	92%
Med bilens siddekomfort	75%	82%	77%	72%	74%
Muligheden for fastspænding af hjælpemiddel i vognen	63%	62%	70%	68%	68%
Med den indvendige rengøring af bilen	87%	90%	85%	86%	84%
I hvor høj grad får du dine ønsker om afhentningstidspunkt opfyldt i forbindelse med bestilling af kørsel	90%	87%	86%	88%	74%
Med præcisionen i forhold til det tidspunkt, der er aftalt for afhentning	90%	91%	89%	88%	85%
Den besked og information du får, når du selv ringer til bestillingskontoret efter 20 minutter, hvis der er forsinkelser eller vognen slet ikke kommer	19%	32%	31%	30%	33%
At du sommetider kører sammen med andre	69%	73%	78%	71%	70%
At der er længere rejsetid, når der også er andre med i den samme kørsel	61%	65%	67%	61%	55%
Ved længere rejser over 100 km., hvor der også bruges bus og tog	7%	7%	10%	10%	11%
Med det tilbud der findes, hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling	10%	14%	10%	14%	13%
Alt i alt med handicapkørslen	95%	97%	97%	94%	92%



PRIORITERINGSKORT

I dette afsnit præsenteres et prioriteringskort, der giver input til hvilke områder Midttrafik bør fokusere på i arbejdet mod at øge den samlede tilfredshed

Prioriteringskort til at identificere indsatsområder



- Når Midttrafik skal prioritere indsatsen i handicapkørsel tilbuddet er det vigtigt, at fokusere på de områder, der giver størst effekt på den samlede tilfredshed.
- Prioriteringskortet ordner de forskellige delelementer i handicapkørslen i fire kasser efter hvor høj tilfredsheden er, og hvor stor betydning den har for den samlede tilfredshed.
 - Øverste højre kasse indeholder områder, som er vigtige, og hvor Midttrafik klarer sig godt. Her skal fokus være på at **fastholde** den høje tilfredshed
 - Nederste højre kasse indeholder områder, som er vigtige, men hvor tilfredsheden er relativt lav. Midttrafik bør derfor **prioritere** at hæve tilfredsheden med disse delelementer.
 - Kasserne til venstre viser elementer med lav betydning. Midttrafik kan derfor bedre acceptere et fald i tilfredsheden med disse delelementer i, da deres betydning er relativt lav.

Ventetid, rejsetid, præcision og opfyldelse af ønsker bør prioriteres af Midttrafik

Tilfredshed med forskellige forhold vs. forholdenes betydning for den samlede tilfredshed med ordningen



- Der er høj tilfredshed med medarbejderens evne og mulighed for at give kunden den hjælp han/hun har brug for samt chaufførens venlighed og hjælpsomhed ved ind- og udstigning og disse elementer har desuden stor betydning for den samlede tilfredshed.

- Der er derimod ikke så høj tilfredshed med længere rejsetid ved samkørsel, opfyldelse af ønsker om afhentningstidspunkt, præcisionen, ventetiden i telefonen samt tilbuddet hvor man kan køre i hele Jylland mod en merbetaling. Disse delelementer har stor betydning for den samlede tilfredshed og bør derfor prioriteres hvis der ønskes en højere samlet tilfredshed.

EPINION AARHUS

NORDHAVNSGADE 1-3
DK - 8000 AARHUS C
T: +45 87 30 95 00
E: TV@EPINION.DK
W: WWW.EPINION.DK

EPINION COPENHAGEN

RYESGADE 3F
DK - 2200 COPENHAGEN
T: +45 87 30 95 00
E: TYA@EPINION.DK
W: WWW.EPINION.DK

AUSTRIA

DENMARK

NORWAY

SWEDEN

VIETNAM



Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 13
Bilag nr. 1**

REFLEKSIONER OVER SAMFUNDSØKONOMI VED LETBANER

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

Indledning

COWI's vurdering af den samfundsøkonomiske analysemetode

Letbanesekretariatet har bedt COWI vurdere den samfundsøkonomiske analysemetode, når den anvendes på letbaner. Formålet er at løfte blikket fra de allerede udførte samfundsøkonomiske analyser for Aarhus Letbane og at se på projektet og den samfundsøkonomiske metode i et bredere perspektiv. I denne sammenhæng stilles der spørgsmålstejn ved, om den traditionelle samfundsøkonomiske metode, som kræves anvendt af Transportministeriet¹, fanger dette bredere perspektiv i tilstrækkeligt omfang.

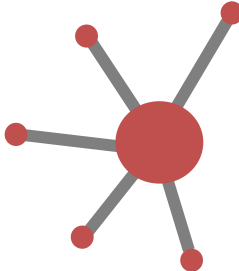

Nærværende notat afrapporterer COWI's vurdering i form af slides (bokse med illustration og kort følgetekst) samt tekst, der forklarer og underbygger slidebudskab og -påstande. Indholdet af notatets ti slides er oplistet herunder. I bilag er der yderligere beskrivelse af en række tekniske forhold, der introduceres i notatet.

- | | | | |
|-----|---|----|--|
| 1 | Politisk vision | 8 | Tekniske aspekter: Kalkulationsrente, skatteforvriddning og nettoafgiftsfaktor |
| 2 | Sammenhæng mellem vision og analyse | 9 | Den samfundsøkonomiske analyses fordele og ulemper |
| 3-4 | Anskue analyse anderledes: Biltrafik | 10 | Hvad skal man bruge i beslutningsprocessen? |
| 5-6 | Udvide beslutningsgrundlaget: Byudvikling og bykvalitet | | |
| 7 | Tekniske aspekter: Regularitet og komfort | | |

PROJEKTNR. A041864
DOKUMENTNR. 002
VERSION 3
UDGIVELSESDATO 13. august 2013
UDARBEJDET PGM, MENG, JEE
KONTROLLERET PV, KSP
GODKENDT PGM, MENG

¹ Transportministeriet (2003): "Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet".

1 Politisk vision

<p>Politisk vision</p> <p>Letbanen er en central del af en større vision for udviklingen af Aarhus-området.</p> <p>Letbanen understøtter:</p> <ul style="list-style-type: none">• helt nye regionale sammenhænge (via en østjysk fingerplan el. lign.), som vil binde Aarhus-området bedre sammen,• mobilitet med større vægt på det kollektive, særligt i pendlingstrafikken,• fortættet byudvikling omkring letbanekorridorerne, og• udvikling af byliv og bykvalitet for borgere og besøgende.	<p>Vision</p>  <p>Anti-vision</p> 
---	---

Budskab/påstand

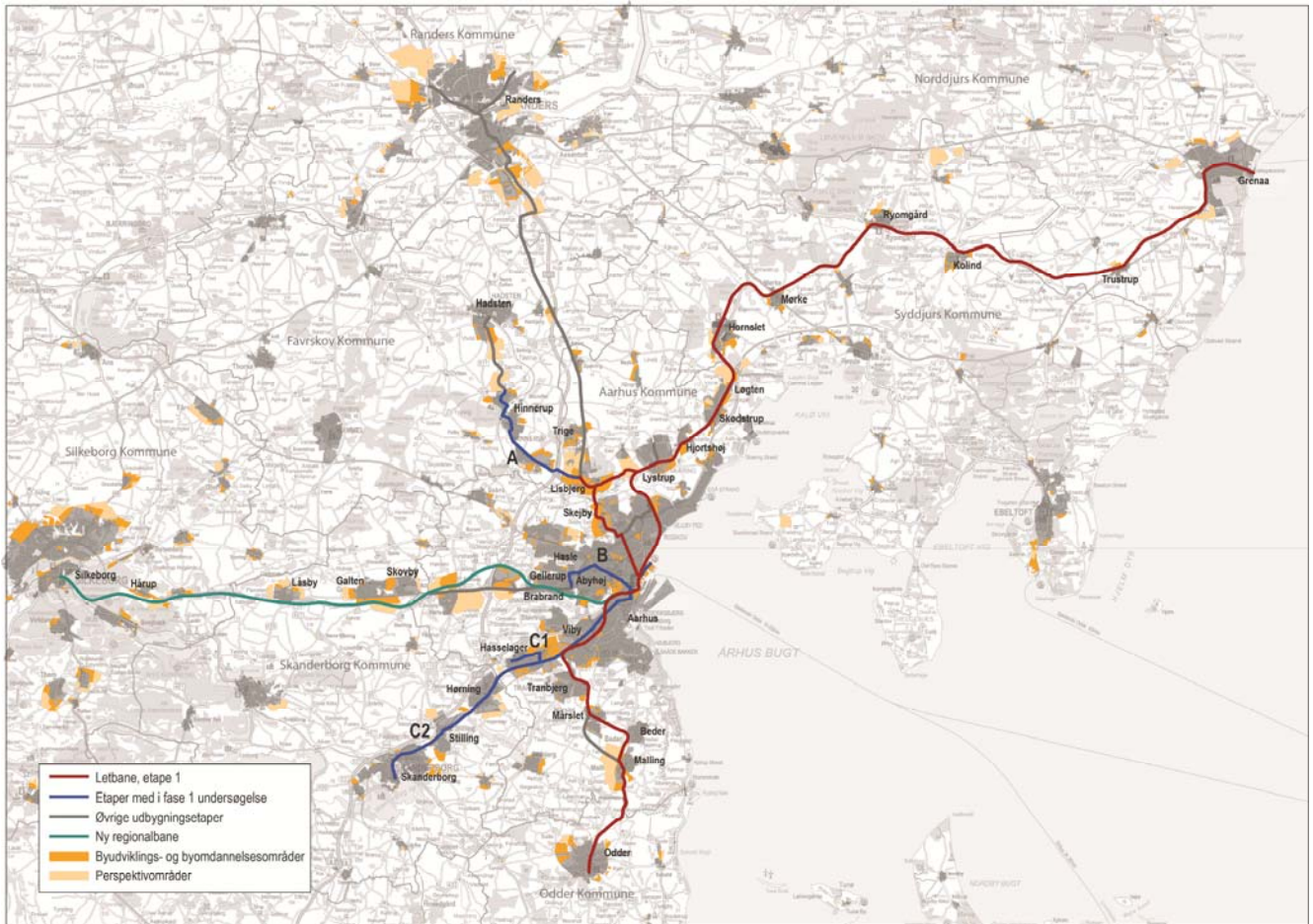
Den første slide har som formål at give det budskab, at der eksisterer en vidtspændende politisk vision for Aarhus-området, og at letbanen ses som en integreret del af denne vision. Letbanen er således ikke blot et spørgsmål om at transportere passagerer fra A til B.

Denne politiske vision for byudvikling og mobilitet har et sigte over flere årtier om en bedre by for borgerne og de besøgende, og for erhvervslivet. Det er en vision, som kombinerer elementer af mere og bedre kollektiv trafik med mindre trafik på vejene, og som ser letbanen som et værdifuldt bidrag til, at Aarhus-området udvikler sig i en stærk ramme og ikke tilfældigt/planløst (urban sprawl).

Med andre ord, den samfundsøkonomiske værdi af letbanen skal analyseres i et bredere perspektiv – dette er også budskabet/påstanden i den næste slide.

Underbygning af budskab/påstand

Aarhus Letbane er fra begyndelsen tænkt som et løft til den kollektive trafik i Aarhus-området og til at skabe bedre kollektiv forbindelse til nye og eksisterende byområder. Odder- og Grenåbanerne og udbygningsetaperne danner en "finger-plan" med letbanebetjening af centrale byområder i Letbanesamarbejdets otte kommuner (Aarhus, Favrskov, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg og Syddjurs), hvilket ses af kortet herunder.



Figur 1-1 "Fingerplan" for Aarhus Letbane

Kilde: Midttrafik, Letbanesekretariatet

Boksene nedenfor giver eksempler på, hvordan formålet med Aarhus Letbane udtrykkes af borgmesteren i Skanderborg Kommune samt direktøren for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune. Aarhus Letbane ses som både et modtræk til stigende vejtrafik og som et led i den bymæssige udvikling af Aarhus-området.

Boks 1-1 Citat om Aarhus Letbane af Jørgen Gaarde (S), borgmester Skanderborg Kommune

"Det store mål med dette projekt er at bremse trafikudviklingen. Vi ved, at trafikken vil stige i Skanderborgområdet. Det er det mest intensive udviklingsområde i Østjylland, så der vil komme flere mennesker til - og dermed også en øgning af trafikken. Hvis ikke det hele skal klumpe sammen, skal vi have nogle gode kollektive forbindelser, som gør, at vi kan beherske udviklingen af biltrafikken"

"Vi har planer om at lave en omfartsvej ved Hørning, så landevejstrafikken ledes udenom byen. Det vil betyde, at vi kan få fredeliggjort bymidten til en vis grad og få gjort det til et mere attraktivt bosætningssted. Det er endnu et godt eksempel på, hvordan vi kan få glæde af letbanen...Vi har haft en on-going diskussion om, hvorvidt vi [i Skanderborg] skal have en gågade eller en sivegade. Lige nøjagtig det at have en letbane ned gennem gågaden vil være et svar på alle vores bønner"

Kilde: www.midttrafik.dk/letbane

Boks 1-2 Citat om Aarhus Letbane af Erik Jespersen, bestyrelsesformand for anlægsselskabet og direktør for Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

"Letbanen er yderst central for mobiliteten i Aarhus og den østlige del af regionen. Området oplever stor vækst, hvilket er en stigende udfordring for mobiliteten. Men væksten er også et gode, som vi skal sikre kan fortsætte. En effektiv og komfortabel kollektiv trafik er i den forbindelse helt essentielt, og sporbårne løsninger er i mine øjne ideelle til at løse opgaven.

Set i et aarhusiansk perspektiv skaber letbanen mulighed for nogle helt nye sammenhænge i byen som for eksempel langs havnefronten. Ændringen af Grenaabanen til letbane fjerner en barriere mellem midtbyen og de nye havneområder – en barriere, der har sat sit præg på byen i mange årtier."

Kilde: www.midttrafik.dk/letbane

Aarhus Letbane skal er i hovedsagen et transportprojekt med vægt på mobilitet, hvilket bl.a. blev udtryk af de involverede kommuner i et visionspapir fra planlægningsfasen². Visionspapirets indledning er indsat i boksen herunder.

² Midttrafik – Letbanesekretariatet (2008): "Udbygning af bane- og letbanebetjening i Århus – området." Arbejdsrapport, januar 2008.

Boks 1-3 *Visionen med letbanen i 2008*

"Østjylland oplever i disse år en meget kraftig byudvikling. Hertil kommer at de længere bolig- arbejdsstedsrejser vokser markant. Fra 1993 – 2006 steg pendlingen til Århus fra Randers, Silkeborg og Grenaa med henholdsvis 86, 71 og 142 %. Samtidig fortsætter tendensen til, at arbejdspladserne rykker ud langs Ringvejen og indfaldsvejene til Århus. Det kollektive trafiknet i Østjylland og i Århusområdet er ikke robust over for denne udvikling. Kun et fåtal af rejserne kan med den nuværende banebetjening foretages hensigtsmæssigt med tog. I 1999 blev det beregnet, at kun 2 % af personturene i Århusområdet foregik i tog.

Samtidig betyder de stadig længere bolig- arbejdsstedsrejser og dårlig fremkommelighed for busserne på vejnettet, at det nuværende busnet har svært ved at konkurrere med privatbilismen.

Det har ført til, at kommunerne i området har taget initiativ til udbygning af skinnebaseret kollektiv trafik i form af letbaner. 1. etape af denne udbygning baserer sig delvist på det eksisterende banenet, Odderbanen og Grenaa-banen, som sammenkobles i en ny forbindelse via Århus Nord/Skejby/Lisbjerg. Herved opnås en letbanebetjening i en af de mest intensive transportkorridorer i Århusområdet."

Kilde: Midttrafik – Letbanesekretariatet (2008): "Udbygning af bane- og letbanebetjening i Århus – området." Arbejdsrapport, januar 2008"

På tværs af Europa ser man, at byer over en vis størrelse har højklasset kollektiv betjening for at sikre tilgængeligheden til bymidten. Et indirekte argument for at skinnebåren trafik er central i ambitionen om at bygge fremtidens mobilitet i Aarhus-området op omkring letbaner, er således, at Aarhus-området vokser og storbyregioner har skinnebåren trafik.

Den danske Transportvaneundersøgelse vidner derudover om, at stationsnærhed vejer tungt i borgernes valg af transportform. Ligger bopæl og arbejde nær stationer øges andelen af kollektivt rejsende og bilejerskabet reduceres. Hvis afstanden (sum af begge ender af turen) mindskes fra ca. 2 km til hhv. 1 km og 0,5 km øges andelen af kollektive pendlere fra ca. 20 pct. til hhv. ca. 30 pct. og ca. 40 pct.³ Modsat stiger øges bilejerskabet i takt med at afstanden til station øges. Bor en lavindkomst husstande stationsnært (under 0,5 km), har de eksempelvis ca. 0,2 biler, hvilket stiger til 0,4, når boligen er stationsfjern (2 km). For den højeste indkomstgruppe er stigningen tilsvarende fra ca. 1 til 1,3.⁴

Et højklasset alternativ til biltrafikken er således en hjørnesteen i kollektivbaseret mobilitet.

³ Data for ture i Hovedstadsområdet mellem forstæder og Københavns og Frederiksberg Kommuner fra Transportvaneundersøgelsen gengivet i Anker m.fl. (2013): "Analyse af potentialet for flere letbane i Hovedstadsområdet", DTU Transport.

⁴ Lavindkomst er her husstande med indkomst under 200.000 kr./år og højindkomst over 600.000 kr./år. Fra Transportvaneundersøgelsen gengivet i Anker m.fl. (2013): "Analyse af potentialet for flere letbane i Hovedstadsområdet", DTU Transport.

2 Sammenhæng mellem vision og analyse

Sammenhæng mellem vision og analyse

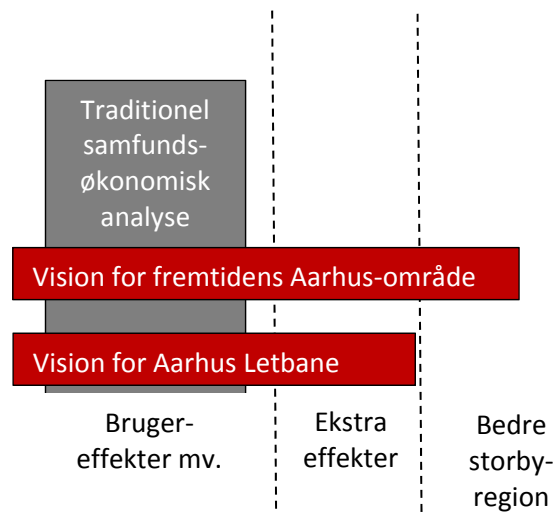
Den traditionelle samfundsøkonomiske analyse ser på projekter og alternativer **isoleret og medtager ikke nødvendigvis alle værdier, som et letbane-projekt skaber => ikke fuld sammenhæng** mellem analyse og vision.

Letbanen giver ekstra effekter som **bykvalitet** langs tracéet, og bidrager til en større vision om en **bedre storbyregion** med effektiv mobilitet.

Det giver derfor mening **at udvide beslutningsgrundlaget** og anskue analyserne bredere.



Illustration: Letbanen til Brabrand indgår i helhedsplanen for omdannelsen af Gellerup
Kilde: Aarhus Kommune



Budskab/påstand

Budskabet er her – som for den første slide – at letbaner ofte skal ses som en integreret del af en samlet byudvikling og ikke kun som en isoleret transportform. Påstanden er, at den traditionelle samfundsøkonomiske metode, som kræves anvendt af Transportministeriet i en byudviklingskontekst, ikke altid fanger alle gevinster for byen og samfundet.

Den traditionelle metode anses som nødvendig og værdifuld for på en konsistent måde at kunne sammenveje fordele og ulemper ved forskellige alternative projektudformninger, men den kan ikke bruges til at svare på alle spørgsmål i forbindelse med en beslutning, når det drejer sig om værdien af letbaner.

Underbygning af budskab/påstand

Figuren i sliden illustrerer den delvise sammenhæng mellem de effekter, som indgår i visionen for Aarhus Letbane og Aarhus-området, og hvad der analyseres i den traditionelle samfundsøkonomiske analyse.

Nedenfor er effekterne opdelt som uddybning til figuren – dvs. i effekter der er med i den traditionelle samfundsøkonomiske metode (Tabel 2-1), og effekter der ikke er medtaget (Tabel 2-2).

Tabel 2-1 Effekter i den traditionelle, samfundsøkonomiske analyse på transportområdet

Effekter i den traditionelle, samfundsøkonomiske analyse	Medtagne effekter (grøn)
Anlægsomkostninger:	
Anlægsomkostninger	
Restværdi	
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:	
Driftsomkostninger, vej	
Driftsudgifter, letbane	
Driftsudgifter busser	
Billetindtægter, kollektiv trafik	
Brugergevinster:	
Tidsgevinster, vej	
Tidsgevinster, kollektiv trafik	
Kørselsomkostninger, vej	
Gener i anlægsperioden	
Eksterne omkostninger:	
Uheld	
Støj	
Luftforurening	
Klima (CO ₂)	
Øvrige konsekvenser:	
Afgiftskonsekvenser	
Skatteforvridningstab	

Note:

Venstre søjle medtager de effekter, der fremgår af beregningsværktøjet TERESA, som udtrykker den traditionelle samfundsøkonomiske metode på transportområdet. Kun de effekter, der har betydning i letbanesammenhæng, er vist.

Tabel 2-2 Eksempler på effekter der ikke medtages i den traditionelle samfundsøkonomiske analyse

Effekter som ikke værdisættes	Ikke medtagne effekter (rød)
Barriereeffekt	
Komfort og ændret trængselsniveau i bus og tog	
Generel påvirkning af det oplevede bymiljø, bykvalitet, æstetik	
Den langsigtede bystrategiske værdi	
Fortætning omkring korridoren	
Image og identitet	
Rejseoplevelse og læselighed	

Note: Effekterne beskrives nærmere i bilag og i slide 0

3 Anskue analyse anderledes: Biltrafik (1)

Anskue analyse anderledes: Biltrafik (1)

En stor del af det samfundsøkonomiske tab i den traditionelle analyse skyldes, at letbaner giver **gener for biltrafikken**, dvs. tidstab når biltrafikken begrænses som følge af f.eks. prioritering af letbanen i signalregulerede kryds.

Men visionen for Aarhus-området er jo **mere og bedre kollektiv trafik** som et reelt alternativ til individuel trafik, og en letbane er jo netop tænkt som noget, der **fredeliggør byen** ved at bidrage til at mindske biltrafikken.

Det samfundsøkonomiske tab bliver således mindre, hvis man vælger **ikke at medregne tidstab**.

Det bør dog huskes, at letbaner kan give et faktisk tidstab for bilisterne – og dermed reduktion i **arbejdstid, fritid mv.**



Samfundsøkonomiske resultater og bidrag fra biltrafikkens tidstab ved Aarhus Letbane (nutidsværdi, mio.kr.)

Strækning	Lisbjerg-Hinnerup	Banegård-Brabrand	Banegård-Hasselager	Banegård-Skanderborg
Resultat	-488	-5	-458	-1.391
<i>Heraf tidstab, vej</i>	-158	-154	-247	-244

Budskab/påstand

Budskabet er her, at der er et misforhold mellem at medregne generne for biltrafikken og det politiske ønske om at opnå en ændret fordeling mellem kollektiv og individuel transport.⁵ Påstanden er, at letbanen jo netop er tiltænkt som en del af udviklingen af Aarhus mod en fredeligere by med mindre biltrafik – i hvert fald inden for Ringvejen. Derfor kan det diskuteres, om opgørelsen af letbanens værdi for Aarhus skal reduceres med tidstab for bilisterne, når det faktisk (indirekte) er formålet at mindske biltrafikken. Tilsvarende rejser slide 7 spørgsmålet komforten i en letbane ændrer på værdien af rejsetiden – altså om pendlingstid i en letbane kan gøres til arbejdstid.

Underbygning af budskab/påstand

Tabellen i højre side af sliden viser, at bilisternes tidstab udgør en væsentlig del af det samlede samfundsøkonomiske tab for letbanestrækninger i Aarhus-området, når den traditionelle analysemetode anvendes. Ingen af strækningerne giver et positiv samfundsøkonomisk resultat⁶ men strækningen fra Banegården til Brabrand medfører en samfundsøkonomisk gevinst, hvis man ikke medregner tidstab for bilisterne.

Man må dog erkende, at der faktisk sker et tidstab hos bilisterne. Det betyder en reduktion i den effektive arbejdstid for de, der bruger vejtransport til eller som en del af arbejdet – og dermed en reduktion i produktionen (og dermed en reduktion i den samfundsøkonomiske produktion); og det betyder et værditab for dem, der bruger mere af deres fritid i en bilkø.

⁵ Som beskrevet i afsnit 3.1.5 i Transportministeriets manual

⁶ D.v.s. en forrentning på 5% eller mere af investeringen, Siden analysen blev udført er afkastkravet slækket, hvilket uddybes i slide 8.

Diskussionen af dette faktiske tidstab fortsætter på den næste slide og i slide 9, hvor tidsperspektivet diskuteres, herunder forholdet mellem gener for bilisterne og letbanens evne til at reducere trængsel efterhånden som trafikarbejdet vokser.

4 Anskue analyse anderledes: Biltrafik (2)

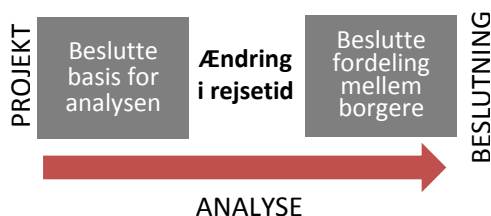
Anskue analyse anderledes: Biltrafik (2)

Lokalpolitisk beslutning at bymidten skal være bilfri inden letbanens åbning, at indfaldsvejene indsnævres mv. => **gener for biltrafikken** vil være **konsekvens af denne beslutning og ikke af letbanen**.

Basisgrundlaget for analysen af letbanen kan ændres til at være den fremtidige by med mindre biltrafik (figurens venstre side).

Politiske beslutninger handler også om **fordeling mellem borgere**. Det er således op til beslutningstagerne at vurdere, hvordan generne for biltrafikken skal vægtes (figurens højre side).

Grundlag for analyse - beslutning om trafikalkonsekvens og beslutning om fordeling mellem borgere



Budskab/påstand

Påstanden er – i forlængelse af den foregående slide – at det kan være en lokalpolitisk beslutning at reducere biltrafikken i Aarhus-området, uanset om der bygges en letbane eller ej.

Dette vil betyde, at basisgrundlaget for beregningen af den samfundsøkonomiske værdi af en letbane er en by, hvor biltrafikken er mindre, end den er nu. Med andre ord, basisgrundlaget er ikke den nuværende situation. Dette vil betyde, at den fremtidige tidstab for bilisterne er med i både basis- og letbanescenarie og vil dermed ikke blive tilregnet letbanen (figurens venstre side).

Det kan selvfølgelig også være en politisk beslutning, at man vægter bilister mindre end andre borgere – eller rettere at man vægter bilisternes værdi ved at kunne komme hurtigt frem mindre end borgernes værdi ved at bo i en fredelig by (figurens højre side).

Underbygning af budskab/påstand

Påstanden bygger således i høj grad på den første slide, hvor budskabet var, at letbanen er en central del af en større vision for Aarhus-området om byudvikling. Basisgrundlaget bør således være visionen og ikke den nuværende situation. Dette er ikke nødvendigvis i modstrid med den traditionelle samfundsøkonomiske analysemetode, hvor man normalt anvender de samme byudviklingsantagelser i alle scenarier.

Dette sidste aspekt stilles der dog spørgsmålstegn ved i næste slide.

5 Udvide beslutningsgrundlaget: Byudvikling

Udvide beslutningsgrundlaget: Byudvikling

Letbanenettet er tænkt som **rygraden i den fremtidige byudvikling**. Den skaber sammenhæng i byvision og mobilitetssystem.

Byudviklingen i f.eks. **Lisbjerg er bygget op omkring letbaneforbindelsen**, men det kan være svært at fastslå om en byudvikling med samme kvaliteter blot ville have fundet sted et andet sted. Uanset dette udgør **Lisbjerg en betydelig værdi for Aarhus**, og er et eksempel på, hvordan lokalpolitiske visioner realiseres.

Værdien er dog **svær at sætte kroner og øre på** – men er en del af det politiske beslutningsgrundlag.



Kilde: Dispositionsplan for Lisbjerg – første etape. Forslag til tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2009

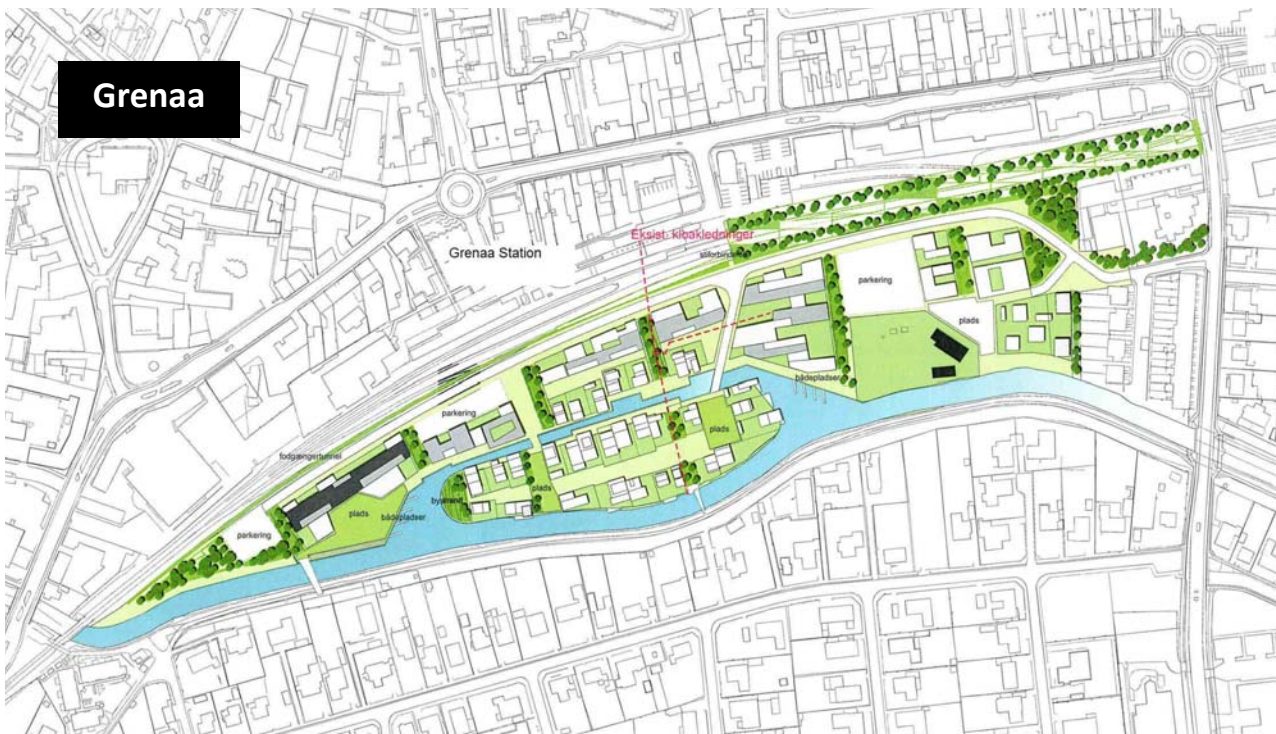
Budskab/påstand

Budskabet er her – i forlængelse af den foregående slide – at det ofte antages, at letbaner og lokalbaner er en *forudsætning* for moderne byudvikling i mellemstore byer, hvor metroløsninger eller særlige busløsninger ikke er økonomisk mulige eller tilstrækkelige. Med andre ord, det er ikke rimeligt at anvende de samme byudviklingsantagelser med og uden letbane – herunder i forhold til andre transportløsninger. Letbanen ændrer således den måde byudvikling forløber og fordeler sig. Eksempler på lokale byudviklingsprojekter i relation til Aarhus Letbane er vist i sliden (Lisbjerg) og på næste side (Hornslet og Grenaa).

Budskabet er således, at man bør udvide beslutningsgrundlaget i den traditionelle samfundsøkonomiske metode til også at medregne byudviklingsgevinster for letbaner. Budskabet er dog også, at det kan være meget svært at sætte kroner og øre på disse gevinster, og dermed vil beslutningsgrundlaget bestå af både kvantitative og kvalitative værdier.



Figur 5-1: Hornslet- Eksempel på stationær byudvikling i forbindelse med Aarhus Letbane



Figur 5-2: Grenaa - Eksempel på stationær byudvikling i forbindelse med Aarhus Letbane

Underbygning af budskab/påstand

Her kommer vi så også tilbage til den første slide, hvor budskabet var, at letbanen er en central del af en større vision for Aarhus-området. Men dette er jo ikke tilfældet kun for Aarhus. Det var også tilfældet for andre letbaner rundt omkring i Europa. Odense Letbane har ikke regional opkobling, men deler Aarhus Letbanes ambition om at fredeliggøre bymidten og kæde den (og den regionale togtrafik) sammen med store uddannelsessteder og arbejdspladser eksempelvis "supersygehuse", der ikke tidligere har været eller vil være dækket af et højklasset kollektiv tilbud. Den københavnske letbane i Ring 3 forbinder tilsvarende store arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner med en række bymidter i omegns-Københavns samt skaber nye forbindelser mellem eksisterende toglinjer.

Følgende beskrivelse af ekstra effekter af letbaneprojekter, som er observeret i andre byer, er baseret på et erhvervs-ph.d.-studie hos COWI af Mette Olesen.

- > Bypotentiale & byliv vedrører – som diskuteret i flere slides – fysiske effekter såsom, at letbanen er et redskab til at styre byudviklingen (bl.a. igennem stationsnærhedsprincipper og fortætning), samtidig med at tilstedeværelsen af skinnerne giver et signal til borgerne, investorer og handelsliv om en vedvarende prioritering af området/korridoren. Denne effekt analyseres videre i næste slide.

Det vedrører også sociale effekter via nye muligheder for at skabe byrum og byliv, når design af infrastruktur og mobilitet tænkes sammen. Letbanens vedvarende karakter kan således også bruges i et byomdannelsesperspektiv. I denne sammenhæng kan letbanen i æstetisk forstand være en berigelse til tætte bymiljøer med også mere åbne strækninger (indfaldsveje eller langs havnearealerne i Aarhus) set i forhold til et alternativ i form af asfaldækkede vej- eller busbaner. Letbanetracéet kan integreres med den øvrige belægning eller beklædes med græs, hvilket bidrager til at reducere en eventuel visuel eller fysisk barriere. Letbanen kan ligeledes åbne mulighed for at reducere antallet af p-pladser

- > Byvision: image & identitet vedrører, at nyhedsværdien af letbanen er vigtig i forhold til at ændre image for den kollektive trafik og byen. De traditionelle busser er i mange tilfælde et udsældt produkt, og det kræver omstilling, hvis disse holdninger til den kollektive trafik skal vendes.
- > Rejseoplevelse vedrører, at skinnebåren trafik opleves som mere pålidelig og komfortabel end andre tilbud. Denne effekt analyseres videre i slide 7.
- > Mobilitet og læselighed vedrører – som fremsat i denne slide – at letbaner i mange tilfælde fungerer som rygraden i den kollektive trafik. Læselighed betyder, at en letbane er mere genkendelig i gademiljøet end metro og bus.

Bypotentiale & byliv	<p>Bergen, Norge: Prioritering af stationsnær byudvikling og fortætning i letbanens korridor har bidraget med mange nye projekter, der er med til at øge passagergrundlaget og attraktiviteten i korridoren.</p> <p>Angers, Frankrig: Det centrale strøg igennem byen har før været præget af biltrafik. Flytningen af biltrafikken og parkeringspladserne fra dette torv og implementeringen af letbanen muliggjorde nye byrum og byliv.</p> <p>Freiburg, Tyskland: Letbanen har været en forudsætning for udviklingen af nye bilfrie/reducerede bydele (Vauban og Rieselfeld). Bydelene er nu nogle af de populære i Freiburg. Kontorer med adgang til letbanen har 15-25 % højere husleje end kontorer uden adgang til letbanen, selvom disse evt. er tættere på midtbyen.</p> <p>Nantes, Frankrig: Grunde med nærhed til letbanen er dyrere end gennemsnittet. 1/3 af husstandene i letbanens korridor har ikke bil, 1/4 af nye kontorbyggerier sker i letbanekorridoren.</p> <p>Strasbourg, Frankrig: Lejepriserne i letbanens korridor steg markant. Primært store kædebutikker havde råd til at lokalisere sig i korridoren. Interview blandt udlejere viste, at 50 % ønskede at leje bolig med direkte adgang til letbanen, mens 25 % var interesserede i adgang til letbanen.</p>
Byvision: Image & identitet	<p>Angers, Frankrig: I Angers var 1,5 % af det samlede budget til letbanen afsat til kommunikation om det nye kollektive transportsystem. Dette skabte meget positiv omtale om projektet, forberedte befolkningen på forandringerne og skabte lokalt ejerskab og stolthed omkring projektet.</p> <p>Orleans, Frankrig: I anlægsfasen var priserne på lejligheder i letbane korridoren 30 % lavere, og det samme gør sig gældende efter åbningen af letbanen. Dette skyldes bl.a. at letbanen har haft en hård offentlig medfart og dette har formegentligt haft en stor betydning for den lavere udvikling.</p> <p>Reims, Frankrig: Det er mange kreative måder at tænke det lokale udtryk ind i letbanens design og hermed identitet. I Reims i Frankrig som er champagnedistriktet er letbanens front udformet som et champagneglas.</p>
Rejseoplevelse & merværdi	<p>Nantes, Frankrig: I 2006 blev letbanenetværket udvidet med en prioriteret busløsning (pga. tekniske vanskeligheder ved at udvide med ny letbanelinje). Busbanen var velintegreret med det øvrige letbanenet og brugeren oplevede ikke nogen forskel på de to tilbud, derfor fik busbanen - som letbanen - en højere passagertilvækst end forventet (+12 %).</p> <p>Sheffield, England: Her oplevede man ikke den passagerstigning og tiltrækningskraft, som det var forventet, at letbanen ville bidrage med. Det var blandt andet fordi, at billetsystemet ikke var sammentænkt for bus og letbane. Succesen af letbanen er således forbundet med mange afgørende faktorer.</p> <p>England (generelt): En landsdækkende undersøgelse viste, at en investering i letbaner i mange af de store byer havde formået at skabe en ekstra tilvækst i passagerer. Problemet var dog, at den trængsel der var blevet frigivet på vejene, nu var blevet opfyldt af nye bilister, da der ikke eksisterede nogen supplerende tiltag til at begrænse biltrafikken.</p> <p>Bergen, Norge: Mange virksomheder finder det attraktivt at lokalisere sig i letbanekorridoren. Statoil har bl.a. indvilliget i at reducere antallet af parkeringspladser mod at kunne lokalisere sig nær et letbanestop.</p>
Mobilitet & læselighed	<p>Angers, Frankrig: 70 % af traceet er græs hvilket giver et læseligt element i gadebilledet, og samtidig sikrer, at traceet er fuldt ud segregeret fra øvrig trafik. Letbanen og busserne har alle det samme udtryk/design og fremstår som helhed.</p> <p>Bergen, Norge: Traceet på store dele af stækningen markeret med rød asfalt, og stationerne er givet et udtryk der passer til aktiviteterne omkring stationen.</p>

6 Udvide beslutningsgrundlaget: Bykvalitet

Udvide beslutningsgrundlaget: Bykvalitet

En letbane bidrager æstetisk til byen og giver en **herlighedsværdi** for dem, der bor i Aarhus-området eller kommer rejsende dertil.

Dette afspejler sig i, at folk er villige til at betale **højere priser for boliger** i nærområdet – dels som følge af at det er blevet mere **fredeligt**, men også som følge af **stationsnærhed**.

Området omkring letbanestationerne bliver angiveligt også mere attraktivt for **handelslivet** – mangfoldige butikker, caféer og lignende blomstrer op.

I Odense sagde borgere desuden, de ikke nødvendigvis ventede at bruge en letbane, men at de alligevel ville betale mere i kommuneskat for at få banen til byen. 60 % af de adspurgte ville betale 50 kr. om måneden*.

Bykvalitet kan indregnes i forlængelse af den traditionelle, samfundsøkonomiske analyse.



Illustration: Pladsdannelse omkring letbanen ved havnen i Aarhus

Tabel: Eksempler på værdien af bedre bykvalitet.

Værditype	Stigning i ejendomsværdi	Note
Nærhed til metrostation	5-7 %	Indenfor 200 m af station
Mangfoldighed i næringslivet	2-4 %	For hver 10 nye brancher inden for 1.000 m gåafstand
Støj	-2 %	Ved ca.60 dB

Kilde: Københavns Universitet (2013): Byliv der betaler sig

Kilde: *Odense Kommune (2011): Foranalyse af Letbane – Teknisk baggrundsrapport.
Illustrationer: Aarhus Kommune (2010): Landskabsæstetiske vurderinger og visualiseringer. VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Aarhus-området – etape 1.

Budskab/påstand

Påstanden er, at letbaner øger bykvaliteten, og at denne kan måles via øget herlighedsværdi. Med andre ord, den traditionelle samfundsøkonomiske metode medregner ikke, at området omkring en bybane bliver rarere at bo ved og opholde sig i, end hvis det var en alfalleret busbane. Her kan man, som det også blev gjort i analysen for Odense Letbane, komme med nogle grove regneeksempler, baseret på ”Byliv der betaler sig” (2013-studie fra Københavns Universitet).

Underbygning af budskab/påstand

Som led i projektet ”Byliv der betaler sig” har man således gennemført (avancerede statistiske) analyser af et omfattende datamateriale vedrørende handler og priser på et meget stort antal boliger – i bl.a. Århus og byer i Århus-området - koblet med en mangfoldighed af indikatorer, der beskriver byrummet omkring boligerne.

Resultatet er blevet opsummeret i ti tommelfingerregler for⁷, hvilke bykvaliteter der afspejler sig i boligpriserne, og dermed hvilke værdier der skabes ved nye inve-

⁷ Se eventuelt rapporten ”Værdisætning af bykvaliteter - fra hovedstad til provins. Hovedkonklusioner”, udarbejdet på Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi under Københavns Universitet, januar 2013.

steringer i byliv og bykvaliteter. Tre af disse er særligt relevante i relation til investering i letbaner:

- > **Nærhed til metro-station** giver en jævn forøgelse på ca. 5-7 % af boligernes værdi, men kun inden for de nærmeste par hundrede meter omkring stationen (estimat for København).
- > **Mangfoldighed i næringslivet** giver værdi. Værdien af boliger er typisk 2-4 % højere for hver ti nye næringslivsbrancher (butikker, cafeer, liberale erhverv etc.), der findes inden for 1.000 m gangafstand.
- > **Støj** reducerer en boligs værdi med op til 2 % ved et niveau på omkring 60 dB til op mod 10 % ved 70 dB. I nogle tilfælde kan effekten være over 20 % ved niveauer over 75 dB.

Med hensyn til støj, er effekterne af en letbane vanskelige at bestemme. På den ene side reduceres trafikken og dermed støjen omkring letbanetracéet, hvilket i nogle tilfælde er i tætte bymiljøer, hvor mange vil få gavn af reduceret støj. På den anden side ændrer letbanen trafikmønstrene, så nogle vil skifte fra bil til kollektiv transport, mens andre vil køre omveje, hvilket øger støjen fra vejtrafik på disse veje.

For så vidt angår mangfoldighed i næringslivet, vil øget tilgængelighed til områderne omkring letbane-stationer skabe et øget kundegrundlag, som kan forventes at tiltrække næringsdrivende dvs. butikker, cafeer mv. En øget mangfoldighed af butikker og caféer mv. bidrager som udgangspunkt til højere ejendomsværdier (i nærområdet kan tilstedeværelsen af barer, caféer mv. dog i nogle tilfælde have negativ betydning, hvis der ikke gøres tiltag, som modvirker evt. lokale gener).

Nærhed til letbane-stationer vil være at sammenligne med nærhed til metro-stationer, og vil dermed kunne forventes at give en jævn forøgelse på ca. 5-7 % af boligernes værdi (inden for de nærmeste par hundrede meter).

En (grov) overslagsberegning for udbygningsetapen "Banegårdspladsen-Hasselager/Kolt" viser således, at alene nærhed til letbane-stationer for denne strækning skønsomt vil medføre ejendomsværdistigninger i størrelsesordenen **250 mio. kr.** Dette eksempel på værdistigning kan sammenholdes med det samfundsøkonomiske underskud for strækningen på **458 mio. kr.**⁸. Det bør måske bemærkes, at dette grove overslag antager, at ejendomsværdier og omsætning ikke falder andre steder – i Aarhus-området eller andre steder.

⁸ Dette regnestykke er baseret på flg. forudsætninger: Ejendomsværdistigninger på 5 % og en gennemsnitlig ejendomspris/boligpris på godt 2 mio. kr. (i landsdel Østjylland). Skønsomt er der i størrelsesordenen 24.000 husstande i områderne omkring linjeføringen, hvoraf mindst 10 % eller 2.400 anslås at ligge inden for 200 m. af en station. Hvis det i stedet er helt op mod 20 % eller 4.800 boliger/husstande der ligger inden for 200 m af en station vil ejendomsværdistigningerne beløbe sig til helt op mod 480 mio. kroner – og dermed principielt kunne mere end udligne det samfundsøkonomiske underskud.

Studiet af bylivsinvesteringer viser også at grønne områder medfører ejendoms-værdistigninger. Letbanen kan tænkes som et grønt bidrag i sig selv med græsbe-klædt tracé, men kan også indirekte give plads til en grønnere by. Høj kollektiv tilgængelighed til bymidten kan eksempelvis bidrage til grundlaget for en beslutning om at reducere antallet af p-pladser. Omvendt kan reduktion af p-pladser bevirke, at en letbane bliver et mere attraktivt alternativ til bil. Færre p-pladser vil åbne mulighed for at bruge arealet til andre formål til glæde for fodgængere, cyklister, beboere m.fl. Samtidig indebærer færre p-pladser en risiko for, at eksempelvis butiksområder uden for bymidten bliver mere attraktive, da de er mere tilgængelige i bil.

7 Tekniske aspekter: Regularitet og komfort

Tekniske aspekter: Regularitet og komfort

Den samfundsøkonomiske metode i Danmark tager ikke hensyn til værdien af **regularitets- og komforteffekter**.

Komforten for passagerer vurderes generelt højere i letbane end i bus. I trafikmodellen er skinnebåren trafik mere attraktiv end bustrafik, hvilket gør, at **flere rejsende tiltrækkes**. Billetindtægterne bliver derfor højere.

I den danske metode er der **ikke noget komforttillæg**, så værdisætningen af de rejsendes tid i bus er den samme som i letbane. Eksemplerne i tabellen viser, at dette forhold har stor betydning.

Modsat Danmark differentierer Norge, Sverige og Finland tidsværdien alt efter transportform (bus, tog og bil), således at en time i bus netop ikke gives samme værdi som en time i tog eller bil.

Tabel: Resultater fra analysen af Aarhus Letbane - Hvis resultaterne justeres for komfort, bliver de betydelig højere (intern rente, 5 % er påkrævet).

Strækning	Lisbjerg-Hinnerup	Banegård-Brabrand	Banegård-Hesseler	Banegård-Skanderborg
Resultat	-	4,9 %	0,4 %	-1,5 %
Resultat med høj komfort	-0,8 %	9,1 %	4,0 %	1,1 %

Note: Rejsetiderne er justeret, så 1:00 min. i letbane svarer til 1:20 min. i bus.

Budskab/påstand

I denne slide bevæger vi os så lidt væk fra de mere overordnede værdisætninger af visioner og over til nogle af de vigtigste tekniske aspekter ved trafikmodeller/samfundsøkonomiske analyse, hvor letbaner måske ikke helt får tillagt alle værdierne. Den vigtigste er nok regularitets- og komforteffekten ved, at det generelt er rarer at sidde i en letbane end i en bus. Denne udeladelse i den danske tilgang er derimod ikke tilfældet i Norge, Sverige og Finland.

Underbygning af budskab/påstand

Trafikmodeller anvender betragtninger om, hvor attraktive forskellige transportmidler er i forhold til hinanden. For en rejse, som kan foretages på to forskellige måder, der i princippet er ens (f.eks. de tager lige lang tid), vil den rejsende vælge den mest attraktive rejseform. I tilfældet letbane vs. bus, vil den rejsende typisk finde letbanen mest attraktiv og vælge den frem for bus, selvom rejserne på andre parametre er ens. Dette forhold kaldes skinnefaktoren.

8 Tekniske aspekter: Kalkulationsrente, skatteforvridning og netto-afgiftsfaktor

<p>Tekniske aspekter: Kalkulationsrente, skatteforvridning og netto-afgiftsfaktor</p> <p>I de nordiske lande regnes der med forskellige kalkulationsrenter.</p> <p>Disse forskelle har betydning for resultaterne, da en høj kalkulationsrente eksempelvis vægter gevinster lavt, når de ligger ude i fremtiden.</p> <p>Den danske regering har i maj 2013 nedsat kalkulationsrenten til brug i offentlige investeringsanalyser fra 5 % til 4 % med yderligere fald over tid for projekter med lang tidshorizont.</p>	<p><i>Tabel: Nøgleantagelser til samfundsøkonomisk analyse i nabolande</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;"></th> <th style="width: 25%;">Kalkulations- rente</th> <th style="width: 25%;">Skatte- forvridning</th> <th style="width: 25%;">Nettoaf- gifts-faktor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Forklaring</td> <td>Gør det muligt at sammenligne værdier mellem år.</td> <td>Tillægges offentlige omkostninger og gevinster. Ej "gratis" at indkræve skat.</td> <td>Tager højde for afgifter så forskellige værdier bliver sammenlignelige.</td> </tr> <tr> <td>DK, nu</td> <td>5 %</td> <td>20 %</td> <td>17 %</td> </tr> <tr> <td>DK, rev.*</td> <td>4 %</td> <td>?</td> <td>?</td> </tr> <tr> <td>NO</td> <td>4-6 %</td> <td>30 %</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>SE</td> <td>4 %</td> <td>20 %</td> <td>23 %</td> </tr> <tr> <td>FI</td> <td>5 %</td> <td>-</td> <td>24 %</td> </tr> <tr> <td>EU</td> <td>3,5 %</td> <td>⌘</td> <td>⌘</td> </tr> <tr> <td>FR</td> <td>4 %**</td> <td>⌘</td> <td>⌘</td> </tr> <tr> <td>UK</td> <td>3,5 %***</td> <td>⌘</td> <td>⌘</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>*Den reviderede vejledning er ikke offentliggjort – kun den fremtidige kalkulationsrente ligger fast. Den er desuden sat til at falde efter 35 år.</i></p> <p><i>** Over 30 år: 2 %.</i></p> <p><i>*** Over 30 år: Aftrapning til 1 %.</i></p> <p><i>? Ikke offentliggjort på nuværende tidspunkt.</i></p> <p><i>⌘ Ikke undersøgt i arbejdet med dette notat</i></p> <p><i>- Forholdet er ikke del af de pågældende anbefalinger til samfundsøkonomiske analyser</i></p>		Kalkulations- rente	Skatte- forvridning	Nettoaf- gifts-faktor	Forklaring	Gør det muligt at sammenligne værdier mellem år.	Tillægges offentlige omkostninger og gevinster. Ej "gratis" at indkræve skat.	Tager højde for afgifter så forskellige værdier bliver sammenlignelige.	DK, nu	5 %	20 %	17 %	DK, rev.*	4 %	?	?	NO	4-6 %	30 %	-	SE	4 %	20 %	23 %	FI	5 %	-	24 %	EU	3,5 %	⌘	⌘	FR	4 %**	⌘	⌘	UK	3,5 %***	⌘	⌘
	Kalkulations- rente	Skatte- forvridning	Nettoaf- gifts-faktor																																						
Forklaring	Gør det muligt at sammenligne værdier mellem år.	Tillægges offentlige omkostninger og gevinster. Ej "gratis" at indkræve skat.	Tager højde for afgifter så forskellige værdier bliver sammenlignelige.																																						
DK, nu	5 %	20 %	17 %																																						
DK, rev.*	4 %	?	?																																						
NO	4-6 %	30 %	-																																						
SE	4 %	20 %	23 %																																						
FI	5 %	-	24 %																																						
EU	3,5 %	⌘	⌘																																						
FR	4 %**	⌘	⌘																																						
UK	3,5 %***	⌘	⌘																																						

Kilde: Finansministeriet (2013): "Faktaark – Ny og lavere samfundsøkonomisk diskonteringsrente" og Lyk-Jensen SV (2007): "Appraisal methods in the Nordic Countries – Transport infrastructure assessment", Danmarks Transportforskning (nu DTU Transport).

Budskab/påstand

I denne slide samler vi op på andre beregningstekniske aspekter ved trafikmodeller/samfundsøkonomiske analyse – der især kan trække i nedadgående retning for en letbanes samfundsøkonomiske regnskab. Her skal vi huske, at et samfundsøkonomisk resultat, hvor bidragene hvert år er negative, bliver endnu værre med en lavere kalkulationsrente.

Påstanden er således blot, at resultaterne påvirkes af de nøgleantagelser, man foretager sig. Antagelserne er parallelle for andre transportprojekter, som der sammenlignes med.

Underbygning af budskab/påstand

Den samfundsøkonomiske analyse af letbaner deler en række tekniske aspekter med andre analyser på transportområdet og på andre emnefelter. De centrale forudsætninger er givet af Finansministeriet, mens øvrige ministerier har målrettede forudsætninger på egne fagområder.

Sliden viser, at de danske forudsætninger vedr. kalkulationsrente, skatteforvridningstab og nettoafgiftsfaktor er udtryk for eksakt videnskab. For indeværende er de danske metoderammer for samfundsøkonomisk analyse under revision, hvilket vil have betydning for resultaterne af kommende analyser. I foråret 2013 meddelte

finansministeren, at kalkulationsrenten skal nedsættes til 4 % i danske projektvurderinger. De 4 % anvendes de første 35 år af et projekts levetid. Hvis et projekt har længere tidshorisont falder kalkulationsrenten til yderligere 3 % (35-70 år) og 2 % (over 70 år).

Med afsæt i andre traditioner og økonomiske forhold (eksempelvis opfattelsen af den økonomiske usikkerhed og skattetryk) er der andre forudsætninger i lande i normalt sammenligner os med.

Disse tekniske aspekter er nærmere beskrevet i notatets bilag.

9 Den samfundsøkonomiske analyses fordele og ulemper

Den samfundsøkonomiske analyses fordele og ulemper

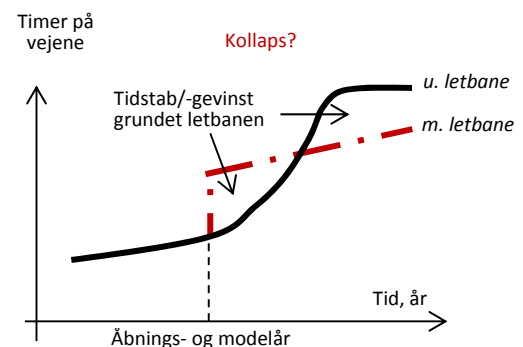
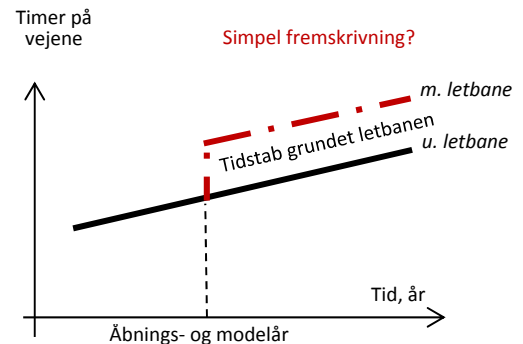
Den samfundsøkonomiske metode er en stringent tilgang til at analysere konsekvenser af beslutninger, men de eksisterende analyser af Aarhus Letbane ...

- medtager **ikke alle værdier** (bykvalitet mm.),
- analyserer **ikke den brede politiske vision**, men letbanen isoleret, og
- **fremskriver den simpelt** på basis af trafikmodellen i åbningsåret ... men hvad nu hvis letbanen forhindrer, at infrastrukturen sander til om tre årtier? (se figur).

Til gengæld gør analyserne det klart ...

- hvordan **forskellige letbaneløsninger kan sammenlignes**,
- hvordan forskellige trafikanter bliver berørt, og
- **hvor store de øvrige gevinster skal være**, før der er økonomisk balance i projektet.

Det er en politisk opgave at vurdere, om letbanen er den bedste måde at bruge samfundets penge på, og om det er den rette måde at opnå visionen på.



Figur: *Simpel fremskrivning af trafikale effekter eller trafikalt kollaps?*

Budskab/påstand

Budskabet er, at den samfundsøkonomiske analyse er et vigtigt værktøj til at understøtte den politiske beslutningsproces på en konsistent og struktureret måde. Formålet med slide 9 er at opridse nogle styrker og svagheder ved metoden og stille skarpt på beslutningstagernes (politikernes) rolle.

Underbygning af budskab/påstand

Uanset resultatet af den samfundsøkonomiske analyse, og uanset hvor godt analysen medtager alle effekter, så er det en politisk beslutning af at bygge en letbane

Den traditionelle samfundsøkonomiske analyse er tænkt som en måde til at skabe et transparent og sammenligneligt grundlag for den politiske beslutning. Det er dog problematisk, at der er områder, hvor analyse og beslutning ikke flugter. Som fremhævet på tidligere slides medtager analysen ikke alle værdier og ser kun isoleret på letbanen og ikke på den vision, som den bidrager til.

Et andet væsentligt forhold (som er illustreret i figurene) vedrører den fremtidige udvikling. For analyserne af Aarhus Letbane er der etableret en trafikmodel for åbningsåret. På baggrund af disse resultater fremskrives der i de 50 år, som er den typiske tidshorisont for analyse af sådanne projekter. Fremskrivning anvender simple vækstrater (%) og bibeholder derfor udgangspunktet for åbningen, hvilket vil

sige, at eksempelvis kollektive gevinster øges år for år. Hvad analyserne ikke tager højde for, er hvis virkeligheden ændres fundamentalt fra billedet i åbningsåret. Kan der være tale om en tilsanding af systemet over tid, som letbanen er med til at forhindre? Har systemet en smertegrænse, hvad angår kapacitet, som først viser sig årtier ude i fremtiden?

Figuren øverst viser således, at Aarhus Letbane umiddelbart øger omfanget af tid, som biltrafikken lægger på vejene (rød, stiplede linje). Forventningen til den trafikale udvikling *uden* letbanen har betydning for størrelse og fortegn på effekten for biltrafikken (sort linje). I stedet for at øge tidstabene på vejene kan man forestille sig en situation, hvor letbanen er med til at skabe bedre plads på vejene og dermed reducere bilisternes tidsforbrug (nederste figur).

Fremtidsaspektet er dog en problemstilling, man må leve med, hvis man ikke vil lægge alt prognosearbejde i skuffen. I andre samfundsøkonomiske analyser anvender man mere end et trafikmodelår, så byudvikling, mobilitet mv. indgår i en beregning for et år efter åbningen. Dette er ikke gjort i analyserne af Aarhus Letbane og er også en vanskelig affære, da det kræver, at man gætter om fremtiden. Dvs. forestiller sig, hvordan trafik, arbejdsmarked, bosætning mv. udvikler sig over et, to eller tre årtier.

10 Hvad skal man bruge i beslutningsprocessen?

Hvad skal man bruge i beslutningsprocessen?

Der er **flere beslutningstagere** om et letbaneprojekt, og de kan have forskellige perspektiver. Transportministeriet kræver som minimum de traditionelle analyseresultater, mens andre ser et større behov for en bredere vurdering.

Oplagt at man udarbejder **parallelle analyser**, der bedst muligt matcher hhv. den lands- og lokalpolitiske beslutningsproces. For størstedelen vil disse undersøgelser være identiske, men da der kan være forskellige regionale og fordelingsmæssige perspektiver.

Vigtigt med **gennemsigtighed** i valg af analyseperspektiv, samt hvad de forskellige værdisætninger bidrager med, og hvad **usikkerheden** er.

Uanset resultatet af den samfundsøkonomiske analyse er det ikke alt, der kan værdisættes. Der vil derfor altid være behov for **politisk værdisætning og prioritering**, men det bør ske med udgangspunkt i et gennemsigtigt og konsistent analysekoncept. S-togsnettet i Hovedstaden (illustration til højre) er et eksempel på, hvordan den politiske vilje kan drive byudvikling og kollektiv transport.



Budskab/påstand

Den sidste slide er så en slags konklusion/opsamling på, hvad man bør gøre i beslutningsprocessen. I processen forud for en letbane er det væsentligt at have øje for, hvad den politiske beslutning vægter på forskellige niveauer, og hvad den trafikale og samfundsøkonomiske analyse bibringer af viden.

Underbygning af budskab/påstand

Politiske beslutninger har fordelingsmæssige konsekvenser – og resultater i vindere og tabere. Når folketingspolitikere vedtager ændringer i eksempelvis dagpengereglerne, så ændre man på fordelingen i samfundet. De seneste reformer har forværret vilkårene for arbejdsløse, hvilket forventes at ændre på de offentlige indtægter og udgifter, som igen har betydning for andre samfundsgrupper. Disse beslutninger sammenligner ikke eksplicit "generne" og "fordelene" for forskellige samfundsgrupper, men tages ud fra andre parametre.

I den samfundsøkonomiske analyse forsøger man at sætte værdi på effekterne for forskellige samfundsgrupper (kollektivt rejsende og bilister) og for samfundet under ét. Hvis den politiske vision vægter andre forhold, kan beslutningen tages på et transparent grundlag, hvortil den samfundsøkonomiske analyse bidrager.

Nedenfor er indsat et forslag til, hvordan den samfundsøkonomiske analyse kan afrapporteres i en form, hvor der inddrages flere aspekter end traditionelt.

Tabel 10-1 Forslag til resultatskema (udbygningsetapen Banegårdspladsen-Brabrand)

Traditionelle samfundsøkonomiske effekter (nutidsværdi, mio. kr.)	
Anlægsomkostninger	-279
Drifts- og vedligeholdsmk.	14
Brugergevinster	385
- tidgevinster, vej	-154
- kørselsomkostninger, vej	-29
- rejsetidsgevinster, kollektiv trafik	715
- skiftetid inkl. Skiftestraf, kollektiv trafik	150
- ventetid og skjult ventetid, kollektiv trafik	-297
Eksterne effekter	20
Afgifter og skatteforvridningstab	-145
NV 2013	-5
Intern rente	4,9%
Ekstra samfundsøkonomiske effekter (nutidsværdi, mio. kr.)	
Bykvalitet (ejendomsværdi)	200
Bykvalitet (betalingsvilje)	100
Kvalitative aspekter (skala 1-5)	
Byvision	5
Bypotentiale og byliv	4
Image og identitet	4
Rejseoplevelse	3
Mobilitet og læselighed	2
Æstetik	3
...	

Note: Tallene med rød skrift er indsat som eksempler. Der er ikke foretaget egentlig analyse af effekterne.

Ved inddragelse af de ekstra samfundsøkonomiske effekter og kvalitative udvider man resultaterne, så de i højere grad afspejler den beslutning, som politikerne i Aarhus-området står over for. De traditionelle effekter vises særskilt, så eksempelvis Transportministeriets ønske om sammenlignelighed på tværs af projekter imødekommes.

Man skal være skarp i sit grundlag for at vurdere ekstra effekter og kvalitative aspekter. Eksempelvis er der behov for grundige overvejelser om sammenligningsgrundlaget; vurderer man i forhold til de eksisterende forhold eller sammenligner man alternative bud på løsning af det samme problem.

Det er oplagt, at det politiske system efterspørger analyser, der bredt set kan understøtte beslutningen. Dette notat rummer en række forhold som vil kunne indarbejdes i udbud og analyser og dermed udvide fremtidige beslutningsgrundlag.

Bilag A Tekniske aspekter

I dette bilag beskrives en række af de teknisk-metodiske aspekter, der er blevet introduceret i ovenstående slides.

Effekter der ikke medtages i den traditionelle, samfundsøkonomiske analyse

Der er en række effekter, som ikke medtages i den traditionelle, samfundsøkonomiske analyse. Grunden til, at de ikke er med, er i udstrakt grad, at en vurdering af effekterne er vanskelig. Der foreligger ikke en fast metode og et veludviklet informationsgrundlag.

Komfort er en af effekterne som ikke medtages, da der som diskuteret i dette notat ikke er differentieret mellem tidsværdier i forskellige transportformer. Den formodede høje komfort i letbanetog værdisættes derfor ikke. Nedenfor er et par eksempler på beskrivelser af de udeladte effekter, som fremgår i Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse⁹. Andre effekter er beskrevet i slide 0.

Barriereeffekt	Barrierevirkninger knytter sig til den fysiske eller visuelle effekt, der opleves, når der med en ny eller udbygget infrastruktur skabes en (øget) barriere mellem eksempelvis to bydele
Bykvalitet	Bykvalitet indebærer en vurdering af, hvorvidt infrastrukturen griber ind i landskabet eller påvirker den visuelle opfattelse af byrummet – eller eventuelt bidrager til en bedre (eller ringere) udnyttelse heraf.

Kalkulationsrente, skatteforvridning og nettoafgiftsfaktor

Kalkulationsrente	Kalkulationsrenten anvendes til at sammenveje alle fordele og ulemper ved et projekt over tid og derved gøre værdien af nutidige og fremtidige effekter sammenlignelige, uanset hvornår de optræder. Ideelt set afspejler kalkulationsrenten det afkast, der alternativt kunne opnås ved at investere i andre projekter – samtidig er den udtryk for at fremtidige fordele og ulemper – hvor til der er knyttet større usikkerhed - tillægges lavere værdi end nutidige fordele og ulemper. Derfor kan kalkulationsrenten med god begrundelse sagtens være forskellig i forskellige lande. Og desto højere kalkulationsrente, desto lavere værdi tillægges fremtidige gevinster og fremtidige omkostninger.
-------------------	---

En lavere kalkulationsrente er eksempelvis i tråd med de nye danske anbefalinger, der eksempelvis vil betyde, at et årligt overskud på driften af en letbane vil vægte højere i det samlede samfundsøkonomiske resultat og dermed alt andet lige vil betyde, at projektet vil blive samfundsøkonomisk mere attraktivt end før. Modsat vil en letbane med årlige driftsunderskud blive mindre attraktivt, grundet den højere vægtning af det årlige underskud på driften af det samlede projekt.

Beregningen af den interne rente påvirkes ikke som sådan af den nye kalkulationsrente, men det gør afkastkravet: Hvor kravet til et projekts samfundsøkonomiske

⁹ Transportministeriet (2003): "Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet".

afkast tidligere var 5 %, er det nu 4 %. For Aarhus Letbanes udbygningsetaper betyder det, at Banegårdspladsen-Brabrand med en intern forrentning på 4,9 % tidligere lå lige under afkastkravet, nu ligger over. Ændringen i kalkulationsrente har således gjort etaperne samfundsøkonomisk attraktiv.

Skatteforvridningstab Forvridningstab – eller skatteforvridningen – tillægges alle netto-udgifter eller netto-indtægter for de offentlige kasser som helhed, idet disse typisk skal finansieres over skatterne. Baggrunden er en antagelse om, at det ikke er omkostningsfrit for samfundet at finansiere eksempelvis infrastruktur projekter via beskatninger af øvrige aktiviteter i samfundet, fordi skatterne antages at medføre en forvridning af den økonomiske aktivitet. Eksempelvis formodes beskatningen af arbejdskraft at medføre et lavere arbejdsudbud – og dermed lavere produktion - end i en situation uden indkomstskatter. Et projekt med et netto-finansieringsbehov vil således blive yderligere belastet med en skatteforvridningsomkostning.

Aarhus Letbanes udbygningsetaper (A-C) udgør skatteforvridningsomkostningen alene 403 mio. kr. Uden skatteforvridning ville det samfundsøkonomiske underskud på 705 mio. kr. falde til 302 mio. kr., for så vidt angår det samlede projekt.

Nettoafgiftsfaktor Korrektionen med nettoafgiftsfaktoren sker primært for at sikre, at alle omkostninger opgøres i forbrugerpriser (markedspriser). I omregningen fra faktorpriser til markedspriser er nettoafgiftsfaktoren derfor et udtryk for den gennemsnitlige forskel mellem faktor- og markedspriser. For anlægs- og driftsomkostninger, der opgøres i faktorpriser, har størrelsen på nettoafgiftsfaktoren betydning i sammenligningen med gevinster, der hovedsagelig opgøres i markedspriser i udgangspunktet. Firkantet sagt gør en høj nettoafgiftsfaktor projektet forholdsvis dyrere uden at ændre på gevinsterne.

Værdi af tid

Skinnefaktor For tiden er der ved at blive udarbejdet en trafikmodel for hele landet, kaldet Landstrafikmodellen. Målt i forhold til bus (faktor 100) vægter denne model transportformerne som følger¹⁰:

- > Lokalbane: 95
- > Fjerntog/regionaltog: 92
- > S-tog: 77

Faktorer >100 er ”mindre attraktive” end bus og faktorer <100 er ”mere attraktive”. Alle transportformerne er således mere attraktive end bus med S-tog som det mest attraktive alternativ. Landstrafikmodellen antager, at Letbaner kan sidestilles med lokalbaner. Dette udlægger Anker m.fl. (2013) som *"Groft fortolket er en letbane 5 % bedre" end en bus alt-andet-lige, men hvis rejsetiden ikke er højere og frekvensen er lavere, så er fordelene relativt beskeden. Den primære fordel ved en let-*

¹⁰ Data for pendling i Anker m.fl. (2013): "Analyse af potentialet for flere letbane i Hovedstadsområdet", DTU Transport.

*bane er derfor, hvis anlægget kan sikre en bedre fremkommelighed og derved lave-
re rejsetid."*

Hvis man sidestiller Aarhus Letbane med S-tog, grundet dens evne til at binde cen-
ter og periferi sammen i et storby-område, er letbanen "23 % mere attraktiv" end
bus-alternativet.

Differentieret værd-
isætning

Netop rejsetid værdisættes differentieret ide andre nordiske lande, hvilket er i mod-
sætning til i Danmark

Eksempelvis har man i Norge for nylig gennemført et større studie af trafikant-
omkostninger, herunder værdisætning af rejsetidsomkostninger/sparet rejsetid samt
komfort ved forskellige transportmidler¹¹.

I den forbindelse har man valgt at differentiere dels mellem lange og korte rejser
(over eller under 100 km/ over eller under 50 km), dels at differentiere mellem rej-
ser foretaget med forskellige transportmidler, når (sparet) rejsetid værdisættes.

Lange eller korte
rejser

Generelt værdisættes rejsetid/sparet rejsetid højere for lange rejser end for korte
rejser. Ligeledes værdisættes rejsetid/sparet rejsetid generelt højere for ture med bil
end for ture med kollektive transportmidler så som tog og bus - dog undtaget fly,
hvor rejsetiden værdisættes højere end for bil. Ved korte rejser skelnes umiddelbart
kun mellem bil og kollektive transportmidler under ét, mens der for lange rejser
skelnes mellem de kollektive transportmidler tog og bus.

Med andre ord vil den oplevede omkostning for en rejse med samme udgangspunkt
og destination, samt samme tidsforbrug, være højere såfremt den foretages med bil
frem for med kollektiv transport (som bus og/eller tog), hvilket kan siges indirekte
at afspejle at (komforten ved) det kollektive transportmiddel foretrækkes frem for
bilen - når turen *alt andet lige* er den samme. Det betyder også at trafikanter *alt
andet lige* vil opleve en gevinst, i form af en besparelse i oplevede rejsetidsom-
kostninger, ved at skifte fra bil til kollektiv trafik.

For fuldstændighedens skyld skal det dog nævnes, at det ifølge det norske studie
anbefales, at også de oplevede omkostninger ved eventuelle skift/omstigninger
samt ventetid værdisættes særskilt for rejser med kollektive transportmidler, lige-
som omkostningerne ved at køre i bilkø værdisættes særskilt.

Konkret for eksempelvis korte rejser under 50 km, værdisættes rejser til og fra ar-
bejde med 84 kr. per time for tur med bil, men kun med 56 kr. per time for tur med
kollektive transportmidler, mens andre former for private rejser værdisættes med
70 kr. pr. time for tur med bil, men kun med 44 kr. p.r time for tur med kollektive
transportmidler.

¹¹ Se eventuelt "Den norske verdsettingsstudien – Tid", TØI rapport 1053B/2010, oktober
2010, samt tillægsrapporten " Den norske verdsettingsstudien – Korte og lange reiser (til-
leggsstudie) – Verdsetting av tid, pålitelighet og komfort", TØI rapport 1053H/2010, okto-
ber 2010.

Antag nu eksempelvis, at en trafikant i forbindelse med korte rejser til/fra arbejde rejser 1.000 timer i bil, hvilket medfører en oplevet rejsetidsomkostning på 84.000 kr. Hvis rejserne imidlertid overflyttes til kollektiv transport, vil den oplevede rejsetidsomkostning *alt andet lige* blive reduceret til 56.000 kr. Den oplevede gevinst ved skiftet er derved alt andet lige på 28.000 kr. (når rejserne med kollektiv transport går fra dør til dør, uden ventetid). Denne gevinst indhøstes ikke i den traditionelle analyse i Danmark, og dermed undervurderes gevinsterne ved overflytning til kollektiv transport.

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
10. februar 2014	1-70-1-1-13	Anne Bach	aba@midttrafik.dk	8740 8271

Notat om Trængselskommissionens betænkning

Resumé

Trængselskommissionen har i sin betænkning fra september 2013 udarbejdet grundlaget for en samlet strategi med det formål at fremme mobilitet og reducere trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet og sikre større overgang til kollektive transportformer.

Betænkningen indeholder en lang række konkrete anbefalinger, hvoraf flere af dem har fokus på kollektiv trafik. I notatet fremhæves fire tværgående tiltag fra Trængselskommissionens betænkning, som Midttrafik med fordel kan lade sig inspirere af og/eller indgå i med henblik på at understøtte Midttrafiks mål om at sætte kunden i fokus - bedre trafikinformation på tværs af transportformer, mere attraktive stationer og busstoppesteder, forenkling af takster og takststrukturer og styrkelse af mobilitetsplanlægning (Mobility Management).

Baggrund

I september 2013 offentliggjorde Trængselskommissionen, som blev nedsat af regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti i juni 2012, sin betænkning. Baggrunden for kommissionens arbejde er problemerne med den stigende trængsel i hovedstadsområdet. Trafikken på vejene i og omkring hovedstaden er blevet så omfattende, at kapacitetsgrænsen er nået mange steder i myldretiden, hvilket problematiseres yderligere af, at den overordnede efterspørgsel på transport i hovedstadsområdet forventes at stige væsentligt i fremtiden, hvilket vil føre til stigende trængsel, selv hvis transportsystemet ikke udbygges. Målet i antal af ture ventes trafikken samlet set at stige med ca. 8 pct. i perioden 2012–2025 i hovedstadsområdet.

Trængselskommissionen havde derfor fået til opgave at udarbejde grundlaget for en samlet strategi for - inden for såvel en kort som en længere tidshorisont - at fremme mobilitet og reducere trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet og sikre større overgang til kollektive transportformer.

Selvom kommissionen har haft fokus på hovedstadsområdet, er der flere af anbefalingerne, som er interessante og kan have relevans for andre dele af landet, også i de områder hvor trængsel ikke er så omfattende et problem som i hovedstadsområdet. Nogle af anbefalingerne har ligeledes relation til trafikalskabernes opgaver og kan derfor også være til inspiration for fremadrettede opgaver, som skal løses i eller i samarbejde med Midttrafik. Disse vil blive fremhævet i det følgende.

Trængselskommissionens strategi og anbefalinger

Trængselskommissionens strategi indeholder en række anbefalinger, der bidrager til at reducere den forventede trængsel, men også tiltag, der søger at reducere følgevirkningerne ved ikke-forventet trængsel og give de rejsende bedre muligheder for at agere fleksibelt under deres rejse, bl.a. igennem en styrket indsats for trafikinformation, bedre skiftemuligheder og øget samordning.

I skemaet sidst i sagsfremstillingen oplystes samtlige af kommissionens anbefalinger med angivelse af, hvilke områder de primært berører og har relevans for.

Som det fremgår af skemaet, har en lang række af anbefalingerne fokus på kollektiv trafik. Disse anbefalinger spænder bredt fra forholdsvist investeringstunge infrastrukturforbedringer, såsom nye metroatfgrøninger og øget kapacitet på stationer, til mere let gennemførlig trafikforbedringer, såsom nye buslinjer og bedre trafikinformation. Centralt for anbefalingerne er dog, at de har fokus på at skabe et bedre samspil mellem transportformerne og en bedre koordinering både inden for den kollektive trafik og på tværs i forhold til de individuelle transportformer, så den rejsende kommer i centrum.

Anbefalinger til inspiration for Midttrafik

Størstedelen af anbefalingerne omhandler investeringer i infrastruktur, som i høj grad ligger uden for trafikelskabernes ansvarsområder rent lovgivningsmæssigt. Der er dog enkelte anbefalinger, som trafikelskaberne har gode muligheder for at arbejde videre med, ligesom trafikelskaberne med fordel kan bidrage med nyttige fakta og rådgivning til en række af de anbefalede tiltag, som kommunerne er ansvarlige for, fx i forbindelse med forbedring af stoppesteder, stationer og terminaler, som kan styrke sammenhængen på tværs af transportformer.

I nedenstående fremhæves fire tværgående tiltag fra Trængselskommissionens betænkning, som Midttrafik med fordel kan lade sig inspirere af og/eller indgå i med henblik på at sætte fokus på kunden.

Bedre trafikinformation på tværs af transportformer

Trængselskommissionen har i betænkningen fokuseret på behovet for at skabe en mere sammenhængende organisering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Baggrunden for dette er, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet i dag er organiseret i en række aktører i form af Movia, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund og Metroselskabet. Selvom disse aktører ifølge lovgivningen er forpligtet til at samarbejde om en række forhold, herunder kundeinformation, markedsføring, køreplaner mv., fremstår de i en række sammenhænge som individuelle aktører, der udbyder egne rabat- og loyalitetsprodukter, særskilte kundeserviceplatforme, egne trafikinformationsplatforme og egne markedsføringskampagner. For kunden gør det det besværligt at få overblik over produkter, rejseinformation mv.

Ser man bort fra DSB og Arriva Tog, gør organiseringen med flere trafikelskaber sig ikke gældende i Midttrafikområdet, hvilket betyder, at der kun er én fælles kundeflade for den kollektive trafik, som Trængselskommissionen også anbefaler for hovedstadsområdet. Dog kan der fortsat gøres en indsats for at sikre en bedre trafikinformation på tværs af transportformer, fx mellem DSB's, Arriva Togs og Midttrafikprodukter.

Trængselskommissionens anbefaling om en effektiv formidling af dynamisk og brugervenlig realtidinformation om rejser i den kollektive trafik kan der med fordel også arbejdes med i Midttrafikområdet. Det gennemførte Mixtur-projekt, som var et samarbejde mellem Arriva Tog og Midttrafik om den sammenhængende rejse støttet af Trafikstyrelsen, er et eksempel på et sådant samarbejde. Det bør overvejes, hvorvidt Midttrafik kan indgå i et lignende samarbejde vedr. udvikling af et fælles, målrettet og lettilgængelig realtidstrafikinformation om rejser med kollektiv trafik.

Mere attraktive stationer og busstoppesteder

Stationer og busstoppesteder er det første, der møder den rejsende i den kollektive trafik, og en indsats for at gøre dem til attraktive steder at opholde sig vil kunne bidrage til, at flere benytter sig af den kollektive trafik. Trængselskommissionen angiver, at god belysning og overskuelige forhold ved stationer, terminaler og stoppesteder kan medvirke til, at de rejsende oplever omgivelserne som trygge. Ligeledes kan der arbejdes med tiltag, der gør, at ventetiden på stationer ikke opfattes som spildtid. Det kan eksempelvis være i form af gratis internet på stationer og større busstoppesteder eller ved at etablere behagelige ventefaciliteter på stationerne.

Det er kommunerne og staten, som er ansvarlige for udformningen og driften af stationer og busstoppesteder. Dog kan Midttrafik rådgive om, hvad kunder og potentielle kunder lægger vægt på i den kollektive trafik, herunder betydningen af attraktive stationer og busstoppe-

der. Det kan derfor overvejes, om Midttrafik skal øge kompetencerne inden for dette rådgivningsfelt, hvis dette skal være et indsatsområde fremadrettet.

Forenkling af takster og takststrukturer

Trængselskommissionen fremhæver i betænkningen, at gennemsigtige og let forståelige priser og prisstrukturer understøtter ideen om et sammenhængende net og kan medvirke til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og brugervenlig. Ligesom Movia har Midttrafik flere forskellige prisområder med forskellige takster og rabatordninger. Dertil kommer, at taksterne på rejser, der krydser takstområder, fastsættes afhenholdsvis Arriva Tog og DSB efter egne zoneinddelinger, hvilket betyder, at der nemt opstår en række usikkerheder omkring takstprodukterne i form af ulogiske priser, store prisspring på enkelte rejser mv.

Trængselskommissionen anbefaler, at takststrukturen i den kollektive trafik forenkles og ensrettes en mere brugervenlig og gennemskuelig takststruktur, og at takststrukturen i videst muligt omfang samordnes med de regionale trafikforbindelser – dette på trods af at rejsekortet er indført på Sjælland. Denne anbefaling ville for så vidt også gælde Midttrafiks område, hvis kommissionens betænkning ikke kun havde omfattet hovedstadsområdet.

Midttrafik har taget initiativ til møder med de øvrige jyske trafikskaber og Fynbus om forenkling, og DSB og Arriva vil blive inddraget i dette også.

Kommissionen anbefaler ligeledes, at taksterne differentieres over for kundegrupper og tid med henblik på at øge mobiliteten og udnytte transportkapaciteten mest muligt. Midttrafik gør allerede brug af dette virkemiddel i form af off-peak-klippekort. Det kan dog overvejes, hvordan Midttrafik kan videreudvikle konceptet, gerne i sammenhæng med en eventuel forenkling af takststrukturen.

Styrkelse af mobilitetsplanlægning (Mobility Management)

Mobility Management - også kaldet mobilitetsplanlægning – handler overordnet om at skabe sammenhæng mellem den enkelte brugers rejsebehov og de tilgængelige transportmidler med henblik på at understøtte grønnere og mere effektive rejsemønstre navnlig i trafikken til og fra arbejde.

Mobilitetsplanlægning består i reglen af to overordnede aspekter i form af (a) en adfærds del, hvor man via kampagner, formidling og information søger at promovere løsninger, der udnytter den eksisterende infrastruktur så effektivt som muligt og (b) en anlægsdel, der fokuserer på, at infrastrukturen i form af veje, busser, cykelstier mv. opfylder borgernes transportbehov så effektivt som muligt.

Ofte tager det udgangspunkt i en konkret virksomhed eller som et kommunalt initiativ, hvor man ved at kortlægge medarbejdernes transportbehov og -vaner kan indlede en dialog om, hvordan transportbehovet imødekommes mest effektivt. Det kan eksempelvis ske ved, at virksomheden går i dialog med trafikskabet om tilretninger af busplaner til virksomhedens behov eller indsættelse af særbusser, der målrettet adresserer medarbejdernes transportbehov.

Trængselskommissionen angiver i betænkningen, at mobilitetsplanlægning og tiltag, der kan medvirke til at skabe bedre sammenhæng mellem den enkeltes rejsebehov og de overordnede rejsemuligheder, indeholder et stort potentiale for en mere effektiv udnyttelse af transportsystemet og navnlig den kollektive trafik. Derfor anbefaler kommissionen, at der afsættes midler til at forankre udvikling, erfaringsudveksling og promovering af mobilitetsplanlægning overfor virksomheder og kommuner.

Movia har allerede fremlagt en model for en samlet indsats for mobilitetsplanlægning i forhold til de største virksomheder og erhvervsklynger på Sjælland, der med fordel kan danne udgangspunkt for en styrket indsats for mobilitetsplanlægning i hovedstadsområdet.

Midttrafik kan med fordel undersøge dette arbejde med henblik på at vurdere, om et lignende arbejde skal gennemføres for større virksomheder og erhvervsområder i Midtjylland, eksempelvis Skejby, hvor der allerede har været dialog med en række virksomheder om den kollektive

trafik i området. Dette vil kunne bidrage til at styrke den kollektive trafik og medvirke til, at den kollektive trafik mere aktivt sammentænkes med virksomheder og medarbejderes transportbehov.

Trængselskommissionens betænkning kan findes her:

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Trængselskommissionen/Betænkning%20260913/Mobilitet%20og%20fremkommelighed%20i%20hovedstaden%20Hovedrapport%20net.pdf>

Kommissionens anbefalinger	Primær relevans
Bedre planlægning af vejarbejder	Indre bydele
Bedre tilsyn med kantstensparkering	Indre bydele
Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapaciteten	Indre bydele
Ny metroafgrening til Ny Ellebjerg	Indre bydele
Bedre fremkommelighed på Ring 2	Indre bydele
Mere varelevering uden for myldretiden	Indre bydele
Mere citylogistik og grøn byggelogistik	Indre bydele
Ny vejforbindelse til Nordhavn	Indre bydele
Udvidelse af eksisterende miljøzoner	Indre bydele
Sammenhængende net af højklasset kollektiv trafik	Indre bydele, ringbyen
Nye og styrkede trafikale knudepunkter	Indre bydele, ringbyen
Fælles trafikstyringscentral og nye, moderne trafiksignaler	Indre bydele, ringbyen
Cykelparkering ved centrale stationer	Indre bydele, ringbyen
Busfremkommelighedsnet	Indre bydele, ringbyen
Nyt by- og pendlercykelsystem	Indre bydele, ringbyen
Hurtigere respons ved hændelser	Indre bydele, de store transportkorridorer
Nye S-buslinjer	Ringbyen
Udbygning af Ring 4	Ringbyen, de store transportkorridorer
Bedre kapacitet på Motorring 3, herunder kørsel i nødspor	Ringbyen, de store transportkorridorer
S-tog til Roskilde	De store transportkorridorer
Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)	De store transportkorridorer
Øget kapacitet ved Kastrup st.	De store transportkorridorer
Forbedring af lokalbanerne ved Hillerød	De store transportkorridorer
Forlængelse og udvidelse af Hillerødmotorvejen	De store transportkorridorer
Kapacitetsmæssige forbedringer på banen	De store transportkorridorer
Udvidelse af Helsingørmotorvejen syd for Isterød	De store transportkorridorer
Forbedret togbetjening til Helsingør	De store transportkorridorer
Bedre parker & rejs-anlæg på Sjælland	De store transportkorridorer
Fokus på stationsnærhedsprincippet	De store transportkorridorer
Fokus på udbedring af mindre trængselspletter og konkrete kapacitetsforbedringer	Alle områder
Sammenhængende net af supercykelstier	Alle områder
Øget kapacitet på København H	Alle områder
Fokus på opgradering af togmateriel, herunder flere S-tog og regionaltog med fuld længde.	Alle områder
Forlængelse af den statslige cykelpulje	Alle områder
Bedre trafikinformation og billetter på tværs	Alle områder
Ny organisering af den kollektive trafik	Alle områder
Udnyttelse af det nye signalsystem for S-togsnettet	Alle områder
Automatisering af Ringbanen	Alle områder

Forenklede takster og takststrukturer i den kollektive trafik	Alle områder
Mere attraktive stationer og busstoppesteder	Alle områder
Fremme af nye teknologier, herunder el- bio- gas og brintbiler	Alle områder
Styrkelse af mobilitetsplanlægning (mobility management)	Alle områder
Udarbejdelse af en samlet parkeringsstrategi	Indre bydele
Analyse af kørsel i nødspor	De store transportkorridorer
Forsøg med rampedosering	De store transportkorridorer
Analyse af potentielle tiltag til at styrke sam- kørsel	De store transportkorridorer

Oversigt over tiltag, der indgår i Trængselskommissionens strategi

Aarhus, 12. februar 2014

**Bilag til åben dagsorden
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik
tirsdag 25. februar 2014 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 15
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. januar 2014	1-35-77-1-12	Birgitte Ø. Lykke	bol@midttrafik.dk	87 40 82 15

Trivselsundersøgelse i Midttrafik 2013

Der er i november 2013 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration. Undersøgelsen er et redskab til at arbejde med forbedringer i trivslen samt til sammenligning med trivslen i andre offentlige arbejdspladser.

Midttrafik har i perioden 21. oktober til 6. november 2013 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration med en samlet svarprocent på 91,6 %.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring ni temaer, som kan bruges til benchmarking med andre offentlige arbejdspladser.

Den gennemsnitlige samlede score for de 9 temaer er i 2013 5,22, hvilket er en fremgang i forhold til 2009, hvor den gennemsnitlige score var på 5,14.

Temaerne er:

- Job og organisering
- Indflydelse
- Ledelse
- Samarbejde
- Læring og udvikling
- Krav i arbejdet
- Motivation
- Engagement
- Tilfredshed

Opdelt på de enkelte temaer fordeler scoren for trivsel sig som vist i skemaet nedenfor (på en skala fra 1 - lav trivsel - til 7 - høj trivsel).

De grønne tal er udtryk for en fremgang, de røde en tilbagegang ift. 2009.

Emner	Midttrafik 2013	Midttrafik 2009
Job og organisering	5,65	5,38
Indflydelse	5,38	5,24
Ledelse	5,36	5,12
Samarbejde	5,89	5,75
Læring og udvikling	5,20	5,29
Krav i arbejdet	2,35	2,62
Motivation	6,08	5,97
Engagement	5,58	5,67
Tilfredshed	5,28	5,20
Svarprocent	91,6	82,6

Resultatet af trivselsundersøgelsen viser store forskelle mellem afdelingerne. Den mest tilfredse afdeling har opnået en tilfredshed på 6,80 (Hvor den højeste mulige tilfredshed er 7), mens den mindst tilfredse afdeling scorer en tilfredshed på 4,32.

På den positive liste, er der generelt følgende områder:

- Samarbejde og snitfladeproblematikker er blevet meget bedre
- Der er færre samarbejdsudfordringer mellem afdelinger/medarbejdere
- Mindre travlhed og stress (undtaget herfra er ledelsesgruppen)
- Mange forslag til fælles aktiviteter, hvilket viser at medarbejderne gerne "vil" Midttrafik

Generelt er der følgende områder, der giver anledning til en nærmere drøftelse i afdelingerne:

- Organisering/prioritering af opgaver
- Indflydelse
- Feedback
- Kommunikation og Information
- Læring og udvikling

Benchmark

Tabellen herunder viser resultatet af Midttrafiks trivselsundersøgelse 2013, sammenlignet med undersøgelser fra Københavns Kommune i 2013 og blandt kommunalt ansatte i 2013.

Emner	Midttrafik 2013	Københavns Kommune 2013	Kommunalt ansatte i DK 2013
Job og organisering	5,65	5,60	5,80
Indflydelse	5,38	5,00	5,20
Ledelse	5,36	5,30	5,10
Samarbejde	5,89	5,70	5,80
Læring og udvikling	5,20	5,40	5,60
Krav i arbejdet	2,35	3,0	-
Motivation	6,08	6,00	5,90
Engagement	5,58	5,60	5,50
Tilfredshed	5,28	5,10	5,30
Svarprocent	91,6	77,0	-

Som det fremgår, ligger Midttrafiks måling højere, end kommunalt ansatte generelt, især på temerne "Ledelse", "Indflydelse" og "Motivation", hvor Midttrafik ligger hhv. 0,26 point over på "Ledelse" og 0,18 point over på både "Indflydelse" og "Motivation".

Den samlede rapport har været drøftet i LokalMED-udvalget. Ledergruppen og i de enkelte afdelinger, der nu er i gang med at drøfte at drøfte resultaterne og udpege indsatsområder på baggrund af drøftelserne.

Direktionen vil på baggrund af tilbagemeldingerne fra afdelingerne og drøftelser i ledergruppen træffe beslutning om tværgående initiativer på baggrund af undersøgelsens resultater.