

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. maj 2008	1-22-1-07	Niels Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

Regnskab 2007 for Midttrafik

Resumé

Regnskabet for Midttrafik for 2007 udviser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i 2007.

Hovedårsagen til budgetafvigelsen ligger i markante mindreindtægter på busdriften som delvist opvejes af mindreudgifter indenfor samme område.

På de øvrige forretningsområder er der tale om mindreforbrug på privatbanerne og på handicapkørslen, ligesom der er et mindreforbrug på selve Trafikselskabets budget.

Regnskabsresultatet giver anledning til korrektioner af de afregnede aconto bestillerbidrag, ligesom det giver anledning til en revurdering af budgettet for 2008. Forslag til et revideret budget for 2008 behandles under et andet dagsordenspunkt på bestyrelsesmødet.

Regnskabsresultatet er i løbet af april 2008 gennemgået med bestillerne, herunder specielt fordelingen af indtægterne. På den baggrund er der foretaget mindre omposteringer ud fra en faglig velbegrunnet vurdering.

Foreløbigt regnskab 2007 for Midttrafik

Regnskabet er udarbejdet på baggrund af registreringerne i økonomisystemet pr. marts 2008.

Det betyder blandt andet, at eventuelle senere indberetninger og justeringer, ikke er indarbejdet i tabeloversigterne. Det skal dog bemærkes, at fordelingen af indtægterne er justeret marginal på baggrund af møderækken med bestillerne i april 2008.

Nærværende notat er en mere teknisk gennemgang af regnskabsresultatet, idet der sideløbende er udarbejdet en aktivitetsredegørelse, hvor aktiviteterne og indsatsområderne i Midttrafiks første driftsår er belyst.

Det skal desuden bemærkes, at der – sideløbende med denne regnskabsredegørelse – også udarbejdes et mere teknisk regnskab i henhold til de gældende regler på området. Dette regnskab udarbejdes for indeværende i samarbejde med Midttrafiks revision, og forventes at foreligge ultimo juni 2008.

Det overordnede regnskabsresultat for Midttrafik for 2007 er i hovedtal gengivet nedenfor. Den overordnede gennemgang tager udgangspunkt i resultatet af driften eksklusiv bidragene fra kommunerne og regionen. Bestillerbidragene – og effekten af regnskabsresultatet for den enkelte bestiller – er gennemgået i de enkelte afsnit vedrørende forretningsområderne og Trafikselskabet.

Overordnet er resultatet ikke ændret i forhold til det foreløbige regnskab, som blev drøftet på bestyrelsesmødet 4. april 2008. Der er kun foretaget mindre justeringer bestillerne imellem.

**Regnskab 2007 på hovedområder
(mio. kr.)**

		Budget	Regnskab	Afvigelse
Busdrift				
	Udgifter	1.120,6	1.089,1	-31,5
	Indtægter *	-702,3	-619,3	83,0
	Netto	418,3	469,8	51,5
Privatbaner				
	Udgifter	46,0	41,6	-4,4
	Indtægter	-16,0	-14,5	1,5
	Netto	30,0	27,1	-2,9
Handicapkørsel				
	Udgifter **	59,3	44,7	-14,6
	Indtægter	-8,0	-5,1	2,9
	Netto	51,3	39,6	-11,7
Trafikselskabet				
	Udgifter **	123,0	120,9	-2,1
	Indtægter ***	-8,4	-12,6	-4,2
	Netto	114,6	108,3	-6,3

* Incl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet

** Der er budgetmæssigt overført 13,0 mio. kr. fra administration af handicapkørsel (løn og IT) til Trafikselskabet, idet forbrug og budget rettelig henhører under Trafikselskabet, jf. også det tidligere vedtagne budget for 2008.

*** Indtægterne hidrører fra kontrolafgifter og tilskud til forskellige sekretariater.

+ = merudgift for bestilleren

Samlet set er der tale om en netto budgetafvigelse på busdriften på ca. 51,5 mio. kr. Der er tale om mindreudgifter på i alt ca. 31,5 mio. kr. og om en mindreindtægt på netto i alt ca. 83,0 mio. kr. inkl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet.

Vedrørende privatbanerne (Odder- og Lemvigbanen) kan det konstateres, at der tale om mindreudgifter på ca. 4,4 mio. kr. og mindreindtægter på knap 2 mio. kr. Netto i alt bliver resultatet ca. 2,9 mio. kr. bedre end forventet. Det skal hertil bemærkes, at Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland er ved at gennemgå de enkelte poster i regnskabet mere detaljeret.

Herudover er der et netto mindreforbrug vedrørende handicapkørslen på ca. 11,7 mio. kr.

Resultatet for Trafikselskabet (administration m.v.) udviser et mindreforbrug på ca. 6,3 mio. kr.

Det samlede nettoresultat for Midttrafik udviser en manko på 30,6 mio. kr. fordelt med mindreudgifter på i alt ca. 52,6 mio. kr. og mindreindtægter på ca. 83,2 mio. kr.

De budgetterede og realiserede udgifter og indtægter for Midttrafik som helhed er vist i bilag 1 til denne redegørelse.

Bemærkninger til de enkelte forretningsområder

Busdrift

Udgangspunktet for resultatet på busdriften er de registrerede udgifter og indtægter, sat i forhold til de af bestillerne indmeldte budgetter på området.

De samlede udgifter var budgetteret til 1.120,6 mio. kr. mens indtægterne var budgetteret til 702,3 mio. kr. Dette budget blev endeligt vedtaget i september 2006, efter budgettet af tre gange havde været sendt til høring ved bestillerne hhv. de afgivende myndigheder, og justeret på baggrund af eventuelle bemærkninger fra høringsrunden.

Det må konstateres, at budgetterne – specielt indtægtsbudgetterne – har været behæftet med større fejl og usikkerhedsmomenter. På den ene side har der været tale om direkte forkerte indberetninger, og på den anden side har der været tale om en for optimistisk fremskrivning af indtægterne.

Konkret kan det konstateres, at budgettet for indtægterne vedr. Favrskov kommune fejlagtigt er angivet til ca. 6 mio. kr. mens de allerede ved budgetlægningen maksimalt burde have været på et niveau svarende til ca. ½ mio. kr., idet kørslen på lokalruterne her er gratis. Dette forhold gælder i mindre grad også for andre bestillers indmeldinger.

Midttrafik har flere gange – og senest 8. januar 2008, anmodet bestillerne om indberetninger af indtægter der ligger ved kommunerne, men som bør overføres til Midttrafik i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.

Flere bestillere/kommuner har på den baggrund indmeldt indtægterne, men det må konstateres, at der efterfølgende er identificeret i alt ca. 7 mio. kr. som rettelig burde være med som indtægter i Midttrafiks regnskab, men som ikke er indregnet i ovenstående regnskab.

Det drejer sig primært om indtægter i forbindelse med skolekørsel, hvor kommunen selv udsteder skolekortene, og har bogført indtægterne som et internt mellemværende mellem den tekniske forvaltning og skoleforvaltningen, uden om Midttrafiks regnskab.

I forbindelse med indmeldingen af budgetter fra de afgivende myndigheder, oplyste Århus Kommune en indtægt på ca. 17 mio. kr. som tilskud til pensionistkort. Indtægter stammede fra et mellemværende mellem Århus Sporveje og Socialforvaltningen i kommunen. Denne indtægt er forblevet i Århus Kommune, hvilket gør, at indtægtsbudgettet i Midttrafik burde nedjusteres med de 17 mio. kr.

Resultatet af ovenstående er, at der samlet set er tale om manglende indtægter på ca. 30 mio. kroner (ud af de i alt ca. 83 mio. kr.), som alene skyldes fejl i budgetindberetninger og/eller manglende afregning med Midttrafik.

Den resterende manko på ca. 53 mio. kroner kan forklares ved en for optimistisk fremskrivning af indtægtssiden fra 2005 til 2006 prisniveau, samt fremskrivningen fra 2006 til budget 2007 prisniveau. Udgangspunktet for budgettet for Midttrafik for 2007 var generelt regnskabet for 2005. Disse regnskabsresultater er generelt fremskrevet med ca. 3 % pr. år fra 2005 til 2007, svarende til en ren fremskrivning på ca. 49 mio. kr.

Ud fra de historiske data, samt ud fra den faktiske udvikling i 2006 og 2007 kan det konstateres at indtægterne i overvejende grad har været uændret målt i løbende priser. Det har den effekt, at hele den forventede merindtægt – som for en stor dels vedkommende er begrundet i takststigninger – er mere end 'spist op' af en nedgang i antallet af passagerer.

Den generelle optimistiske og fejlskønnede budgetfremskrivning af indtægterne dokumenteres også i den revisionsanalyse, Midttrafik har bedt revisionen om at udarbejde, og som nu foreligger som et udkast til en delanalyse.

Revisionsanalysen blev iværksat af Midttrafik forud for regnskabsaflæggelsen, og omfatter stikprøver på budgetgrundlaget og regnskabsudviklingen for 5 kommuner og 2 tidligere amter, hvorved størsteparten af Midttrafiks område skulle være dækket ind.

Revisionsanalysens hovedkonklusioner er i hovedtræk følgende :

- Indtægterne er generelt vurderet for højt, fremskrivningen kan ikke genfindes i virkeligheden
- De indmeldte regnskabstal er generelt behæftet med nogen usikkerhed
- Indmeldingerne af budgetterne er uensartede, og i visse tilfælde nettoopgørelser

Den sammenfattende konklusion er, at det forekommer "sandsynligt, at det udarbejdede budget for 2007 ikke har haft en tilstrækkelig kvalitet til at kunne fungere som et effektivt styringsgrundlag for regnskabsopfølgningen for 2007. Den manglende datakvalitet i vores (KPMG's) stikprøve gør det ikke muligt at kvantificere usikkerheden eller dens effekt på de enkelte poster."

Tendensen med faldende passagerindtægter er generel for alle trafiksselskaber.

Det skal bemærkes, at Århus Kommune ved regnskabsafslutningen fandt frem til, at der i kommunens eget budget var uforbrugte midler på ca. 36,5 mio. kr. til den kollektive trafik. Dele af disse midler kan henføres til udgifter afholdt af Midttrafik, som dog direkte skal udkonteres til Århus Kommune f.eks. i forbindelse med anskaffelse af PDA'ere, beklædning til buskontrollørerne og andre særskilte udgifter.

Dog resterer der ca. 28 mio. kr. som i Midttrafiks regnskab indgår som et ekstraordinært acontobeløb i forbindelse med bestillerbidragene.

Det er vanskeligt at vurdere, om de ekstra midler i Århus Kommunes budget skyldes fejl i overdragelsen af budgetandele til Midttrafik, eller andre forhold. Uagtet dette ville det have været formålstjenligt at have haft kendskab til denne budgetbuffer tidligere på året. På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter, som dels skyldes udbud af ruter, hvor det har været muligt at opnå besparelser af en vis størrelse, dels at der i løbet af foråret har været foretaget nettoposteringer i forbindelse med afregning af busruterne. Sidstnævnte har den effekt, at udgifterne er lavere end antaget og at det samme gør sig gældende for indtægterne. Netto har det dog ingen effekt.

Bus- og togsamarbejdet har været vanskeligt at vurdere i 2007. De afgivende myndigheder har for størstedelens vedkommende indrapporteret et nettobeløb, og det har ikke været muligt før ultimo 2007 at foretage en samlet opgørelse over udgifterne og indtægterne ved dette samarbejde. Ved regnskabsopgørelsen konstateredes en netto merindtægter på ca. 28 mio. kr., som indgår i det samlede regnskabsresultat for busdriften for 2007. Heri er indregnet den efterregulering fra tidligere år, som skyldes en fejlberedning fra en konsulentvirksomhed.

Fra og med budget 2008 indarbejdes brutto udgifterne og brutto indtægterne i Midttrafiks samlede budget, hvorved der fås et bedre og mere effektivt styringsinstrument.

Det skal bemærkes, at Busselskabet Århus Sporveje udarbejder et selvstændigt regnskab for 2007, som vil blive indarbejdet i det endelige regnskab for Midttrafik. Nærværende regnskab omfatter kun de midler og budgetter, der direkte vedrører Midttrafik. De budgetterede og realiserede udgifter og indtægter vedrørende busdriften er – opgjort pr. bestiller - gengivet i bilag 2 til nærværende redegørelse.

Privatbanerne

Budgettet for privatbanerne har været genstand for en del justeringer i løbet af 2007, herunder opretning af fejl og en omfordeling mellem indtægter og regionens bidrag.

I forhold til det oprindelige budget, er der mindreudgifter på ca. 4,4 mio. kr. mens der er mindreindtægter på ca. 1,5 mio. kr.

Regnskaberne for de to privatbaner foreligger nu, og Midttrafik er i samarbejde med Region Midtjylland i gang med at foretage en nærmere analyse af regnskaberne, herunder også en specifikation af de enkelte udgifts- og indtægtsposter.

I bilag 3 er der vist en oversigt over budget og regnskab for privatbanerne.

Handicapkørsel

På handicapområdet er der tale om reducerede udgifter i forhold til det oprindelige budget, hvilket primært skyldes at omkostningerne har været overvurderet. Kørselsomfanget har i 2007 været mindre end det var forudsat i budgetterne for 2007.

I bilag 4 gengives de budgetterede og realiserede udgifter og indtægter på området, fordelt på bestillere.

Trafikselskabet

Trafikselskabet er det budgetområde, hvor Midttrafik har absolut størst indflydelse på udviklingen i udgifterne.

Baggrunden for mindreforbruget i Trafikselskabet er, at der har været udvist stor tilbageholdenhed med hensyn til at besætte ledige stillinger, ligesom der er foretaget en opbremsning på en række andre initiativer, indtil der var etableret en mere sikker økonomistyring.

Bestyrelsen principbesluttede i december 2007, at et eventuelt mindreforbrug indenfor dette område kan anvendes til en lang række initiativer, der nu er sat i gang for 2008. Initiativerne omfatter i hovedtræk følgende :

- Konsulentanalyse af pendlingsstrømme til brug for en målretning af det regionale rutenet samt grundlag for de kommunale trafikplaner
- Chaufførportal og chauffør imagekampagne jf. bestyrelsens tidligere beslutning om at udvikle fælles rekrutteringsportal og en fælles imagekampagne
- Moderniseringsprogram for salgsstederne, herunder bl.a. anvendelse af Midttrafiks logoer, brochureholdere m.v.
- Gennemførelse af etablering af web-butikken. Projektet er tidligere godkendt af bestyrelsen, men er blevet forsinket.
- I lyset af de seneste episoder med vold mod buschauffører og kontrollører, igangsættes en række kampagner som tidsmæssigt vil strække sig ind i 2008, og derved også først belaste økonomien til næste år.

Det drejer sig om 4,5 mio. kr., som Bestyrelsen på sit møde 4. april 2008 godkendte at overføre til 2008.

Fordelingen af nettoudgifterne på de enkelte bestillere er gengivet i bilag 5.

Effekten af regnskabsresultatet for bestillerne

Regnskabsresultatet giver anledning til en række forskellige korrektioner i de bidrag, kommunerne og Regionen har indbetalt til Midttrafik.

Den samlede regulering af bestillerbidragene på baggrund af regnskabsresultatet for 2007 er gengivet i tabellen på næste side.

I bilagene 6 til og med bilag 9 er der vist hvor stor en efterregulering hvert enkelt af Midttrafiks resultatområder, regnskabet giver anledning til.

Regulering af bestillerbidrag i h.t. regnskab 2007

	Nettoresultat af driften	Budget for bestillerbidrag	Regnskab for bestillerbidrag	Afvigelse i bestillerbidrag	Samlet regulering
Regionen	-3.895.888	181.990.151	177.418.266	-4.571.885	-8.467.773
Favrskov	-2.407.669	6.917.339	6.867.362	-49.977	-2.457.646
Hedensted	-1.991.828	8.279.482	8.273.492	-5.990	-1.997.818
Herning	-2.560.011	29.382.470	29.382.468	-2	-2.560.012
Holstebro	-181.408	20.449.633	20.487.215	37.582	-143.827
Horsens	-16.644	28.828.641	28.784.000	-44.641	-61.285
Ikast-Brande	1.699.145	9.948.679	9.948.672	-7	1.699.138
Lemvig	2.709.415	7.637.938	7.637.940	2	2.709.417
Norddjurs	1.349.665	11.498.198	11.498.196	-2	1.349.662
Odder	443.885	5.147.286	5.147.292	6	443.892
Randers	3.114.211	34.480.304	34.480.308	4	3.114.215
Ringkøbing-Skjern	-2.656.124	17.413.556	17.433.564	20.008	-2.636.116
Samsø	-411.701	2.746.787	2.746.788	1	-411.700
Silkeborg	540.869	31.311.353	31.311.348	-5	540.864
Skanderborg	-500.391	12.017.635	12.017.640	5	-500.387
Skive	-626.390	14.849.695	14.850.188	493	-625.897
Struer	553.604	5.462.715	5.462.712	-3	553.601
Syddjurs	422.067	13.515.599	13.515.600	1	422.068
Viborg	-2.175.240	23.630.528	23.630.532	4	-2.175.236
Århus	-23.956.472	148.782.195	180.153.065	31.370.870	7.414.398
I alt	-30.546.906	614.290.184	641.046.648	26.756.464	-3.790.442

Første talsøjle viser afvigelserne mellem det samlede budget og regnskabet, og er derved – alt andet lige – det beløb, bestillerens bidrag skal reguleres med. Et negativt fortegn betyder, at der er underskud, hvilket vil sige, at der skal ske en efterbetaling til Midttrafik.

I de følgende søjler vises budgettet, regnskabet og afvigelsen i de faktiske indbetalinger fra bestillerne til Midttrafik. Differencen her skal lægges til regnskabsafvigelse i første talsøjle, hvorved den samlede efterregulering vises i sidste talsøjle.

I forbindelse med afslutningen af regnskabet har bestyrelsen tidligere stillet sig velvillig overfor et forslag fra administrationen om at overføre 4,5 mio. kr. fra 2007 til 2008. Denne overførsel er teknisk indarbejdet i forslaget til et justeret budget for 2008, således at nærværende redegørelse talmæssigt kun forholder sig til det faktiske regnskab for 2007.

Specielt vedrørende busudgifterne skal bemærkes, at der endnu ikke er foretaget endelige afregninger for alle vognmænd. Dette kan betyde yderligere justeringer, som først kan foretages i 2008. Specielt må der forventes merudgifter for Randers og Lemvig kommuner i 2008 på ca. 2 mio. kr. Midttrafik er ved at undersøge sagen nærmere.

For en god ordens skyld skal det nævnes, at den omtalte manglende afregning skyldes manglende oplysninger fra de berørte vognmænd, og ikke forhold der kan tilskrives Midttrafik.

Det videre forløb

Regnskabet for 2007 er ved at blive udarbejdet teknisk efter de gældende regler på området. Grundet problemer omkring etablering af en åbningsbalance, jf. tidligere orientering til bestyrelsen, kan der tidligst forventes at foreligge et revisionspåtegnet regnskab i juni måned.

Bestyrelsen anmodes derfor om at godkende nærværende regnskab for 2007, med forbehold for revisionspåtegningen, som bliver tilsendt bestyrelsen så snart den foreligger.

Bilag 1

Midttrafik i alt

	Udgifter	Udgifter	Udgifter	Indtægter	Indtægter	Indtægter	Netto
	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget	Regnskab minus budget
Regionen	499.957.000	467.176.399	-32.780.601	317.967.000	281.290.511	-36.676.489	-3.895.888
Favrskov	12.704.000	10.499.603	-2.204.397	5.787.000	1.174.933	-4.612.067	-2.407.669
Hedensted	10.298.000	11.127.643	829.643	2.018.000	855.815	-1.162.185	-1.991.828
Herning	42.538.000	44.010.057	1.472.057	13.155.000	12.067.046	-1.087.954	-2.560.011
Holstebro	28.186.000	27.747.278	-438.722	7.736.000	7.115.870	-620.130	-181.408
Horsens	47.300.000	44.344.256	-2.955.744	18.471.000	15.498.612	-2.972.388	-16.644
Ikast-Brande	10.523.000	8.430.889	-2.092.111	573.000	180.034	-392.966	1.699.145
Lemvig	8.850.000	5.818.750	-3.031.250	1.212.000	890.165	-321.835	2.709.415
Norrdjurs	12.212.000	10.779.076	-1.432.924	713.000	629.741	-83.259	1.349.665
Odder	5.956.000	4.862.143	-1.093.857	809.000	159.029	-649.971	443.885
Randers	67.312.000	63.375.387	-3.936.613	32.832.000	32.009.598	-822.402	3.114.211
Ringkøbing-Skjern	20.201.000	20.805.315	604.315	2.788.000	736.192	-2.051.808	-2.656.124
Samsø	5.178.000	5.098.307	-79.693	2.431.000	1.939.606	-491.394	-411.701
Silkeborg	54.204.000	50.583.640	-3.620.360	22.893.000	19.813.509	-3.079.491	540.869
Skanderborg	16.742.000	16.435.572	-306.428	4.725.000	3.918.181	-806.819	-500.391
Skive	24.213.000	22.669.412	-1.543.588	9.363.000	7.193.022	-2.169.978	-626.390
Struer	7.500.000	6.945.925	-554.075	2.037.000	2.036.530	-470	553.604
Syddjurs	17.375.000	16.039.772	-1.335.228	3.859.000	2.945.838	-913.162	422.067
Viborg	35.547.000	34.506.191	-1.040.809	11.916.000	8.699.951	-3.216.049	-2.175.240
Århus	413.741.000	412.431.719	-1.309.281	264.959.000	239.693.246	-25.265.754	-23.956.472
I alt	1.340.537.000	1.283.687.335	-56.849.665	726.244.000	638.847.429	-87.396.571	-30.546.906

Bilag 2

Busdrift

	Udgifter	Udgifter	Udgifter		Indtægter	Indtægter	Indtægter		Netto
	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Regnskab minus budget
Regionen	405.957.000	380.018.275	-25.938.725		301.967.000	266.817.515	-35.149.485		-9.210.760
Favrskov	10.604.000	9.020.442	-1.583.558		5.558.000	995.609	-4.562.391		-2.978.833
Hedensted	6.891.000	8.170.014	1.279.014		1.482.000	868.096	-613.904		-1.892.918
Herning	37.325.000	39.567.759	2.242.759		12.750.000	11.688.190	-1.061.810		-3.304.569
Holstebro	24.387.000	24.343.886	-43.114		7.454.000	6.834.735	-619.265		-576.151
Horsens	38.330.000	37.390.429	-939.571		17.473.000	15.514.908	-1.958.092		-1.018.521
Ikast-Brande	8.802.000	6.707.512	-2.094.488		400.000	0	-400.000		1.694.488
Lemvig	7.339.000	4.605.259	-2.733.741		1.081.000	789.205	-291.795		2.441.946
Norrdjurs	10.343.000	9.376.281	-966.719		510.000	531.435	21.435		988.154
Odder	4.747.000	3.916.881	-830.119		660.000	63.222	-596.778		233.341
Randers	58.627.000	55.727.111	-2.899.889		32.353.000	31.726.478	-626.522		2.273.367
Ringkøbing-Skjern	17.189.000	18.056.741	867.741		2.541.000	496.528	-2.044.472		-2.912.213
Samsø	4.584.000	4.594.257	10.257		2.396.000	1.920.009	-475.991		-486.248
Silkeborg	47.040.000	44.312.026	-2.727.974		22.399.000	19.459.724	-2.939.276		-211.302
Skanderborg	13.930.000	14.251.022	321.022		4.446.000	3.703.091	-742.909		-1.063.931
Skive	20.264.000	19.877.220	-386.780		9.066.000	7.008.524	-2.057.476		-1.670.696
Struer	6.364.000	5.899.888	-464.112		1.931.000	1.935.693	4.693		468.805
Syddjurs	15.445.000	14.522.108	-922.892		3.705.000	2.864.540	-840.460		82.432
Viborg	28.603.000	29.469.654	866.654		11.363.000	8.372.592	-2.990.408		-3.857.062
Århus	353.826.000	359.319.031	5.493.031		262.718.000	237.703.360	-25.014.640		-30.507.671
I alt	1.120.597.000	1.089.145.795	-31.451.205		702.253.000	619.293.454	-82.959.546		-51.508.341

Bilag 3

Privatbaner

	Udgifter	Udgifter	Udgifter		Indtægter	Indtægter	Indtægter		Netto
	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Regnskab minus budget
Regionen i alt									
	34.300.000	41.578.877	7.278.877		16.000.000	14.472.996	-1.527.004		-8.805.881
	11.700.000		-11.700.000				0		11.700.000
I alt	46.000.000	41.578.877	-4.421.123		16.000.000	14.472.996	-1.527.004		2.894.119

Bilag 4

Handicapørsel

	Udgifter	Udgifter	Udgifter		Indtægter	Indtægter	Indtægter		Netto
	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Regnskab minus budget
Regionen	0	0	0		0	0	0		0
Favrskov	1.119.000	946.061	-172.939		229.000	179.324	-49.676		123.264
Hedensted	2.980.000	2.653.671	-326.329		536.000	-12.281	-548.281		-221.952
Herning	2.179.000	1.905.502	-273.498		405.000	378.856	-26.144		247.354
Holstebro	1.548.000	1.401.002	-146.998		282.000	281.135	-865		146.133
Horsens	5.548.000	3.521.096	-2.026.904		998.000	-16.296	-1.014.296		1.012.608
Ikast-Brande	946.000	995.994	49.994		173.000	180.034	7.034		-42.960
Lemvig	706.000	552.374	-153.626		131.000	100.960	-30.040		123.585
Norrdjurs	968.000	643.177	-324.823		203.000	98.306	-104.694		220.129
Odder	752.000	622.385	-129.615		149.000	95.807	-53.193		76.422
Randers	2.440.000	1.733.429	-706.571		479.000	283.120	-195.880		510.692
Ringkøbing-Skjern	1.326.000	1.358.944	32.944		247.000	239.664	-7.336		-40.280
Samsø	209.000	137.296	-71.704		35.000	19.597	-15.403		56.301
Silkeborg	2.502.000	1.884.396	-617.604		494.000	353.785	-140.215		477.389
Skanderborg	1.421.000	1.142.882	-278.118		279.000	215.090	-63.910		214.208
Skive	1.516.000	771.700	-744.300		297.000	184.498	-112.502		631.798
Struer	570.000	531.187	-38.813		106.000	100.837	-5.163		33.650
Syddjurs	811.000	552.711	-258.289		154.000	81.298	-72.702		185.587
Viborg	3.250.000	1.777.324	-1.472.676		553.000	327.359	-225.641		1.247.034
Århus	28.537.000	21.547.219	-6.989.781		2.241.000	1.989.886	-251.114		6.738.667
I alt	59.328.000	44.678.348	-14.649.652		7.991.000	5.080.979	-2.910.021		11.739.631

Bilag 5

Trafikselskabet, nettoudgifter

	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Regnskab minus budget
Regionen	48.000.000	45.579.247	-2.420.753		2.420.753
Favrskov	981.000	533.100	-447.900		447.900
Hedensted	427.000	303.958	-123.042		123.042
Herning	3.034.000	2.536.795	-497.205		497.205
Holstebro	2.251.000	2.002.391	-248.609		248.609
Horsens	3.422.000	3.432.731	10.731		-10.731
Ikast-Brande	775.000	727.383	-47.617		47.617
Lemvig	805.000	661.116	-143.884		143.884
Norrdjurs	901.000	759.619	-141.381		141.381
Odder	457.000	322.878	-134.122		134.122
Randers	6.245.000	5.914.848	-330.152		330.152
Ringkøbing-Skjern	1.686.000	1.389.630	-296.370		296.370
Samsø	385.000	366.754	-18.246		18.246
Silkeborg	4.662.000	4.387.219	-274.781		274.781
Skanderborg	1.391.000	1.041.669	-349.331		349.331
Skive	2.433.000	2.020.492	-412.508		412.508
Struer	566.000	514.851	-51.149		51.149
Syddjurs	1.119.000	964.953	-154.047		154.047
Viborg	3.694.000	3.259.212	-434.788		434.788
Århus	31.378.000	31.565.468	187.468		-187.468
I alt	114.612.000	108.284.315	-6.327.685		6.327.685

Bilag 6

**Busdrift,
bestillerbidrag**

	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Regulering 07
Regionen	103.990.151	103.999.996	9.845		-9.200.915
Favrskov	5.046.339	5.046.358	19		-2.978.814
Hedensted	5.408.482	5.402.484	-5.998		-1.898.916
Herning	24.574.470	24.574.476	6		-3.304.563
Holstebro	16.932.633	16.932.636	3		-576.148
Horsens	20.856.641	20.811.992	-44.649		-1.063.170
Ikast-Brande	8.401.679	8.401.680	1		1.694.489
Lemvig	6.257.938	6.257.940	2		2.441.947
Norrdjurs	9.832.198	9.832.200	2		988.156
Odder	4.087.286	4.087.284	-2		233.339
Randers	26.274.304	26.274.300	-4		2.273.363
Ringkøbing-Skjern	14.647.556	14.647.560	4		-2.912.209
Samsø	2.187.787	2.187.792	5		-486.243
Silkeborg	24.641.353	24.641.352	-1		-211.303
Skanderborg	9.484.635	9.484.632	-3		-1.063.934
Skive	11.197.695	11.197.692	-3		-1.670.699
Struer	4.432.715	4.432.716	1		468.806
Syddjurs	11.739.599	11.739.600	1		82.434
Viborg	17.240.528	17.240.532	4		-3.857.058
Århus	91.107.195	127.607.192	36.499.997		5.992.326
I alt	418.341.184	454.800.414	36.459.230		-15.049.111

Bilag 7

**Privatbaner,
bestillerbidrag**

	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget		Regulering 07
	30.000.000	25.318.270	-4.681.730		
			0		
I alt	30.000.000	25.318.270	-4.681.730		-4.681.730

Bilag 8

**Handicapkørsel,
bestillerbidrag**

	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget	Regulering 07
Regionen			0	
Favrskov	890.000	921.754	31.754	155.018
Hedensted	2.444.000	2.444.004	4	-221.948
Herning	1.774.000	1.773.996	-4	247.350
Holstebro	1.266.000	1.266.000	0	146.133
Horsens	4.550.000	4.550.004	4	1.012.612
Ikast-Brande	772.000	771.996	-4	-42.964
Lemvig	575.000	575.004	4	123.589
Norddjurs	765.000	765.000	0	220.129
Odder	603.000	603.000	0	76.422
Randers	1.961.000	1.961.004	4	510.696
Ringkøbing-Skjern	1.080.000	1.100.004	20.004	-20.276
Samsø	174.000	174.000	0	56.301
Silkeborg	2.008.000	2.007.996	-4	477.385
Skanderborg	1.142.000	1.142.004	4	214.212
Skive	1.219.000	1.218.996	-4	631.794
Struer	464.000	464.004	4	33.654
Syddjurs	657.000	657.000	0	185.587
Viborg	2.696.000	2.696.004	4	1.247.038
Århus	26.297.000	21.167.877	-5.129.123	1.609.544
I alt	51.337.000	46.259.647	-5.077.353	6.662.278

Bilag 9

**Trafikselskabet,
bestillerbidrag**

	Budget	Regnskab	Regnskab minus budget	Regulering 07
Regionen	48.000.000	48.100.000	100.000	2.520.753
Favrskov	981.000	899.250	-81.750	366.150
Hedensted	427.000	427.004	4	123.046
Herning	3.034.000	3.033.996	-4	497.201
Holstebro	2.251.000	2.288.579	37.579	286.188
Horsens	3.422.000	3.422.004	4	-10.727
Ikast-Brande	775.000	774.996	-4	47.613
Lemvig	805.000	804.996	-4	143.880
Norddjurs	901.000	900.996	-4	141.377
Odder	457.000	457.008	8	134.130
Randers	6.245.000	6.245.004	4	330.156
Ringkøbing-Skjern	1.686.000	1.686.000	0	296.370
Samsø	385.000	384.996	-4	18.242
Silkeborg	4.662.000	4.662.000	0	274.781
Skanderborg	1.391.000	1.391.004	4	349.335
Skive	2.433.000	2.433.500	500	413.008
Struer	566.000	565.992	-8	51.141
Syddjurs	1.119.000	1.119.000	0	154.047
Viborg	3.694.000	3.693.996	-4	434.784
Århus	31.378.000	31.377.996	-4	-187.472
I alt	114.612.000	114.668.317	56.317	6.384.002

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

Forord

Midttrafik – et nyt trafikselskab

2007 blev det første år i Midttrafiks historie. Loven om de trafikselskaber, der skulle dannes i forbindelse med strukturreformen, blev vedtaget i sommeren 2005, men det var pr. 1. januar 2007, at Midttrafik skulle overtage opgaven fra de tidligere trafikselskaber, amter og kommuner, som varetog den kollektive trafik til udgangen af 2006.

Fra loven blev vedtaget til Midttrafik var en realitet 1. januar 2007 blev der arbejdet ved alle afgivende myndigheder på at få afleveret opgaverne på en måde, så der var sikret stabil drift i overgangsfasen, samtidig med at man fik samlet al viden og foretaget de første skridt hen mod en harmonisering og effektivisering af den kollektive trafik i hele Midttrafiks område. Midttrafiks bestyrelse var i funktion allerede fra april 2006 og traf beslutninger om en række forhold, så Midttrafik fra starten havde nogle mål at arbejde for og nogle konkrete beslutninger om tiltag, der understøttede disse mål. Eksempelvis blev taksterne for den samlede kollektive trafik i Midttrafik allerede delvist harmoniseret inden udgangen af januar 2007.

Midttrafik modtog opgaver fra 47 kommuner, 2 amter og 2 trafikselskaber. Der blev overført medarbejdere fra 7 kommuner, amter og trafikselskaber. Derudover overtog Midttrafik aktiemajoriteten i to privatbaner – Odderbanen og Lemvigbanen – samt Busselskabet Århus Sporveje.

Det første år

Det første år i Midttrafik har været præget af, at meget skulle fusioneres, harmoniseres og effektiviseres – og det nye samarbejde med kommuner og Regionerne skulle finde sine ben. Men der har også været fokus på at udvikle de produkter, Midttrafik på vegne af kommunerne og Regionerne tilbyder kunderne i den kollektive trafik. Eksempelvis er det nu muligt for kunderne i Århus-området at bruge de regionale ruter uden begrænsninger i bybusområdet, der er indført Rejsegaranti for hele Midttrafik undtagen bybusserne i Århus, og Midttur er etableret som en mulighed for at bestille en taxi, når busserne ikke passer til ens behov.

Midttrafik har fra starten haft et budget til de fælles aktiviteter (markedsføring, rutebilstationer, it-værktøjer, løn osv.), der er reduceret med 10 % i forhold til det, der blev brugt på opgaven i de gamle kommuner, amter og trafikselskaber. Det budget er overholdt, og Midttrafik har således præsteret en effektivisering allerede i det første år.

Fremover

Nu hvor fusionen er ved at være på plads og alle medarbejdere, samarbejdspartnere og kunderne er ved at have vænnet sig til den nye måde at organisere kollektiv trafik på, bliver der yderligere overskud til at udvikle tilbuddene i den kollektive trafik. 2008 og de kommende år vil derfor være kendetegnet ved, at Midttrafik fortsat vil holde fokus på stabil drift, men der vil også være en række udviklingstiltag, som skal gavne den kollektive trafik. Der vil blandt andet blive lavet en trafikplan, der præsenterer visionerne for den kollektive trafik i hele Midttrafik, der vil blive indført et elektronisk rejsekort, der vil komme en webbutik til køb af abonnementskort og der vil blive arbejdet med at lave bedre tilbud om kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder.

Denne beretning præsenterer både det, der er sket i 2007 – og mere om, hvad der vil ske i de kommende år.

God læselyst,

Jens Erik Sørensen
direktør

Midttrafiks mission, vision, værdier og overordnede målsætninger

Midttrafiks bestyrelse har besluttet, at Midttrafik skal ledes efter et virksomhedsgrundlag, hvor en mission og en vision beskriver grundlaget for Midttrafiks eksistens og de langsigtede intentioner med det, Midttrafik foretager sig for kommunerne og regionen, for kunderne og for bestyrelsen. Der er desuden vedtaget 16 mål, som Midttrafik skal arbejde for at gennemføre for at leve op til visionen. Endelig er der vedtaget 6 værdier, som skal kendetegne den måde, Midttrafik løser sine opgaver.

Midttrafiks mission

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

Midttrafiks visioner

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

Midttrafik vil være Danmarks bedste trafikselskab.

Kommunerne og regionen ønsker...

At den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som muligt; at driften er stabil: at den kollektive trafik bidrager til sociale, miljø- mobilitets- og udviklingsmæssige formål, tilpasset den forskellige befolkningstæthed, mål for by- og landudvikling og politiske prioriteringer – mest kollektiv trafik for pengene. Kommunerne og regionen ønsker, at Midttrafik tilbyder kompetent rådgivning og beslutninger med en effektiv administration.

Kunderne ønsker...

At den kollektive trafik er tilgængelig, hurtig, sikker og komfortabel. Kunderne ønsker, at Midttrafik overgår deres forventninger!

Bestyrelsen ønsker...

At bestillernes krav imødekommes bedst mulig, at kundernes forventninger indgår i al service og alle tilbud, at flere borgere vil bruge den kollektive trafik – af miljø- og samfundsmæssige grunde, at leverandører leverer den fornødne service. Bestyrelsen ønsker, at Midttrafik bliver Danmarks bedste trafikselskab.

Midttrafiks mål

Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog

Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer

Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig

Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger

Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet

Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk

Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov

Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter

Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation

Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder

Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)

Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik

Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater

Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre

Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt

Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne

Midttrafiks værdier

Midttrafik er kundeorienteret

Vi er sat i verden for at skabe god kollektiv trafik for borgerne. Vi stræber efter at forstå kundernes behov, lære af dem, tilpasse ydelserne hertil og gerne overgå deres forventninger. Dette sker indenfor de rammer, kommunerne og regionen sætter.

Midttrafik bygger på partnerskab

Ledere og medarbejdere gør deres fælles bedste for at nå målene. Midttrafik løser opgaver ud fra kommunernes og regionens ønsker og i tæt dialog med de leverandører, der har ansvaret for driften

Midttrafik bygger på udvikling

Vi arbejder for at forbedre vore opgaveløsninger, afprøve nye ideer og løsningsforslag ud fra fokus på fakta. Dette kræver udvikling af organisationen, medarbejderne og lederne.

Midttrafik bygger på helhed

Ledere og medarbejdere arbejder efter en fælles retning og fælles mål. Vi deler viden, er effektive, er loyale og har respekt for hinandens forskellige bidrag til helheden.

Midttrafik skaber værdi

Vi skaber værdi for vore kunder, kommunerne og regionen, medarbejdere og leverandører. Vi skaber værdi, når vi sætter og når høje mål.

Midttrafik er troværdig

Vi lever op til vores ansvar og gør os fortjent til kundernes, bestillernes og samarbejdspartneres tillid.

Midttrafiks rolle som trafikselvskab

Midttrafik blev dannet som et led i strukturreformen, hvor der blev vedtaget en lov om, at der skulle dannes et eller flere trafikselvskaber i hver Region. Hovedopgaven for trafikselvskaberne blev:

- Indkøb af offentlig servicetrafik med mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer
- Fastlæggelse af rutenet og køreplaner for lokal og regional bustrafik ud fra kommunernes og regionens ønske og koordineret, så trafikken udgør et sammenhængende tilbud for kunderne inden for trafikselvskabet og på tværs af trafikselvskaber
- Udarbejdelse af en trafikplan, der hænger sammen med statens, og som udtrykker regionens og kommunernes politiske/økonomiske målsætninger for den offentlige servicetrafik
- Fastsættelse af takstsystem, takster og billetteringssystem for den trafik, der varetages af trafikselvskabet
- Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Herudover kan region og kommuner vælge at lade trafikselvskabet udføre individuel personbefordring som følge af anden lovgivning.
- Trafikkøber og infrastruktur forvalter på privatbaneområdet.

Midttrafik overtog derfor den kollektive trafik fra de kommuner, amter og trafikselvskaber, der hidtil har varetaget opgaven indtil 1. januar 2007. Midttrafik overtog således opgaver fra Ringkjøbing Amt og alle kommunerne i Ringkjøbing Amt, Århus Amt og alle kommunerne i Århus Amt samt fra de eksisterende fælleskommunale trafikselvskaber i Vejle og Viborg amter for den del af de to amter, der blev en del af Region Midtjylland.

Den kollektive trafik i Midttrafik omfatter regionale ruter finansieret af Region Midtjylland, lokale ruter i de enkelte kommuner og bybusser finansieret af kommunerne, individuel kørsel med handicappede finansieret af de enkelte kommuner samt privatbanerne (Lemvigbanen og Odderbanen) finansieret af Region Midtjylland.

Midttrafik skal på vegne af kommunerne og Region Midtjylland sørge for at indkøbe den kollektive trafik, dvs. indgå kontrakter og styre disse kontrakter med leverandører. Inden dette kan ske, skal Midttrafik sammen med kommunerne og Regionen fastlægge, hvor busserne skal køre, hvor meget de skal køre og hvordan de forskellige busruter koordineres bedst muligt, så kunderne kan få de bedste muligheder. Midttrafiks opgave er at få de mange ønsker fra kommunerne og Regionen til at gå op i en højere enhed og præsentere det for kunderne som en sammenhængende helhed. Til dette hører også, at taksterne for at bruge den kollektive trafik skal være nemme for kunderne at forstå og understøtte oplevelsen af et sammenhængende system i hele Midttrafik. Tilsvarende opgaver gælder for handicapkørslen og privatbanerne.

Rollefordelingen er således, at kommunerne og Regionen bestemmer omfanget og betaler for den kollektive trafik, men Midttrafik bidrager med faglig viden og koordination, så der er et sammenhængende tilbud om kollektiv trafik i hele Midttrafiks område.

Midttrafik har også en rolle som ejere af tre driftsselskaber. Odderbanen og Lemvigbanen er selvstændige aktieselskaber, der overvejende ejes af Midttrafik og udfører opgaver for Midttrafik. De har egne bestyrelser. Derudover ejer Midttrafik Busselskabet Århus Sporveje, der drives som et særskilt forretningsområde i Midttrafik og udfører opgaver for Midttrafik i forbindelse med bybusdriften i Århus Kommune. Århus Kommune har ønsket, at bybusdriften skal konkurrenceudsættes, hvorfor ca. 20 % af bybuskørslen blev udbudt i efteråret 2007 på en måde, så private vognmænd kan give et bud, ligesom Busselskabet selv kan give et bud.

Midttrafik har i al væsentlighed udliciteret udførelsen af opgaver. Langt de fleste busser og alle taxier til handicapkørsel køres af private vognmænd; næsten alle rutebilstationer og salgs-/informationssteder er privatejede på kontrakt med Midttrafik. Midttrafik har ansat personalet på rutebilstationerne i Viborg og Randers, fordi de blev overført ved strukturreformen.

Kunderne i fokus

MÅL: "Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer"

Midttrafiks tilbud til kunderne i den kollektive trafik består af en palette af forskellige produkter, som er tilpasset de enkelte kunders behov:

- Odderbanen og Lemvigbanen, der transporterer kunderne med tog.
- På sigt en letbane i Århus, der har flere stop i byen, men kan køre hurtigere uden for byen integreret med Odderbanen og Grenaaanbanen.
- bybusser, der binder byer sammen.
- regionale busser, der forbinder de større byer – nogle af dem er lynbusser, der sørger for hurtig transport af mange pendlere.
- X busser, der forbinder de større byer med få stop og derfor højere rejsehastighed.
- lokalbusser, der kører mellem landsbyerne og de større byer.
- åbne skolebusruter, der kører på skoledage og har tilpasset sin kørsel til skoleelevernes behov, men de kan bruges af alle borgere. Disse ruter kaldes "rabatruter", hvor kommunerne selv står for en del af planlægningen.
- telebus/teletaxi i de tyndt befolkede områder, hvor der er for få kunder til at køre med store busser hele eller dele af dagen – det er en bedre løsning både økonomisk og miljømæssigt.
- Midttur, hvor kunderne kan bestille en taxa til en rejse fra dør til dør; nogle kommuner giver tilskud til ordningen, så det er billigere end taxa, til gengæld skal kunden acceptere, at andre kunder kan komme med vognen og der kan køres omveje. Midttur forventes i de kommende år at blive en stadig større del af tilbuddet om kollektiv trafik, da det imødekommer mange af behovene i de tyndt befolkede områder.
- handicapkørsel, hvor fysisk handicappede kan visiteres til at kunne blive transporteret med taxa fra dør til dør til en lavere pris end fx Midttur.
- patienttransport og nogle kommuners kørselsordninger.

Busser og tog

I forbindelse med de regionale busser, lynbusser og X-busser er der etableret omstigningsmuligheder på de væsentlige trafikknudepunkter.

I 2007 har Midttrafik blandt andet samarbejdet med Ikast–Brande Kommune for at give borgerne i Brande den mest effektive transportløsning i bybussen.

Midttrafik har i 2007 administreret 427 ruter med 958 busser.

I 2007 har der ikke været væsentlige forbedringer af køreplanerne i, men der har været arbejdet med forbedringer på flere ruter, hvor køreplanerne træder i kraft i juni 2008. Bl.a. kan nævnes udvidelse af bybusbetjening i Horsens, Viborg og Silkeborg og kortere rejsetid mellem Horsens og Odder. I 2008 vil der også ske nedlæggelse af de mindst benyttede ruter og ture i det regionale rutenet, og lokale ruter vil blive tilrettelagt efter ny skolestruktur i flere kommuner.

Letbanen i Århus-området er et langsigtet projekt, hvor en del af den kollektive trafik i Århus og et større opland skal suppleres med en letbane. Arbejdet med letbanen er forankret i et sekretariat i Midttrafik, som finansieres særskilt af Århus Kommune, Region Midtjylland samt Randers, Favrskov, Norddjurs, Syddjurs, Skanderborg og Odder kommuner. Staten er også aktivt inde i projektet. Formålet med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner sporvogne, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget trace af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne. Letbanen kan i modsætning til en sporvogn køre med højere hastighed uden for byområderne og kan derfor binde Århus sammen med de øvrige byer, hvorfra mange pendler til Århus. Arbejdet med letbanen har i 2007 fulgt planen.

I Midttrafiks tilbud om kollektiv trafik indgår, foruden Lemvigbanen og Odderbanen, også et nært samarbejde med DSB og Arriva på deres ruter gennem Region Midtjylland.

Handicapkørsel

I 2007 varetog Midttrafik bestillingsmodtagelse og drift af handicapkørsel i kommunerne i de tidligere Viborg og Århus amter. Kommunerne i det tidligere Ringkjøbing amt fik udført handicapkørslen i en overgangsordning administreret af Region Midtjylland i Holstebro sammen med patientkørslen. Horsens og Hedensted kommuner fra det tidligere Vejle Amt fastholdt en kuponløsning, hvor kunderne ringede direkte til den lokale vognmand, og bestilte kørsel.

Pr. 1. januar 2008 er kommunerne i det tidligere Ringkjøbing Amt samt Horsens kommune kommet med i den koordinerede handicapkørsel, som varetages af Midttrafik.

Hedensted Kommune har valgt som eneste kommune i Region Midt, at fastholde kuponløsningen i 2008.

Fakta: antal brugere og ture i handicapkørslen 2007		
Kommune	Antal visiterede brugere	Antal ture
Favrskov	348	3.474
Hedensted	564	8.118
Herning	557	6.786
Holstebro	435	5.052
Horsens	1.071	19.020
Ikast Brande	287	3.102
Lemvig	159	1.892
Norddjurs	368	2.220
Odder	204	2.446
Randers	761	7.382
Ringkjøbing-Skje	378	4.241
Samsø	45	710
Silkeborg	858	7.866
Skanderborg	465	4.564
Skive	260	2.912
Struer	160	1.659
Syddjurs	275	1.865
Viborg	546	6.866
Århus	3.748	103.811
I alt	11.489	193.986

I sammenhæng med handicapkørslen har Midttrafik i 2007 udført nogle øvrige kørselstyper for Viborg og Skive kommuner. Denne såkaldte KAN-kørsel er forskellige kørselsformer, som kommunerne tilbyder deres borgere, uden at det er kollektiv trafik. Midttrafik har koordineret denne kørsel for de to kommuner på samme måde, som handicapkørsel koordineres. Omfanget har været ca. 29.000 ture i hver af kommunerne. I det tidligere Ringkjøbing Amt har man i 2007 fortsat ordningen med PlusTur, hvor kunderne selv har kunnet bestille en taxi, der er koordineret med handicapkørslen i det område. Det har haft et omfang af ca. 3.500 ture i kommunerne i den vestlige del af Midttrafik; derudover er der kørt ca. 500 ture som sygesikringskørsel for Lemvig Kommune.

Midttrafik har desuden administreret patientkørsel for Region Midtjylland – i alt ca. 74.000 ture. Pr. 1. januar 2008 er der indgået ændret samarbejdsaftale med Region Midtjylland, som selv varetager en del af administrationen i form af bestillingsmodtagelse og visitation, mens Midttrafik varetager udbud, vognstyring og afregning. Patientkørslen forventes at udgøre 180.000 ture i 2008, stigende til 330.000 ture i 2009.

MÅL: "Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog"

Midttrafik arbejder på at skabe bedst mulig sammenhæng i den kollektive trafik, herunder

- udvirket mest mulig ensartethed i skoleferiekalenderen i de forskellige kommuner, således at feriekøreplanerne på de forskellige ruter så vidt muligt er ensartede, uanset om der er tale om en kommunal rute eller en regional rute.
- iværksat en ny standsningspolitik for de regionale busser indenfor byområderne, i Randers med virkning fra 1. april 2007 og i Århus med virkning fra 1. juli 2007, så kunderne kan stå af og på i centrum.
- etableret en ny ringrute omkring Århus, hvor kunden på en rejse mellem Skanderborg og Hornslet kan blive bragt direkte frem til de store uddannelsessteder og arbejdspladser i Århus Nord, herunder også Skejby Sygehus.

Overordnet trafikplan

I 2007 er der arbejdet med en overordnet trafikplan, som bl.a. skal sikre at kunden oplever en sammenhængende kollektiv trafik uanset udbyder. Også her vil en rollefordelingen mellem kommunerne og Regionen få en central plads. Der vil blive arbejdet med kommunale trafikplaner og områdeplaner, så man til fordel for kunden ser på en samlet indsats i f.eks. et større byområde på tværs af kommunegrænser. Trafikplanen vil sætte fokus en række af fælles indsatsområder for den næste 4-årige periode gældende for hele Midttrafiks område. Særligt fokus vil der blive på pendling og pendlingsstrømme. Midttrafik har brugt meget planlægningsmæssig tid i 2007 på at udarbejde forslag til besparelser for Region Midtjylland.

MÅL: "Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet"

Takstændring 2007

Midttrafiks takster blev ændret 21. januar 2007. Ved denne takstændring gennemførtes omfattende ændringer i takststrukturen. Takster og takstsystemer hos de tidligere myndigheder var vidt forskellige og det var nødvendigt at iværksætte en gennemgribende harmonisering.

Ved takstændringen i 2007 blev de første harmoniseringer gennemført med henblik på, at skabe et mere ensartet takstsystem i Midttrafik med ens regler, priser og rabatformer. Trafikselskabets geografiske område opdeles i 4 prisområder med adskilte takster i hvert område.

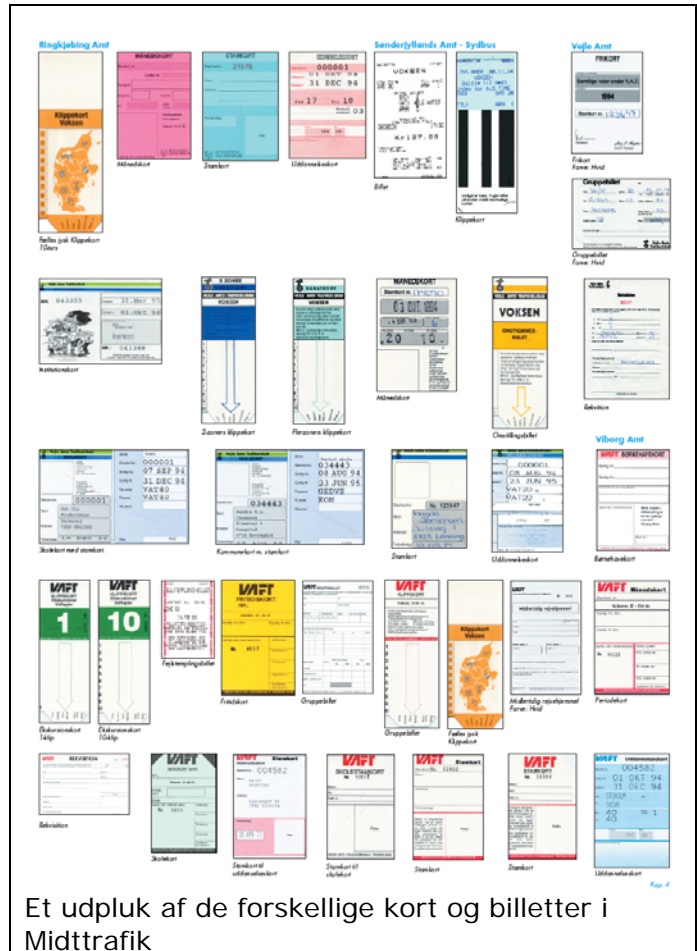


De fire takstområder i Midttrafik

I prisområde Midttrafik Øst var udfordringerne med takstharmoniseringen særlig stor. En væsentlig del af Midttrafiks samlede indtægtsgrundlag ligger i Østjylland.

Udfordringen ved harmonisering af Midttrafiks takstsystem var ikke blot at gennemføre mere ensartede priser i Trafikselskabet fra 2007. Midttrafik har overtaget både billetteringsudstyr og de eksisterende billettyper fra de tidligere takstmyndigheder. I løbet af 2007 har det været nødvendigt at udskifte mange billet-, klippekort- og periodekort-formularer. Der er indført et mere ensartet layout med Midttrafiks design og logo på mange produkter. Udskiftningen er sket løbende over året i forbindelse med at eksisterende beholdninger er opbrugt. På grund af forskelligt billetteringsudstyr i busserne i Midttrafik, har det ikke muligt at standardisere samtlige Midttrafiks billettyper til et fuldstændigt ensartet udseende.

Der er lagt vægt på, at det eksisterende billetteringsudstyr skal anvendes. En særlig problemstilling har i den forbindelse været, at der anvendes en enhedstakst for kontantbilletter i bybusserne i Århus, i modsætning til øvrige takster, der er zoneafstands bestemt. Det har medført den uheldige konsekvens at prisen for et 4 zoners klippekort i Århus er dyrere end en kontantbillet. Der er tale om en overgangsordning, og i løbet af 2008 installeres nye billetautomater i bybusserne, som løser denne problemstilling.



Billetautomater i bybusserne i Århus

Billetautomater i bybusserne i Århus er 25 år gamle og har længe trængt til udskiftning. Dels er det dyrt at reparere de gamle maskiner dels kan der ikke længere skaffes reservedele til dem. Midttrafik har derfor i efteråret 2007 gennemført et udbud, og indgået kontrakt til en værdi af ca. 24 millioner kroner på vegne af Århus Kommune, så der i efteråret 2008 installeres nye billetautomater.

Der er købt 2 typer af billetautomater:

- 210 mobile, der skal sidde i busserne, til selvbillettering. Disse vil kunne modtage dankort uden anvendelse af pinkode. Endvidere vil automaterne kunne indstilles til, at udstede billetter som er gyldige ud over bygrænsen, eventuelt dækkende hele Region Midtjyllands område.
- 10 stationære billetautomater, som skal placeres i Århus midtby, blandt andet Bane-gårdspladsen, Park Allé og andre knudepunkter for den kollektive trafik. De stationære billetautomater vil ligeledes kunne modtage dankort. Yderligere vil de kunne udstede 10-turs klippekort og specialbilletter (fx bus + indgang til Djurs Sommerland).

Mange andre steder er billetteringsudstyret forældet og nedslidt, og der kan ikke længere anskaffes reservedele.

Selvbillettering i bybusserne i Århus

I de fleste busser i Midttrafik stiger kunderne ind i ad fordøren og køber billet af chaufføren – eller viser sit kort. Dermed er der forholdsvis få kunder, der kan undgå at betale. I bybusserne i Århus har man for en del år siden valgt, at kunderne stiger ind bag i bussen og selv køber sin billet. Det har den fordel, at buschaufføren kan koncentrere sig om at køre bus, og busserne skal holde kortere tid ved stoppestederne.

Systemet i bybusserne i Århus betyder dog, at der er forholdsvis mange, der undlader at købe billet. Derfor har Midttrafik et korps på ca. 24 billetkontrollører, der hele tiden udfører kontrol i busserne. Kontrollørerne udsteder kontrolafgifter til kunder, der ikke har gyldig billet – kunder der har et gyldigt kort, men glemt det, kan nøjes med at betale for en kontantbillet. Den omfattende kontrol i bybusserne forventes at have en væsentlig præventiv effekt over for potentielle snydere.

År	Antal kontrolafgifter	Antal Glemte kort	Kontrollerede passagerer
2006	19.094	2.701	630.947
2007	17.909	2.897	502.621

De to vigtigste årsager til faldet er omfanget af andet arbejde end billetkontrol i 2007 og Midttrafiks beliggenhed. Billetkontrollørerne har i 2007 bidraget til opbygningen af Midttrafik, hvilket har betydet færre timers effektiv kontrol i busserne. Midttrafik har etableret sig i lokaler i udkanten af Århus, hvorfor billetkontrollørerne bruger en større del af arbejdstiden på at køre til de øvrige dele af byen for at udføre billetkontrol, hvilket nedsætter antallet af kontrollerede busser og passagerer pr. vagt. Der har desuden været større sygefravær blandt billetkontrollørerne i 2007 end i 2006.

Rejsekortet

Midttrafik har i 2007 arbejdet med Rejsekortprojekt. Rejsekortet er en vision om et fælles landdækkende elektronisk rejsekort. Bag projektet står trafikvirksomheder over hele Danmark. Rejsekortet skal erstatte de eksisterende klippe- og periodekort, så man om få år kan rejse i over hele landet på rejsekortet.

Med rejsekortet behøver kunderne ikke længere at have kendskab til udviklede takst- og zonestymer. Rejsen påbegyndes ved at kortet holdes hen til en kortlæser i bussen eller på togperronen, som registrerer rejsens begyndelse. Tilsvarende holdes kortet hen til en kortlæser ved rejsens afslutning samt ved evt. omstigning. Rejsens pris beregnes automatisk ud fra de registreringer som sker ved "check-in" og "check-ud".

Midttrafiks bestyrelse har ikke truffet endelig beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet. Der er i december 2007 udarbejdet en business-case, som beskriver de økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks deltagelse – hvis Midttrafik i fuldt omfang går ind i projektet, vil det være en samlet investering på ca. 103 mio. kr. samt køb af aktiekapital på ca. 33 mio. kr. og indskud af lånekapital på ca. 52 mio. kr. Når projektet er implementeret forventes løbende driftsudgifter på ca. 16 mio. kr. om året. Bestyrelsen principgodkendte deltagelse i projektet på sit møde i december 2007. Projektet er nu sendt i høring ved kommunerne og Regionen. Den videre tilslutningsproces beror på tilbagemeldingerne fra bestillerne.

MÅL: "Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation"

Webbutik

Bestyrelsen vedtog i maj 2007 at der skal etableres en web-butik på midttrafik.dk. Formålet med web-butikken er, at kunderne skal kunne bestille og betale billetter og kort via nettet 24 timer i døgnet. Web-butikken vil give Midttrafik en øget viden om kundernes behov ud fra solgte billetter, kort og strækninger. Samtidig håber Midttrafik også, at det vil give et mindre kontantsalg i busserne og dermed færre kontanter i busserne, hvilket mindsker risiko for røveri mv. og giver chaufførerne mere ro til kørslen. Webbutikken er udviklet i løbet af 2007 og forventes i drift i sommeren 2008.

Trafikinformation

Midttrafik har til opgave at sikre kunderne aktuel trafikinformation. Det er besluttet, at det mest effektivt kan ske gemmen mere brug af moderne informationsteknologi. Der er i 2007 indført et system til håndtering af driftsforstyrrelser, hvor Midttrafik sammen med vognmændene sørger for hurtig information til kunderne, så kunderne hurtigt kan få information, hvis de ikke kan tage bussen som forventet. Informationen opdateres på Midttrafiks hjemmeside 24

timer i døgnet. Midttrafik udbygger hjemmesiden med et ekstranet i 2008, hvor kommunikationen med vognmændene kan styrkes yderligere.

Midttrafik har et godt samarbejde med Danmarks Radio, P4, som sikrer, at trafikinformation hurtigt bringes videre til kunderne via radioen.

Rejseplanen

Midttrafik indgår i samarbejdet omkring rejseplanen.dk, som er en af landet mest besøgte hjemmesider med information om køreplaner og tider, skiftemuligheder, kort, stationsoplysninger mv.

Arbejdet omkring rejseplanen har i 2007 været en udfordring, på grund af sammenlægning af oplysninger fra tidligere meget forskelligartede områder. Alligevel er det nu muligt at søge rejse fra adresse til adresse i stort set hele det midtjyske område.

I 2008 vil arbejdet med rejseplanen blive intensiveret til gavn for kunderne med den kollektive trafik, hvor rejseplanen vil kunne bruges på nye platforme og medier, f.eks. mere mobilservice, dynamiske tavler på rutebilstationer, voice response, mv.

Salg af kort

Rutebilstationer og salgssteder udsteder periodekort til kunderne, som henvender sig dér. Derudover er der nogle typer af periodekort, der forudsætter, at man opfylder visse kriterier for at kunne få kortene enten gratis eller til nedsat pris. Det gælder fx kort til skoleelever, der er berettiget til gratis transport mellem hjem og skole, eller elever i ungdomsuddannelserne, der kan købe kort til reduceret pris. Disse kort udstedes af Midttrafik;

- ca. 9.400 skolekort (årskort)
- ca. 45.000 uddannelseskort (kvartalskort)
- ca. 600 SU-kort (1-3 mdr.)
- ca. 1.600 frikort (1-2 år)

Samarbejdspartnere

MÅL: "Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk"

Kundehenvendelser

I 2007 modtog Midttrafiks kundeservice i alt 2.613 kundehenvendelser. Det omfattede 515 generelle henvendelser, 1259 "ris og ros", 729 anmodninger om kompensation i henhold til rejsegarantien, og 110 under andet. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 4,7 dage.

Det som kunderne henvendte sig omkring, fordeler sig i forhold til følgende emner:

Billettering og takstsystem	4 %
Information	11 %
Driftsforhold, svigt	35 %
Klager over chauffører	33 %
Klager omkring komfort	3 %
Køreplanlægning og korrespondance	6 %
Andet	7 %
Ros	1 %
I alt	100 %

Samtlige kunder som har henvendt sig til Midttrafik, har fået et individuelt svar, og der er fulgt op internt og i forhold til leverandører, hvis henvendelsen har vist et forhold, der kan forbedres. Det er samtidig et mål, at den viden som Midttrafik får gennem henvendelserne bruges aktivt til produktudvikling, og til kvalitets- og serviceforbedring.

I 2008 vil der blive gennemført en øget indsats for at sikre stabil drift og god og korrekt information.

Mange chauffører og busselskaber gør en stor indsats i forhold til sikre en god og tryk kollektiv trafik. Andelen af chaufførklager er dog stort. Det er særligt indsatsområde i 2008 at se nærmere på chaufførservicen, men også de vilkår der gælder for chaufførerne. Arbejdet vil blive gennemført i et tæt samspil mellem busselskaber, chauffører og Midttrafik.

Rejsegaranti

Midttrafik har i 2007 indført rejsegaranti. Rejsegarantien gælder regionale ruter, bybusser (undtagen i Århus) og lokalruter samt Lemvigbanen og Odderbanen. Rejsegaranti er kundernes sikkerhed for, at de når frem i tide. Rejsegarantien gælder, hvis bussen eller toget er skyld i, at kunden kommer mindst 20 minutter for sent til sit bestemmelsessted, og at kunden vælger at tage en taxa eller at køre i egen bil for at indhente forsinkelsen. Efterfølgende kan kunden søge om at få sine udgifter refunderet.

Rejsegarantien gælder ikke ved force majeure, når forsinkelsen skyldes forhold, som Midttrafik ikke har indflydelse på. Det kan være ved arbejdsnedlæggelser, meget dårligt vejr (snestorm eller orkan) og trafikproblemer på grund af vejarbejde og uheld. Rejsegarantien gælder heller ikke, hvis Midttrafik senest 24 timer før rejsen har oplyst på sin hjemmeside eller på anden måde, at der er ændringer i kørslen.

Med henvisning til rejsegarantien har 729 kunder i 2007 henvendt sig til Midttrafik med ønske om at få økonomisk kompensation. 699 kunder var berettiget til kompensation, og de har samlet fået udbetalt 177.553 kr. til taxa og anden alternativ transport. Det svarer til, at der i gennemsnit er udbetalt 244 kr. til hver.

I august, september og oktober, hvor den regionale busdrift i Østjylland var ustabil, primært på grund af chaufførmangel, modtog 499 kunder økonomisk kompensation. Rejsegarantien viste her sin berettigelse som et brugbart og centralt element i Midttrafiks kundeservice. Rejsegarantien indgår i det generelle arbejde med kundehenvendelser, der er beskrevet tidligere.

Rejsegarantien gælder ikke i bybusserne i Århus, som det eneste område i Midttrafik. Målet er, at hele det midtjyske område er dækket af rejsegaranti indenfor kort tid.

Chaufførmangel og aflysninger – og dog

Midttrafik var i lighed med andre trafikelskaber i 2007 ramt af en tiltagende mangel på buschauffører både i Busselskabet Århus Sporveje og hos de private vognmænd, der kører i Østjylland.

Bybuskørslen i Århus var specielt i maj og juni hårdt ramt som følge af en kombination af et uforholdsmæssigt stort sygefravær blandt Busselskabets chauffører og problemer med at rekruttere nye chauffører. Busselskabet manglede fra 1. maj 2007 og resten af året konstant 40-50 chauffører. En målrettet indsats og et tæt samarbejde med køreskolerne, kombineret med en stor velvilje til at udføre overarbejde, medførte at 99,5 % af alle køreplanafgange alligevel kunne gennemføres igen fra starten af juli 2007.

Veolia Transport overtog 1. juli 2007 al regional kørsel mellem Århus og Djursland, samt mellem Århus og Odder, Skanderborg og Ry. Desværre var bemanningen af busserne ikke på plads, blandt andet fordi en række chaufførernes ferier skulle afvikles. Det gav massive aflysninger på disse ruter.

Midttrafik kontaktede andre vognmænd og fik dem til at dække en stor del af de ellers aflyste afgang som underentreprenører. Midttrafik medvirkede til ruteoptræning af underentreprenørernes chauffører. I samarbejde med busselskaberne har Midttrafik udviklet, at uddannelsen af chauffører er øget væsentligt på de tekniske skoler, ligesom Midttrafik har medvirket til at få det gjort muligt, at tyske chauffører er rekrutteret til området.

Arriva overtog Veolia pr. 1. september 2007 og det lykkedes dem at få alle busser bemanded omkring 1. oktober 2007, hvorefter man kunne gennemføre ca. 99,5 % af deres kørsel. I hele Østjylland var den samlede driftssikkerhed på 99,9 % af alle afgang.

Midttrafik har fortsat fokus på rekruttering, selvom der ved årsskiftet ikke er aflysninger pga. mangel på chauffører, idet der erfaringsmæssigt kan opstå problemer omkring ferieperioderne.

Fakta: Chauffører og busser, som gør det muligt at gennemføre den daglige kørsel.			
Type:	Antal ruter:	Antal busser:	Antal Chauffører:
Lokale ruter og bybusser	310	610	1.180
Regionale ruter	104	318	630
X-busser i Region Midtjylland	13	25	80
Telekørsel (rutekørsel, som er erstattet af individuel kørsel. Aften, lør-, søn- og helligdg. Hovedsageligt Midttrafik/Vest).	46		
I alt	473	953	1.890

Note: antallet af lokale ruter samt busser og chauffører på disse ruter angiver de ruter, Midttrafik administrerer fuldt ud. Åbne skolebusruter m.m. er ikke talt med.

MÅL: "Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov"

Rutebilstationer

Salg af billetter og kort og information til kunderne om den kollektive trafik i Midttrafik varetages af 11 rutebilstationer, DSB og Arriva salgssteder samt en række øvrige samarbejdspartnere i det midtjyske område. I Århus, Randers og Silkeborg er der et særligt salgsnet, hvor der sælges klippekort og periodekort fra kiosker, tankstationer og supermarkeder.

De fleste rutebilstationer og salgssteder er privat ejede, men Midttrafik har overtaget personale på Randers og Viborg rutebilstationer fra henholdsvis Randers Kommune og VAFT samt et medejerskab i Århus Rutebilstation.

Hovedopgaven for salgs- og informationsstederne har i 2007 været at sikre, at kunderne har fået en så god og fleksibel service som mulig i en periode med vanskelige vilkår på grund af strukturreformen og fusion. I 2007 og 2008 gennemføres et harmoniseringsarbejde omkring rejseregler, takster mv., som vil gøre det nemmere at yde en god service til flere kunder.

Midttrafik har i 2007 ikke formået at give rutebilstationerne og salgsstederne de fornødne værktøjer til at kunne tilbyde kunderne en god og ensartet service i hele Midtjylland. Der er en stor opgave fremadrettet med at fastlægge en fælles strategi for rutebilstationerne samt salgs- og informationsstederne, udvikle og implementere de nødvendige værktøjer, uddanne personalet og på andre måder sikre, at Midttrafiks kunder får et forbedret servicetilbud, når de søger personlig betjening på salgs- og informationsstederne. En fremtidig strategi skal også tage højde for ændrede salgsmønstre på grund af Rejsekort, webbutik og kundernes stadig stigende muligheder for selvbetjening på nettet.

Midttrafiks hjemmeside

Hjemmesiden midttrafik.dk gik i luften 1. januar 2007. Hjemmesiden er løbende under udvikling og målet er at give kunderne den optimale adgang til information om køreplaner, trafikinformation og andre rejseoplysninger.

midttrafik.dk kom på sin første store prøve i februar, da snevejret skabte kaos i hele Danmark. Et rekordstort antal kunder søgte efter information om busser og tog i Midttrafiks område. Det var mere, end hjemmesiden kunne klare. På daværende tidspunkt var der dagligt ca. 6.000 besøg på hjemmesiden, men det steg til knap 70.000 besøg dagligt under snevejret, hvilket gjorde at siden i perioder var utilgængelig på grund af overbelastning. Problemet er nu blevet løst, så vi er klar til nye udfordringer i fremtiden.

I 2007 var der knap 4.000.000 besøg på vores hjemmeside. Hver besøgende så i snit 4,6 sider i forbindelse med besøget. Langt størstedelen af aktiviteten koncentrerede sig omkring køre-

planer, der har stået for omkring 50 % af de viste sider. Herudover har der været en naturlig høj aktivitet omkring forsiden, og dernæst informationer omkring billetter og priser. Trafikinformationssiden, der oplyser vores kunder i eventuelle driftsforstyrrelser og ruteomlægninger, har ligeledes været meget besøgt.

MÅL: "Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder"

Information til chauffører samt salgs- og rutebilstationer

Midttrafik informerer chauffører, salgs- og informationssteder via et nyhedsbrev, der udsendes når behovet er der. Der blev i 2007 udsendt 24 forskellige nyhedsbreve.

Informationen til chaufførerne samt salgs- og informationsstederne har i starten af 2007 ikke været god nok. En række ændringer i de forhold, som chaufførerne og salgsstederne skal kunne informere kunder om, er ikke blevet sendt ud hurtigt og præcist nok. I efteråret 2007 er indholdet i nyhedsbrevene blevet gradvist bedre, og der arbejdes stadig med at sikre, at informationen kommer målrettet og forståeligt ud til alle, der har brug for det, så de kan betjene kunderne bedst muligt.

Midttrafik har endnu ikke fået lavet en samlet chaufførvejledning for chaufførerne, der kører i Midttrafik. De fælles rejseregler, der ligger til grund for en chaufførvejledning er godkendt i Bestyrelsen 29. februar 2008, og der udarbejdes en chaufførvejledning i foråret 2008.

Kampagne for at rekruttere chauffører

Bestyrelsen vedtog november 2007 at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af busselskaber og chauffører, som har samarbejdet om en kampagne under temaet "bedre image" og "bedre rekruttering". Det er vognmændenes ansvar at have chauffører nok til at udføre den kontrakt-aftalte kørsel, men Midttrafik lever af stabil drift, så Midttrafik er også meget afhængige af, at der kan rekrutteres nok kvalificerede chauffører. Arbejdsgruppen har besluttet, at kampagnen skal bestå af avisannoncer, hængeskilte, streamere, plakater og en jobportal kaldet "chauffor.nu". Avisannoncerne vil med et anderledes blikfang forsøge at skabe interesse for faget som buschauffør og reklamere for den nye jobportal. Jobportalen fortæller faktuel om jobbet som buschauffør og hvordan man kan blive chauffør. Alle busselskaber har mulighed for at slå ledige jobs op på jobportalen. Så vidt vides er denne fælles jobportal den første af slagsen i Danmark. Annoncering og jobportal forventes at gå i luften februar/marts 2008.

MÅL: "Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter"

Stoppesteder m.m.

Det er vejmyndigheden (kommunerne og Staten), som har forpligtelsen til oprettelse og vedligeholdelse af publikumsfaciliteter, herunder stoppesteder, skilte, læskure m.v. Hedensted Kommune har dog valgt at betale Midttrafik for at udføre en del af dette arbejde.

Generel foregår dette arbejde i et nært samarbejde med Midttrafik, og som trafikelskab leverer Midttrafik de køreplaner, der hænges op på stoppestederne og i visse tilfælde også de skilte, der viser rutenumre m.m. på stoppestederne. Det nære samarbejde med kommunerne omfatter også det overordnede design af stoppesteder.

Fra starten af havde vejmyndighederne både manglende kendskab til opgaven, mandskabsmangel og skulle have afklaret nye arbejdsgange efter strukturreformen. I mellemtiden er der i varierende grad rettet op på dette. Vejdirektoratet har endnu ikke påtaget sig opgaven. Generelt kan indkøringsfasen ikke anses for at være afsluttet endnu.

Midttrafik står også for udviklingen og implementeringen af automatisk stoppestedsinformation i bybusserne i Århus – nogle andre byer har vist interesse for systemet.

Ruteomlægninger

Større vej- og gadeomlægninger foretages af vejmyndighederne i et nært samarbejde med Midttrafik samt vognmændene og chaufførerne, så omlægningerne kan gennemføres til mindst mulig gene for kunderne.

MÅL: "Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik understøttes (f.eks. større tilfredshed og flere kunder)"

Midttrafik har kontrakt med mange busselskaber om udførsel af buskørsel. Midttrafiks kørsel spænder vidt og derfor er der forskellige kontrakttyper, for de forskellige kørselstyper. Midttrafik har overtaget de kontrakter, som kommuner, amter og trafikelskaber havde indgået, og hovedparten af disse er fortsat gældende.

Kontrakterne er opdelt efter om kørslen udføres som buskørsel i fast rutekørsel eller om kørslen er behovsstyret.

Udbud og kontrakter indeholder regler og vejledninger for hvorledes kørslen udføres og dermed for de muligheder Midttrafik har for at få flere og mere tilfredse kunder. Kontrakterne skal således både være regulerende og variable således, at Midttrafiks muligheder for at forbedre transporttilbuddet er størst mulig inden for kontraktens bestemmelser, men samtidig være en sikkerhed for busselskaberne for, hvad de kan forvente fra Midttrafik og dermed for betalingen. Disse forhold vil Midttrafik i samarbejde med busselskaberne forsøge at indarbejde i de kommende kontrakter. Da det er de enkelte bestillere (kommuner eller Region), der betaler, inddrages de altid i de enkelte udbud.

Udbud i 2007 og kontraktforlængelser

I 2007 er der gennemført udbud i Ringkøbing – Skjern kommune, Lemvig kommune, og bybusserne i Silkeborg. Herudover er et udbud, Århus Amt havde iværksat, afsluttet, og der er udsendt udbudsmateriale vedrørende ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. En række kontrakter er forlænget, hvor det har været hensigtsmæssigt. Udbuddene i 2007 medførte generelt besparelser for bestillerne i forhold til det serviceniveau, bestillerne havde ønsket.

Udbuddet i Silkeborg Kommune var desuden Midttrafiks første forsøg med at lave et udbud, hvor der var andre tildelingskriterier end pris. Fremover vil der blive flere forsøg på at lave udbud med mere nuanceret tildelingskriterier, ligesom Midttrafik også inden udgangen af 2008 vil udvælge en kontrakt, der skal i udbud på en måde, så vognmanden får incitament til selv at bidrage til at få flere kunder til at bruge bussen.

Da mange kommuner i året op til kommunalreformen valgte at forlænge kontrakter i stedet for at gennemføre udbud og da Midttrafik også har forlænget et antal kontrakter skal der i 2008 og i årene derefter gennemføres særdeles mange udbud.

Midttrafik har fokus på chaufførernes vilkår, når der gennemføres udbud. Det er især arbejdsmiljøet, der indgår i vurderingen af tilbud.

Den behovsstyrede kørsel er også udbudt i 2007. Selve udbudsmaterialet og kontrakterne er bestemt af de forhold, Midttrafiks planlægningssystem anvender. Midttrafik vil i samarbejde med andre trafikelskaber fortsat udvikle udbudsmaterialet og kontraktmaterialet, så det tilpasses, dels behovet og planlægningssystemets muligheder. De nuværende kontrakter på behovsstyret kørsel udløber til 2009 og skal i udbud i 2008, men der er dog mulighed for at Midttrafik kan forlænge kontrakterne med op til 12 måneder.

FAKTA:

- Der er i 2007 udbudt 23 rutebiler og 25 bybusser, svarende til hhv. 22.000 og 83.000 køreplantimer.
- Midttrafik har kontrakter med ca. 70 busvognmænd.
- Midttrafik har kontrakter med ca. 100 vognmænd i variabel kørsel.
- Efterhånden som busserne udskiftes, vil de regionale og lokale busser blive malet i Midttrafiks blå farve for at skabe et samlet indtryk for kunderne. Bybusserne vil fremover ved udbud blive Midttrafiks gule farve.

MÅL: "Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik"

Partnerskab med bestillerne

Midttrafiks rolle er at koordinere, planlægge, informere om og følge op på den kollektive trafik på vegne af 19 kommuner og Region Midtjylland. Det er vigtigt, at kunderne oplever den kollektive trafik som en samlet helhed, der hænger sammen uanset, om det er en kommune eller Regionen, der finansierer ruten. Midttrafik har derfor et samarbejde med kommunerne og Regionen på flere forskellige måder:

- Bestyrelsen og repræsentantskabet er Midttrafiks øverste organ; Repræsentantskabet har et medlem fra hver kommune; Bestyrelsen har 7 medlemmer valgt af repræsentantskabet og 2 medlemmer valgt af Regionen. Bestyrelsen mødes ca. 10 gange om året og repræsentantskabet mødes 2 gange om året.
- Midttrafiks bestyrelsesformand har jævnligt indlæg på møderne i Kommunernes Kontaktråd, hvor alle borgmestre i kommunerne i Region Midtjylland deltager.
- Midttrafiks direktør har jævnligt indlæg på kommunaldirektørmøderne, hvor kommunaldirektørerne fra hele Regionen deltager.
- Midttrafiks administration har flere gange deltaget i fagudvalgsmøder i fx Region Midtjylland.
- Der er etableret et Driftsråd for Busselskabet Århus Sporveje, hvor Århus Kommune, Busselskabet og Midttrafik løbende drøfter udviklingen i Busselskabet.
- Der er etableret et Fagligt Forum, hvor Midttrafiks administration præsenterer og drøfter relevante emner med medarbejdere fra kommunernes og Regionens administration.

Midttrafik har udformet en standardsamarbejdsaftale, der skal indgås med hver af kommunerne og Regionen. Formålet med standardsamarbejdsaftalen er at sikre, at der fælles forståelse for, hvad Midttrafik gør, og hvad kommunerne og Regionen selv skal gøre for at give kunderne den bedst mulige kollektive trafik.

Partnerskab med vognmændene og chaufførerne

Midttrafik har i 2007 været i løbende kontakt med vognmændene og chaufførerne. Det vil fremover blive et samarbejde, der intensiveres og struktureres, så der bliver faste kontaktmøder med vognmænd og chauffører.

De faglige organisationer i branchen er også vigtige samarbejdspartnere. Midttrafik har jævnlige møder med 3F og AKT, der er overenskomstparter for henholdsvis arbejdstagere og arbejdsgivere hos de private vognmænd.

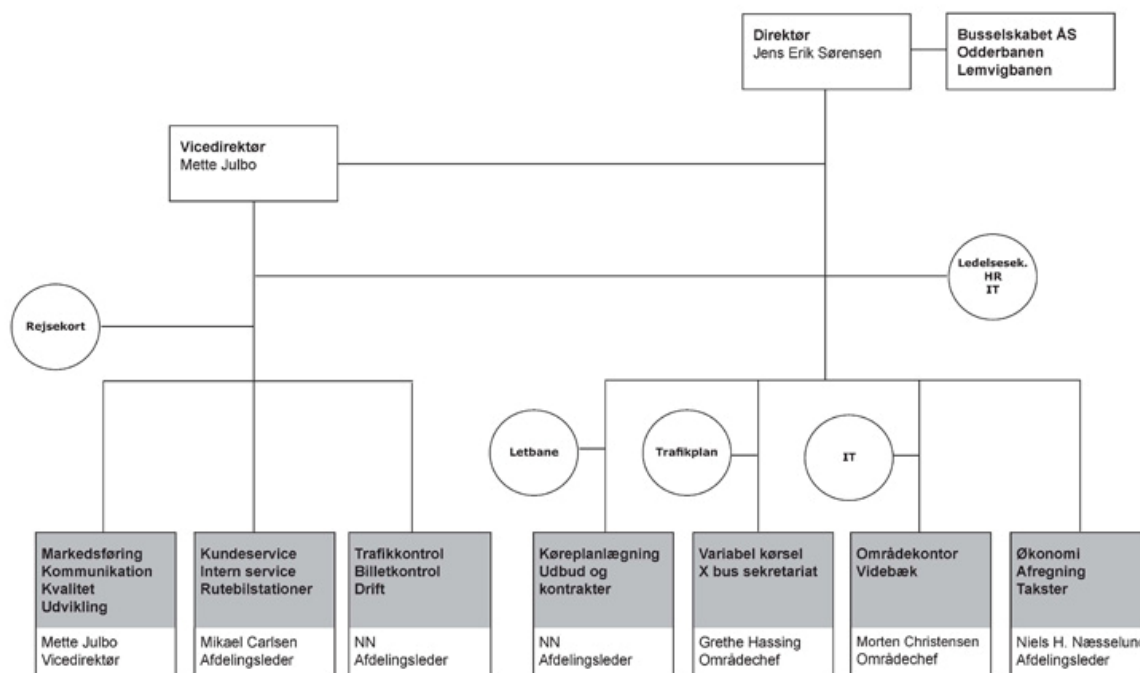
Organisation

MÅL: "Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik til kunderne"

Midttrafik er ledet af en politisk bestyrelse. I selskabet udgør VLTJ/Lemvigbanen, HHJ/Odderbanen og Busselskabet, Århus Sporveje selvstændige resultatområder.

Administrationen

Administrationen i Midttrafik er ledet af den administrerende direktør og er organiseret i 7 afdelinger. Hertil kommer en række tværgående funktioner.



Administrationen er normeret til 133 fuldtidsstillinger, ekskl. Letbanesekretariatet og indtægtsdækket virksomhed i form af KAN-kørsel for kommunerne og Region Midtjylland.

Stillingerne er fordelt således på områderne:

Buskørsel og tværgående funktioner:	79,0
Billetkontrol i Århus og administration heraf	27,0
Handicapkørsel/variabel kørsel	21,0
Rutebilstationer	6,0
I alt	133,0

Midttrafiks medarbejdere er overført fra 2 amter, 2 trafikselskaber og 3 kommuner (Århus, Randers og Silkeborg). Desuden er der besat nogle ledige stillinger inden driftsstarten 1. januar 2007. Normeringen er fastlagt ud fra, hvad der blev brugt på at løse opgaver med kollektiv trafik hos disse 7 afgivende myndigheder. Midttrafik har overtaget opgaver fra en række kommuner ud over de nævnte, men der er ikke overført normering med disse opgaver. I forbindelse med budgetlægningen for 2007 blev det besluttet, at Midttrafik i sit første år skulle finde 10 % besparelse på budgettet for fællesudgifter, herunder på lønbudgettet. Dette spæremål er opnået i 2007.

Pr. 1. januar 2007 var der ansat 127,83 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger. Pr. 31. december 2007 var ansat 127,58 medarbejdere omregnet til fuldtidsstillinger eller 134 personer. Cirka 13 % af de ansatte er deltidsansatte.

Der har i 2007 været 26 fratrædelser og 25 nyansættelser. Det giver en personaleomsætning på cirka 19 %. I dette tal er ikke medregnet stillingsskift internt i organisationen.

Det gennemsnitlige sygefravær blandt medarbejderne i administrationen var i 2007 på 4,30 %. Cirka en fjerdedel af de ansatte har ikke haft noget sygefravær og cirka en femtedel har haft et samlet fravær over 2 uger.

Aldersfordelingen:

20-24 år:	1,49 %
25-29 år:	4,48 %
30-34 år:	5,97 %
35-39 år:	11,19 %
40-44 år:	18,66 %
45-49 år:	16,42 %
50-54 år:	20,90 %
55-59 år:	11,94 %
60-64 år:	8,96 %

Kønsfordelingen er 45,52 % kvinder og 54,48 % mænd.

Gennemsnitsalderen for de ansatte i administrationen er 46,2 år. 41,80 % af de ansatte er over 50 år.

Midttrafik har etableret HovedMED-udvalg for hele Midttrafik inklusiv driftsselskaberne og et LokalMED-udvalg for Midttrafiks administration. Arbejdet i de to udvalg koordineres af Midttrafik og bidrager til, at medarbejder- og ledersiden løbende har dialog om Midttrafiks udvikling og forholdene for medarbejderne.

I 2007 gennemførte Midttrafik en arbejdsklimaundersøgelse inden sommerferien for at sætte fokus på de forhold i forlængelse af fusionen, som havde betydning for medarbejdernes trivsel og opgaveløsning. En række forhold blev identificeret og der blev iværksat handleplaner for at forbedre rammerne for opgaveløsningen.

Privatbanerne

HHJ/Odderbanen og VLTJ/Lemvigbanen er etableret som aktieselskaber, hvor Midttrafik har aktiemajoriteten i begge selskaber. I HHJ/Odderbanen er den ene af Midttrafiks bestyrelses næstformænd, Bjarne Schmidt Nielsen, formand for bestyrelsen. I VLTJ/Lemvigbanen er Midttrafiks bestyrelsesformand, Poul Vesterbæk, formand for bestyrelsen.

Begge selskaber med en aftale med Midttrafik om at levere trafik på de to baner. Finansieringen af privatbanerne er alene Region Midtjyllands ansvar, idet der dog er en vis finansiering fra Lemvig og Holstebro kommuner til Lemvigbanen.

Lemvigbanen varetager persontransporten på strækningen Vemb–Lemvig–Thyborøn, hvor passagertallet i 2007 var på ca. 250.000 passagerer. Godstransporten, der i 2007 var på 51.200 tons, sker i et samarbejde med Railion Danmark, hvor Lemvigbanen kører til Herning.

Odderbanen varetager persontransporten på strækningen Odder–Århus, hvor passagertallet i 2007 var på 1,1 mio passagerer.

De nye skærpede sikkerhedsmæssige krav til jernbanevirksomheder gør det vanskeligt for mindre selskaber at have de nødvendige kompetencer på specifikke ansvarsområder. På den baggrund blev det i slutningen af året besluttet, at Odderbanen og Lemvigbanen skulle have fælles ledelse og sikkerhedsorganisation. Herved sikrede man en bredere og mere robust organisation til gavn for begge baner. Samarbejdet mellem banerne forventes konsolideret og intensiveret i 2008 med henblik på at styrke den samlede banedrift under Midttrafik og for at opnå en mere rationel anvendelse af ressourcerne.

Det har været drøftet med Trafikstyrelsen, hvilke muligheder der er for, at trafikken på de to baner kunne indgå i et udbud sammen med statens genudbud af trafikken i Midt- og Vestjylland. Da det ville være nødvendigt med forskellige udbudsbetingelser på grund af Lemvigbanens godsdrift og forventningen om, at Odderbanen kommer til at indgå i et letbanenet i Århusområdet, ønskede Trafikstyrelsen ikke at gennemføre et fælles udbud.

Der er ikke aktuelle planer om udbud af trafikken. Spørgsmålet om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen afventer stadig nyt materiel. Staten ønsker ikke at indsætte nye tog på Grenaabanen før nye IC 2 tog til erstatning af det nuværende materiel på Svendborgbanen bliver leveret, og der er fortsat ikke et tidspunkt for leverance af disse tog.

Driften på Odderbanen blev helt stoppet 14. september 2007, idet Trafikstyrelsen påbød Odderbanen at stoppe kørslen på en strækning, indtil nogle fejl var udbedret. Kørslen blev delvist genoptaget 18. september og helt genoptaget 25. september 2007.

Regulariteten på Odderbanen i hele 2007 var 92,6 % jf. Banedanmarks RDS-system. Til sammenligning var tallet for 2006 90,9 %. Regularitet opgøres som afgang inden for 3 minutter fra planlagt afgang. Ud over driftsstoppet i september blev der aflyst 32 tog på hele strækning

gen og 17 tog på delstrækninger i 2007. I alt blev der køre 18.411 tog i 2007. Tilsvarende tal findes ikke for Lemvigbanen.

Region Midtjylland godkendte i 2007 første etape af en investeringsplan for banerne, der indebærer spormodernisering af Odderbanen samt færdiggørelse af nyt sikringsanlæg og nedlægelse af overkørsler på Lemvigbanen

På Odderbanen var man i sidste halvdel af året i gang med at forberede spormoderniseringen, som omfatter etablering af et nyt sporanlæg på strækningen Odder – Tranbjerg. Arbejdet skal udføres i sommeren 2008, hvorefter hele strækningen fra Odder til Århus er spormoderniseret.

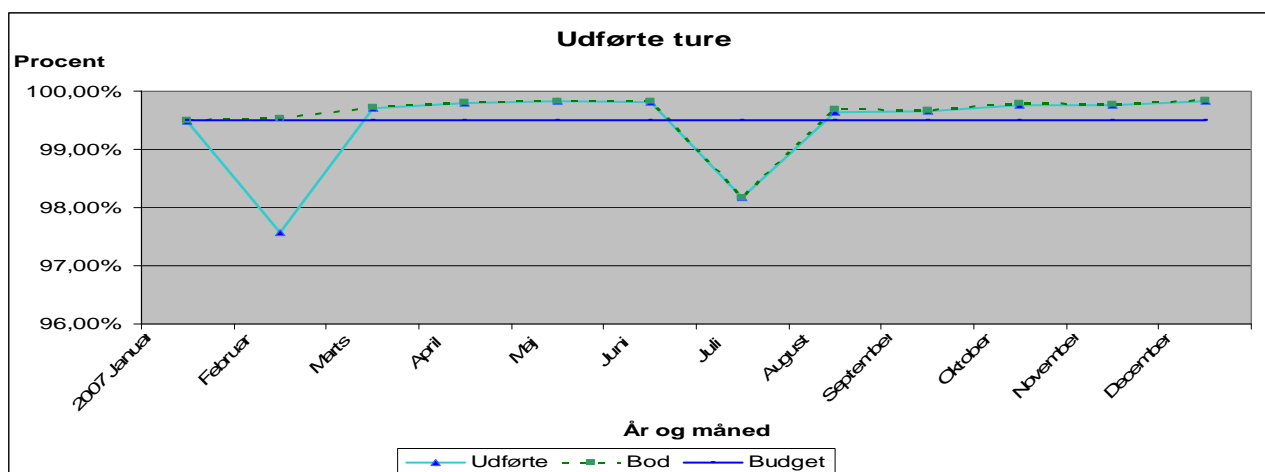
Busselskabet Århus Sporveje

Mål for Busselskabet.

Målet for Busselskabet Århus Sporveje er at kunne sammenlignes med private entreprenører. Det klare politiske ønske fra Midttrafiks bestyrelse er mere kollektiv trafik for pengene. Den stabile drift i 2007 blev i vinteren 2007/2008 fulgt op af et kontrolbud på den udbudte kørsel i Århus, der prismæssigt lå på niveau med konkurrenterne.

Driften.

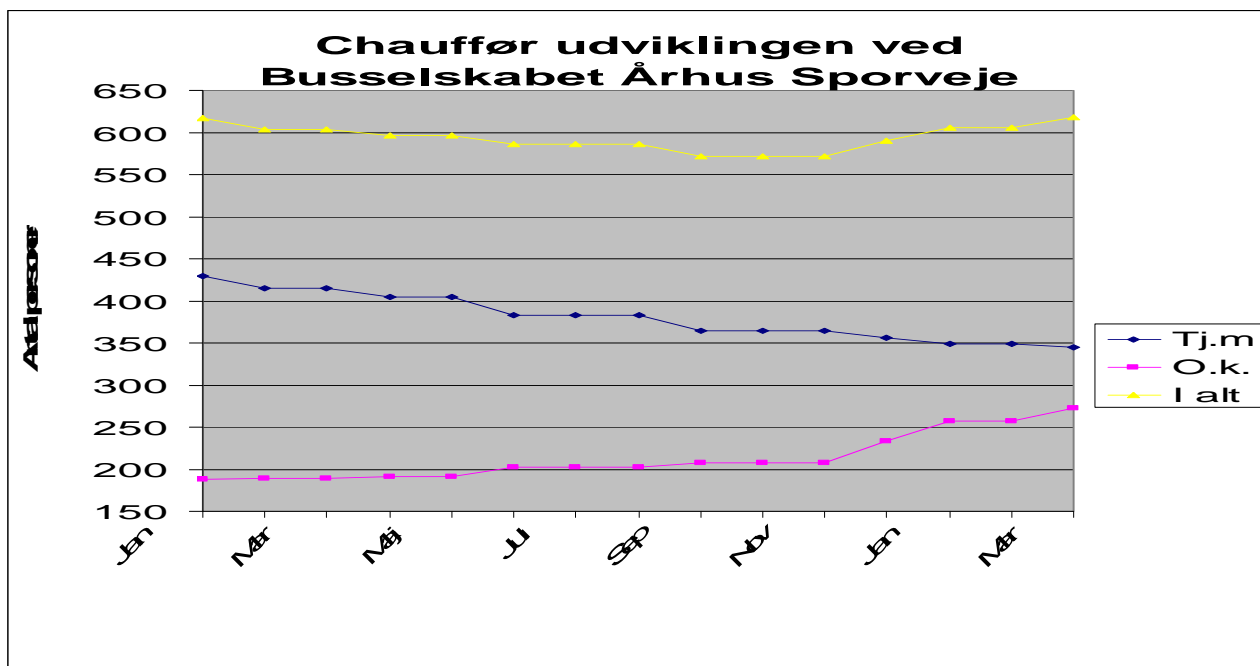
Budgetmålet, der i 2006 blev lagt på 99,0 % gennemført kørsel blev i løbet af 2007 hævet til 99,5 % gennemført kørsel. Dette mål er holdt, takket være en målrettet indsats fra alle afdelinger i Busselskabet.



Faldene i februar og juli 2007 skyldes henholdsvis sne og chaufførmangel i ferieperioden.

Rekruttering.

I løbet af 2007 blev rekrutteringen af buschauffører stabiliseret. Specielt fra oktober 2007 sker der en positiv udvikling i det samlede chaufførtal. Rekrutteringen skete i samarbejde mellem Busselskabet, 3F samt Uddannelsescenteret for Kollektiv Trafik, bl.a. ved etablering af eudkurser. Både overenskomstansatte og tjenestemandansatte chauffører deltager i uddannelse af de nye chauffører.



I september 2007 var chaufførantallet nede på 572, og ved udgangen af februar 2008, var det på 618. Det budgetterede tal for 2007 er på ca. 647 chauffører. I en periode har der således manglet mellem 70 og 80 chauffører dagligt. Det har betydet meget overarbejde for chaufførerne, og det har belastet Busselskabet både organisatorisk og økonomisk. Heldigvis gør nettotilvæksten i chaufførtallet, at situation er bedret i de sidste måneder af 2007.

Sygefravær.

Det gennemsnitlige fravær for 2007 var på 1,9 sygedage pr. chauffør pr. måned. Nedenstående tabel angiver februar 2007 og februar 2008, der er de sidst opgjorte tal, for henholdsvis overenskomstansatte og tjenestemandansatte buschauffører.

	Feb 2007			Feb. 2008		
	Tj. m	O.k.	Samlet	Tj.m.	O.k.	Samlet
Sy.dg/md/chf	2,27	1,67	2,09	1,81	0,91	1,43
Antal. chf.	415	189	604	349	257	606

Udviklingen er positiv for begge grupper, dog mest markant for de overenskomstansatte.

Udviklingsplan.

Busselskabet følger en udviklingsplan fra 2008 til 2010. Planen indeholder dels en administrativ, en ledelsesmæssig og en personalemæssig effektivisering, og dels en nedbringelse af de faste omkostninger. Det sker ved at Busselskabet fokuserer på sine absolutte kerneområder, og reducerer sine faste omkostninger til bl.a. husleje ved at flytte fra Bryggervej til to nye stationer. Målet er at omkostningerne til bl.a. husleje kan matche det øvrige marked. Planen følges af en omfattende informationsplan, med informationsmøder månedligt fra efteråret 2007 frem til efteråret 2008, en høj grad af personaleinddragelse, samt klare udmeldinger til personalet om mål og strategier.

Økonomi

"Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig "

Regnskabet for Midttrafik for 2007 viser en samlet budgetoverskridelse på ca. 30,6 mio. kroner i alt.

Hovedårsagen til budgetafvigelsen ligger i markante mindreindtægter på busdriften som delvist opvejes af mindreudgifter indenfor samme område.

Midttrafiks beretning 2007

Det skal dog bemærkes, at der i budgettet indgår indtægter på ca. 24 mio. kr., der tidligere er omkonteret i nogle kommuners regnskaber for bl.a. skolekort og pensionistkort, og som i 2007 ikke er blevet betalt til Midttrafik. Desuden er der en fejloplysning vedr. indtægter på ca. 6 mio. kr. fra en enkelt kommune.

På de øvrige forretningsområder er der tale om mindreforbrug på privatbanerne og på handicapkørslen, ligesom der er et mindreforbrug på selve Trafikselskabets budget.

Regnskabet giver anledning til revurdering af budgetterne for 2008 og efterfølgende år. Resultatet af disse justeringer forelægges for bestyrelsen og drøftes med bestillerne.

Det overordnede regnskabsresultat for Midttrafik for 2007 er i hovedtal gengivet nedenfor. Den overordnede gennemgang tager udgangspunkt i resultatet af driften eksklusiv bidragene fra kommunerne og regionen. Bestillerbidragene – og effekten af regnskabsresultatet for den enkelte bestiller – er gennemgået i de enkelte afsnit vedrørende forretningsområderne og Trafikselskabet.

Regnskab 2007 på hovedområder (mio. kr.)

		Budget	Regnskab	Afvigelse
Busdrift				
	Udgifter	1.120,6	1.089,1	-31,5
	Indtægter *	-702,3	-619,3	83,0
	Netto	418,3	469,8	51,5
Privatbaner				
	Udgifter	46,0	41,6	-4,4
	Indtægter	-16,0	-14,5	1,5
	Netto	30,0	27,1	-2,9
Handicapkørsel				
	Udgifter **	59,3	44,7	-14,6
	Indtægter	-8,0	-5,1	2,9
	Netto	51,3	39,6	-11,7
Trafikselskabet				
	Udgifter **	123,0	120,9	-2,1
	Indtægter ***	-8,4	-12,6	-4,2
	Netto	114,6	108,3	-6,3

* Incl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet

** Der er budgetmæssigt overført 13,0 mio. kr. fra administration af handicapkørsel (løn og IT) til Trafikselskabet, idet forbrug og budget rettelig henhører under Trafikselskabet, jf. også det tidligere vedtagne budget for 2008.

*** Indtægterne hidrører fra kontrolafgifter og tilskud til forskellige sekretariater.

+ = merudgift for bestilleren

Samlet set er der tale om en netto budgetafvigelse på busdriften på ca. 51,5 mio. kr. Der er tale om mindreudgifter på i alt ca. 31,5 mio. kr. og om en mindreindtægt på netto i alt ca. 83,0 mio. kr. inkl. nettoeffekten af bus- og togsamarbejdet.

Vedrørende privatbanerne (Odder- og Lemvigbanen) kan det konstateres, at der tale om mindreudgifter på ca. 4,4 mio. kr. og mindreindtægter på knap 2 mio. kr. Netto i alt bliver resultatet ca. 2,9 mio. kr. bedre end forventet.

Herudover er der et netto mindreforbrug vedrørende handicapkørslen på ca. 11,7 mio. kr.

Resultatet for Trafikselskabet (administration m.v.) udviser et mindreforbrug på ca. 6,3 mio. kr.

Det samlede nettoresultat for Midttrafik udviser en manko på 30,6 mio. kr. fordelt med mindreudgifter på i alt ca. 52,6 mio. kr. og mindreindtægter på ca. 83,2 mio. kr.

Bemærkninger til de enkelte forretningsområder

Busdrift

Udgangspunktet for resultatet på busdriften er de registrerede udgifter og indtægter, sat i forhold til de af bestillerne indmeldte budgetter på området.

De samlede udgifter var budgetteret til 1.120,6 mio. kr. mens indtægterne var budgetteret til 702,3 mio. kr. Dette budget blev endeligt vedtaget i september 2006, efter budgettet af tre gange havde været sendt til høring ved bestillerne hhv. de afgivende myndigheder, og justeret på baggrund af eventuelle bemærkninger fra høringsrunden.

Det må konstateres, at budgetterne – specielt indtægtsbudgetterne – har været behæftet med større fejl og usikkerhedsmomenter. På den ene side har der været tale om direkte forkerte indberetninger, og på den anden side har der været tale om en for optimistisk fremskrivning af indtægterne. Efter regnskabet afslutning har der været dialog med alle kommuner og Regionen, og de respektive årsager til fejl og usikkerheder i budgetterne er drøftet – og det vil blive justeret i forhold til budget 2008. I alt forklarer usikkerhedsmomenter og fejl manglende indtægter på ca. 29,4 mio. kr.

Den resterende manko på ca. 53,6 mio. kroner kan forklares ved en for optimistisk fremskrivning af indtægtssiden fra 2005 til 2006 prisniveau, samt fremskrivningen fra 2006 til budget 2007 prisniveau. Udgangspunktet for budgettet for Midttrafik for 2007 var generelt regnskabet for 2005. Disse regnskabsresultater er generelt fremskrevet med ca. 3 % pr. år fra 2005 til 2007, svarende til en ren fremskrivning på ca. 49 mio. kr.

Ud fra de historiske data, samt ud fra den faktiske udvikling i 2006 og 2007 kan det konstateres at indtægterne i overvejende grad har været uændret målt i løbende priser. Det har den effekt, at hele den forventede merindtægt – som for en stor dels vedkommende er begrundet i takststigninger – er mere end 'spist op' af en nedgang i antallet af passagerer.

Den generelle optimistiske og fejlskønnede budgetfremskrivning af indtægterne dokumenteres også i den revisionsanalyse, Midttrafik har bedt revisionen om at udarbejde, og som nu foreligger som et udkast til en delanalyse.

Revisionsanalysen blev iværksat af Midttrafik forud for regnskabsaflæggelsen, og omfatter stikprøver på budgetgrundlaget og regnskabsudviklingen for 5 kommuner og 2 tidligere amter, hvorved størsteparten af Midttrafiks område skulle være dækket ind.

Revisionsanalysens hovedkonklusioner er i hovedtræk følgende:

- Indtægterne er generelt vurderet for højt, fremskrivningen kan ikke genfindes i virkeligheden
- De indmeldte regnskabstal er generelt behæftet med nogen usikkerhed
- Indmeldingerne af budgetterne er uensartede, og i visse tilfælde nettoopgørelser

Den sammenfattende konklusion er, at det forekommer "sandsynligt, at det udarbejdede budget for 2007 ikke har haft en tilstrækkelig kvalitet til at kunne fungere som et effektivt styringsgrundlag for regnskabsopfølgningen for 2007. Den manglende datakvalitet i vores (KPMG's) stikprøve gør det ikke muligt at kvantificere usikkerheden eller dens effekt på de enkelte poster."

Tendensen med faldende passagerindtægter er generel for alle trafikelskaber, og der kan i den forbindelse henvises til et andet dagsordenspunkt, hvor der er en redegørelse for udviklingen for landet som helhed.

Midttrafiks beretning 2007

På udgiftssiden er der tale om mindreudgifter, som dels skyldes udbud af ruter, hvor det har været muligt at opnå besparelser af en vis størrelse, dels at der i løbet af foråret har været foretaget nettoposteringer i forbindelse med afregning af busruterne. Sidstnævnte har den effekt, at udgifterne er lavere end antaget og at det samme gør sig gældende for indtægterne. Netto har det dog ingen effekt.

Bus- og togsamarbejdet har været vanskeligt at vurdere i 2007. De afgivende myndigheder har for størstedelens vedkommende indrapporteret et nettobeløb, og det har ikke været muligt før ultimo 2007 at foretage en samlet opgørelse over udgifterne og indtægterne ved dette samarbejde. Ved regnskabsopgørelsen konstateredes en netto merindtægt på ca. 28 mio. kr., som indgår i det samlede regnskabsresultat for busdriften for 2007. Heri er indregnet den efterregulering fra tidligere år, som skyldes en fejlberetning fra en konsulentvirksomhed.

Fra og med budget 2008 indarbejdes brutto udgifterne og brutto indtægterne i Midttrafiks samlede budget, hvorved der fås et bedre og mere effektivt styringsinstrument.

Busselskabet

Busselskabet Århus Sporveje

Regnskab 2007

(mio. kr.)

		Budget	Regnskab	Afvigelse
Busselskabet Århus Sporveje				
	Udgifter	357,5	411,0	53,5
	Indtægter	393,1	424,0	30,9
	Netto	-35,6	-13,0	-22,6

I det omkostningsbaserede regnskab for Busselskabet Århus Sporveje blev der et overskud på 13,0 mio. kr. mod et budgetteret overskud på 35,6 mio. kr. Forskellen skyldes:

- ændrede forhold, da Busselskabet overgik fra at være en del af Århus Kommune til at være en del af Midttrafik, hvilket ikke var indregnet fuldt ud i budget 2007, det drejer sig fx om husleje, advokathjælp samt øvrige interne ydelser i kommunen, som Busselskabet nu selv skal klare.
- justering af chaufføromkostningerne i forhold til den faktiske udgift
- overarbejde blandt chaufførerne (17,8 mio. kr. over budgettet) pga. stort sygefravær.
- udgift til ansvarsskader er steget, hvilket har medført større forsikringsomkostninger (4,3 mio. kr. over budgettet).
- annoncering efter chauffører på 0,8 mio. kr. har givet forøget administrationsomkostninger.

Privatbanerne

Budgettet for privatbanerne har været genstand for en del justeringer i løbet af 2007, herunder opretning af fejl og en omfordeling mellem indtægter og regionens bidrag.

I forhold til det oprindelige budget, er der mindreudgifter på ca. 4,4 mio. kr. mens der mindreindtægter på ca. 1,5 mio. kr.

De to privatbaner er selvstændige aktieselskaber og de forelægger regnskaberne for deres respektive bestyrelser.

Handicapkørsel

På handicapområdet er der tale om reducerede udgifter i forhold til det oprindelige budget, hvilket primært skyldes at omkostningerne har været overvurderet. Kørselsomfanget har i 2007 været mindre end det var forudsat i budgetterne for 2007.

Trafikselskabet

Trafikselskabet er det budgetområde, hvor Midttrafik har absolut størst indflydelse på udviklingen i udgifterne.

Baggrunden for mindreforbruget i Trafikselskabet er, at der har været udvist stor tilbageholdenhed med hensyn til at besætte ledige stillinger, ligesom der er foretaget en opbremsning på en række andre initiativer, indtil der var etableret en mere sikker økonomistyring.

Bestyrelsen besluttede i december 2007, at et eventuelt mindreforbrug indenfor dette område kan anvendes til en lang række initiativer, der nu er sat i gang for 2008. Initiativerne omfatter i hovedtræk følgende:

- Konsulentanalyse af pendlingsstrømme til brug for en målretning af det regionale rutenet samt grundlag for de kommunale trafikplaner
- Chaufførportal og chauffør imagekampagne jf. bestyrelsens tidligere beslutning om at udvikle fælles rekrutteringsportal og en fælles imagekampagne
- Moderniseringsprogram for salgsstederne, herunder bl.a. anvendelse af Midttrafiks logoer, brochureholdere m.v.
- Gennemførelse af etablering af web-butikken. Projektet er tidligere godkendt af bestyrelsen, men er blevet forsinket lidt.
- I lyset af de seneste episoder med vold mod buschauffører og kontrollører, igangsættes en række kampagner som tidsmæssigt vil strække sig ind i 2008, og derved også først belaste økonomien til næste år.

Det drejer sig om 4,5 mio. kr., som administrationen har anmodet om at få overført til 2008.

Effekten af regnskabsresultatet for bestillerne

Regnskabsresultatet giver anledning til en række forskellige korrektioner i de bidrag, kommunerne og Regionen har indbetalt til Midttrafik – ikke mindst vedrørende underskuddet på busdriften.

Nedenfor er gengivet budget og regnskab for hver bestiller samt afvigelsen på hver af aktivitetsområderne.

Regnskab 2007 ift. budget 2007 fordelt på bestillere (1.000 kr.)

	Budget 2007	Regnskab 2007	Afvigelse	heraf afvigelse på busdrift	heraf afvigelse på handicap-kørsel	heraf afvigelse på privatbaner	heraf afvigelse på Trafikskabet
Regionen	181.990	185.880	3.890	9.211	0	-2.900	-2.421
Favrskov	6.917	9.325	2.408	2.979	-123	0	-448
Hedensted	8.280	10.272	1.992	1.893	222	0	-123
Herning	29.383	31.943	2.560	3.305	-247	0	-497
Holstebro	20.450	20.631	181	576	-146	0	-249
Horsens	28.829	28.846	17	1.019	-1.013	0	11
Ikast-Brande	9.950	8.251	-1.699	-1.694	43	0	-48
Lemvig	7.638	4.929	-2.709	-2.442	-124	0	-144
Norddjurs	11.499	10.149	-1.350	-988	-220	0	-141
Odder	5.147	4.703	-444	-233	-76	0	-134
Randers	34.480	31.366	-3.114	-2.273	-511	0	-330
Ringkøbing-Skjej	17.413	20.069	2.656	2.912	40	0	-296
Samsø	2.747	3.159	412	486	-56	0	-18
Silkeborg	31.311	30.770	-541	211	-477	0	-275
Skanderborg	12.017	12.517	500	1.064	-214	0	-349
Skive	14.850	15.476	626	1.671	-632	0	-413
Struer	5.463	4.909	-554	-469	-34	0	-51
Syddjurs	13.516	13.094	-422	-82	-186	0	-154
Viborg	23.631	25.806	2.175	3.857	-1.247	0	-435
Århus	148.782	172.738	23.956	30.508	-6.739	0	187
I alt	614.293	644.834	30.541	51.508	-11.740	-2.900	-6.328

I relation til busindtægterne skal bemærkes, at der som tidligere nævnt har vist sig at være midler, der fortsat ligger i de respektive kommuner, men hvor budgettet er ved Midttrafik. Det drejer sig om følgende indtægter :

Odder Kommune	0,5 mio. kr.
Herning Kommune	0,1 mio. kr.
Silkeborg Kommune	2,1 mio. kr.
Viborg Kommune	4,2 mio. kr.
Århus Kommune	17,0 mio. kr.
Favrskov Kommune	5,5 mio. kr.

I alt burde indtægtsbudgettet således være nedskrevet med ca. 29,4 mio. kr.

Kvalitet og udvikling

MÅL: "Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfredshedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere med flere), økonomisk effektivitetsmål, og evnen til at overgå forventninger"

2007 har været præget af, at Midttrafik skulle etableres og de mange funktioner og opgaver skulle fusioneres og harmoniseres. Der har derfor ikke været særligt fokus på struktureret at gennemføre tilfredshedsmålinger og andre resultatmålinger. I 2008 vil der blive fokus på at gennemføre en række målinger blandt kunderne og vognmændene, ligesom der vil blive lavet benchmarking med de øvrige trafikskaber.

MÅL: "Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater"

Midttrafik har i 2007 arbejdet med at indsamle viden om, hvordan opgaver er blevet løst hos de kommuner, amter og trafikskaber. Baseret på denne viden, har Midttrafik udviklet sine egne metoder og arbejdsgange til at løse opgaverne bedst muligt i samarbejde med kommuner, Regionen og øvrige samarbejdspartnere.

Fokus har fra starten af 2007 været, at kunderne ikke skulle mærke manglende stabilitet i driften på grund af etableringen af et nyt trafikselskab. Det er blevet overholdt. Innovationen og resultaterne i form af forbedringer har i 2007 været i støbeskeen, og konkrete tiltag vil derfor blive synlige i 2008 og fremefter.

MÅL: "Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling m.m. og tilbyder effektive transportløsninger"

Midttrafik laver effektive transportløsninger på basis af informationer fra kunder, bestillere, busselskaber og andre samarbejdspartnere. Informationen kombineres med Midttrafiks erfaringer og viden på området og i samarbejde med Midttrafiks partnere bliver informationen en vigtig del af processen på at lave effektive løsninger for kunderne. Derfor er det vigtigt, at de informationer, Midttrafik arbejder med, er korrekte og baseret på fakta.

Midttrafik har bestilt et konsulentfirma til at udarbejde en pendlingsanalyse, hvor byer over 3.000 indbyggere opdeles i delområder. Analysen skal bruges til at kortlægge regionale rejsestrømme for faktabaseret at kunne kategorisere de nuværende regionale ruter efter graden af regional pendling. Desuden vil analysen kunne bruges til at planlægge ruterne mere præcist efter, hvor pendlingen foregår, med det formål at nedbringe rejsetiden for de større pendlerstrømme. Endelig vil databasen over pendlingen kunne bruges ved udarbejdelse af kommunale trafikplaner. Analysen leveres i foråret 2008.

Inddragelse af kunder og samarbejdspartnere i kvalitetsforbedring

Hvert år foretager Midttrafik et køreplansskifte. I forbindelse med dette arbejde inviterer Midttrafik kunder, samarbejdspartnere og andre til at komme med forslag til ændringer til den eksisterende køreplan. Dette sker ved ophæng i busserne, annoncer på hjemmesiden og breve til uddannelsesinstitutioner, bestillere og busselskaber. Denne information giver Midttrafik et billede af hvad der sker i Midttrafiks område mht. pendlerstrømme, udviklingen af uddannelsesinstitutioner, boligområder osv. og et grundlag i forbindelse med udviklingen af køreplaner.

Kundehenvendelser og rejsegaranti giver også Midttrafik et godt billede af, hvordan kørslen er tilrettelagt, og hvordan den udføres. Er der ikke tid nok til bussen at køre køreplanen vil bussen blive forsinket, og Midttrafik modtager klager over forsinkelsen, hvorved Midttrafik kan foretage de nødvendige justeringer.

Busselskaberne har i deres kontrakter med Midttrafik pligt til at meddele forhold, der kan have eller vil få indflydelse på udførelsen af kørslen. I mange kontrakter er busselskaberne tillige forpligtet til at meddele forsinkelser, aflyste ture osv. til BUS-INFO, der også er et vigtigt informationssystem for Midttrafik til at blive bedre til at udvikle produkterne og informationen til kunderne.

Midttrafiks ejere - Regionen og kommunerne - er vigtige samarbejdspartnere, i forbindelse med indsamling af information til køreplanlægningen. De kender de lokale problemer, men vigtigst, de kender også fremtidsplanerne for deres områder. Bygges der nyt boligområde, nedlægges skoler eller laves en ny omfartsvej. Alt sammen har det betydning for at udarbejde den effektive transportløsning.

Midttrafik indsamler også selv oplysninger, der kan danne grundlag for udvikling af køreplaner. Der foretages tællinger af kunderne, og Midttrafik har busser, der er udstyret med særligt tælleudstyr og som sender informationer direkte til Midttrafiks database. Det er spredt viden og et område, der skal markant forbedres. Udover disse tællinger har Midttrafik mulighed for at følge indtægterne på de enkelte ruter og ture, der kan give oplysninger om kundernes køb af billetter og dermed rejsemønstre.

Videnscenteret

Midttrafik oprettede et Videnscenter for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, som indsamler information og viden om transportløsninger i ind og udland og gennemfører forsøg, netop for at finde den mest effektive transportløsning i de tyndt befolkede områder. Videnscenteret samarbejder med kommuner og andre, for at indsamle information og gennemføre projekter,

således Midttrafiks viden om kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder øges, og Midttrafik kan tilbyde de mest effektive transportløsninger.

Midttrafik har i 2007 indgået i et landsbyprojekt i Ringkøbing–Skjern, Skive og Norddjurs kommuner, hvor der er indsamlet viden om aktiviteter, holdninger, interesser og bæredygtighed i landsbyerne med henblik på at skabe effektive transportløsninger i tyndt befolkede områder.

Videncenteret har gennem samarbejde med EU og Regionens Regional udvikling fundet en række samarbejdspartnere i andre EU-lande. Midttrafik forventer at disse samarbejder, vil resultere i konkrete forsøg i tyndt befolkede områder i de kommende år. Udover EU lande har Videncenteret kontakt til organisationer og offentlige kontorer, der arbejder med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, kontakter der vil give viden og udvikling til Midttrafiks arbejde på at styrke den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

FAKTA:

- Midttrafik råder over 25 data busser der giver oplysning om bussens drift. Det registreres hver gang der stiger en kunde på eller af samt hver gang busser stopper.
- Alene på telekørslen findes der 29 forskellige kontrakttyper og måder hvorpå telekørslen er tilrettelagt og kan bruges. Disse forsøges harmoniseret i de kommende år.

MÅL: "Midttrafik vil bygge et kvalitetsstyringssystem, som understøtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt"

Kvaliteten i Midttrafiks produkter afhænger af, at mange forskellige samarbejdspartnere arbejder godt sammen. Bl.a. vognmænd, rutebilstationer og salgssteder, kommuner og Regionen, andre trafikskaber skal sammen med Midttrafik bidrage til kvaliteten, som kunderne oplever i den kollektive trafik i Midttrafiks område.

Midttrafik har i sit første år især fokuseret på at skabe de rette rammer for kvaliteten i et nyt, fusioneret selskab. Der har således været arbejdet målrettet med at få skabt overblik over indholdet af aftaler med alle samarbejdspartnere for derigennem at kunne fastlægge fælles kvalitetsmål for det fremtidige samarbejde.

Den tidligere nævnte standardsamarbejdsaftale fastlægger også hvad den enkelte kommune eller Regionen skal bidrage med, og hvad Midttrafik skal lave for at højne kvaliteten. Samarbejdsaftalen fastlægger for eksempel, hvordan man sikrer kommunernes viden indgår i køreplanlægningen, så viden om de lokale forhold sammen med Midttrafiks viden om køreplanlægning sammen kan højne kvaliteten i de køreplaner, der i sidste ende sikrer kunderne gode muligheder i den kollektive trafik.

Internt i Midttrafik har der også været arbejdet på at højne kvaliteten ved justere organiseringen i forhold til opgaveløsningen og lave beskrivelser af arbejdsgange. Medarbejderne er fusioneret fra 7 myndigheder, og der er rekrutteret en del medarbejdere udefra. Der har derfor været behov for at arbejde meget med at sikre den interne kvalitet, så alle medarbejdere arbejder efter ensartede principper for, hvordan Midttrafiks virksomhedsgrundlag og målsætninger bliver opfyldt. Dette arbejde vil blive intensiveret i 2008.

I 2008 vil der blive fokus på kvalitet i form af et mere systematiseret kvalitetsudviklingsarbejde i forhold til målstyring og effektivisering af arbejdsgange. Derudover vil der blive arbejdet med ekstern kvalitet i samarbejde med vognmændene samt salgs- og informationsstederne, så kunderne kan opleve bedre og mere ensartet kvalitet i hele Midttrafiks område.

Perspektiver for 2008

Miljø

Midttrafiks bestyrelse har i februar 2008 godkendt, at Midttrafik fremover også arbejder med et mål for at arbejde med miljøforhold. *"Midttrafik vil indsamle faktuel viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljømæssig henseende".*

Udover krav og forventninger omkring miljøkrav til busser i almindelighed, og til bybusser i særdeleshed, så deltager Midttrafik også i følgende projekter:

- Senest i 2009 skal mindst 5 % af den diesel, der bruges i Midttrafiks busser være biodiesel. Dette projekt foregår i et nært samarbejde mellem Teknologisk Institut, Færdselsstyrelsen, Statoil, OK, udvalgte busvognmænd og Midttrafik.
- Inden Klimatopmødet i København, efterår 2009, vil Herning Kommune have, at mindst én af deres bybusser er en brintbus på brændselsceller. I dette nære samarbejde indgår Miljøstyrelsen, Herning Kommune, H 2 Logic A/S, Arriva Bus DK og Midttrafik.

Da begge disse 2 projekter kræver betydelige etableringsomkostninger, så fordrer det tilskud af midler fra staten. Der søges og forventes bevilget tilskud til etablerings- og driftsomkostninger til de to projekter gennem hhv. Færdselsstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Midttrafik vil deltage aktivt i indførelsen af miljøzoner i Århus, når dette bliver besluttet af Århus byråd.

Bestyrelsen i Midttrafik har sat fokus på det forhold, at busser i nogle tilfælde kører rundt med meget få kunder. Økonomisk og miljømæssigt er det problematisk, hvis store busser kører med meget få kunder, hvorfor Midttrafik vil sætte fokus på, om sådanne steder kan betjenes på en mere miljøvenlig måde med mindre busser eller telebusser.

Overordnet trafikplan

Midttrafik vil i 2008 fremlægge en overordnet trafikplan. Formålet med en overordnet trafikplan er at fastlægge visionerne med den kollektive trafik for hele Midttrafik samt fastlægge nogle principper for, hvilke typer kollektiv trafik Regionens henholdsvis kommunerne skal tage ansvaret for at finansiere. I den sammenhæng vil det også blive fastlagt, hvordan man på sigt sikrer en bedre sammenhæng i de forskellige kommuners og Regionens kollektive trafik – alt sammen skal det gerne munde ud i, at kunderne oplever det som et samlet tilbud om kollektiv trafik, der møder kundernes behov. Det er en forudsætning for, at Midttrafik kan få flere kunder, og mere tilfredse kunder.

Den overordnede trafikplan vil blive suppleret med områdeplaner for fx Århus- og Randersområdet og en række konkrete projekter.

Udvikling i den kollektive trafik

Selvom bestillerne, herunder ikke mindst Region Midtjylland, i øjeblikket har behov for at spare på den kollektive trafik, skal Midttrafik i 2008 arbejde med udvikle og forbedre den kollektive trafik. Der skal arbejdes med at udnytte ressourcerne til kollektiv trafik bedre ved fx bedre koordinering af kommunale og regionale ruter, effektivisering af nogle ruter og nedlæggelse af afgang, der har meget få kunder.

Der skal også arbejdes med bedre betjening af pendlere og andre "storkunder" i den kollektive trafik, så der kommer flere indtægter. Der vil blive forberedt et forsøg med en særlig pendlerbus, der kører direkte fra en oplandsby ved Århus til et område med mange arbejdspladser i Århus – uden at skulle forbi centrum først. Bybustrafikken i flere byer skal udvides og forbedres, ligesom visse af de nye sammenlægningskommuner skal have den kollektive trafik tilpasset, så kommunerne bliver bundet bedre sammen.

Midttur blev etableret i 2007 som et tilbud om dør-til-dør-kørsel med taxi. Midttur minder om kollektiv trafik – man skal acceptere, at der kan være andre kunder med vognen, der kan væ-

re omvejskørsel og bilen kører ikke nødvendigvis lige på det tidspunkt, man ønsker. Midttrafik koordinerer kørslen med blandt andet handicapkørsel og patientkørsel. Ordningen dækker hele Midttrafik og er selvfinansierende, men nogle kommuner har valgt at give et tilskud til ordningen, så turene kan gennemføres til halv pris – 7 kr. pr. km. I 2008 vil der blive mere fokus på at markedsføre Midttur, gøre kommunerne opmærksom på de behov, Midttur kan dække i kommunerne samt arbejde med at få nogle af de øvrige tele-taxi-ordninger ind i Midttur, så der opnås flere stordriftsfordele.

Patientkørsel

Fra 2008 har Midttrafik overtaget ansvaret for at koordinere og udføre en stor del af patientkørslen for Region Midtjylland. Kørslen med patienter til og fra sygehusene er en meget stor opgave, som Midttrafik skal have indarbejdet i den eksisterende variable kørsel, som primært består af handicapkørsel og Midttur. Patientkørslen har et omfang, så der er gode muligheder for at få endnu bedre koordinering af de taxi'er, Midttrafik har kontrakt med. Dermed udnyttes kapaciteten bedre, og kørslen med både handicappede, patienter og brugere af Midttur bliver billigere.

Bedre viden om kunderne

Midttrafik har en spredt viden om kunderne, men det er et mål løbende at blive endnu bedre til at forstå kundernes behov for at kunne forbedre den kollektive trafik. Der vil i 2008 blive arbejdet med at gennemføre kundeundersøgelser, kundetællinger og pendleranalyser.

Rejsegarantien vil blive en kilde til løbende information om kundernes oplevelse i den kollektive trafik. Den information skal bruges struktureret til at forbedre vores service.

Nye produkter

Flere virksomheder har vist stor interesse for at kunne tilbyde medarbejderne et buskort, så de kan bruge den kollektive trafik til og fra arbejde. Midttrafik vil i 2008 arbejde på at kunne tilbyde et sådant produkt til erhvervslivet.

I Østjylland har der været et godt samarbejde mellem den kollektive trafik og turistbranchen, så man i dag fx kan købe en busbillet med indgang til Djurs Sommerland. Sådanne billetsamarbejder skal der laves bedre rammer for, så det kan udbredes til flere samarbejdspartnere på en måde, der er attraktiv for kunderne, samarbejdspartnerne og Midttrafik.

Takster og billetter

Der vil i 2008 blive arbejdet videre med at harmonisere taksterne i Midttrafik, idet målet fortsat er ens takster i hele Midttrafik. Inden det kan gennemføres, skal der træffes beslutninger om ændring af zoner, zonestruktur, prisberegningsprincip og ens rejseregler i hele Midtjylland. Det vil få betydning for taksterne og måden, takster beregnes på, for mange kunder.

De forskellige typer af billetter, klippekort, periodekort osv. vil blive harmoniseret, så sortimentet bliver mindre på den almindelige type kort og billetter. Fx skal der ryddes op i de mange undtagelser og særlige billetter, der gælder på enkelte ruter rundt omkring. Til gengæld vil der blive nye korttyper: deltidperiodekort til pensionister, klippekort og periodekort til institutioner, kort med tidsbegrænsning til skoleelever osv. Det følges nøje, om man andre steder i Danmark eller udlandet gør gode erfaringer med nye typer af kort og billetter, så det kan overvejes at indføre disse i Midttrafik.

Rejsekortet vil være et fokusområde i 2008. Afhængig af Bestyrelsens beslutning om tilslutning vil der skulle gøres meget for at indføre Rejsekortet i Midttrafik, som vil ændre en række forretningsgange internt og eksternt.

Salg og information

Midttrafik har samarbejde med en lang række rutebilstationer samt salgs- og informationssteder i Midtjylland. I 2008 vil der blive lavet en ny strategi for disse steder, så der bliver en mere ensartet måde, kunderne mødes på i Midttrafiks salgs- og informationssteder, og ressourcerne på disse steder bruges mere effektivt og målrettet på de fokusområder, Midttrafik vælger.

Webbutikken vil som nævnt i 2008 gøre det nemmere for kunderne at købe og forny periodekort på internettet. Midttrafik vil desuden udvikle brugen af nettet til at give kunderne bedre og mere opdateret information om rejsemuligheder, driftsforstyrrelser, priser osv. Der arbejdes derudover med automatisk stoppestedannoncering i flere bybusser.

Samarbejde med vognmændene og chaufførerne

Midttrafik gennemfører i samarbejde med vognmændene og fagforeningerne en kampagne i Århus i foråret 2008, hvor der sættes fokus på, at kunderne skal behandle chaufførerne ordentligt. Baggrunden er nogle voldsomme episoder i efteråret 2007. Kampagnen fokuserer på, at man ikke skal brokke sig til chaufføren, men i stedet rette sin utilfredshed mod Midttrafik og skrive et brev til os, så vi kan gøre det bedre fremover.

Midttrafik går også i samarbejde med vognmændene for at skaffe flere chauffører til branchen. Bortset fra Busselskabet Århus Sporveje, har Midttrafik ikke selv ansat chauffører, og det er principielt de private vognmænds eget ansvar at få tilstrækkelig med chauffører til at kunne opfylde deres kontrakter med Midttrafik. I praksis har det dog også stor betydning for Midttrafik, at der er tilstrækkeligt med kvalificerede chauffører hos vognmændene, da Midttrafik frem for alt ønsker, at de planlagte busser kører, så kunderne kan få det, de forventer. Midttrafik står derfor bag en portal, der bliver lanceret i foråret 2008, hvor chauffører og potentielle chauffører kan få viden om jobbet som buschauffør i den kollektive trafik.

Med Midttrafiks tilblivelse 1. januar 2007 sagde vi samtidig farvel til det tidligere kvalitetsudvalg, som bestod af en til to repræsentanter for hvert busselskab. I Midttrafik regi arbejder vi på at få et tilsvarende kvalitetsudvalg op at stå. Det vil blive en realitet i løbet af 2008. Udvalget skal sikre et godt samarbejde mellem Midttrafik og vognmændene samt vognmændene imellem.

Udbud

Midttrafik vil i 2008 udvælge et udbud med kontraktstart i 2009, der er egnet til forsøg med omfattende incitamentsordninger. Formålet er, at vognmanden skal få større incitament til at gøre en indsats for at få flere kunder i busserne. Erfaringer fra bl.a. Sverige tyder på, at man kan tiltrække rigtigt mange kunder til busserne, når vognmændene og chaufførerne belønnes for at få flere kunder i busserne. Udbudsmaterialet herfor udsendes inden udgangen af 2008.

I efteråret 2007 var der udbud af ca. 20 % af bybuskørslen i Århus. Det er første gang, at denne kørsel er i udbud. Vinderen af udbuddet findes i april 2008. Hvis det ikke bliver Busselskabet Århus Sporveje, der vinder udbuddet, vil der være fokus på, at opgaven overdrages på en måde, så kunderne oplevere god kvalitet og driftssikkerhed både før og efter kørslen overdrages i november 2008. Den ikke-udbudte del af bybuskørslen i Århus Kommune vil fortsat blive varetaget af Århus Sporveje, men der vil blive indgået en ny kontrakt, så styringen af Busselskabet kommer til at foregå på vilkår, som om det var kørsel vundet i udbud.

Kvalitet

Midttrafik vil i 2008 sætte fokus på intern og ekstern kvalitet. Hensigten er, at kvaliteten i den kollektive trafik og de opgaver, Midttrafik løser for at understøtte den kollektive trafik, skal følges meget nøjere, så der er basis for løbende forbedringer. Det vil foregå på en måde, som involverer alle medarbejdere i Midttrafik, leverandører samt andre samarbejdspartnere i et vist omfang.

Privatbaner og letbane

Privatbanerne – Odderbanen og Lemvigbanen – skal fortsat have konsolideret og intensiveret samarbejdet, så det fælles ejerskab i Midttrafik kan udmøntes til at styrke den samlede bane-drift inden for Midttrafik og for at opnå en mere rationel anvendelse af ressourcerne.

Letbane-projektet kører efter projektplanen. Midttrafik vil presse på for at fremskynde etableringen af letbanen. I 2008 vil der først og fremmest være fokus på at få lavet en VVM-redegørelse, der er en forudsætning for at etablere letbanen.

Busselskabet Århus Sporveje

Midttrafiks beretning 2007

Der vil i 2008 være fortsat fokus på effektivisering og udvikling af Busselskabet Århus Sporveje, så Busselskabet kan udføre bybuskørslen i Århus til en pris, der er på niveau med private vognmænd. En sådan effektivisering vil kræve en række tiltag som fx reduktion af de faste omkostninger til bygninger m.m. og effektivisering af administrationen. Busselskabet er blevet effektiviseret over de senere år, men der er stadig potentiale for at effektivisere yderligere.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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

NOTAT

**DANSKE
REGIONER**



07-03-2008

Sag nr. 06/987

Dokumentnr. 12450/08

John Christensen

Tel. 35 29 83 24

E-mail: joc@regioner.dk

Passagerudvikling 2003 - 2007



1	<i>Indledning</i>	3
1.1	Baggrund	3
1.2	Kommissorium	3
1.3	Deltagerkreds	4
2	<i>Sammenfatning</i>	5
3	<i>Undersøgelsesmetode</i>	8
4	<i>Datagrundlag</i>	8
5	<i>Passagerudviklingen fra 2003 til 2007</i>	9
6	<i>Passagerudviklingen i 2007</i>	10
6.1	Movia	10
6.2	NT	13
6.3	Midttrafik	13
6.4	Sydtrafik	14
6.5	Fynbus	14
6.6	BAT	15
7	<i>Takster</i>	16
8	<i>Kørselsomfanget</i>	19
9	<i>Tilskuddet</i>	20
10	<i>Baggrundsvariable</i>	21
10.1	Demografi	21
10.2	Bilrådighed	25
10.3	Brændstofpriser og passagerudvikling	27
10.4	Beskæftigelsen	29
10.5	Konklusion vedr. baggrundsvariable	30

1 Indledning

1.1 Baggrund

Formændene for trafikkselskaberne henvendte sig med brev af 5. juni 2007 til KL og Danske Regioner. Henvendelsen beskrev bl.a. problemer i trafikkselskaberne med faldende passagertal.

I svaret af 26. juni 2007 foreslog KL og Danske Regioner, at man i fællesskab analyserede problemerne.

1.2 Kommissorium

Der ønskes primært en undersøgelse af

- Passagerudviklingen fra 2003 til 2007 i bustrafikken (herunder privatbaner), fordelt på trafikkselskaber
- Udbuddet af køreplantimer i trafikkselskaberne
- Udviklingen i takster, passagerindtægter og tilskud
- Udviklingen i privatbilismen, bilrådighed o.l.

og sekundært:

- Søge at beskrive forhold, der kan forklare udviklingen, eksempelvis ændring i pendlingsmønsteret, ændring i borgernes aldersprofil, takststigninger, den øgede velstandsstigning og dermed større bilrådighed, mv.

med henblik på, at undersøgelsen skal fungere som baggrundsmateriale i forbindelse med tilrettelæggelsen af økonomiforhandlingerne.

Arbejdsgruppen har haft én repræsentant for hvert trafikkselskab. Danske Regioner og KL har været sekretariat.

Arbejdsgruppen har afsluttet sit arbejde, så materialet forelå ultimo februar 2008.

1.3 Arbejdsgruppens deltagerkreds

Jan Rosendahl, Movia

Birthe Bak, NT

Niels Jørgen Danielsen, Midttrafik

Erik Larsen, Fynbus

Jørgen Hammer, BAT

Marianne Elmvang, KL

Johan Nielsen, Danske Regioner

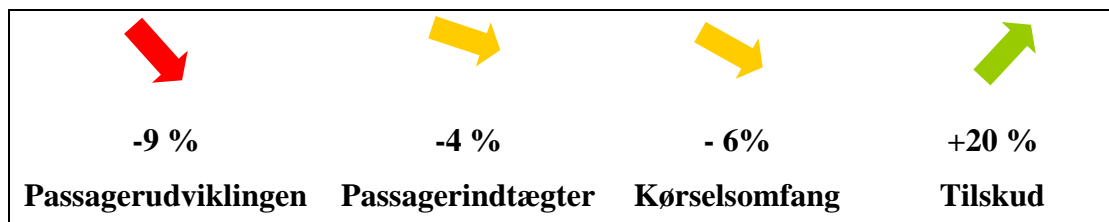
John Christensen, Danske Regioner

Der ud over har Jørgen Kannerup, Sydtrafik, leveret datamateriale.

Arbejdsgruppen repræsenterer alle trafikselskaber (i henhold til Lov om trafikselskaber). Tallene repræsenterer tæt på 100 % af bustrafikken og er således dækkende for branchens udvikling.

2 Sammenfatning

Udviklingen i perioden 2003-2007



Trafikselskaberne har oplevet et passagerfald på 9 % i perioden 2003-2007. Passagerfaldet har givet anledning til faldende passagerindtægter på 4 % og et øget tilskudsbehov på 20 % (i faste priser 7 %). En del af passagerfaldet kan tilskrives tilpasninger i kørselsomfanget på 6 %, mens en anden væsentlig årsag skal findes i den økonomiske vækst og herunder konkurrencen fra bilen.

Det fremgår af trafikselskabernes data, at knækket kommer i 2004. Pr. 1.1.2004 bortfaldt Statens kompensation for 10 % nedsatte takster. Det indebar betydelige taksstigninger i 2004 og årene fremover, idet nogle trafikselskaber valgte at hæve taksterne i et hug, andre at fordele takststigningerne over to eller flere år. Taksstigningerne faldt derved sammen med en periode med en markant velstandsstigning i Danmark, der blandt andet har øget antallet af husstande med én og to biler. Væksten i trafikken er på den baggrund i perioden først og fremmest sket i den individuelle trafik. Væksten forstærkes af, at man i størstedelen af landet oplever, at man kan komme længere på 20 kr. brugt til benzin end 20 kr. brugt på bus og tog. Da det er et af de væsentlige kriterier for borgernes valg af rejsemiddel, ser vi (et) stigende antal kunder, der fravælger bussen.

Samtidig forstærkes trafikselskabernes økonomiske problemer af olieprisstigningerne, der i perioden giver øgede kontraktomkostninger. Trafikselskaberne får i runde tal halvdelen af deres omkostninger dækket af passagerindtægter og resten i form af tilskud. Når passagertallet og dermed indtægterne er vigende og kontraktomkostningerne stigende, er konsekvensen et valg mellem serviceforringelser el-

ler øgede tilskud. Det er vilkår, der i disse år har bragt branchen ind i en negativ spiral, hvor udsigterne for fremtiden synes at blive præget af nedskæringer, yderligere passagerfald og faldende status.

Det paradoksale er, at der sker i en tid, hvor man skal forholde sig til kravet om en 20 % reduktion i transportsektorens CO₂ udledning inden 2020 og står overfor store udfordringer på energiområdet foruden de fremkommelighedsproblemer og miljøproblemer, vi længe har vist opmærksomhed.

Isoleret set har de seneste års økonomiske vækst ført til øget mobilitet i samfundet og følgelig et højere befordringsbehov. Det stigende befordringsbehov er kun i begrænset omfang kommet bustrafikken til gode, da langt størstedelen er blevet dækket af øget biltrafik.

Såfremt bustrafik alene havde til formål at løse et befordringsbehov kan en stigende biltrafik siges at komplettere en øget mobilitet i samfundet. Men i det omfang bustrafik også tjener andre formål, kan det faldende passagertal i busserne tages som udtryk for en negativ udvikling i retning af øgede trængselsproblemer, større miljø- og klimabelastning og øget offentligt tilskud til busdriften.

For så vidt angår **trængselsproblemerne**, indtager bustrafikken en central rolle i bestræbelserne på at nedbringe disse. For hver fyldt bus, vil et større antal biler kunne tages ud af trafikken, med bedre fremkommelighed og reduceret rejsetid til følge.

De **miljø- og klimamæssige gevinster** ved øget kollektiv trafik er velkendte og også på det område vil et stigende passagertal i busserne medvirke til en positiv udvikling.

Passagerfaldet er væsentlig større end reduktionerne i kørselsomfanget. Det har **reduceret selvfinansieringsgraden** og øget tilskudsbehovet. Et stigende passa-

gertal i busserne vil alt andet lige øge selvfinansieringsgraden og gøre branchen mindre afhængig af offentlige midler.

Sammenfattende kan det konstateres, at branchen har oplevet et generelt passagerfald i perioden 2003-2007 på 9 %. Alle dele af landet er ramt af passagerfaldet, hvorfor der er tale om en landsdækkende udfordring.

Passagerfaldet kan kun delvist forklares ved tilpasninger i kørselsomfanget, idet andre faktorer også har øvet indflydelse, herunder specielt den økonomiske udvikling og øgede biltrafik. Hertil kommer, at udviklingen i taksterne har stillet bussen konkurrencemæssigt dårligere.

På kort sigt vil et mere konkurrencedygtigt busprodukt medvirke til at stoppe faldet i passagerudviklingen og skabe grobund for en længerevarende og bedre kunderelation. På længere sigt vil en udbygning af kunderelationen føre til højere loyalitet overfor busproduktet, skabe et bedre image for branchen og sikre tilgang af nye kunder. En positiv passagerudvikling er endelig forbundet med en række fordele indenfor trængsel, miljø og økonomi.

3 Undersøgellesmetode

Notatet viser udviklingen i trafikselskabernes passagertal for perioden 2003-2007. Det skal bemærkes, at i perioden 2003-2006 eksisterede der 12 trafikselskaber. Efter strukturreformen 01-01-2007 er der 6 trafikselskaber. Arbejdsgruppens data er derfor dels baseret på data fra de gamle selskaber og dels på data fra de nye selskaber. Passagerudviklingen i perioden sammenfattes med udvalgte nøgletal, som kørselsomfang, takster m.v.

Undersøgelsen af datagrundlaget tager sigte på at afklare:

- Om der kan konstateres entydige passagerfrafald overalt
- Om der kan gives forklaringer på den negative passagerudvikling, der har været i perioden

4 Datagrundlag

Generelt er der følgende problemer med data for perioden:

- Strukturreformen den 01-01-2007 gør det vanskeligt at foretage sammenligninger mellem data før og efter denne dato, på grund af ændringer i trafikselskabernes områder
- Der foreligger ikke oplysninger for alle områder/år
- Tal for 2007 er på nuværende tidspunkt i betydeligt omfang foreløbige/skønnede

Der er indsamlet følgende data, primært fra trafikselskabernes årsberetninger:

- Passagertal
- Køreplantimer
- Passagerindtægter
- Tilskud
- Takster

Derudover har arbejdsgruppen efterfølgende anvendt data vedr.:

- Aldersfordeling i busserne
- Biltrafik
- Brændstofpriser
- Antal beskæftigede

Disse data stammer fra egne kundemålinger samt Danmarks Statistik.

5 Passagerudviklingen fra 2003 til 2007

Nedenfor ses udviklingen i passagertallene generelt og for de enkelte trafiksselskaber.

Passagertal for trafiksselskabernes bustrafik

Passagertal i 1.000 passagerer					
	2003	2004	2005	2006	2007*
Movia	212.368	205.372	201.598	203.590	196.000
BAT	2.219	2.289	2.163	2.151	2.000
Fynbus	25.894	23.685	20.902	19.746	18.000
Sydtrafik**	-	-	-	-	-
Midttrafik***	92.642	90.274	90.116	89.182	89.000
NT	30.566	28.451	28.273	27.457	27.000
I alt	363.689	350.071	343.052	342.126	332.000
Indekseret	100	96	94	94	91

*Tallet for 2007 er skønnet

**Der foreligger ikke passagertal for Sydtrafik

***Tallene for Midttrafik omfatter tal fra VAT, Ringkøbing Amt, Århus, Århus Sporveje og VAFT

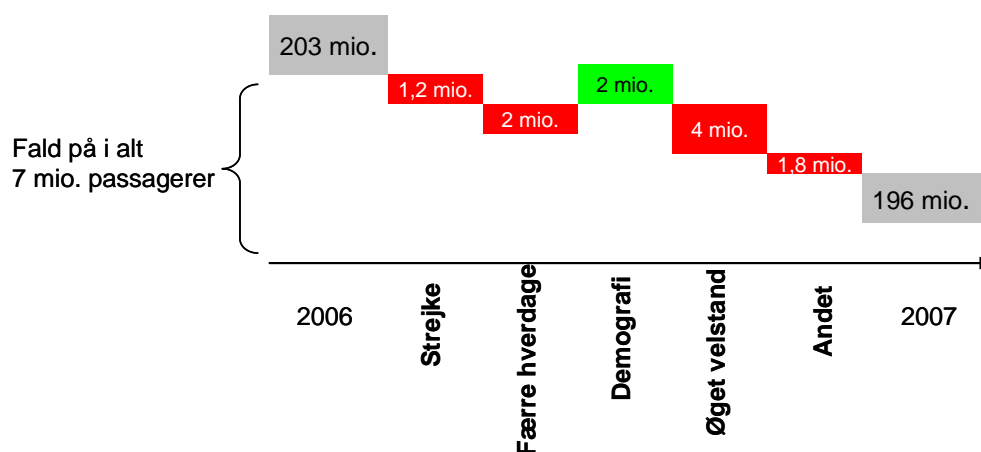
Med det forbehold, at der tages forbehold for kvaliteten i de skønnede passagertal for 2007, fremgår det, at der er tale om et generelt passagerfald i hele branchen på mellem 8-9 %. Problemet med det faldende passagertal er således ikke et lokalt fænomen, men en landsdækkende udfordring.

6 Passagerudviklingen i 2007

I det følgende gives en redegørelse for passagerudviklingen i 2007 for de enkelte selskaber. Afsnittet afsluttes med en samlet vurdering af passagerudviklingen for 2007.

6.1 Movia

Buspassagerudviklingen i Hovedstadsområdet 2007



Movias buspassagerudvikling i Hovedstadsområdet for driftsåret 2007 har været forbundet med et fald på **3,7 %** i forhold til året før fra 203 mio. passagerer i 2006 til 196 mio. i 2007. Årsagen til passagerfaldet skal findes i en række direkte og indirekte faktorer.

Som en direkte konsekvens af de mange strejker og arbejdsnedlæggelser i marts og juni måned faldt passagertallet med ca. 1,2 mio. svarende til 0,6 % point af det samlede fald for året.

Der var 3 færre hverdage i 2007 i forhold til 2006, hvilket betød ca. 2 mio. færre passagerer, svarende til ca. 1 % points fald.

Den demografiske udvikling i Hovedstadsområdet i 2007 er karakteriseret ved 2,5 % flere unge under 20 år i forhold til 2006 samt 1,5 % flere ældre over 60 år i

samme periode. Effekten heraf har været positiv for passagerudviklingen eftersom gruppen af unge under 20 år og ældre over 60 er de to kundegrupper, som oftest benytter busserne.

Derimod har den gunstige økonomiske situation haft en negativ effekt på passagertallet eftersom flere har fået råd til en bil eller evt. bil nummer 2. En undersøgelse af kundesammensætningen i busserne i Hovedstadsområdet viser, at det specielt er den arbejdende del af befolkningen mellem 20 til 40 år, som har valgt busen fra. Henover de seneste 5 år er andelen af kunder mellem 20 til 40 år gået fra at være 42 % af alle kunderne til i dag at udgøre 34 %. I perioden fra 2006 til 2007 faldt andelen af kunder mellem 20 og 40 år med ca. 1,5 % point, svarende til godt 4 mio. passagerer.

Af andre faktorer med betydning for passagertallet i 2007 kan nævnes vejrlige forhold, hvor et større antal nedbørsdage end året forinden bidrog positivt til passagerudviklingen, mens effekten af et lavere benzinprisindeks trak i den anden retning.

Geografiske forskelle i passagerfaldet i Hovedstadsområdet

Passagerfaldet i Hovedstadsområdet har først og fremmest fundet sted i Københavnsområdet, hvor specielt udbygningen af Metroen har påvirket passagerudviklingen de seneste år.

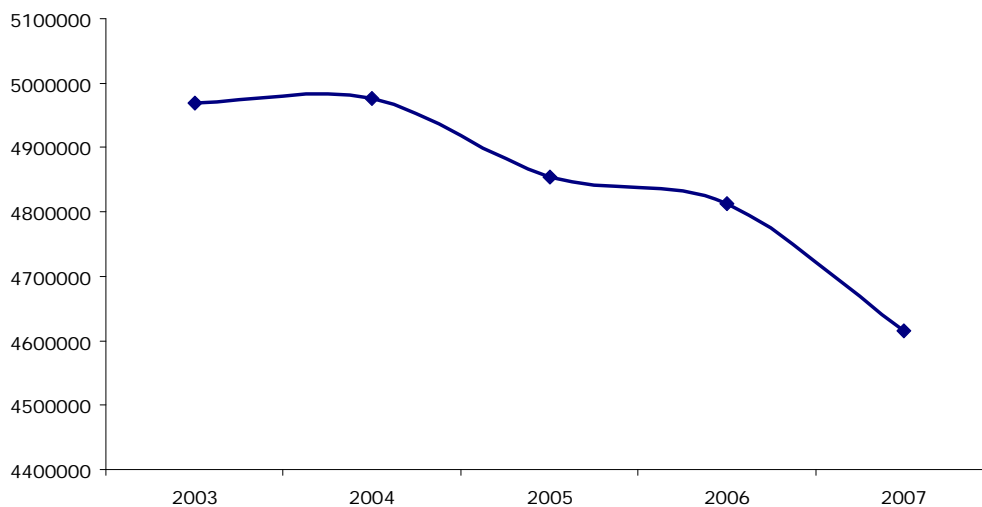
I 2007 var passagerfaldet dog kun på 2 % i Københavnsområdet, mens Solrød kommune oplevede det største passagerfald på hele 12 %.

Omvendt var der vækst i passagertallet i yderkommunerne som Dragør, Stevns og Køge, hvilket afspejler den igangværende udvikling i trafikmønstret i retning af færre passagerer i indre by (håndfladen) og mindre stigning i yderkantskommunerne (langs fingrene).

Lokalbanerne 2007

Lokalbanerne oplevede et passagerfald på ca. 4 % fra 2006 i forhold til året før hvis man ser bort fra Lille Nord, der blev overdraget til Movia ved årsskiftet. De 4 % repræsenterer et ekstraordinært stort fald i forhold til tidligere år, hvor passagerudviklingen hen over en 4-årig periode er faldet med 7 % i alt.

Udviklingen i Passagertallet for 5 Lokalbaner eksklusiv Lille Nord 2003- 2007



Udviklingen i passagertallet for Lokalbanen i 2007 dækker over store udsving på de enkelte strækninger.

I de løbende kvalitetsmålinger på lokalbanerne fremgår det, at passagerne har samme tilfredshed med togmateriellet, som de altid har haft, ligesom passagerne har en positiv holdning til overholdelse af køreplanen.

Det faldende passagertal skal derfor ikke findes i tilknytning til selve togproduktet, men nok nærmere ses i forbindelse med den stigende velstand og den øgede biltrafik.

6.2 NT

Buspassagerudviklingen i NT 2007

NT har gennemført passagertællinger og rejsevaneundersøgelser i 2007 i lighed med tidligere år. Pt. har NT imidlertid ikke overblik over de samlede resultater af de gennemførte tællinger samt rejsevaneundersøgelserne og er dermed heller ikke i stand til at levere et præcist passagertal. I stedet er 2007 passagertallet udtryk for et skønnet passagertal ud fra udviklingen i passagerindtægterne. NT vurderer således, at udviklingen i passagertallet i 2007 har været negativ, svarende til ca. 1,7 %.

6.3 Midttrafik

Buspassagerudviklingen i Midttrafik 2007

Fra 1. januar 2007 har Midttrafik overtaget varetagelsen af den offentlige service- trafik fra de tidligere trafikselskaber og amter. Midttrafik har også fået overført administration af kollektiv trafik, fra de tidligere kommuner i henholdsvis Ring- købing Amt og Århus Amt.

Midttrafik har ikke gennemført passagertællinger på ruterne i 2007. Det er derfor ikke muligt at fastsætte et passagertal for Midttrafik baseret på passagertællinger. Dog vil Midttrafik gennemføre passagertællinger fra 2008.

De afgivne myndigheder - kommuner, amter og trafikselskaber, har i 2006 afholdt tællinger på ruterne. Tællingerne er ikke fuldt ud anvendelige for Midttrafik.

Af nævnte grunde er det ikke muligt at foretage sammenligninger i passagerudvik- lingen i 2007 for Midttrafik.

Midttrafiks indtægtsbudget 2007 er dannet på baggrund af de afgivne myndighe- ders indmeldte passagerindtægter. Det er Midttrafiks vurdering, at de afgivne myndigheder generelt har overvurderet passagerindtægterne. Midttrafik har sat et revisionsfirma til at analysere de indmeldte budgetter.

På den baggrund kan Midttrafik endnu ikke med faglig sikkerhed redegøre for, hvorledes passagerudviklingen har været i 2007.

Administrationen har orienteret Midttrafiks bestyrelse om den økonomiske udvikling i forhold til budgettet for 2007 og sammenligninger med salgstal fra 2006.

Samlet set skønner Midttrafik et fald i passagerindtægterne på 1,1 % i forhold til de budgetterede indtægter. Baggrunden for dette skøn er de foreliggende salgsstatistikker for billet/kortsalg i Århus Kommune og det tidligere Århus Amt, for 1. og 2. kvartal 2007.

6.4 Sydtrafik

Buspassagerudviklingen i Sydtrafik 2007

Tællingen fra 2007 er ikke færdig på nuværende tidspunkt og med hensyn til sammenligningsgrundlaget, har Sydbus og RAT ikke foretaget passagertællinger i 2006. Der er ikke i den undersøgte periode foretaget tællinger i Sydbus. Det samlede passagertal i Sydtrafik skønnes til mellem 30 og 40 mio. passagerer årligt.

En sammenligning af passagerindtægterne i budgettet for 2007 med indtægterne i det foreløbige regnskab for 2007 og en forudsætning om, at den procentvise mindre indtægt er lig med det procentvise fald i antallet af passagerer, indikerer, at der er sket et fald i passagertallet på 5,2 %.

6.5 Fynbus

Buspassagerudviklingen i Fynbus 2007

Fra 1. januar 2007 overtog Fynbus varetagelsen af den offentlige servicetrafik fra Fyns Amt og de fynske kommuner samt Langeland og Ærø. De foreliggende passagertal baserer sig alene på billetteringsdata fra regionalbusserne og bybusserne i Odense. På de regionale ruter er antallet af påstigninger faldet med 7 %. Faldet er sket på alle rejsehjemler, mest markant på Turkort (14 %) og Uddannelseskort (17 %). I de odenseanske bybusser er passagerfaldet jævnt fordelt på rejsehjemler og udgør ca. 9 %.

6.6 BAT

Buspassagerudviklingen i BAT 2007

BAT gennemfører årlige trafiktællinger i hhv. uge 28 (juli), uge 35 (august/september) og uge 45 (november), der dækker kørslen i højsæsonen, mellemsæsonen og lavsæsonen. Behandlingen af de tre tællinger i 2007 er netop afsluttet. I uge 28 er der på det regionale rutenet en tilbagegang på 29 % og på bybusnettet en tilbagegang på 34 %. Det skal bemærkes, at der på regionalnettet alene tælles på rute 3 som indikator for hele nettet. I uge 35 er der på det regionale rutenet en tilbagegang på 1 %, på bybusnettet en tilbagegang på 5 % og på lokalruterne en tilbagegang på 19 %.

I uge 45 er der på det regionale rutenet en tilbagegang på 10 %, på bybusnettet en fremgang på 3 % og på lokalruterne en tilbagegang på 17 %.

Passagertallet er i 2007 faldet til 2 mio. årlige rejsende. Passagertallet toppede i 1989 med 2,5 mio. og har siden frem til 2003 holdt sig nogenlunde konstant på et niveau omkring 2,3 mio. årlige rejsende. Siden 2004 har passagertallet dog været konstant faldende med i gennemsnit 5 % om året. Afvandring fra øen, små ungdomsårgange og senest, at "velstandsølgen" også er skyllet ind over Bornholm, har tæret på passagertallet og dermed på økonomien. Men også, at sommerens turister, som et andet udtryk for den stigende velstand, i stigende grad kommer til øen i egen bil, tærer på passagertallene. Det skal bemærkes, at trafikudbuddet har holdt sig nogenlunde konstant i mange år, og at en forringelse i den hidtidige betjening, der har været på bybusruterne og på de regionale ruter, således ikke har gjort sig gældende.

7 Takster

Taksterne er i perioden 2003-2007 steget mere end den almindelige prisudvikling. Opgjort som et simpelt gennemsnit for alle selskaberne fremgår det, at der specielt for årene 2003 og 2004 har været tale om væsentlige takststigninger i forhold til udviklingen i forbrugerprisindekset. De store takststigninger i 2004 skal ses i lyset af bortfaldet af Statens kompensation for nedsatte takster (-10 %), der fik virkning fra 01-01-2004.

Gennemsnitlige takstændringer som trafikelskaberne har udmeldt i perioden 2003-2006 (i procent).

	2003	2004	2005	2006
VT	3,7	2,9	2,5	1,9
STS	4,6	12,2	3,1	2,8
BAT	6,3	11,1	0,0	0,0
Fyns Amt	6,3	5,7	5,3	3,0
SYDBUS	7,0	8,6	4,1	2,5
RAT	0,0	9,3	9,3	0,0
VAT	6,3	6,3	2,7	2,8
Ringkjøbing Amt	6,0	2,4	2,8	3,5
Århus amt	3,8	4,8	6,0	6,0
VAFT	7,4	7,7	0,0	0,0
NT	6,8	7,1	2,7	3,8
HUR	7,3	12,0	2,7	3,1
Simpelt gennemsnitlig takstændring	5,5	7,5	3,4	2,5

Årlig vækst i forbrugerpriserne 2003-2006:

	2003	2004	2005	2006
Årlig vækst i %	2,1	1,2	1,8	1,9

Et mere korrekt billede på den oplevede takststigning burde have indeholdt en sammenvejning af takster og trafikelskabernes passagertal. Uagtet dette, giver det simple gennemsnit en klar indikation på niveauet af de takststigninger, der har været gennem perioden. For den almindelige buspassagerer har det alt andet lige medført, at en større andel af indkomsten er gået til befordring end tidligere.

Effekten af den reale takststigning afhænger af, hvor villige kunderne er til skifte bussen ud med alternative befordringsmidler, og hvilke muligheder de har for det.

I afsnit 10 om den demografiske udvikling i buspassagererne fremgår det, at der er sket et skift i passagersammensætningen i retning af relativt flere unge og ældre, samt relativt færre i den erhvervsaktive alder. Det kunne tyde på, at takststigningerne har haft en negativ effekt på passagerudviklingen i gruppen af erhvervsaktive (den elastiske del af markedet) mens effekten har været begrænset blandt unge og ældre (den mere uelastiske del af markedet).

Skulle det være tilfældet, er der foruden en rationel reaktion fra markedet, med deraf affødte faldende passagertal, også tale om et fordelingspolitisk problem, hvor en stigende del af branchens takstgrundlag hviler på gruppen med de færreste midler.

Gennemsnitlige takstændringer som trafikskaberne har udmeldt i perioden 2007

	2007
Movia	3,0
NT	3,0
Midttrafik	3,0 – 4,3*
Sydtrafik	2,9
Fynbus	3,0
BAT	5,0
Simpelt gennemsnitlig takstændring	3,4 - 3,6

*Intervalleret dækker over takststudviklinger i forskellige prisområder i Midttrafik

Takststudviklingen for 2007 ligger over udviklingen i forbrugerprisindekset på 1,7 %, men der skal tages forbehold for, at der her er tale om et simpelt gennemsnit, der ikke vægter takstændringerne efter passagertallene i de forskellige områder.

Passagerindtægterne

Hen over perioden 2003 – 2007 har der været et fald i passagerindtægterne på ca. 4 %. Størstedelen af faldet skete i forbindelse med takststigningerne i 2004. I perioden 2004-2007 har passagerindtægterne stort set været uændret.

I faste priser er passagerindtægterne faldet med 10 % (reguleret med forbrugerprisindekset). Passagernedgangen på 9 % har således været fulgt af en lidt større nedgang i passagerindtægterne i perioden. Nedgangen har især været stor i 2004, hvor statens kompensation for nedsatte takster faldt væk.

Passagerindtægter for trafikskaberne

Passagerindtægter i 1.000 kr.					
	2003	2004	2005	2006	2007**
Movia	1.289.000	1.204.000	1.202.000	1.234.000	1.224.000
BAT	27.176	26.835	27.705	27.103	27.000
Fynbus	227.942	221.000*	224.583	226.192	218.000
Sydtrafik	260.630	261.648	271.512	258.296	250.000
Midttrafik***	663.800	652.200	664.900	664.900	650.000
NT	276.432	262.663	254.790	264.870	264.000
I alt	2.744.980	2.628.346	2.645.490	2.675.361	2.633.000
Indekseret	100	96	96	97	96
Faste priser****					
I alt mio. kr.	2.930.641	2.772.844	2.741.582	2.720.842	2.633.000
Indekseret	100	95	94	93	90

*Tallet for 2004 er skønnet

**Tallene for 2007 er foreløbige regnskabstal

***Passagerindtægter, der er meddelt Rejseplanen A/S. Der foreligger ikke regnskabstal for 2006 for VAT og Århus Sporveje, hvorfor tallene for 2005 er anvendt

**** Reguleret med forbrugerprisindekset

8 Kørselsomfanget

Kørselsomfanget er faldet med 6 % hen over perioden 2003-2007. Faldet er generelt for branchen, idet samtlige selskaber på nær Fynbus har reduceret kørselsomfanget med mellem 3-11 %.

Kørselsomfang for trafikelskaberne

Køreplanstimer					
	2003	2004	2005	2006	2007
Movia	4.004.000	3.830.000	3.723.000	3.708.000	3.708.309
BAT	80.607	80.384	79.403	79.749	78.435
Fynbus	761.242	761.242*	770.395	772.343	758.152
Sydtrafik	1.003.851	971.251	948.332	946.156	925.034
Midttrafik	2.233.000	2.188.000	2.151.000	2.151.000**	2.151.000**
NT	923.939	861.981	855.027	833.333	820.000
I alt	9.006.639	8.692.858	8.527.157	8.490.581	8.440.930
Indekseret	100	97	95	94	94

*Tallet for 2004 er skønnet uændret i forhold til 2003

**For 2006 mangler tal fra VAT og Århus Sporveje, hvorfor tallene for 2005 er brugt. 2007 er skønnet uændret

Størstedelen af reduktionen i kørselsomfanget er sket som følge af tilpasninger til udbygning af infrastrukturen, herunder tilpasninger i forbindelse med udbygningen af Metroen i Hovedstadsområdet.

Reduktionen i kørselsomfanget kan forklare en mindre del af passagerfaldet, men andre faktorer har haft større betydning.

9 Tilskuddet

Tilskudsbehovet er steget i takt med det faldende passagertal. Samtlige selskaber har i løbet af de seneste 5 år i løbende priser øget deres tilskudsbehov på mellem 3 % og 44 %. I gennemsnit er behovet steget med 20 %. I faste priser er det samlede tilskud steget med 7 %.

Tilskuddet til trafikkselskaberne

Tilskud i mio. kr. Løbende priser					
	2003	2004	2005	2006	2007***
Movia	1.407	1.499	1.490	1.553	1.675
BAT	11	10	11	13	14
Fynbus	128	143*	155	174	184
Sydtrafik	205	203	205	224	249
Midttrafik	405	401	411	411**	411**
NT	165	200	226	233	238
I alt	2.321	2.456	2.498	2.615	2.778
Indekseret	100	106	108	113	120
Faste priser****I alt mio. kr.	2.592	2.660	2.650	2.686	2.778
Indekseret	100	103	102	104	107

*Tallet for 2004 er skønnet

**For 2006 og 2007 er tallet skønnet uændret i forhold til 2005

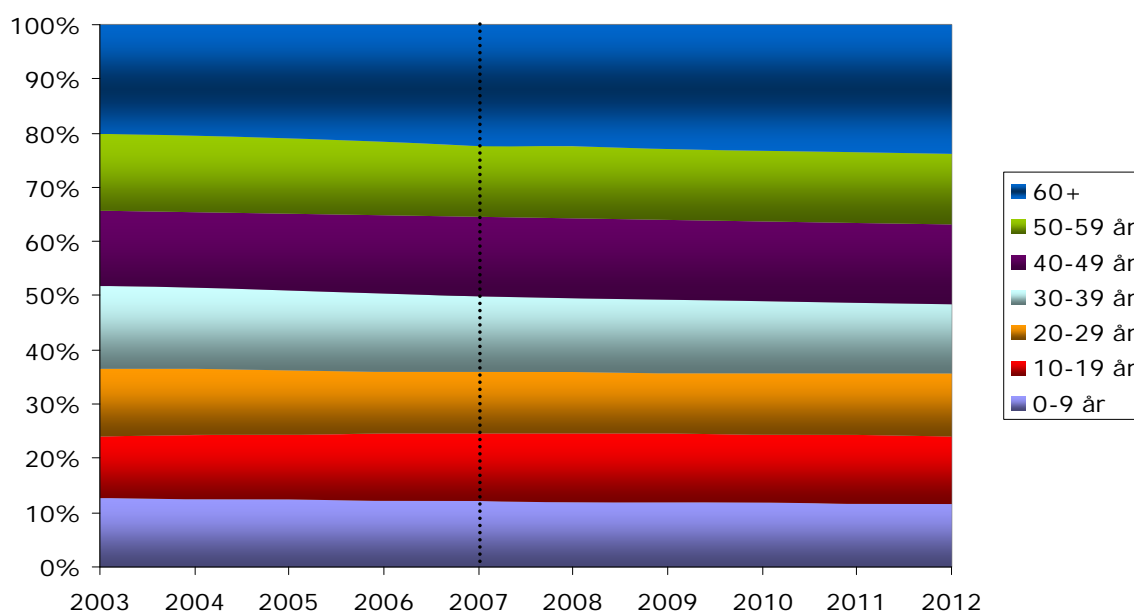
***Tallene er foreløbige regnskabstal

**** Reguleret med P/L regulering

10 Baggrundsvariabler

10.1 Demografi

Den demografiske udvikling i Danmark går i retning af stadig flere ældre over 60 år. Således vil op mod hver 4. dansker være over 60 år ved udgangen af 2012, mod godt hver 5. i dag. Gruppen af unge mellem 10 og 19 år udgør i dag 12,5 % af befolkningen, hvilket også er niveauet for de kommende år.



Når befolkningsudviklingen har interesse for busdriften skyldes det, at det erfaringsmæssigt har vist sig, at det specielt er de unge og de ældre, der benytter busserne. De unge vælger bussen i forbindelse med uddannelse, mens de ældre oftest benytter bussen til og fra indkøb, jf. kundeundersøgelse fra Movia og NT.

Gruppen af unge og ældre har det til fælles, at de kun har begrænset adgang til bil i forhold til andre befolkningsgrupper. Det skyldes, at de enten er for unge til at erhverve sig kørekort eller, at de har valgt bilen fra på grund af sikkerhedshensyn og reduceret køreevne.

På grund af den begrænsede adgang til bil er der her tale om kundegrupper af unge og ældre, som er uden reel mulighed for at vælge bussen fra.

En undersøgelse af hvem der sidder i busserne i Hovedstadsregionen, viser da også, at passagerfrafaldet i de seneste år først og fremmest er sket blandt den erhvervsaktive del af befolkningen mellem 20-40 år.

Aldersfordelingen i busserne i Hovedstadsregionen

	2003	2007	Diff 2007 - 2003
12 til 20 årige	19%	22%	3%
21 til 30 årige	24%	19%	-5%
31 til 40 årige	16%	13%	-3%
41 til 50 årige	12%	12%	0%
51 til 60 årige	11%	12%	0%
60 +	19%	23%	4%

Kilde: Kvalitetsmålinger Movia ca. 45.000 respondenter for de to år 2003 og 2007

Den høje beskæftigelse og den gode økonomiske udvikling har gjort det muligt for gruppen af 20 til 40-årige at købe sig en bil eller ligefrem erhverve sig bil nummer 2. Passagerfaldet blandt de 20-40-årige har samtidig betydet, at stadig færre passagerer angiver transport til og arbejde som hovedformål for, at de tager bussen. Busserne anvendes i stigende grad til mindre ture mellem hjem og indkøb samt til uddannelse og fritid.

Rejseformål i busserne i Takstområde H.

	2003	2007	Diff 2007 - 2003
Til / fra arbejde	41%	29%	-12%
Til / fra fornøjelser (teater, bio, restaurant m.m.)	6%	6%	0%
Til / fra fritidsbeskæftigelse	10%	15%	5%
Til / fra indkøb o.l.	14%	20%	6%
Til / fra privatbesøg	17%	13%	-4%
Til / fra uddannelse	12%	17%	5%

Kilde: Kvalitetsmålinger Movia ca. 45.000 respondenter for 2003 og 2007

I en lignende undersøgelse af kundesammensætningen i busserne for Nordjyllands Trafikselskab ses samme tendens som i Hovedstadsområdet med relativt flere unge og ældre i busserne, på bekostning af passagerer i den erhvervsaktive alder.

Aldersfordelingen i busserne i Nordjyllands Trafikselskab

	2003	2007	Diff 2007 - 2003
01-19 år	44%	45%	1%
20-64 år	53%	49%	-4%
65 år +	4%	6%	3%

Kilde: Kundeundersøgelser fra 2003 til 2007 med 3.400 til 4.900 respondenter pr. år

Sammenlignes NT's tal med tallene fra Hovedstadsområdet fremgår det, at kunder i Nordjylland er yngre end i Hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet har derimod flere passagerer blandt de 30-64 årige end i Nordjylland, hvorfor velfærdsstigningen de seneste år formodes at have større gennemslagskraft i Hovedstadsområdet. I modsætning til Hovedstadsområdet kører busserne i Nordjylland med langt færre ældre.

Konklusionen på denne sammenligning er, at NT i højere grad end Hovedstadsområdet kører med de unge kunder, der ikke har nogen umiddelbare alternativer. Dette skal imidlertid også ses i lyset af den meget forskellige infrastruktur, som gør det muligt for både gruppen af erhvervsaktive og ældre at benytte sig af bilen i det nordjyske på en forholdsvis effektiv måde. Incitamentet for at tage bussen er således langt svagere i Nordjylland end i Hovedstadsområdet.

Delkonklusion

Frafaldet af passagerer i den erhvervsaktive alder er særligt bekymrende for passagerudviklingen. Det skyldes dels, at gruppen udgør en væsentlig del af det samlede kundegrundlag, dels at gruppen er den med den højeste egenbetaling.

Passagerfrafaldet blandt de 20-40-årige kan samtidig ses som udtryk for, at bussen mangler konkurrenceevne i forhold til de andre transportmidler.

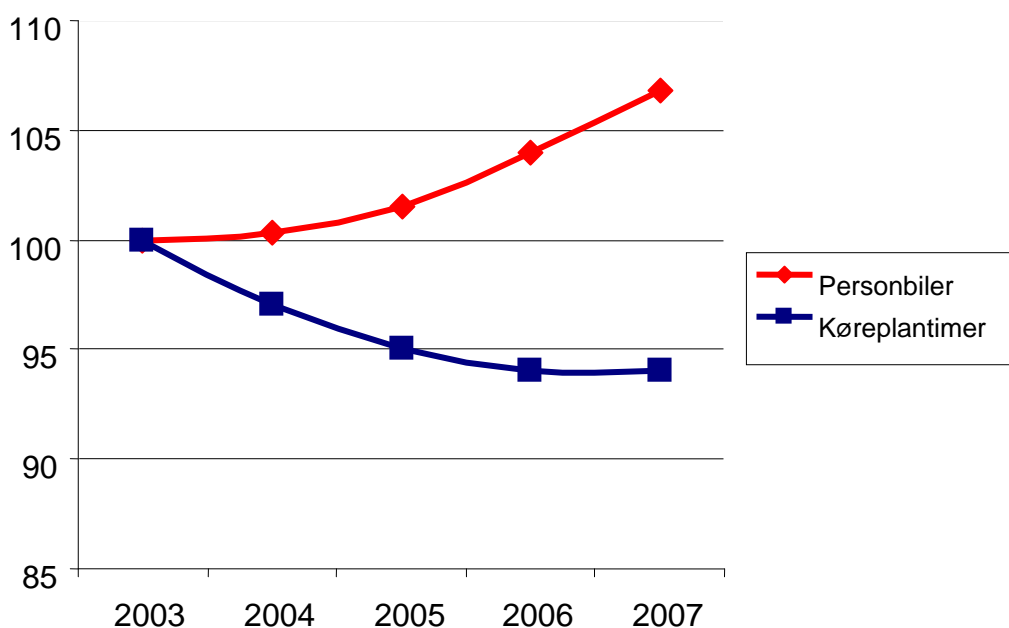
Netop gruppen mellem 20-40 år er den, som har de bedste forudsætninger for at stille krav til busproduktet, idet manglende opfyldelse af kravene vil blive mødt af fravalg af servicen.

Dermed kommer de 20-40-årige til at fremstå som dem, der kan bidrage til forståelsen af, hvad der driver den gode service og følgelig karakteriserer et godt busprodukt. Med frafaldet af de 20-40-årige reduceres branchens mulighed for at udvikle sig sammen med kunderne.

10.2 Bilrådighed

Antallet af biler på de danske veje er stigende. Alene i perioden fra 2003 til 2007 er antallet af biler steget med 7 %, så vi i dag har mere end 2 mio. personbiler på de danske veje. Til sammenligning er antallet af køreplantimer reduceret med 6 % i samme periode.

**Udviklingen i antal personbiler samt køreplantimerne
2003-2007**



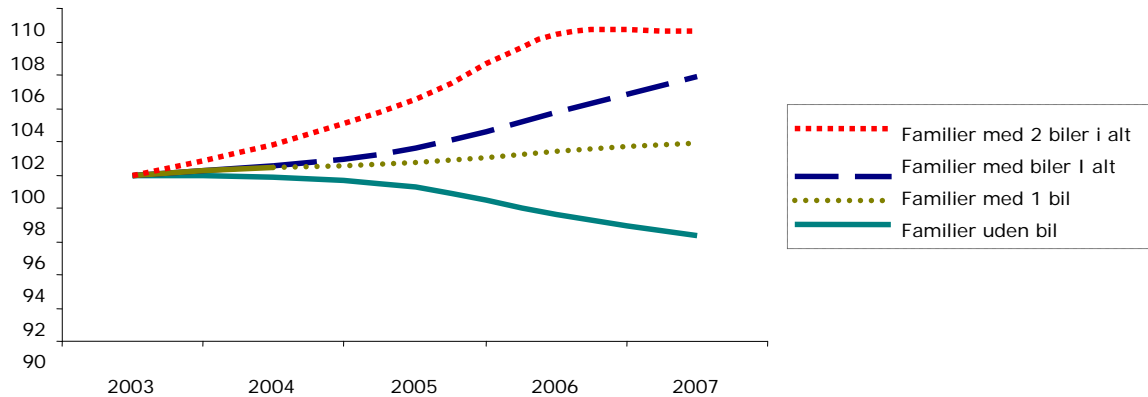
Kilde: Danmarks Statistik samt selskabernes indberetning af køreplantimer

Grafen gengiver, hvad man kunne kalde for en stigende kløft mellem kollektiv og individuel transport. Det større økonomiske råderum har gjort det muligt i endnu højere grad end før at tilvælge bilen frem for bussen.

Det er specielt familier, der i forvejen har en bil, som har stået for væksten. Således er antallet af familier med 2 biler vokset med 9 % i perioden 2003 til 2007, mens stigningen blandt familier med kun én bil er på 2 %.

Samlet set er antallet af familier med 1 eller flere biler steget med 6 % i perioden 2003 – 2007, hvilket først og fremmest skyldes et større økonomisk råderum hos familierne.

Indexeret udvikling i bilrådighed 2003=100



Kilde: Danmarks Statistik

Delkonklusion

Den store stigning i antallet af personbiler på de danske veje har den umiddelbare konsekvens, at passagergrundlaget for busdriften reduceres tilsvarende. Det forhold, at biltransporten har større vækst end buskørslen, indikerer samtidig, at kunderne er villige til at betale en høj pris at få løst deres transportbehov.

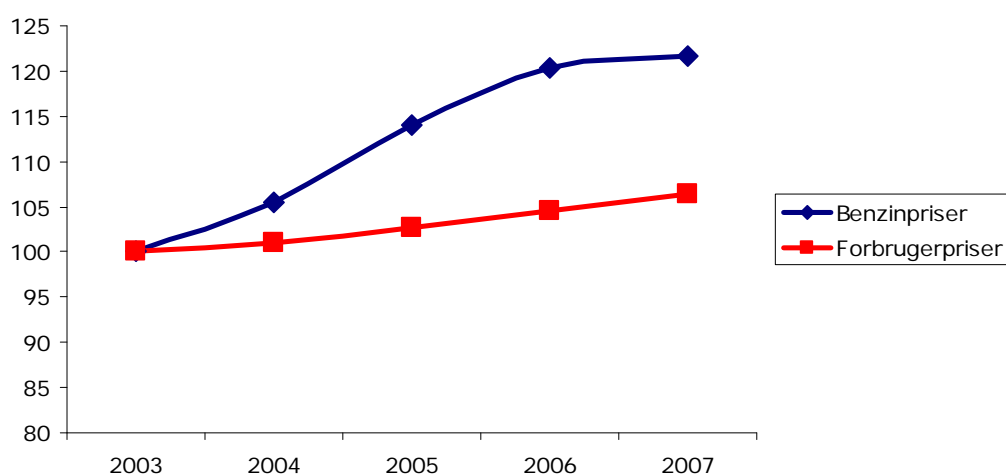
Omkostningerne til anskaffelse af ny bil og drift af samme ligger væsentligt over prisen for et abonnement til den kollektive trafik. Dertil kommer, at de familier, som vælger at afholde omkostningerne til bil nummer to, forventeligt også er dem, som har den mindste marginalnytte herved, eftersom det mest akutte transportbehov allerede er løst med den første bil.

Hvor den umiddelbare effekt let lader sig opgøre i form af reduceret kundegrundlag ved øget biltrafik, så er det straks vanskeligere at vurdere den langsigtede konsekvens heraf. Men erfaringerne viser, at så snart kunderne har erhvervet sig en bil, er det næsten umuligt at få dem tilbage i den kollektive trafik. Fortsætter trenden med en større vækst i bilsalget i forhold til køreplantimer, kan problemerne med faldende passagertal risikere at række langt ind i fremtiden.

10.3 Brændstofpriser, takster og passagerudvikling

Benzinpriserne er steget en del hen over de senere år og også mere end priserne på almindelige forbrugsvarer. Kombineret med det stigende antal biler på de danske veje betyder det, at en større del af den samlede husstandsindkomst går til befordring.

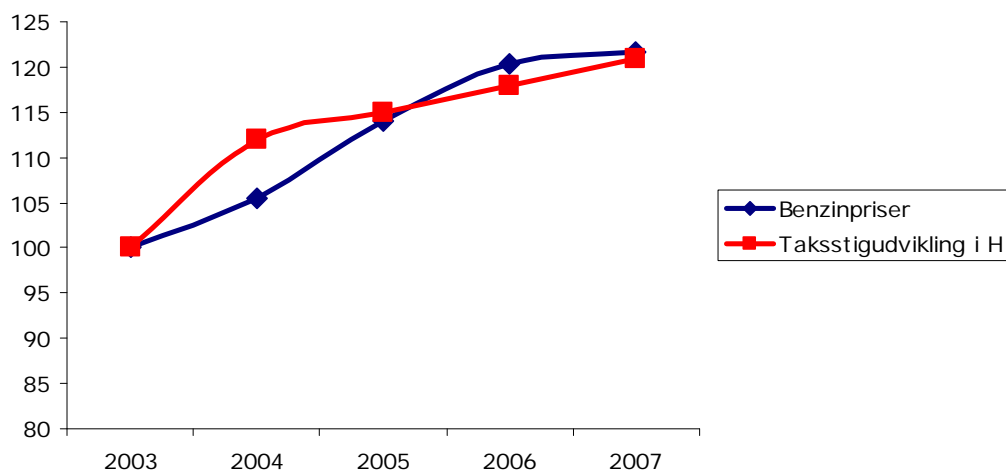
Indekseret udvikling i benzinpriser og almindelige forbrugsvarer 2003 = 100



Kilde: Danmarks Statistik

Sammenholdes udviklingen i benzinpriserne med takstudviklingen i Hovedstadsområdet ses det, at benzinpriserne ikke er steget væsentligt mere end taksterne.

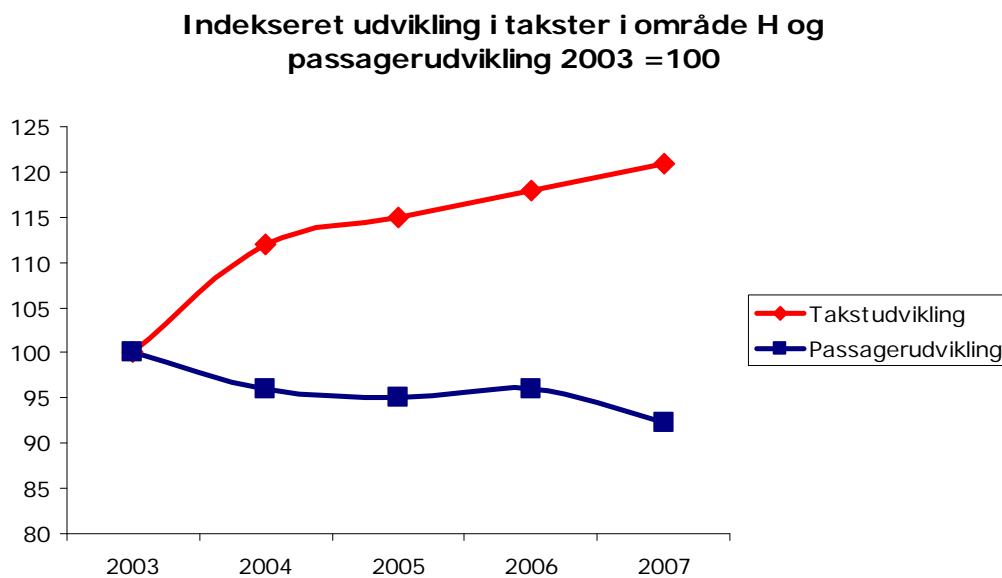
Indekseret udvikling i benzinpriser og taksterne i område H 2003 = 100



Kilde: Danmarks Statistik

En ekstraordinær takststigning i 2004 indebar større stigning i taksterne end i brændstofpriserne. Men allerede året efter i 2005 lå den akkumulerede taksstigning fra 2003 på niveau med stigningen i benzinpriserne. Siden 2004 er taksterne i Hovedstadsområdet steget jævnt og er i 2007 samlet set steget med 21 % i løbende priser siden 2003.

Takststigningen i 2004 gav anledning til et ekstraordinært passagerfald samme år. Lignende sammenhæng mellem takst- og passagerudvikling er set andre steder i landet.



Kilde: Movia

Delkonklusion

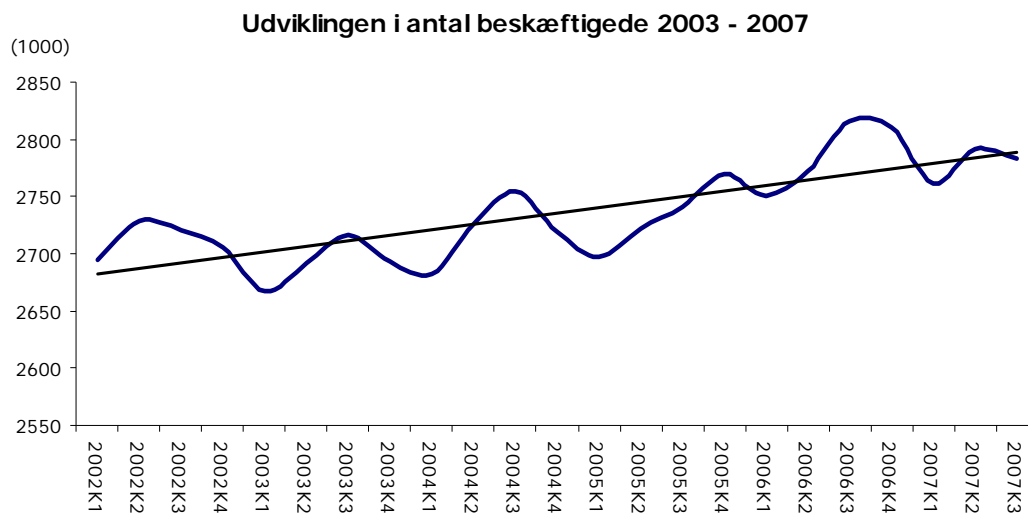
Stigningen i de løbende benzinpriser har været større end prisudviklingen på almindelige forbrugsvarer. Dermed bruger den almindelige husholdning relativt flere penge på befordring end tidligere.

Såfremt taksterne havde fulgt den almindelige prisudvikling, kunne de stigende benzinpriser have givet anledning til en substitution fra bil til bus. Det skete imidlertid ikke.

Tværtimod. Effekten af den 4 år gamle taksstigning kan nemlig fortsat spores i passagerudviklingen, idet holdningen, jf. kundeundersøgelser fra Movia og NT, til billetpriserne fortsat er, at de er for høje. Det til trods for at billetpriserne ikke har udviklet sig hurtigere end brændstofpriserne set over en periode på 4 år.

10.4 Beskæftigelsen

Beskæftigelsen er steget med 4 % over perioden 2003-2007. En gunstig udvikling på jobmarkedet vil forventeligt være korreleret med et stigende passagertal grundet øget behov for transport mellem bolig og arbejde.



Kilde: Danmarks Statistik

Passagerudviklingen har i samme periode været forbundet med et kraftigt fald, hvilket kunne lede til en konklusion om, at der ikke er en sammenhæng mellem antal beskæftigede og passagerudviklingen. Når det imidlertid ikke er tilfældet, skyldes det, at frafaldet blandt den erhvervsaktive del af passagererne skal ses i lyset af en generel velfærdsstigning, der har gjort det muligt at erstatte busproduktet med biltrafik.

Delkonklusion

Isoleret set øger en høj beskæftigelse passagertallet i busserne – men den positive effekt heraf opvejes af andre negative effekter, hvorfor den samlede passagerudvikling er for nedadgående.

Specielt har det øgede økonomiske råderum og den moderate vækst i benzinpriserne stimuleret bilsalget og reduceret passagergrundlaget tilsvarende.

Såfremt udvikling fra 2003 til 2007 alene havde været forbundet med øget økonomisk vækst uden særlige beskæftigelsesmæssige forbedringer, ville effekten på passagertallet givetvis have været et endnu større fald, end det vi har oplevet.

På den baggrund synes frafaldet i busserne af den erhvervsaktive del af befolkningen at være særligt bekymrende for passagerudviklingen, eftersom en opbremsning i antal nye borgere i arbejde – evt. som følge af fuld beskæftigelse – vil føre til, at den negative konsekvens af den øgede velstand og de mange nye biler på vejene vil slå fuldt og helt igennem, uden at en afskærmende effekt fra øget boligarbejde befordring dæmper forholdet.

10.5 Konklusion vedr. baggrundsvariabler

Buspassagertallet har været faldende i perioden 2003 til 2007. Uden intervention i markedet er der ikke meget, der tyder på, at det ikke også vil være mønsteret for passagerudviklingen langt ud i fremtiden.

Kombinationen af en rekordhøj beskæftigelse og en faldende andel af borgerne, som benytter bussen til og fra arbejde, indikerer ikke blot et tab af markedsandele til konkurrerende befordringsmidler, men varsler også en længere periode med faldende passagertal, eftersom ”tabte kunder” erfaringsmæssigt er svære at vinde tilbage.

Et stigende bilsalg blandt familier, der i forvejen ejer én bil, indikerer, at forbrugere er villige til at betale en høj pris for at ”undgå” kollektiv trafik. Og det er ikke kun prisen i form af kroner og ører, som kunderne er villige til at betale, viser tal fra Dansk Transport Forskning (DTF). I en prognose for biltrafikkens udvikling fremgår det, at der vil være op mod dobbelt så mange biler på de danske veje i 2030 i forhold til i dag. En sådan stigning medfører udover en CO₂ belastning en

yderligere forværring af fremkommeligheden med øget ventetid i bilkøerne til følge.

Konsekvensen af, at de passagerer, som har et valg, i stigende grad vælger bussen fra og de, som ikke har et valg bliver siddende, er, at vi får en mindre elastisk efterspørgsel på busmarkedet. Det er godt for langtidsplanlægning og rutefastlæggelse, men det er ikke godt, hvis der skal sættes ind med nye initiativer for at vinde kunderne tilbage, og trængselsproblemerne eller problemerne på miljø- og klimaområdet skal løses

Jo længere man venter på at rette op på passagerudviklingen, jo sværere bliver det at komme tilbage på sporet af en positiv vækst.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

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



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. maj 2008	1-00-2-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Rammebetingelser og handlemuligheder for Midttrafik og den kollektive trafik

Baggrund

Midttrafik blev etableret med driftsstart 1. januar 2007 inden for rammerne af Lov om Trafiksel-skaber (L83 vedtaget 16. juni 2005). I perioden fra lovens vedtagelse til driftsstarten 1. januar 2007 foregik der et forberedende arbejde, som Region Midtjylland under dannelse havde det for-melle ansvar for. Inden for rammerne af loven blev en række forhold besluttet for Midttrafik i takt med, at opgaverne blev mere præcist beskrevet i forhold til den kollektive trafik, der har foregået i det område, Midttrafik dækker i dag.

Midttrafik overtog opgaver med kollektiv bustrafik og handicapkørsel fra 47 kommuner, 2 amter og 2 trafiksel-skaber etableret under den tidligere lovgivning om kollektiv trafik. Desuden blev et kom-munalt busselskab i Århus samt to privatbaner overtaget. Hver af disse afgivende myndigheder har i større eller mindre grad håndteret deres hidtidige opgave med kollektiv trafik forskelligt – i forhold til fx prioriteringer i den kollektive trafik, arbejds-gange omkring planlægning og principper for takstfastsættelse, zonestørrelser, rejseregler, udbud, kontrakt-håndtering og –afregning, infor-mation, salg samt markedsføring.

Der blev overført personale fra 3 kommuner, 2 amter og dele af 2 trafiksel-skaber. Fra de øvrige afgivende myndigheder blev der ikke overført personale, der kunne viderebringe viden om måden, opgaverne har været løst på.

Midttrafiks budget til fælles aktiviteter, herunder løn og personalerelaterede udgifter, er fastlagt på det niveau, der var tilsammen i de 2 amter, 2 trafiksel-skaber og Århus Sporveje. Midttrafik har overtaget opgaver fra en række kommuner, uden at der er kommet tilsvarende personale eller ressourcer. Midttrafik sparede 10 % på budgettet til fælles aktiviteter i 2007 ved stordriftsfordele, således at der fx er reduceret i både personale og markedsføringsaktiviteter i forhold til niveauet hos de afgivende myndigheder.

Omfanget af opgaver fra afgivende myndigheder, den manglende overførsel af viden samt det for-hold, at en række kommuner i Øst- og Vestjylland ikke hidtil har haft trafiksel-skaber, har haft be-tydning for det tempo, Midttrafik har valgt hidtil i arbejdet med at harmonisere og udvikle den kol-lektive trafik.

Efter 1½ års virke tages det nu op til drøftelse i Midttrafiks repræsentantskab, om resultaterne af det hidtidige arbejde og udviklingen i den kollektive trafik i øvrigt medfører, at de rammebetingel-ser, Midttrafik arbejder under, skal justeres.

Rammebetingelserne

Midttrafiks rammer er dels loven, dels de beslutninger, som der truffet under dannelsen af Midttra-fik. Men derudover er der en række betingelser og vilkår, som erfaringerne har vist, har betydning for Midttrafiks muligheder for at leve op til Bestyrelsens vision om flere og mere tilfredse kunder. Midttrafik kan ikke umiddelbart ændre på disse betingelser, så Midttrafik og interessenterne skal ikke sætte sin lid til, at udviklingen i den kollektive trafik forbedres af positive ændringer i ramme-betingelserne. Det gør det desto mere vigtigt at fokusere på, hvilke handlemuligheder Midttrafik og andre interessenter har for selv at udvikle den kollektive trafik inden for disse givne betingelser.

Betingelserne kan sammenfattes i 4 hovedoverskrifter:

1. Finansiering og byrdefordeling
2. Bestyrelsens beslutningskompetence
3. Bestillerne og Midttrafiks rolle
4. Kundeudviklingen – hvad kan parterne gøre?

1. Finansiering og byrdefordeling

Rammebetingelser

Midttrafiks finansieringsmodel er baseret på lovens forudsætninger om, at ingen bestiller skal betale for mere end sin egen kollektive trafik. Det er et umiddelbart retfærdigt princip, men det giver et risiko for, at enkelte bestillere holder fast på løsninger, der er økonomisk fordelagtige for den enkelte bestiller men ikke for den kollektive trafik som helhed. Der har senest været et eksempel på, at Århus Kommune, Favrskov Kommune og Region Midtjylland ikke har kunnet blive enige om at gennemføre en samlet løsning med forbedret betjening af borgerne i de to kommuner.

Regionernes finansiering er sammensat således, at Region Midtjylland har mulighed for at prioritere mellem jordforurening, vækstfora m.v. og kollektiv trafik. Pres på driftsøkonomien inden for kollektiv trafik indebærer krav om besparelser og effektiviseringer. Regionen ønsker et helt andet regionalt rutenet end det nuværende, hvilket lægger pres på kommunerne.

Handlemuligheder

Midttrafik kan sammen med bestillerne arbejde for at lave projekter, hvor den kollektive trafik gavnes som helhed og den enkelte bestiller ikke stilles dårligere, end hvis man havde undladt at gøre noget. I undtagelsestilfælde kan det tænkes, at bestillere indgår bilaterale aftaler om udligning af skævt fordelte fordele og ulemper af tiltag, men det er bedst at undgå dette for ikke at gøre finansieringen af den kollektive trafik mindre gennemskuelig og skabe langvarige forpligtelser indbyrdes mellem bestillerne. Det er Midttrafiks håb, at bestillerne er indforståede med, at fælles projekter til gavn for den kollektive trafik ikke hindres af krav til særlige fordelingsmekanismer for udgifter og fortjeneste på de enkelte tiltag, da det vil medvirke til øget administration og uigenkuelig håndtering af de enkelte bestillers aktiviteter.

Større udviklingsprojekter for den kollektive trafik skal efter beslutning i Repræsentantskabet 26. oktober 2007 finansieres i de konkrete tilfælde, idet Midttrafik ikke har fået en udviklingspulje. Midttrafik skal derfor iværksætte målrettede udviklingsprojekter for den kollektive trafik, hvor nytten for alle bestillere – eller udvalgte bestillere – er synlig, så der kan skabes den fornødne finansiering til egentlig udviklingsprojekter.

2. Bestyrelsens beslutningskompetence

Rammebetingelser

Midttrafik har sendt mange spørgsmål i høring ved kommunerne og Regionen, da det er bestillerne, der finansierer udgifterne. Midttrafiks bestyrelse har kompetencen på områderne takst, udbud, salg, markedsføring m.v., og på disse områder er det vigtigt, at der er opbakning til harmonisering for at gøre det lettere for borgere, busselskaber og administrationen.

Handlemuligheder

Midttrafik vil fremover lave mere målrettede høringsforløb, således at høring kun sendes til de bestillere, der reelt vil opleve serviceforandringer af de forslag, der er i høring. Midttrafik vil i sådanne høringer præcisere, hvad serviceforandringen vil være hos den pågældende bestiller. Midttrafiks bestyrelse vil i højere grad fremover træffe beslutninger om takster, udbud, salg, markedsføring osv., der gælder for alle bestillere, idet der administrativt vil have været en drøftelse med de bestillere, der særligt bliver berørt af de harmoniseringsforslag, Midttrafiks administration præsenterer for bestyrelsen.

3. Bestillerne og Midttrafik's rolle

Rammebetingelser

Overordnet set skal den kollektive trafik i Danmark planlægges efter en vandfaldsmodel, hvor Staten først udarbejder en statslig trafikplan, der fastlægger Statens ansvar for kollektiv trafik i de enkelte dele af landet. Staten udarbejder sin trafikplan efter høring af bl.a. trafikskaberne. Iflg. § 9 i Lov om Trafikskaber "udarbejder trafikskabet med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikskabet". Midttrafik skal således udarbejde en trafikplan, der dels tegner perspektiver og visioner for den samlede kollektive trafik i hele Midttrafik, dels rummer Regionens og kommunernes overvejelser om deres bidrag til kollektiv trafik. Statens trafikplan er ikke udarbejdet endnu.

Alle parter har siden strukturreformen oplevet, at rollerne har ændret sig. Regionen har ikke samme rolle, som amterne havde, idet de tidligere enten selv planlagde kollektiv trafik eller var "værtorganisation" for et fælleskommunalt trafikskab. Kommuner, der tidligere var medlem af et trafikskab, skal nu direkte finansiere ruterne i egen kommune. Kommuner, der ikke tidligere har haft trafikskab, skal nu vænne sig til at bestille kollektiv trafik frem for selv at planlægge kørslen og vilkårene for den.

Handlemuligheder

Regionen har planer om at effektivisere det regionale rutenet og ændre det, således at det først og fremmest binder større byer sammen. Regionens ønsker er naturligvis en økonomisk udfordring for kommunerne. Men det er også en mulighed for kommunerne til at binde de nye kommuner bedre sammen, styrke den lokale kollektive trafik og give kommunerne en volumen i den kollektive trafik til selv at sætte fokus på den kollektive trafik i kommunen som et indsatsområde i sammenhæng med byudvikling, miljøprofil osv.

Midttrafik's opgave bliver at sikre, at der er fornuftige og gennemskuelige spilleregler for disse ændringer, og at sikre effektiv koordinering og udvikling af sammenhængende kollektiv trafik til glæde for borgerne.

Midttrafik er opmærksom på, at samspillet mellem Midttrafik's kollektive trafik og statens skal forbedres. Konkret har der i længere tid været problemer med fx koordinering af tog og bus i Herning-området.

Kommunerne, Regionen og Midttrafik skal fortsat arbejde med at forstå de roller, de respektive parter har under den nye lovgivning. Kommuner, der ikke tidligere har haft et trafikskab, skal vænne sig til at skulle bestille kollektiv trafik ved et trafikskab og ikke selv stå for den detaljerede planlægning og have en række særordninger.

Kommuner, der tidligere har haft et trafikskab, skal vænne sig til, at der ikke længere er "solidarisk" finansiering og dermed i højere grad forholde sig til, hvilket serviceniveau man ønsker og prioriterer. Disse kommuner vil opleve, at de i højere grad selv skal deltage i prioritering af service og omfang af kollektiv trafik, for de betaler selv den fulde udgift ved de ruter, de har ansvaret for. Tilsvarende kan de også selv få den direkte nytte af effektiviseringer af lokale ruter eller kommunale fremstød for at få flere kunder i de lokale busser.

Der er udarbejdet samarbejdsaftaler mellem Midttrafik og bestillerne, der beskriver, hvad Midttrafik henholdsvis kommunerne og Regionen skal gøre. Selvom opgavefordelingen således er beskrevet, har de enkelte bestillere fortsat forskellige forudsætninger og interesser i at engagere sig i de opgaver, som Midttrafik og de selv skal varetage.

Midttrafik kan konstatere, at der er stor forskel på, hvor mange ressourcer de enkelte bestillere har afsat til at udføre bestillerfunktionen; det er i sig selv et tema, at ressourcerne hos både bestillere og Midttrafik anvendes bedst muligt i den kollektive trafik's tjeneste.

4. Kundeudviklingen – hvad kan parterne gøre?

Rammebetingelser

Den kollektive trafik er på landsplan havnet i en negativ spiral. Markedsandelen falder, biltrafikken vokser med de udfordringer, det giver for trængsel, miljø og trafiksikkerhed. Antallet af kunder er faldende, specielt pendlere og folk mellem 20 – 40 år. Indtægterne fra kunderne er stagnerende og ligger i hvert fald i Midttrafik langt under de optimistiske budgetter, vi har fået fra afgivende myndigheder.

Alle rejsetidsanalyser viser, at den kollektive bustrafik er langsom og har lav status hos en række grupper.

Endelig præges branchen af logistisk vanetænkning, hvor tilbuddet ikke har fulgt med byvækst, nye pendlingsmønstre, og hvor der er for lidt fokus på kundernes samlede behov og samfundsnytteden af kollektiv trafik.

Samtidig viser undersøgelser, at ca. halvdelen af befolkningen ønsker, at den kollektive trafik udbygges, og 83 % af trafikens miljø- og klimapåvirkning bør begrænses.

Handlemuligheder

Midttrafiks bestyrelse har visioner og ambitiøse mål for flere kunder og mere tilfredse kunder.

Der er store forbedringsmuligheder for kollektiv trafik – især i Midtjylland, hvor man endnu ikke har koordineret den lokale og regionale trafik ret meget - især i de store byområder.

En effektiv strategi er at lære af de bedste – og fx i Sverige er der meget inspiration at hente både i holdning og adfærd.

Bestyrelsen har besluttet et strategiprogram for Midttrafik i 2008, der peger på en række tiltag for at forbedre den kollektive trafik:

1. Arbejd løbende med indførelse af Lynbusser med høj komfort til de mange pendlere, bedre koordinering mellem rutebiler, bybusser og tog, indret kørselstilbuddene efter byvækst og erstæt "tomme" busser med flex-kørsel
2. Skab incitament for busselskaber til at skaffe flere kunder
Støtte busselskaber i at rekruttere og udvikle chaufførservice, tryk og sikker transport
3. Fokusér på kundeloyalitet og bedre omdømme
4. Forbedr salg, information og kommunikation på kundens præmisser – personlige løsninger
5. Skab sammenhængende mobilitet – uanset transportform
6. Gør opmærksom på kollektiv trafiks bidrag til mindre trængsel, større trafiksikkerhed og bedre miljø
7. Sørg løbende for mere viden, mere innovation – ændring af holdninger.
Trafikselskaberne har hidtil ikke haft tradition for systematisk at indsamle viden samt dokumentere indsats og effekt; det er således en kompetence, der skal udvikles. Prioritering af denne opgave forudsætter effektivisering af øvrige overførte opgaver.

Det er nogle af de tiltag, Midttrafik vil tage initiativ til. Men effekten af tiltagene vil blive forstærket, hvis også kommunerne, Regionen og Staten støtter med andre tiltag.

Kommunerne kan sætte kollektiv trafik ind i deres by- og lokalplanlægning og gennem busprioritering og intelligent trafikstyring nedsætte rejsetiden i større byområder. Det får større og større betydning, at kommunerne understøtter den kollektive trafik med sådanne tiltag, da stigningen i den individuelle trafik de senere år også har forringet fremkommeligheden for den kollektive trafik, ligesom den stigende biltrafik har negative miljømæssige og samfundsmæssige konsekvenser. Forskellige former for regulering af biltrafikken – fx parkeringspolitikken i byerne – kan også have en fremmede effekt for den kollektive trafik. Ved at prioritere den kollektive trafik, er der gode erfaringer for, at man kan flytte trafikanter fra den individuelle til den kollektive trafik. Midttrafik har ingen kompetence på området og heller ingen midler. Midttrafik vil gerne bidrage med inspiration og henvisninger til gode erfaringer med fx busprioritering, trafikstyring osv.

Den kollektive trafiks omdømme og attraktivitet kan også forbedres med kommunernes hjælp, hvis kommunerne vil arbejde med at forbedre vente- og omstigningsfaciliteter, så kunderne oplever trygge og komfortable forhold.

Kommunerne kan skabe politisk fokus på den kollektive trafik og også understøtte den med lokal markedsføring, mobilitetsplaner, innovationspuljer osv.

Regionen må tage stilling til, hvad de vil med "deres" regionale rutenet og har også mulighed for at understøtte særlige initiativer inden for regional udvikling.

Staten kan investere i at løfte kvaliteten af bus-tog-knudepunkter og medvirke til lokale letbane-løsninger i de store byer. Staten kan understøtte initiativer, der har landsdækkende interesse. Staten bør også acceptere det ansvar, der følger med at være vejmyndighed, så også busstoppesteder, læskure m.v. ved statsveje bliver vedligeholdt og forbedret – i forbindelse med strukturreformen blev der overført midler og ansvar fra amterne til staten for en række af de veje, den kollektive trafik bruger.

Alt dette kræver en sammenhængende indsats, som det fx vil fremgå af den kommende trafikplan. Spørgsmålet er, om man ikke samtidig skal satse på effektive, synlige demonstrationsprojekter her og nu, så kunder og borgere kan mærke en forskel.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. maj 2008	1-30-75-14-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Trafikplan for Midttrafik 2008-2012

Dette er et sammendrag af den første grovskitse til en trafikplan for Midttrafik, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra kommunerne, Regionen og Midttrafik. Den samlede skitse blev forelagt Midttrafiks bestyrelse 4. april 2008 som bilag tre til punkt 4 på den åbne dagsorden. Bilaget kan findes i sit fulde omfang på www.midttrafik.dk/bestyrelse. Sammen- draget er blevet tilføjet et indsatsområde om incitamentter for busselskaberne for at skaffe flere kunder jf. Midttrafiks mål om dette. En færdig trafikplan forventes i slutningen af 2008.

Indledning

Formålet med Midttrafiks trafikplan for 2008-2012 er at beskrive mål for en mere sammenhæn- gende og bedre kollektiv trafik i den kommende periode.

Der redegøres først for Midttrafiks langsigtede visioner og mål. Her findes pejlemærkerne på læn- gere sigt og mål for den kollektive trafik, som det måske kan tage flere planperioder at opnå, men disse er nødvendige at kende, for at vide hvilke skridt der skal tages år for år. De langsigtede pla- ner danner derfor baggrund for de mere kortsigtede handlinger.

Trafikplanen vil også beskrive, hvor langt Midttrafik allerede kommet på vejen hen mod de langsig- tede mål, som beskrevet i Kapitel 1.

Midttrafik beskriver en række indsatsområder, som går på tværs af Midttrafiks geografiske områ- de, men trafikplanen vil også definere indsatsen i forskellige geografiske områder, som fx Århus og Randers, hvor behovet for koordinering mellem bybusser og rutebiler er størst.

Trafikplanen skal have fokus på visioner for den kollektive trafik som en helhed – og se det fra kundens side, der ikke tænker i kommunegrænser, men som primært har interesse i at vide, hvordan man fx kommer fra bolig til arbejdsplads.

Visioner for den kollektive trafik, der rækker ud over planperioden

Den kollektive trafiks rolle i samfundet

Der gives offentlige tilskud til kollektiv trafik og årsagerne er mange, idet den kollektive trafik kan have mange fordele:

- Bedre klima. Det er måske ikke altid nemt at se, hvad man får igen for pengene i form af samfundsnytte og se hvad er cost-benefit effekten er, men trafikens miljømæssige effek- ter er velkendte og et samfundsmæssigt problem både m.h.t. sundhed, klima (drivhusef- fekt), global opvarmning, så den kollektive trafiks fordele for miljøet kan være oplagte.
- Skaber sammenhæng i en stor region. Den kollektive trafik bidrager til at få en ny region til at hænge sammen og skabe regional udvikling og få hele Region Midtjylland til at fungere som en helhed både med hensyn til bolig, arbejde, uddannelse og div. service tilbud. En udbygget infrastruktur og gode kollektive trafiktilbud er af stor betydning for landdistrikter- nes adgang til byernes tilbud om arbejdspladser, uddannelse, sundhed og fritidstilbud. For- bindelserne er ligeledes afgørende i forhold til landdistrikternes tilgængelighed for erhverv og turisme samt arbejdskraft fra byerne.
- Reducerer skader i trafikken. Den kollektive trafik sænker samfundets udgifter til trafik- ulykker.

- Mindsker bilkøer i bytrafikken. Kollektiv trafik mindsker trængslen og gør det lettere for alle at komme frem hurtigt og bekvemt. Selv de, der bruger bilen, får på den måde en fordel af den kollektive trafik.
- Øger lighed. Den kollektive trafik bidrager til at skabe lighed mellem forskellige befolkningsgrupper både med hensyn til køn, alder og økonomiske forudsætninger.
- Øger mobiliteten og kompetencefordelingen. Gode muligheder for at pendle øger tilgængeligheden til højere uddannelse og giver større valgmulighed blandt uddannelserne, bredere grundlag for rekruttering og bedre ressourceudnyttelse i uddannelsessystemet. Højere uddannelsesniveau giver højere produktivitet i erhvervslivet. Gode muligheder for at pendle til arbejde opvejer evt. uligheder mellem lokale arbejdsmarkeder. Med bedre pendlingsmuligheder kan arbejdsmarkedsoplandene blive større og matchningen mellem arbejdskraft og virksomheder blive bedre
- Øger livskvalitet. Giver også bevægelsesfrihed til ældre og handicappede. Giver frihed til at vælge hvor man vil bo.
- Mindsker udgifter til sygehusene. Færre trafikuheld og mindre luftforurening giver færre omkostninger til sundhedssystemet. Men kollektiv trafik kan også medvirke til at give positive psykologiske effekter for borgerne bl.a. gennem større livskvalitet, flere muligheder for job og uddannelse og i det hele taget flere valgmuligheder.

Midttrafiks mission, visioner og mål

Midttrafiks bestyrelse har vedtaget nedenstående mission, visioner og mål for arbejdet i Midttrafik. Missionen

Missionen er den overordnede retningslinje for alt, hvad Midttrafik gør og udtrykker den fælles retning for ledelse, medarbejdere og samarbejdspartnere. Missionen bestemmer den retning, som produkter, processer, marketing, salg og service udvikler sig i.

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

Visionerne

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

Kommunerne og regionen ønsker,

- at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som muligt;
- at driften er stabil;
- at den kollektive trafik bidrager til sociale, miljø- mobilitets- og udviklingsmæssige formål, tilpasset den forskellige befolkningstæthed, mål for by- og land-udvikling og politiske prioriteringer – mest kollektiv trafik for pengene.

Kommunerne og regionen ønsker,

- at Midttrafik tilbyder kompetent rådgivning og beslutninger med en effektiv administration.

Kunderne ønsker,

- at den kollektive trafik er tilgængelig, hurtig, sikker og komfortabel.
- Kunderne ønsker, at Midttrafik overgår deres forventninger!

Bestyrelsen ønsker,

- at bestillernes krav imødekommes bedst mulig,
- at kundernes forventninger indgår i al service og alle tilbud,

- at flere borgere vil bruge den kollektive trafik – af miljø- og samfundsmæssige grunde, at leverandører leverer den fornødne service

Mål

1. Midttrafik skal sørge for, at det bliver let for kunderne at bevæge sig mellem lokalruter, bybusser, regionale ruter og tog.
2. Midttrafik skal have en vifte af kollektive trafiktilbud, der spænder fra letbane, hurtigruter for pendlere, bybusser og lokalruter til telebusser/teletaxi – betjening af borgerne tilpasses kundeunderlag og politiske prioriteringer
3. Midttrafik arbejder for, at den kollektive trafik drives så økonomisk effektiv som mulig
4. Midttrafik har viden om de forhold, der har betydning for planlægning af kollektiv trafik, pendling, erhvervsudvikling mm., og tilbyder effektive transportløsninger
5. Midttrafik skaber et sammenhængende, enkelt og letforståeligt takst- og billetteringssystem, som gør det muligt for kunderne at bevæge sig rundt med én billet
6. Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at den kollektive trafik er pålidelig, rettidig og tryk
7. Midttrafik sikrer sammen med leverandørerne, at informationen før, under og efter rejsen er i overensstemmelse med kundernes behov
8. Midttrafik arbejder sammen med vejmyndighederne for bedre fremkommelighed og gode publikumsfaciliteter
9. Midttrafik sørger for, gennem brug af moderne informationsteknologi, at sikre kunderne let adgang til køb af billetter og til aktuel trafikinformation
10. Midttrafik understøtter leverandøren i at have kompetente chauffører, der sikrer flere og mere tilfredse kunder
11. Midttrafik arbejder for effektive udbud, som også rummer mulighed for, at leverandørernes incitament i at styrke den kollektive trafik (større tilfredshed, flere kunder) understøttes
12. Midttrafik arbejder for partnerskaber med alle, der kan støtte den kollektive trafik
13. Midttrafik er både en driftssikker og innovativ organisation, som er optaget af at blive bedre og målt på dens resultater
14. Midttrafik måles på sin evne til at levere resultater – faktabaseret. Heri indgår tilfreds-hedsmålinger (bestillere, kunder, leverandører, borgere mfl.), økonomisk effektivitetsmål, og evne til at "overgå forventninger". Midttrafik vil indgå i enhver form for benchmarking – for at lære og blive bedre
15. Midttrafik vil opbygge et kvalitetsstyringssystem, der støtter virksomhedsgrundlaget – eksternt og internt
16. Midttrafik arbejder for, at de driftsselskaber (Århus Sporvejes Busselskab, Odder- og Lemvigbanen), der indgår i organisationen, stræber efter at være konkurrencedygtige på fair vilkår, og leverer god trafik for kunderne.
17. Midttrafik vil indsamle faktisk viden om den kollektive trafiks betydning i forhold til miljøet, trængselsproblemer og andre vigtige samfundsfaktorer og i samarbejde med bestillerne bruge denne viden til information om og udvikling af den kollektive trafik i miljø-mæssig henseende.

Status for Midttrafiks område

Viden om kunderne

Der er ca. 90 mio. rejser om året i Midttrafik. Ca. 20 mio. rejser krydser en kommunegrænse. 70 mio. rejser foregår inden for kommunegrænsen – heraf 46,5 mio. rejser i bybusserne i Århus.

Ifølge Danmarks Statistiks pendlingsopgørelser er der ca. 710.000 personer, som både bor og arbejder/er under uddannelse i Region Midtjylland. Af disse pendler ca. 156.000 over de nye kommunegrænser. Ca. 120.000 af sidstnævnte pendler enten til eller fra de gamle bybuskommuner Århus, Horsens, Randers, Silkeborg, Viborg, Skive, Holstebro og Herning.

Den regionale rutebiltrafik er overvejende præget pendlertrafik. En brugerundersøgelse i den regionale rutebiltrafik i Århus Amt (2001) viser, at 2 ud af 3 kunder benytter rutebilen til rejser mellem bopæl og arbejdsplads/uddannelsessted.

Bybussystemerne har en særlig stor markedsandel af rejser mellem hjem og uddannelse. Flest af pendlerne er skoleelever og studerende.

ALDERSFORDELING BLANDT NUVÆRENDE KUNDER

	Regional bus	Bybus
Unge op til 25 år	46 %	45 %
26-40 år	22 %	11 %
41-50 år	17 %	12 %
51-60 år	10 %	12 %
61-90 år	5 %	20 %
Total	100 %	100 %

Midttrafiks rutenet

Klassificering af det regionale rutenet

Den regionale bus skal binde bysamfund og kommuner sammen. Regionalruten har desuden en funktion i transport af uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne og pendlere til arbejdspladser og regionale rejsemål. Den er også føderute til det landsdækkende togsystem og skal supplere det eksisterende togn.

X busruterne er også regionale ruter, der typisk betjener besøgsrejsende (fjernrejsende) over større afstande og evt. mellem flere trafikelskaber.

I Trafikplanen vil det regionale rutenet blive opdelt i forskellige typer med udgangspunkt i analyser af pendlerstrømme.

Klassificering af det lokale rutenet

En lokalrute fungerer dels som føderute for uddannelsessøgende og pendlere til det øvrige kollektive system i form af evt. bybus, regionale busser og tog dels som skolebus for folkeskoleeleverne. Endvidere skal den lokale rute bringe passagererne fra de mindre bysamfund i kommunen ind til centerbyen/byerne. Lokal ruten skal binde kommunen sammen rent trafikalt. De lokale ruter opdeles i Trafikplanen i forskellige typer med udgangspunkt i deres formål og sammenhæng med øvrig kollektiv trafik.

Klassificering af by-busnettet

En bybuslinje har til formål at betjene byområder lokalt, oftest til og fra centrum. En bybus linje binder byområder sammen på tværs og har forbindelse til andre linjer. En bybuslinje kan betjene pendlere, uddannelsessøgende og centerområder indenfor byområder. Fokusformål er fritid, besøg og ærindekørsel. Dermed er bybuslinjer forskelligartede og brede i deres formål, opbygning og busmateriel. En bybus linje er karakteriseret ved, at der kun stoppes ved stoppesteder, men disse ligger tæt, således gangafstanden for den enkelte kunde bliver kort. Bybuslinjerne opdeles også i Trafikplanen efter formål og kundegruppe.

Behovsstyret kørsel

Midttrafik tilbyder behovsstyret kørsel til dækning af kørselsbehov, der ikke er egnet til traditionel rutebus kørsel f.eks. hvis kundegrundlaget er meget lille eller hvis kørselsbehovet er individuelt og derfor ikke kan tilpasses fast rutekørsel. Denne kørsel vil være en vigtig del af Midttrafiks arbejde på, at udvikle den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

Der er flere former for behovsstyret kørsel, og Midttrafik undersøger hvilke former, der bedst tjener kundernes behov. Fordelen for kunden ved behovsstyret kørsel er blandt andet, at kørslen mere direkte kan opfylde kundens behov fra dør til dør, men kunden må acceptere at køre med andre kunder ligesom i øvrig kollektiv trafik – det er ikke taxa-kørsel. Fordelen for Midttrafik og bestillerne er blandt andet, at man kun kører når der er behov (og dermed undgår tomme busser), men man må så også have en særlig administration til at håndtere den enkelte kundes behov og sørge for koordinering for at kunne få bedst mulig økonomi i kørslen.

Den behovsstyrede kørsel bruges i Midttrafik i dag i forhold til MIDTTUR, telekørsel, handicapkørsel, patientkørsel (for Region Midtjylland) samt særlig kørsel for nogle kommuner (fx kørsel til dagcenter eller læge).

Indsatsområder i planperioden

Midttrafik har identificeret nogle større indsatsområder, som Midttrafik, men også Region og kommuner, vil prioritere i perioden 2008-2012 med henblik på at opfylde Midttrafiks langsigtede mål.

En del af indsatsområderne forventes at række længere end 2012. Efter to år – i 2010 – vil der blive fulgt op på indsatsområderne med henblik på evt. justering af indsatsområder og tidshorizont. Indsatsområderne dækker de områder, hvor det er muligt at påvirke udviklingen og efterspørgslen af den kollektive trafik.

Der er lagt op til store omlægninger af den kollektive trafik som følge af strukturreformen i 2007. Samtidig er økonomien stram hos både region og kommuner, og den kollektive trafik har de seneste år været præget af en generel passagernedgang. Omvendt er der stærke politiske ønsker om at opprioritere den kollektive trafik, bl.a. som følge af at trafikken, herunder pendlingen vokser, hvilket giver trængsel på vejnettet ikke mindst i og omkring de større byer.

Dette danner baggrund for nødvendighed af en tæt opfølgning på indsatsområderne og trafikplanen.

Indsatsområderne, som er nærmere beskrevet nedenfor, er grupperet i hovedgrupperne:

- Trafikplanlægning: Undgå dobbeltdækning, men dækning af kundernes behov med den "rette" kollektive trafik set ud fra bestillernes politiske ønsker – fra letbane til behovsstyret kørsel
- Takster og billettering – harmonisering og nyt billetteringssystem
- Trafikdata - grundlag for faktabaseret planlægning og beslutninger
- Information, markedsføring og kvalitet – opfylde kundernes behov, få flere kunder
- Incitament for busselskaberne til at skaffe flere kunder.

Gennem disse indsatsområder dækkes Midttrafiks interessenter kunder, vognmænd, kommuner/region og staten. Trafikplanen lægger således op til indsatsområder for samtlige parter, som kan påvirke udvikling af den kollektive trafik.

Beskrivelse af indsatsområderne

Trafikplanlægning

Staten har ansvaret for togkørslen, banerne og det overordnede vejnet. Regionerne har ansvaret for et rutenet af regional betydning mellem de større byer uden direkte togbetjening. Kommunerne har ansvaret for den lokale trafik – herunder bybusser. Kommunerne har også ansvar for en stor del af vejnettet. Midttrafik har ansvar for trafik- og køreplanlægning, takster, udbud, information og markedsføring samt individuel handicapkørsel.

Hovedindsatsen i trafikplanlægningen er at få etableret sammenhængende kollektiv trafik på tværs af myndighedskompetencer – altså at få gennemført formålet med, at der er dannet et trafiksel-skab i Region Midtjylland. Er der fx dobbeltdækning med regional busrute og bybusrute eller med regional rute og lokalrute? Er der uhensigtsmæssige arbejdsdelinger mellem den regionale og den lokale trafik? Eller er der større transportbehov, som ikke dækkes effektivt af den kollektive trafik? Det er desuden et hovedformål at få harmoniseret de rutenet, som har eksisteret siden før kommunalreformen, med de nye bestillers ønsker til den fremtidige kollektive trafik indenfor deres geografiske myndighed.

Midttrafik skal arbejde for at:

- få udarbejdet områdeplaner for større byer; i første omgang prioriteres Århus og Randers, hvor det er vurderingen, at der er de største muligheder for effektiviseringsgevinster. Det er i de større byer, der er mest trafik, trængsel og størst pendling, hvorfor den kollektive trafik har særlig gode muligheder for udvikling og forøgelse af markedsandele af transpor-

ten i disse byer. Det skal f.eks. vurderes for de enkelte geografiske områder, om der er "dobbeldækning" med kørsel f.eks. af regional rute og bybusrute, om der er udækkede behov for kollektiv trafik f.eks. i forhold til pendlingsmønsteret, og om der er u hensigtsmæssig arbejdsfordeling mellem ruterne. Rutenettet gennemgås med henblik på opprioritering af pendlertrafik i forhold til ruteføring, frekvens og rejsetid. En pendleranalyse bruges som grundlag for fastlæggelse af rejsestrømme. Det sikres, at busnettet tilrettelægges, så det understøtter den kommende letbane – f.eks. via højfrekvente busruter i letbanens tracé, indtil letbanen indsættes. Regionale ruter og kommunale ruter, herunder bybusruter, kan fx koordineres, så man sikrer, at kundernes rejsebehov tilgodeses, samtidigt med at ruterne supplerer og ikke konkurrerer med hinanden.

- udarbejde trafikplaner for øvrige kommuner og for det regionale rutenet - effektivisering og revision efter kommunernes og regionens mål. Øvrige kommuner og Region Midtjylland skal også sikre, at udnyttelsen af de samlede ressourcer bliver økonomisk effektiv, set i forhold til de politiske mål med den kollektive trafik. Det skal fx vurderes for de enkelte geografiske områder, om der er "dobbeldækning" med kørsel fx af regional rute og bybusrute, om der er udækkede behov for kollektiv trafik fx i forhold til pendlingsmønsteret, og om de nuværende principper for tilrettelæggelse af rutenettet er tidssvarende, fx faste minuttal, mål om afstande til stoppesteder, mål om betjening af bysamfund af en vis størrelse med buskørsel, rejsehastighed, betjening med rutekørsel frem for behovsstyret kørsel osv. I gennemgangen tilstræbes koordinering af lokal og regional kørsel, herunder afdækning af ny arbejdsdeling mellem regionale og lokale ruter, og prioritering af, hvilke rejsebehov kommunen ønsker at tilgodeses, efter ændringer af det regionale rutenet. Ændres det regionale rutenet i et område, kan det få betydning for kommunens planer for området/andre områder. Konkrete effektiviseringsprojekter vil blive udarbejdet sideløbende med den overordnede planlægning, herunder for forbedret betjening af større pendlerstrømme.
- være projektleder på etablering af letbane i Østjylland samt udvikling af privatbaner. Der skal etableres en letbane i Østjylland. Der arbejdes for en åbning af letbanen i 2015. I perioden 2008-2010 gennemføres VVM, der udarbejdes sikkerhedsregler for letbanedrift i Danmark, og der udarbejdes forventede konsekvenser for buskørslen, således at disse konsekvenser kan inddrages i arbejdet med områdetrafikplanen for Århus. Yderligere arbejdes på samdrift mellem Odderbanen og Lemvigbanen.
- tilskynde til forbedring af fremkommelighed for busser. Dette er vejmyndighedernes ansvarsområde. For at den kollektive trafik kan være attraktiv for kunderne, skal rejsetiden med bus nærme sig rejsetiden med privatbil. Busserne kører ikke fra dør til dør, og alene dette giver mere tidsforbrug til rejsen end ved brug af bil. Kan busserne køre direkte frem fx gennem busbaner, busluser, busprioriterede lyskryds kan busserne få tidsmæssige forspring. Derfor opfordrer Midttrafik vejmyndighederne – kommunerne især – til at give busserne prioritet, hvor der er mange pendlere. I de kommunale trafikplaner og i områdeplanerne indarbejdes forslag til busprioritering. Forslagene kan komme fra alle interessenter i den kollektive trafik, men vejmyndighederne har beslutningskompetencen.
- udvikling den kollektive trafik i tyndt befolkede områder med blandt andet behovsstyret kørsel. Midttur udvikles, så kommunerne tilbydes forskellige modeller for telebetjening – alt afhængig af hvilket serviceniveau kommunen vil tilbyde borgerne. Der tilbydes både telebetjening, som er koordineret med øvrig variabel kørsel, og telebetjening, som kører særskilt. Der identificeres områder og evt. strækninger/tidspunkter, hvor der ønskes telebetjening. I modellerne indgår anbefalinger, herunder økonomiske vurderinger, af, hvor telebetjening kan være en effektiv form for kollektiv trafik. Midttrafik vil forsøge at harmonisere de tilbud for behovsstyret kørsel, der er i dag. Dette skal ske ved køreplanændringer, ved nyt udbud eller ved indførelse af nye telekørselstilbud. Udover ved udbud og nye tilbud skal de nuværende regler også harmoniseres. Kommunikationen til kunderne skal forbedres, så det er lige så nemt for kunderne at se mulighederne i behovsstyret kørsel som i almindelig ruteplanlagt kørsel.

Takster og billettering

Midttrafik skal arbejde for at:

- forbedre takstsamarbejdet med jernbaneoperatørerne
- skabe et ensartet takstsystem i hele Midtjylland, så takster og beregningsmetoder er ens og letforståelige for kunderne, hvilket vil gøre det nemmere at rejse rundt i området med kollektiv trafik. Harmoniseringen er startet men tages i etaper, da der har været store forskelle på tværs af Midtjylland, og harmoniseringen medfører væsentlige ændringer for kunderne i visse områder. Antallet af lokale undtagelser i takssystemet skal reduceres.
- Indførelse af Rejsekortet, da det eksisterende billetteringsudstyr er forældet. Midttrafik vil med tilslutning til Rejsekortet indgå i det fælles, landsdækkende elektroniske rejsekort, der erstatter klippe- og periodekort. Uanset beslutning om Rejsekortet, skal der ryddes op i antallet af billetteringssystemer.
- takststigningsloftet skal håndteres, så udviklingen i takster foregår inden for de begrænsninger, loftet giver.
- kombi-billetter og billetsamarbejder skal revideres, så Midttrafiks udbyttet af samarbejdet står mål med indsatsen.
- rejsereglerne skal harmoniseres, så de er ens over hele Midttrafik til glæde for borgere og leverandører.

Trafikdata

Midttrafik skal arbejde for at:

- få bedre viden om kundernes rejser i den kollektive trafik, blandt andet ved tællebusser, passagertællinger osv.
- få bedre datagrundlag for sammenhængen mellem økonomi og produktion, så fx udgifter pr. rute, indtægter pr. rute osv. kan indgå i fremtidige beslutningsgrundlag.
- få bedre nøgletal for frekvenser m.m. i forhold til rutetyper.
- få kvalitetsmålinger, nøgletal for klager osv.
- vurdere nye markedsmuligheder, markedsføring og kvalitet.

Information

Midttrafik skal arbejde for at:

- have større fokus på mulighederne for lettilgængelig, korrekt og opdatering information om den kollektive trafik.
- forbedre salgsstrukturen og få bedre datagrundlag om kundernes præferencer og anvendelse af salgsstederne.
- forbedre kommunikationen med kunderne – fx via Rejsegaranti, hjemmeside osv.
- forbedre kommunikationen med leverandører, samarbejdspartnere, presse osv.
- forbedre kommunikationen med medarbejderne, så alle medarbejdere bidrager bedst muligt til udviklingen af den kollektive trafik.
- indføre kvalitetsstyringssystemer.
- lave mere målrettet markedsføring med forskellige kundegrupper, herunder til erhvervs-kunder, forbedre omdømmet for den kollektive trafik osv.
- være bedre til at koble den kollektive trafik med de fordele for miljø og samfund, den kollektive trafik har.
- være med til at udvikle mere miljørigtig kollektiv trafik.
- bidrage til bedre arbejdsmiljø for chaufførerne.

Incitament for busselskaberne til at skaffe flere kunder

Midttrafik skal arbejde med at give busselskaberne incitament for at skaffe flere og gerne mere tilfredse kunder. Chaufførerne skal udvikles, og rekrutteringen skal lattes.

Den regionale udviklingsplan og effektivisering af det regionale rutenet.

Den regionale udviklingsplan sammenfatter Regionsrådets visioner og strategier på bl.a. kollektiv trafikområdet. Med fokus på den regionale kollektive trafik, fremgår det at:

”Den kollektive trafik udbygges, så den reelt kan konkurrere tidsmæssigt med bilen på en række hovedstrækninger”, og at det er udfordringen at være et ”Attraktivt transporttilbud til arbejde og

uddannelse" samt at sikre "God adgang til den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, der fortrinsvis findes i de store byer".

Det fremgår endvidere, at den kollektive trafik er en af forudsætningerne for den regionale udvikling, og det konstateres, at "Den regionale bustrafik overvejende er præget af pendlertrafik til arbejdspladser og uddannelsessteder. Pendlertrafikken er det helt afgørende grundlag for det regionale kollektive trafiknet. Der bør derfor fortsat være et sammenhængende regionalt net, der betjener disse rejsestrømme, så vidt muligt uden omvejskørsel og skift".

Som et skridt på vejen fremhæves, at:

X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes, så vidt muligt med direkte busbetjening af større arbejdspladsområder og uddannelsessteder".

De ovenfor beskrevne forhold kan sammenfattes til:

X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes
Ruterne betjener bycentre i hver sin kommune
Arbejds- og uddannelsespendling i fokus
Omvejskørsel og skift undgås så vidt muligt
Uændret økonomisk tilskud
Tidsplan - Iværksættelse fra 2010
Togtrafikken yder et væsentligt bidrag til den regionale kollektive trafik

Privatbaner

De to privatbaner, Lemvigbanen og Odderbanen, er selvstændige driftsselskaber, hvor Midttrafik er hovedaktionær. Midttrafik fører tilsyn med økonomien og administrationen i aktieselskaberne. Region Midtjylland har det finansielle ansvar for privatbanernes drift, dog således at Holstebro og Lemvig kommuner yder et årligt tilskud til Lemvigbanen.

Region Midtjylland fastlægger serviceniveauet for privatbanerne.

Midttrafik vil arbejde for, at trafikken på privatbanerne i videst muligt omfang koordineres med den øvrige regionale og kommunale bustrafik samt med planerne for den statslige togtrafik.

Der er i de kommende år behov for betydelige investeringer i både sporfornyelse og togmateriel ved de to privatbaner, hvis kunderne skal kunne tilbydes en effektiv og komfortmæssig attraktiv togbetjening.

Effektivisering af det regionale rutenet.

Modernisering af det regionale rutenet - Fase 1. Det regionale rutenet skal moderniseres ud fra Region Midtjyllands ønsker om fremtidig regional kollektiv trafik. Moderniseringen sker på baggrund af en pendlingsanalyse. I Fase 1 af moderniseringen af det regionale rutenet, med gennemførelse juni 2009, peges på ruter og delstrækninger af ruter, som ikke har stor betydning for den regionale pendling, og som regionen på denne baggrund og ud fra sine økonomiske rammer ikke ønsker at videreføre. Der tages kontakt til berørte kommuner, og på baggrund af deres vurderinger af behov for fremtidig kommunal betjening af de pågældende geografiske områder, tager Region Midtjylland stilling til det regionale rutenet fra K2009.

Modernisering af det regionale rutenet - Fase 2. Fase 2 af moderniseringen af det regionale rutenet skal fastlægge principper for udretning af det regionale net. Det fremtidige regionale rutenet forbinder bycentre og regionale rejsemål i hver sin kommune med relevante bycentre og regionale rejsemål i nabo- og genbokommuner – også i naboregioner. Rutenettet kan fx betjenes af X busser på de lange ruter suppleret med lynbusser på kortere delstrækninger. X busser og lynbusser suppleres med ruter, der betjener større regionale rejsemål med større pendlerunderlag. Endelig kan regionale rejserelationer uden det store pendlerunderlag efter vurdering alene betjenes med regionale ruter – fx tilbringerruter til X bus og lynbusser eller tog. Udover at være afpasset efter regional pendling, som er grundlag for frekvens, ønsker regionen at sikre tilgængelighed fra hele regio-

nen i et afbalanceret omfang. Fase 2 træder i kraft ved K2010 og K2011. I Fase 2 sammenlignes den kollektive trafik med den individuelle – ved de store pendlerrelationer skal den kollektive trafik stræbe efter at være i tidsmæssig konkurrence til privatbilisme.

Det forventes, at der for alle kommuner vil skulle ske en revision af den kommunale trafikplan efter fastlæggelsen af det nye regionale rutenet med efterfølgende konkrete planlægningsprojekter for den enkelte rute. Herudover har kommunerne selv en række planer for tilpasning og udvikling af lokal kollektiv trafik.

Århus, 16. maj 2008

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 23. maj 2008 kl. 9.30
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 5

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
13. maj 2008	1-21-1-08	Danni Giørtz-Jørgensen	dgj@midttrafik.dk	87 40 82 04

Timesagsstyring som værktøj til byrdefordeling i 2009

Baggrund

Midttrafiks byrdefordelingsprincipper for 2007 blev vedtaget af repræsentantskabet på mødet 5. januar 2008. De indebærer i hovedtræk:

1. direkte udgifter (fratrasket tilhørende indtægter) ved buskørsel, privatbanekørsel og handicapkørsel finansieres af den konkrete bestiller
2. udgifter på Midttrafiks budget til fællesomkostninger finansieres så vidt muligt af relevante bestillere, fx således at rutebilstationer finansieres i forhold til de bestillere, hvis ruter anvender rutebilstationen.
3. øvrige fællesomkostninger (fx markedsføring) fordeles efter køreplantimer med reduktion for rabatruter.
4. løn og personalerelaterede omkostninger fordeles efter konkret forbrug på følgende forretningsområder:
 - o Kollektiv Bustrafik
 - o Privatbaner
 - o Handicapkørsel - uden for Århus
 - o Handicapkørsel i Århus
 - o Særligt i Århus, billetkontrol, administration af kontrolafgifter, billethåndtering
 - o Særligt uden for Århus, især Trafikkontrol
 - o Personale på rutebilstationer

Punkt 4 gav anledning til nogen drøftelse, idet fordelingen på enkelt-bestillere inden for hvert forretningsområde kunne gøres efter forskellige principper. Fordeling indbyrdes mellem bestillere for 2007 blev besluttet således:

- Kollektiv Bustrafik (fordeles efter køreplantimer med reduktion for rabatruter).
- Privatbaner (Regionen)
- Handicapkørsel - uden for Århus (antal ture for de enkelte kommuners borgere)
- Handicapkørsel i Århus (Århus Kommune)
- Særligt i Århus, billetkontrol, administration af kontrolafgifter, billethåndtering (Århus Kommune)
- Særligt uden for Århus, især Trafikkontrol (antal køreplantimer ekskl. Århus Kommune) med reduktion for rabatruter)
- Personale på rutebilstationer (konkret fordeling ift. enkelte ruters anvendelse af rutebilstationen – giver en fordeling på Region og kommune på ca. 50/50 i Randers, og 75/25 i Viborg)

Den indbyrdes fordeling blev især drøftet i forhold til den kollektive bustrafik, hvor ca. 55 % af budgettet til løn og personalerelaterede udgifter afholdes. Nogle bestillere ønskede en mere forbrugsafhængig fordeling af disse udgifter. Det blev således besluttet, at Midttrafik skulle indføre et timesagsstyringsværktøj til dokumentation for den forbrugte tid og udarbejde forslag til eventuel ændret byrdefordeling for budget 2009 på baggrund af erfaringerne med timesagsstyringssystemet.

55 % af løn og personalerelaterede udgifter i 2007 svarer til 33,9 mio. kr. ud af et budget på 110,6 mio. kr. til fælleudgifter i trafikselskabet.

Det blev besluttet i Repræsentantskabet 5. januar 2007, at fordelingen efter køreplantimer skulle foregå efter de budgetterede køreplantimer i 2007.

Timesagsstyringssystemet

Timesagsstyringssystemet blev indført efter sommerferien 2007. Hver medarbejder er forpligtet til at registrere sit daglige tidsforbrug på aktivitet og bestiller (herunder mulighed for at vælge "tværgående", hvis aktiviteten ikke kan henføres til en bestemt bestiller).

Administrationen har gennemgået registreringerne for de 15 uger i 2007, hvor der blev lavet detaljeret timesagsstyring. Når tallene er rensat for ferie, sygdom m.m., viser det sig, at ca. ca. 55 % af tiden kan henføres til kollektiv bustrafik, mens de resterende 45 % kan henføres til handikapkørsel, rutebilstationer og billetkontrol osv. som forudsat i budgettet. Dette er ikke overraskende, idet fordelingen mellem forretningsområderne i budgettet svarer til den normeringsstyring, Midttrafik anvender. I det efterfølgende vil der derfor alene blive fokuseret på fordelingen af de 55 % af administrationens årsværk, der henføres til kollektiv bustrafik med henblik på forslag til forbedret byrdefordeling af dette i 2009.

Kollektiv bustrafiks fordeling på bestillere

Af samtlige registrerede timer på kollektiv bustrafik, kan ca. 22 % fordeles direkte på bestillere. Det er især aktiviteter som arrangementskørsel, udbud, køreplanlægning og køreplanprojekter (inkl. Regionens sparekrav), der kan fordeles på konkrete bestillere, mens fx takster, rejseregler, kontraktadministration, afregning, markedsføring og generel udvikling i mindre grad kan fordeles på enkelte bestillere. Den kollektive bustrafiks andel af ledelse, tværgående funktioner osv. kan heller ikke i særligt omfang fordeles på enkelte bestillere.

I nedenstående tabel vises en sammenligning mellem den gennemførte relative fordeling af løn og personalerelaterede udgifter i regnskab 2007 og en relativ fordeling, hvis timesagsstyringssystemet havde været lagt til grund. De tværgående aktiviteter er fordelt efter køreplantimer:

Bestiller	R2007	Efter timesagsstyringsdata		
		I alt	Heraf direkte fordelt	Heraf tværgående fordelt efter køreplantimer
Region Midtjylland	40,1%	36,0%	4,3%	31,7%
Favrskov Kommune	0,3%	0,5%	0,3%	0,2%
Hedensted Kommune	0,3%	0,3%	0,1%	0,2%
Herning Kommune	2,9%	2,7%	0,3%	2,4%
Holstebro Kommune	2,4%	2,4%	0,7%	1,7%
Horsens Kommune	3,2%	3,6%	1,2%	2,4%
Ikast-Brande Kommune	0,9%	0,8%	0,1%	0,7%
Lemvig Kommune	0,6%	1,0%	0,5%	0,5%
Nørddjurs Kommune	0,9%	0,8%	0,1%	0,7%
Odder Kommune	0,3%	0,2%	0,0%	0,2%
Randers Kommune	5,6%	5,4%	1,0%	4,4%
Ringkøbing-Skjern Kommune	1,2%	2,0%	1,0%	1,0%
Samsø Kommune	0,6%	0,3%	0,0%	0,3%
Silkeborg Kommune	5,0%	4,5%	0,6%	3,9%
Skanderborg Kommune	1,2%	1,1%	0,1%	1,0%
Skive Kommune	2,1%	1,5%	0,0%	1,5%
Struer Kommune	0,6%	0,6%	0,1%	0,5%
Syddjurs Kommune	1,2%	1,0%	0,0%	1,0%
Viborg Kommune	2,4%	2,1%	0,2%	1,9%
Århus Kommune	28,3%	33,2%	11,2%	22,0%
<i>I alt</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>21,8%</i>	<i>78,2%</i>

Det fremgår, at de fleste bestillere vil have oplevet en afvigelse på 0,4 procentpoint eller derunder, svarende til en afvigelse på 135.000 kr. for den enkelte bestiller. Enkelte bestillere har lidt større afvigelse af forskellige grunde (fx køreplanlægningsprojekt i Ringkøbing-Skjern Kommune) har.

Den største difference er dog på Regionen og Århus Kommune. Hvis timesagsstyringsdataene havde været brugt til fordeling af de 33,9 mio. kr., ville Regionen have betalt 5 procentpoint mindre, svarende til 1,7 mio. kr. – og Århus Kommune skulle tilsvarende have betalt 1,7 mio. kr. mere.

Årsagen til differencen for de to bestillere er flersidig. For Regionens vedkommende er der udført en lang række særlige opgaver i forbindelse med sparekravene, men den almindelige drift og køreplanlægning har været stort set uændret, hvorfor Regionen samlet set ikke har trukket de ca. 40 % af ressourcerne, som deres køreplantimer angiver. Omvendt for Århus Kommune, som har haft både forhold af mere eller mindre karakter af engangsbegivenheder i form af udformning af kriterier og forløb for første udbud af bybuskørsel samt indkøb af billetmaskiner, men også særlige forhold af vedvarende karakter som fx Midttrafik's særlige administration som ejer af busselskabet samt udfordringer med at håndterer særligt serviceniveau i Århus vedrørende driftsforstyrrelser og arrangementskørsel.

Anbefaling for fremtidig byrdefordeling

Midttrafik's administration kan ikke på baggrund af erfaringerne fra efteråret 2007 sige, om denne afvigelse fra en fordeling efter køreplantimer fortsat vil være gældende fremover. Regionens mindre anvendelse af ressourcerne i forhold til andel af køreplantimer vil umiddelbart ikke ændre sig, mens nogle af årsagerne til Århus Kommunes større anvendelse vil blive reduceret, nu hvor billetmaskiner bliver installeret i efteråret 2008 og der er lavet en praksis for udbud af bybuskørsel.

Umiddelbart tyder erfaringerne på, at man bør anvende timesagsstyring til fordeling af løn og personalerelaterede udgifter, idet det vil have betydning for den enkelte bestillers bidrag, hvor meget bestilleren anvender Midttrafik. Der er yderligere forhold, der taler henholdsvis for og imod anvendelse af registreringer fra timesagsstyring til fordeling af løn og personalerelaterede udgifter.

Fordele

- den enkelte bestiller kan se en umiddelbar sammenhæng mellem anvendelsen af Midttrafik's ressourcer og egen betaling.
- det indførte system er forholdsvis let at administrere, så den daglige brug af systemet er ikke i sig selv et administrativt ressourceforbrug; afhængig af kravene til løbende rapportering, detaljeringsniveau osv. kan administrationen blive mere omfattende.

Ulemper

- en forholdsvis stor del (78 %) kan ikke fordeles på enkelte bestillere, idet den tid bruges på fælles opgaver som fx takster, rejseregler, kontraktadministration, afregning, markedsføring og generel udvikling samt ledelse og tværgående funktioner (fx HR, økonomistyring osv.).
- en afregning efter timesagsstyring kan medføre, at enkelte bestillers ønske om at få gennemført initiativer, som andre kan få glæde af på sigt, kan begrænses, hvis bestillerne heller vil vente på, at andre tager initiativet og finansieringen; dette kan afbødes, hvis bestilleren i stedet beder Bestyrelsen om at sætte enkeltprojekter i gang som en opgave for hele Midttrafik.
- flere bestillere har i forbindelse med regnskabsaflæggelse 2007 gjort opmærksom på, at det kan være problematisk for den enkelte bestiller, når der opstår efterreguleringer på udgiften til kollektiv trafik; det vil i højere grad blive tilfældet, når/hvis bestillerens udgift til løn og personalerelaterede udgifter afhænger af den enkelte års anvendelse af Midttrafik til fx udbud, særlige køreplansprojekter.